

## บทที่ 3

### มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยซ้ำซ้อนของต่างประเทศกับของประเทศไทยและวิเคราะห์เปรียบเทียบ

การประกันภัยซ้ำซ้อน เป็นการประกันวินาศภัยชนิดหนึ่ง ซึ่งหลักการของการประกันภัยซ้ำซ้อนนั้นตามกฎหมายของประเทศไทยยังมิได้กำหนดหลักเกณฑ์ไว้อย่างชัดเจน ในบทนี้ผู้วิจัยจึงทำการศึกษาเกี่ยวกับหลักเกณฑ์ของการประกันภัยซ้ำซ้อน การคืนเบี้ยประกันภัยซ้ำซ้อนทั้งของประเทศไทยและของต่างประเทศอื่น เพื่อให้เป็นข้อมูลในการวิเคราะห์สภาพปัญหาต่อไป

#### 3.1 การประกันภัยซ้ำซ้อนตามกฎหมายอังกฤษ

ประเทศอังกฤษถือเป็นประเทศมหาอำนาจในเรื่องของการประกันภัย ไม่ว่าจะเป็นการประกันวินาศภัยหรือการประกันชีวิต ซึ่งเป็นแม่แบบของหลักการการประกันภัยทุกประเภทที่ทั่วโลกใช้กันอยู่ และในเรื่องของการประกันภัยซ้ำซ้อนนี้ประเทศอังกฤษก็ถือเป็นประเทศแรก ๆ ที่มีหลักเกณฑ์นี้ขึ้นมา เพื่อคุ้มครองทรัพย์สินที่มีมูลค่าสูง ๆ ให้เจ้าของทรัพย์สินนั้นได้รับความเสียหายน้อยที่สุด

##### 3.1.1 หลักเกณฑ์ของการประกันภัยซ้ำซ้อน<sup>1</sup>

หลักการพื้นฐานของการประกันภัยซ้ำซ้อน (Double Insurance) คือ การทำประกันภัยไว้เกินกว่ามูลค่าที่สามารถเอาประกันภัยได้ หรือเกินกว่ามูลค่าที่แท้จริงของทรัพย์สินที่เอาประกันภัยก่อให้เกิดการเฉลี่ยความเสียหายและร่วมชดใช้ในระหว่างผู้รับประกันภัยด้วยกันเอง โดยที่ผู้เอาประกันภัยจะได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพียงวินาศภัยที่แท้จริง

ตามหลักกฎหมายอังกฤษ Double Insurance คือ การประกันภัยซ้ำซ้อน ซึ่งเป็นการที่ผู้เอาประกันภัยได้เอาประกันภัยไว้สูงเกินกว่ามูลค่าของส่วนได้เสียอันสามารถเอาประกันภัยได้ของตน

---

<sup>1</sup> ประมวล จันทรชีวะ. (2542). คำอธิบาย พ.ร.บ. ประกันภัยทางทะเล 1906 ของประเทศอังกฤษ. กรุงเทพฯ: สมาคมประกันวินาศภัย. หน้า 1-2.

กฎหมายอังกฤษที่บัญญัติเรื่องการประกันภัยซ้ำซ้อนไว้ คือ พระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906<sup>2</sup> ในมาตรา 32<sup>3</sup>

กฎหมายอังกฤษฉบับนี้ มีลักษณะเป็นพระราชบัญญัติที่ได้รวบรวม (Codify) บรรทัดฐานของหลักกฎหมายที่ศาลอังกฤษได้เคยวินิจฉัย ไว้ในคำพิพากษาหลายร้อยฉบับในช่วงเวลานับร้อยปีที่ผ่านมา พระราชบัญญัติฉบับนี้จึงมิใช่กฎหมายที่สร้างหลักกฎหมายเรื่องการประกันภัยซ้ำซ้อนขึ้นมาใหม่

คำพิพากษาของศาลอังกฤษบางฉบับ ได้วินิจฉัยเกี่ยวกับการประกันภัยซ้ำซ้อนและการเฉลี่ยความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัยไว้ตั้งแต่คริสต์ศตวรรษที่ 18 เช่น คำพิพากษาในคดี Godin v. London Assurance Co (1785) และ Newby v. Reed (1763) คดีตัวอย่างทั้งสองคดีนี้ ศาลอังกฤษตัดสินไว้ว่าหนึ่งร้อยปีก่อนที่จะมีการบัญญัติเรื่องนี้ไว้ในกฎหมายลายลักษณ์อักษร (Marine Insurance Act 1906) แต่มีข้อสังเกตว่าพระราชบัญญัติฉบับนี้ ใช้เฉพาะการประกันภัยทางทะเลเท่านั้น

ตามหลักกฎหมายอังกฤษ การพิจารณาว่าเมื่อใดจึงจะถือว่าเกิดการประกันภัยไว้สูงกว่ามูลค่าของส่วน ได้เสียที่จะเอาประกันภัยได้อันเป็นการประกันภัยซ้ำซ้อน มีหลักเกณฑ์ดังนี้

1) มีกรมธรรม์สองฉบับหรือมากกว่านั้น และมีผลใช้บังคับอยู่ทุกฉบับขณะเกิดความเสียหาย

2) ความเสียหายนั้นเกิดจากภัย (Peril) เดียวกัน ซึ่งได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์ทุกฉบับ แต่กรมธรรม์เหล่านั้นไม่จำเป็นจะต้องเป็นกรมธรรม์ประกันภัยแบบเดียวกัน เช่น ไม่จำเป็นที่จะต้องเป็นกรมธรรม์อภัยภัยทั้งสองฉบับ

3) กรมธรรม์ทุกฉบับคุ้มครองส่วนได้เสีย (Interest) และวัตถุที่เอาประกันภัย (Subject-matter) เดียวกัน

<sup>2</sup> Marine Insurance Act 1906.

<sup>3</sup> Double insurance.-

(1) Where two or more policies are effected by or on behalf of the assured on the same adventure and interest or any part thereof, and the sums insured exceed the indemnity allowed by this Act, the assured is said to be over-insured by double insurance.

(2) Where the assured is over-insured by double insurance.-

(a) the assured, unless the policy otherwise provides, may claim payment from the insurers in such order as he may think fit, provided that he is not entitled to receive any sum in excess of the indemnity allowed by this Act;

### 3.1.2 หลักเกณฑ์การเรียกค่าสินไหมทดแทนของการประกันภัยซ้ำซ้อน<sup>4</sup>

การประกันภัยซ้ำซ้อน (Double Insurance) ก่อให้เกิดสิทธิแก่ผู้เอาประกันภัยในการเรียกให้ผู้รับประกันภัยคนหนึ่งคนใดหรือทุกคนชดใช้ค่าสินไหมทดแทน<sup>5</sup> แต่ผู้เอาประกันภัยจะได้รับค่าสินไหมทดแทนไม่เกิดความเสียหายที่แท้จริง และเมื่อผู้รับประกันภัยรายใดได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนไปย่อมมีสิทธิเรียกให้ผู้รับประกันภัยรายอื่นร่วมเฉลี่ยค่าสินไหมทดแทน (Contribution) ให้แก่ตน<sup>6</sup> ดังนั้น Double Insurance จึงมีความสัมพันธ์กับ Contribution

Contribution โดยหลักการ หมายถึง การร่วมชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในระหว่างผู้รับประกันภัยในกรณีที่มีการประกันภัยซ้ำซ้อน ซึ่งผู้รับประกันภัยทั้งหลายต้องร่วมรับผิดชอบอัตราส่วนของความเสียหายต่อความรับผิดชอบของตนตามกรรมธรรม์ประกันภัย

การร่วมชดใช้โดยการเฉลี่ยความเสียหายในระหว่างผู้รับประกันภัยเมื่อเกิดการประกันภัยซ้ำซ้อนขึ้นนี้ ถือตามหลักของหลักความยุติธรรม (Equity) มากกว่าสัญญา

การเฉลี่ยความเสียหายระหว่างผู้รับประกันภัยในกรณีที่มีการประกันภัยซ้ำซ้อน มีบัญญัติไว้เป็นลายลักษณ์อักษรใน Marine Insurance Act 1906 มาตรา 80 (1)<sup>7</sup> แต่มีข้อสังเกตว่า กฎหมายดังกล่าวนี้ไม่ได้บัญญัติไว้อย่างหมดจดว่า การร่วมเฉลี่ยความเสียหายนั้นจะคิดหรือมีหลักเกณฑ์อย่างไร คงกล่าวไว้สั้น ๆ เพียงให้เฉลี่ยตามส่วนระหว่างความเสียหายกับจำนวนเงินที่ผู้รับประกันภัยจะต้องรับผิดชอบสัญญาประกันภัยของตน

คำพิพากษาของศาลอังกฤษที่วางหลักการเฉลี่ยความเสียหายระหว่างผู้รับประกันภัยด้วยกันในกรณีการประกันภัยซ้ำซ้อน มีอยู่เพียงไม่กี่ฉบับ ดังนั้น ในคำพิพากษาบางฉบับศาลอังกฤษจึงถือตามวิธีปฏิบัติของตลาดประกันภัย

เนื่องจากสัญญาประกันภัยเป็นนิติกรรมชนิดหนึ่ง ดังนั้น คู่สัญญาอาจตกลงห้ามมิให้มีการเอาประกันภัยซ้ำซ้อนได้ แต่ปัญหาที่น่าคิดประการหนึ่งก็คือ ผลจะเป็นอย่างไรหากกรรมธรรม์สองกรรมธรรม์ซึ่งรับประกันส่วนได้เสียและทรัพย์เดียวกันต่างก็มีข้อห้าม Double Insurance โดยต่างก็ระบุว่า ถ้ามีการประกันภัยซ้ำซ้อน โดยผู้เอาประกันภัยได้ทำประกันภัยไว้กับบริษัทผู้รับ

<sup>4</sup> ประมวล จันทรชิวะ. อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 1. หน้า 2.

<sup>5</sup> คดี Godin v. London Assurance Co (1785). อ้างถึงใน ประมวล จันทรชิวะ. อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 1. หน้า 2.

<sup>6</sup> คดี Austin v. Zurich General Accident and Liability Insurance Co., Ltd (1945). อ้างถึงใน ประมวล จันทรชิวะ. อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 1. หน้า 2.

<sup>7</sup> Marine Insurance Act 1906. 80 Right of contribution. "Where the assured is over-insured by double insurance, each insurer is bound, as between himself and the other insurers, to contribute rateably to the loss in proportion to the amount for which he is liable under his contract."

ประกันภัยรายอื่นด้วย กรมธรรม์นั้นจะไม่ร่วมชดใช้ (Non-contribution) ด้วย ปัญหาเรื่องนี้ศาลอังกฤษเคยตัดสินไว้ว่า ในกรณีเช่นนั้นเท่ากับข้อห้ามเช่นนั้นในกรมธรรม์ทั้งสองฉบับต่างยกเลิกซึ่งกันและกัน และผลก็คือแต่ละกรมธรรม์ต้องร่วมเฉลี่ย

วิธีการคำนวณหาส่วนเฉลี่ยที่ผู้รับประกันภัยแต่ละรายที่เกี่ยวข้อง ตามที่ศาลอังกฤษเคยวินิจฉัยไว้ มีหลายวิธี เช่น

ศาลอุทธรณ์ของประเทศอังกฤษได้ตัดสินคดี Commercial Union v. Hayden (1977) วางหลักในการคำนวณส่วนเฉลี่ยในการร่วมชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในกรณีของการประกันภัยชำรุดที่เกิดจากการประกันภัยชำรุดตามกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิด (Public Liability Insurance) 2 ฉบับ โดยคำนวณตามหลักความรับผิดที่เป็นอิสระต่างหากจากกัน (Independent Liability) ซึ่งหากความเสียหายที่เกิดขึ้นไม่เกินกว่าความรับผิดสูงสุดของกรมธรรม์ประกันภัยทั้งสองฉบับที่เกี่ยวข้อง ผู้รับประกันภัยแต่ละคนจะรับผิดคนละครั้งหนึ่งเท่านั้น กล่าวคือ ในคดีดังกล่าว ผู้เอาประกันภัยได้เอาประกันภัยไว้ภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดต่อสาธารณะ (Public Liability Police) ไว้กับผู้รับประกันภัยสองราย โดยกรมธรรม์ประกันภัยแรก กำหนดความรับผิดสูงสุดไว้ 100,000 ปอนด์ ส่วนอีกกรมธรรม์หนึ่งกำหนดความรับผิดสูงสุดไว้ 10,000 ปอนด์ ซึ่งทั้งสองกรมธรรม์ประกันภัยต่างก็มีข้อสัญญาว่าด้วยการร่วมกันชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามสัดส่วน (Ratable Proportion Clause) ผู้รับประกันภัยตามกรมธรรม์ฉบับแรกได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนไปเป็นจำนวน 4,425.45 ปอนด์ จึงเรียกร้องให้ผู้รับประกันภัยตามกรมธรรม์ประกันภัยอีกฉบับหนึ่งร่วมชดใช้ด้วย ผู้รับประกันภัยตามกรมธรรม์ประกันภัยฉบับที่สองโต้แย้งว่าสัดส่วนความรับผิดต้องคิดตามอัตราส่วนของความรับผิดสูงสุด (Maximum Liability) ซึ่งก็คือ 10:1 (หรือ 100,000 ต่อ 10,000 ปอนด์นั่นเอง) โคนคนจะร่วมชดใช้เพียงหนึ่งในสิบเอ็ดส่วนของความเสียหายเท่านั้น ผู้รับประกันภัยรายแรกโต้แย้งว่า การคิดส่วนเฉลี่ยจะต้องคิดตามหลักความรับผิดที่เป็นอิสระต่างหากจากกัน (Independent Liability) โดยความรับผิดต้องแบ่งออกเป็นสัดส่วนตามลำดับความรับผิดของผู้รับประกันภัย โดยถือว่าผู้รับประกันภัยหนึ่งคนเป็นหนึ่งส่วนความรับผิดที่จะต้องรับผิดต่อผู้เอาประกันภัยตามกรมธรรม์ประกันภัยของตน ดังนั้น เมื่อความเสียหายไม่เกินกว่าความรับผิดสูงสุดของกรมธรรม์ประกันภัยฉบับที่ให้ความคุ้มครองน้อยที่สุด ก็ต้องถือว่า ผู้รับประกันภัยทุกคนมีความรับผิดเต็มจำนวนความเสียหายเหมือนกันหมดทุกคน ศาลอุทธรณ์เห็นด้วยกับเหตุผลในข้อโต้แย้งหลังนี้ และพิพากษาให้ผู้รับประกันภัยแต่ละรายรับผิดคนละครั้งเท่า ๆ กัน (4,425.45 : 4,425.45) ดังนั้น ตามกฎหมายอังกฤษในปัจจุบัน หากความเสียหายไม่เกินกว่าความรับผิดของกรมธรรม์ประกันภัยฉบับที่ให้ความคุ้มครองน้อยกว่า (Lower Limit) การคำนวณส่วนความรับผิด

ในการร่วมชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจึงถือตามหลักความรับผิดที่เป็นอิสระต่างหากจากกัน (Independent Liability) ดังกล่าวข้างต้น

ปัญหาที่น่าคิดต่อไปก็คือ การคำนวณส่วนร่วมชดใช้ (Contribution) ของผู้รับประกันภัยแต่ละรายจะคิดอย่างไร หากกรมธรรม์ประกันภัยไม่ได้กำหนดให้ร่วมเฉลี่ยตามสัดส่วน (Rateable Proportion) และความเสียหายที่เกิดขึ้น เกินกว่าความรับผิดสูงสุด (Maximum Liability) ของกรมธรรม์ประกันภัยฉบับที่ให้ความคุ้มครองน้อยกว่า (Lower Limit) ประเด็นเรื่องนี้ศาลอังกฤษเคยวินิจฉัยไว้ในคดี American Surety Co v. Wrightson (1910) ตามแนวทางหลักความรับผิดที่แยกเป็นอิสระต่างหากจากกัน (independent liability) ดังเช่นที่กล่าวไว้ข้างต้น คือ ถือว่าผู้รับประกันภัยแต่ละรายเป็นหนึ่งความรับผิดที่จะต้องรับผิดเต็มจำนวนความรับผิดสูงสุด (Maximum Liability) ภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยของตน เสมือนหนึ่งว่ามีผู้รับประกันภัยเพียงรายเดียว ดังนั้นเมื่อข้อเท็จจริงในคดี American Surety Co v. Wrightson (1910) ปรากฏว่าความเสียหายมีจำนวน 2,680 เหรียญสหรัฐ แต่กรมธรรม์ประกันภัยฉบับแรกจำกัดจำนวนเงินความรับผิดสูงสุดเพียง 2,500 เหรียญสหรัฐ จึงมีความรับผิดเพียงเท่านี้ ส่วนกรมธรรม์ฉบับที่สองกำหนดจำนวนเงินรับผิดสูงสุดไว้ 4,000 ปอนด์ (ซึ่งมากกว่า 2,680 เหรียญสหรัฐ) จึงถือว่ามีความรับผิดเต็มในความเสียหายเป็นจำนวน 2,680 เหรียญสหรัฐ ดังนั้น ศาลจึงพิพากษาโดยกำหนดสัดส่วนความรับผิดระหว่างผู้รับประกันภัยตามกรมธรรม์ประกันภัยฉบับแรกกับผู้รับประกันภัยตามกรมธรรม์ประกันภัยฉบับหลัง เป็น 2,500 : 2,680

ในกรณีของการประกันภัยซ้ำซ้อนที่เกี่ยวข้องกับกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ (Motor Insurance) ซึ่งกรมธรรม์ที่เกี่ยวข้องทั้งสองฉบับมีข้อกำหนดให้ร่วมเฉลี่ยตามสัดส่วนของความเสียหายกับจำนวนเงินเอาประกันภัย (Rateable Proportion) ศาลอังกฤษบังคับตามข้อกำหนดนี้และพิพากษาให้ผู้รับประกันภัยรับผิดตามส่วน<sup>8</sup>

การประกันภัยซ้ำซ้อน มักจะเกิดขึ้นด้วยความบังเอิญมากกว่าการที่ผู้เอาประกันภัยจะจงใจทำประกันภัยไว้ซ้ำซ้อน ทั้งนี้เพราะเหตุผลที่กล่าวไว้ข้างต้น ผู้เอาประกันภัยจะได้รับชดใช้เพียงไม่เกินความเสียหายที่แท้จริง แต่กลับต้องจ่ายเบี้ยมากขึ้นหากทำประกันภัยซ้ำซ้อน

<sup>8</sup> คดี Gale v. Motor Union Insurance Co. (1928). อ้างถึงใน ประมวล จันทรชิวะ. อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 1. หน้า 4.

### 3.1.3 ผลทางกฎหมายของการประกันภัยซ้ำซ้อน<sup>9</sup>

พระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเลของประเทศอังกฤษ ค.ศ. 1906 ได้บัญญัติผลของการประกันภัยซ้ำซ้อนไว้ในมาตรา 80<sup>10</sup> ซึ่งนำไปใช้กับสัญญาประกันภัยเพื่อการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนประเภทอื่นด้วย ซึ่งก่อให้เกิดสิทธิในการร่วมเฉลี่ยชดใช้ค่าสินไหมทดแทนโดยบัญญัติดังนี้

(1) หากผู้เอาประกันภัยได้เอาประกันภัยไว้สูงกว่ามูลค่าโดยการประกันภัยซ้ำซ้อน ผู้เอาประกันภัยแต่ละคนจำต้องผูกพันระหว่างตนเองและผู้รับประกันภัยคนอื่น ๆ ที่จะร่วมชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามอัตราส่วนของความเสียหายต่อจำนวนเงินที่ผู้รับประกันภัยแต่ละคนจะต้องรับผิดชอบภายใต้สัญญาของตน

(2) หากผู้รับประกันภัยคนใดได้ชดใช้ความเสียหายไปเกินกว่าส่วนของตน ผู้รับประกันภัยย่อมมีสิทธิที่จะฟ้องผู้รับประกันภัยคนอื่นให้ร่วมชดใช้ค่าสินไหมทดแทนและยังมีสิทธิในทางแก้ไขใด ๆ ในทำนองเดียวกับผู้รับประกันที่ได้ชำระไปเกินกว่าส่วนของตนในหนี้

จะเห็นได้ว่า ในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยได้ทำสัญญาประกันภัยหลายรายเพื่อเป็นการป้องกันมิให้ผู้เอาประกันภัยได้รับค่าสินไหมทดแทนเกินไปกว่าความเสียหายที่แท้จริง จึงเกิดหลักการเฉลี่ยขึ้นใช้บังคับในระหว่างผู้รับประกันภัยทั้งหลาย โดยก่อให้เกิดผลต่อผู้รับประกันภัย 2 ประการ คือ

1) ผู้รับประกันภัยแต่ละคนจะต้องร่วมชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามอัตราส่วนของความเสียหายต่อจำนวนเงินที่ผู้รับประกันภัยแต่ละคนจะต้องรับผิดชอบตามกรมธรรม์ประกันภัยของตน

2) หากผู้รับประกันภัยคนใดได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนไปเกินกว่าส่วนของตน ย่อมมีสิทธิที่จะฟ้องผู้รับประกันภัยรายอื่นให้ร่วมชดใช้ค่าสินไหมทดแทนสำหรับส่วนที่ผู้รับประกันภัยคนอื่นจะต้องร่วมรับผิดชอบ

<sup>9</sup> รัฎฐา ตันทวิบูลย์วงศ์. (2549). *ประกันภัยหลายราย*. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต. คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ. หน้า 56-57.

<sup>10</sup> Marine Insurance Act 1906. 80 Right of contribution

1) Where the assured is over-insured by double insurance, each insurer is bound, as between himself and the other insurers, to contribute rateably to the loss in proportion to the amount for which he is liable under his contract.

2) If any insurer pays more than his proportion of the loss, he is entitled to maintain an action for contribution against the other insurers, and is entitled to the like remedies as a surety who has paid more than his proportion of the debt.

นอกจากนี้ในกรณีที่มีการประกันภัยซ้ำซ้อน เนื่องจากผู้รับประกันภัยเหล่านั้นมีความรับผิดชอบร่วมกันในความเสียหายที่เกิดขึ้น การรับความเสี่ยงของผู้รับประกันภัยแต่ละรายย่อมมีส่วนลดลง ผู้เอาประกันภัยจึงมีสิทธิเรียกให้ผู้รับประกันภัยคืนเบี้ยประกันภัยตามส่วนของเบี้ยประกันภัยทั้งหลายได้อีกด้วย

### 3.1.4 การคืนเบี้ยประกันภัย<sup>11</sup>

การประกันภัยซ้ำซ้อน นอกจากจะก่อให้เกิดสิทธิแก่ผู้เอาประกันภัยแล้วยังก่อให้เกิดหน้าที่ของผู้รับประกันภัยในการคืนเบี้ยประกันภัย ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในมาตรา 84 (f)<sup>12</sup> ของพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล 1960 ดังนี้

(จ) ภายใต้บังคับแห่งบทบัญญัติข้างต้น หากผู้เอาประกันภัยได้เอาประกันภัยไว้เกินกว่ามูลค่าโดยการประกันภัยซ้ำซ้อน ก็ให้คืนเบี้ยประกันภัยตามส่วนของเบี้ยประกันภัยทั้งหลาย ทั้งนี้ หากกรมธรรม์ประกันภัยทั้งหลายได้ทำขึ้นในเวลาที่แตกต่างกันและกรมธรรม์ประกันภัยฉบับแรกได้รับการเสี่ยงภัยไว้แล้วทั้งหมดในเวลาใดก็ตาม หรือหากว่าการเรียกร้องได้รับการชำระไปตามกรมธรรม์ประกันภัยฉบับแรกนั้นจนเต็มจำนวนเงินที่เอาประกันภัยไว้ ก็ไม่จำเป็นต้องคืนค่าเบี้ยประกันภัยในส่วนของกรมธรรม์ประกันภัยนั้น และเมื่อใดที่การประกันภัยซ้ำซ้อนได้ทำขึ้นทั้งที่ผู้เอาประกันภัยเองก็ทราบก็ไม่จำเป็นต้องคืน

การคืนเบี้ยประกันภัยในกรณีของการประกันภัยซ้ำซ้อน มีหลักเกณฑ์พิเศษกว่าการคืนเบี้ยประกันภัยโดยทั่ว ๆ ไปที่จะถือตามหลักการของการคืนเมื่อสิ่งตอบแทนเป็นอันล้มเหลว (Failure of Consideration) ตามมาตรา 84 (1)<sup>13</sup> ซึ่งหมายความว่าเมื่อการต่างตอบแทนกันในระหว่างผู้รับประกันภัยกับผู้เอาประกันภัยไม่อาจมีต่อไปได้ เช่น ผู้รับประกันภัยไม่อาจให้ความคุ้มครองการเสี่ยงภัยให้แก่ผู้เอาประกันภัยอีกต่อไป ผู้รับประกันภัยก็ต้องคืนเบี้ยประกันภัยให้แก่ผู้เอาประกันภัยไปตามส่วน สำหรับส่วนที่ไม่ได้รับความคุ้มครองจนครบ เช่น หากตกลงรับประกันการขนส่ง

<sup>11</sup> ประมวล จันทรชีวะ. (2542). *คำอธิบาย พ.ร.บ. ประกันภัยทางทะเล 1960 ของประเทศไทยอังกฤษ MARINE INSURANCE ACT 1960*. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 85.

<sup>12</sup> “(f) Subject to the foregoing provisions, where the assured has over-insured by double insurance, a proportionate part of the several premiums is returnable :

Provided that, if the policies are effected at different times, and any earlier policy has at any time borne the entire risk, or if a claim has been paid on the policy in respect of the full sum insured thereby, no premium is returnable in respect of that policy, and when the double insurance is effected knowingly by the assured no premium is returnable.”

<sup>13</sup> 84 (1) Where the consideration for the payment of the premium totally fails, and there has been no fraud or illegality on the part of the assured or his agents, the premium is thereupon returnable to the assured.

สินค้าไว้ 10 กล่อง แต่มีสินค้าที่จะขนส่งจริงเพียง 5 กล่อง เช่นนี้ ผู้เอาประกันภัยก็อาจขอคืนเบี้ยประกันภัยสำหรับสินค้า 5 กล่องที่ไม่มีการขนส่งซึ่งก็คือต้องคืนเบี้ยประกันภัยครึ่งหนึ่งให้แก่ผู้เอาประกันภัย อันเป็นการคืนตามส่วนของเบี้ยประกันภัย (proportionate part of premium) เป็นต้น แต่หลักเกณฑ์ในการคืนเบี้ยประกันภัยในกรณีการประกันภัยชำรุดเป็นไปตามเงื่อนไขในวรรคท้ายของมาตรา 84 (f) ดังนี้

(1) หากกรมธรรม์ประกันภัยทั้งหลายที่เกี่ยวข้องได้ทำขึ้นในเวลาที่แตกต่างกันและกรมธรรม์ฉบับแรกได้รับการเสี่ยงภัยไว้แล้วทั้งหมด ก็ไม่มีการคืนเบี้ยประกันภัยสำหรับกรมธรรม์ฉบับแรกนั้น ตัวอย่างเช่น กรมธรรม์ประกันภัยฉบับแรกทำเมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์ แต่อีกฉบับหนึ่งทำขึ้นเมื่อวันที่ 1 มีนาคม ปีเดียวกันและเพื่อส่วนได้เสียและทรัพย์สินเดียวกัน แต่กรมธรรม์ประกันภัยฉบับแรกที่ทุนประกันครอบคลุมมูลค่าอันสามารถเอาประกันภัยได้ของทรัพย์สินนั้นไว้เต็มแล้ว และการเสี่ยงภัยก็ได้เริ่มขึ้นแล้วก่อนที่จะมีการทำกรมธรรม์ประกันภัยฉบับที่สอง เช่นนี้ก็จะไม่มีการคืนเบี้ยประกันภัยสำหรับกรมธรรม์ประกันภัยฉบับแรกนี้ ไม่ว่าจะเคยมีการเรียกร้องสิทธิ (Claim) หรือการชดใช้ค่าเสียหายโดยสิ้นเชิง (Total Loss) ของทรัพย์สินที่เอาประกันภัยไว้ภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยฉบับแรกหรือไม่ก็ตาม

(2) หากผู้รับประกันภัยตามกรมธรรม์ประกันภัยฉบับใดฉบับหนึ่งในหลายฉบับที่เกี่ยวข้องได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนไปจนเต็มจำนวนเงินที่เอาประกันไว้ ผู้เอาประกันภัยตามกรมธรรม์ประกันภัยฉบับนั้นไม่อาจเรียกคืนเบี้ยประกันภัยสำหรับกรมธรรม์ประกันภัยฉบับนั้นถึงแม้ว่าผู้รับประกันภัยรายนั้นอาจมีสิทธิเรียกให้ผู้รับประกันภัยรายอื่น (ตามกรมธรรม์ประกันภัยฉบับอื่น) ร่วมชดใช้ค่าสินไหมทดแทนก็ตาม

(3) เงื่อนไขประการสุดท้ายที่ผู้รับประกันภัยไม่จำเป็นต้องคืนเบี้ยประกันภัย (ตามส่วน) ให้แก่ผู้เอาประกันภัยก็คือ ในกรณีที่การเอาประกันภัยไว้เกิดโดยการประกันภัยชำรุดนั้นได้กระทำโดยที่ผู้เอาประกันภัยก็รู้เช่นนั้น (Knowingly) ตัวอย่างเช่น ก. ซื้อสินค้าจาก ข. ในราคา CIF (ราคาสินค้ารวมค่าระวางและเบี้ยประกันภัย) ซึ่งสินค้าที่ ก. ซื้อนี้ไม่จำเป็นต้องทำประกันภัยอีกเพราะความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยจะโอนมายัง ก. ด้วยผลของการโอนส่วนได้เสียการโอนกรมธรรม์ประกันภัย แต่ ก. ก็ยังเอาประกันสินค้าเดียวกันนั้นไว้กับผู้เอาประกันภัยรายอื่นอีก เช่นนี้ ก. จะไม่มีสิทธิเรียกคืนเบี้ยประกันภัยตามส่วน

หลักเกณฑ์และเงื่อนไขทั้งสามประการข้างต้นมีข้อสังเกตที่พึงระลึกก็คือ กรณีตาม (1) นั้นมุ่งเน้นถึงลำดับก่อนหลังของการทำสัญญาประกันภัย ในขณะที่ (ข) มุ่งเน้นถึงการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนก่อนฉบับอื่น และ (3) มุ่งเน้นถึงการจงใจเอาประกันภัยไว้เกินโดยทำประกันภัยชำรุดทั้ง ๆ ที่ผู้เอาประกันภัยก็รู้เช่นนั้น และที่สำคัญก็คือ การไม่ต้องคืนเบี้ยประกันภัยตาม



ส่วนดังที่มีเงื่อนไขตามมาตรา 84 (f) นี้ กับสิทธิในการเรียกให้ผู้รับประกันภัยรายอื่นร่วมชดใช้ค่าสินไหมทดแทนนั้น เป็นคนละประเด็นกัน

### 3.2 การประกันภัยซ้ำซ้อนตามกฎหมายของเครือรัฐออสเตรเลีย

เครือรัฐออสเตรเลียเป็นประเทศหนึ่งที่มีการออกกฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยมาอย่างยาวนาน เนื่องจากตัวประเทศมีลักษณะเป็นเกาะ การประกันภัยทางทะเลของเครือรัฐออสเตรเลียจึงมีความสำคัญมาก แต่อย่างไรก็ตามกฎหมายประกันภัยทางทะเลของเครือรัฐออสเตรเลียก็ได้กล่าวเกี่ยวกับการประกันภัยซ้ำซ้อนไว้ด้วย เพื่อเป็นหลักการในการคุ้มครองผู้เอาประกันภัยในทรัพย์สินที่มีมูลค่ามาก ๆ นั่นเอง

#### 3.2.1 ความหมายและลักษณะของการประกันภัยซ้ำซ้อน

ความหมายของการประกันภัยซ้ำซ้อน<sup>14</sup>

พระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเลของเครือรัฐออสเตรเลีย ค.ศ. 1909 (Marine Insurance Act 1909) มาตรา 38 (1)<sup>15</sup> ได้ให้คำจำกัดความของการประกันภัยซ้ำซ้อนไว้ว่า “หากกรมธรรม์ประกันภัยสองฉบับหรือมากกว่านั้นได้ทำขึ้นโดยหรือในนามของผู้เอาประกันภัย เพื่อการเสี่ยงภัยและส่วนได้เสียเดียวกันหรือเพื่อส่วนหนึ่งส่วนใดของการเสี่ยงภัยและส่วนได้เสียเดียวกันนั้น และจำนวนเงินเอาประกันภัยเกินกว่าค่าสินไหมทดแทนที่จะต้องใช้”

ผู้พิพากษา Barwick ผู้พิพากษา Mc Tierenan และ ผู้พิพากษา Menzies ได้กล่าวว่า การประกันภัยหลายรายเกิดขึ้นเมื่อผู้เอาประกันภัยได้เอาประกันภัยคุ้มครองความเสียหายเดียวกันไว้กับผู้รับประกันภัยตั้งแต่สองรายขึ้นไป การประกันภัยหลายรายนั้นเป็นเรื่องที่ถูกต้องตามกฎหมาย แต่ผู้เอาประกันภัยไม่สามารถเรียกค่าสินไหมทดแทนได้เกินไปกว่าความเสียหายที่ผู้เอาประกันภัยได้รับ และไม่เกินจำนวนที่กำหนดไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย ผู้เอาประกันภัยอาจเรียกค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัยรายใดรายหนึ่งก็ได้ อย่างไรก็ตาม ในระหว่างผู้รับประกันภัยด้วยกันนั้น ก่อให้เกิดสิทธิในการร่วมเฉลี่ยชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

<sup>14</sup> รัฐฐา ตันทวิบูลย์วงศ์. อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 9. หน้า 103.

<sup>15</sup> Where two or more policies are effected by or on behalf of the assured on the same adventure and interest or any part thereof, and the sums insured exceed the indemnity allowed by this Act, the assured is said to be over-insured by double insurance.

ลักษณะของการประกันภัยซ้ำซ้อน<sup>16</sup>

1) ผู้เอาประกันภัยต้องเป็นบุคคลคนเดียว (Same Insured)

ไม่จำเป็นที่กรมธรรม์ประกันภัยจะต้องทำโดยผู้เอาประกันภัยคนเดียว แต่บุคคลหรือบริษัทที่ได้ประโยชน์จากกรมธรรม์ประกันภัยทั้งหลายเหล่านั้นจะต้องเป็นบุคคลคนเดียว

2) วัตถุที่เอาประกันภัยไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วนจะต้องเป็นอย่างเดียวกัน (Same Subject Matter or Part Thereof)

กรมธรรม์ประกันภัยจะต้องคุ้มครองวัตถุที่เอาประกันภัยหรือทรัพย์สินเดียวกันแต่ไม่จำเป็นต้องเหมือนกันทั้งหมด อาจมีกรมธรรม์ประกันภัยบางฉบับคุ้มครองทรัพย์สินอื่นนอกเหนือจากวัตถุที่เอาประกันภัยซ้ำกันได้

3) กรมธรรม์ประกันภัยเหล่านั้นคุ้มครองความเสี่ยงอันเดียวกันไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน (Same Risk or Part Thereof)

4) กรมธรรม์ประกันภัยเหล่านั้นคุ้มครองส่วนได้เสียอันเดียวกันไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน (Same Interest of Part Thereof)

หากกรมธรรม์ประกันภัยเหล่านั้นคุ้มครองทรัพย์สินอันเดียวกัน แต่ไม่ใช่ส่วนได้เสียอันเดียวกัน กล่าวคือ ผู้เอาประกันภัยได้เอาประกันภัยส่วนได้เสียของตนเองแล้วก็ไม่ถือเป็นการประกันภัยหลายราย

ในคดี GRE Insurance Limited V. QBE Insurance Limited & Ors (1985) คดีนี้ ผู้ซื้อและผู้ขายได้ทำประกันอัคคีภัยในทรัพย์สินเดียวกันแยกต่างหากจากกัน กรมธรรม์ประกันภัยดังกล่าวออกเป็นชื่อของทั้งผู้ซื้อและผู้ขาย ดังนั้น จึงถือได้ว่าเป็นเป็นการประกันภัยหลายราย

### 3.2.2 ผลทางกฎหมายของการประกันภัยซ้ำซ้อน<sup>17</sup>

พระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเลของเครือรัฐออสเตรเลีย ค.ศ. 1909 มาตรา 38 (2)<sup>18</sup> ได้บัญญัติถึงผลของการที่ผู้เอาประกันภัยได้เอาประกันภัยไว้สูงกว่ามูลค่าโดยการประกันภัยซ้ำซ้อนไว้ดังนี้

<sup>16</sup> รัฐธรรมนูญแห่งสหราชอาณาจักร. อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 9. หน้า 105.

<sup>17</sup> รัฐธรรมนูญแห่งสหราชอาณาจักร. อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 9. หน้า 105-107.

<sup>18</sup> 38 Double insurance

(2) Where the assured is over-insured by double insurance:

(a) the assured, unless the policy otherwise provides, may claim payment from the insurers in such order as he or she may think fit, provided that he or she is not entitled to receive any sum in excess of the indemnity allowed by this Act;

(a) ผู้เอาประกันภัยอาจเรียกให้ผู้รับประกันภัยชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามลำดับที่ผู้เอาประกันภัยเห็นสมควร ทั้งนี้ผู้เอาประกันภัยไม่มีสิทธิที่จะได้รับเงินใด ๆ เกินไปกว่าค่าสินไหมทดแทนที่จะต้องชำระตามพระราชบัญญัตินี้

(b) หากกรมธรรม์ประกันภัยที่ผู้เอาประกันภัยใช้เรียกชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเป็นกรมธรรม์ประกันภัยแบบกำหนดมูลค่า ผู้เอาประกันภัยจะต้องหักจำนวนเงินใด ๆ ที่ตนได้รับไว้ภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยอื่นนอกจากการประเมินค่า โดยไม่จำกัดคำนึงถึงมูลค่าที่แท้จริงของวัตถุที่เอาประกันภัย

(c) หากกรมธรรม์ประกันภัยที่ผู้เอาประกันภัยใช้เรียกชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเป็นกรมธรรม์ประกันภัยแบบไม่กำหนดมูลค่า ผู้เอาประกันภัยจะต้องหักจำนวนเงินใด ๆ ที่ตนได้รับไว้ภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยอื่นนอกจากมูลค่าอันสามารถเอาประกันภัยได้เต็ม

(d) หากผู้เอาประกันภัยได้รับเงินจำนวนใด ๆ ไว้เกินกว่าค่าสินไหมทดแทนที่จะต้องชำระตามพระราชบัญญัตินี้ ให้ถือว่าผู้เอาประกันภัยได้ถือครองเงินจำนวนเช่นว่านี้ไว้แทนผู้รับประกันภัยตามสิทธิของผู้รับประกันภัยในการร่วมชดใช้ค่าสินไหมทดแทนระหว่างผู้รับประกันภัยทั้งหลาย

มาตรานี้เป็นหลักกฎหมายทั่วไปที่นำไปใช้กับสัญญาประกันภัยเพื่อการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนประเภทอื่นด้วย หากมีการประกันภัยซ้ำซ้อนผู้รับประกันภัยแต่ละคนจะต้องร่วมชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามอัตราส่วนของความเสียหายต่อจำนวนเงินที่ผู้รับประกันภัยแต่ละคนจะต้องรับผิดชอบตามกรมธรรม์ประกันภัยของตน และตามหลักความยุติธรรมให้สิทธิแก่ผู้รับประกันภัยที่ได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนไปเกินกว่าส่วนของตนสามารถเรียกให้ผู้รับประกันภัยรายอื่นร่วมเฉลี่ยชดใช้ค่าสินไหมทดแทนได้ สิทธิของผู้รับประกันภัยในการร่วมเฉลี่ยชดใช้ค่าสินไหมทดแทนนั้นอยู่บนพื้นฐานของเหตุผล ความยุติธรรม และความเท่าเทียม

---

(b) where the policy under which the assured claims is a valued policy, the assured must give credit, as against the valuation, for any sum received by him or her under any other policy, without regard to the actual value of the subject-matter insured;

(c) where the policy under which the assured claims is an unvalued policy, he or she must give credit, as against the full insurable value, for any sum received by him or her under any other policy;

(d) where the assured receives any sum in excess of the indemnity allowed by this Act, he or she is deemed to hold such sum in trust for the insurers, according to their right of contribution among themselves.

### 3.2.3 การคืนเบี้ยประกันภัย

พระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเลของเครือรัฐออสเตรเลีย ค.ศ. 1909 ได้กำหนดในเรื่องของการคืนเบี้ยประกันภัยกรณีของการประกันภัยซ้ำซ้อนไว้ในมาตรา 90 (3) (F)<sup>19</sup> ซึ่งได้กำหนดไว้ทำนองเดียวกับของประเทศอังกฤษ กล่าวคือ เบี้ยประกันภัยในกรณีที่มีการประกันภัยซ้อนนั้น ผู้รับประกันภัยทุกคนที่ได้ชำดใช้ค่าสินไหมทดแทนไปต่ำกว่าส่วนของตนที่ควรจะได้ชำดใช้หากไม่มีการประกันภัยหลายราย จะต้องคืนเบี้ยประกันภัยให้แก่ผู้เอาประกันภัยตามส่วนด้วย<sup>20</sup>

ในเรื่องของข้อยกเว้นในการคืนเบี้ยประกันภัย พระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเลของเครือรัฐออสเตรเลีย ค.ศ. 1909 มาตรา 90 ตอนท้าย<sup>21</sup> ได้กำหนดไว้ดังนี้

1) การประกันภัยซ้ำซ้อนหากได้ทำขึ้นในเวลาที่แตกต่างกัน และตามกรมธรรม์ประกันภัยฉบับแรกได้รับการเสียหายไว้ทั้งหมดแล้ว จะไม่มีการคืนเบี้ยประกันภัยตามกรมธรรม์ประกันภัยฉบับแรก

2) ในกรณีที่การประกันภัยซ้ำซ้อน เมื่อผู้รับประกันภัยรายในรายหนึ่งได้ชำดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยไปแล้วเต็มจำนวนเงินที่เอาประกันภัยไว้ ผู้เอาประกันภัยไม่สามารถเรียกให้ผู้รับประกันภัยตามกรมธรรม์ประกันภัยฉบับนั้นคืนเบี้ยประกันภัยได้ แม้ว่าผู้รับประกันภัยฉบับนั้นจะมีสิทธิเรียกให้ผู้รับประกันภัยรายอื่นร่วมเฉลี่ยชำดใช้ค่าสินไหมทดแทนได้ก็ตาม

3) ในกรณีที่การประกันภัยซ้ำซ้อนนั้นได้ทำขึ้นโดยที่ผู้เอาประกันภัยรู้อยู่แล้วว่าเป็นการประกันภัยซ้ำซ้อน เช่นนี้ ผู้เอาประกันภัยก็ไม่สามารถเรียกให้ผู้รับประกันภัยทุก ๆ รายที่รับประกันภัยนั้นคืนเบี้ยประกันภัยได้

### 3.3 การประกันภัยซ้ำซ้อนตามกฎหมายไทย

ประเทศไทยได้หลักเกณฑ์ในเรื่องของการประกันภัยมาจากประเทศอังกฤษ โดยหลักการต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นเป็นการประกันวินาศภัยหรือการประกันชีวิตล้วนแต่มาจากประเทศอังกฤษ แต่อย่างไรก็ตาม ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายการประกันภัยทางทะเล ดังนั้นในเรื่องของการ

<sup>19</sup> Subject to the foregoing provisions, where the assured has over-insured by double insurance, a proportionate part of the several premiums is returnable:

<sup>20</sup> รัฐธรรมนูญฉบับชั่วคราว ค.ศ. 1932 วรรคที่ 9. หน้า 138.

<sup>21</sup> Provided that, if the policies are effected at different times, and any earlier policy has at any time borne the entire risk, or if a claim has been paid on the policy in respect of the full sum insured thereby, no premium is returnable in respect of that policy, and when the double insurance is effected knowingly by the assured no premium is returnable.

ประกันภัยข้าซื้อประเทศไทยจึงบัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ไม่ได้บัญญัติไว้ในกฎหมายการประกันภัยทางทะเลอย่างเช่นของประเทศอังกฤษ

### 3.3.1 ความหมายของการประกันวินาศภัย<sup>22</sup>

#### 1) ความหมายของคำว่า “วินาศภัย”

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

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

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

#### 2) ความหมายของคำว่า “การประกันภัย”

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 861 บัญญัติไว้ว่า “อันว่าสัญญาประกันภัยนั้น คือ สัญญาซึ่งบุคคลหนึ่งตกลงจะชดเชยค่าสินไหมทดแทน หรือ เงินจำนวนหนึ่งให้ในกรณีวินาศภัยหากมีขึ้น หรือเหตุอย่างอื่นในอนาคตดังได้ระบุไว้ในสัญญา และในการนี้บุคคลอีกคนหนึ่งตกลงจะส่งเงินซึ่งเรียกว่า เบี้ยประกันภัยให้”

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

### 3.3.2 ความหมายและลักษณะของการประกันภัยข้าซื้อ

การประกันภัยข้าซื้อนั้น ในประเทศไทยมีบัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่า “ถ้าได้ทำสัญญาประกันภัยเป็นสองรายหรือกว่านั้นพร้อมกันเพื่อความวินาศภัยอันเดียวกัน และจำนวนเงินซึ่งเอาประกันภัยรวมกันทั้งหมดนั้นท่วมจำนวนที่วินาศจริงไซ้ ท่านว่าผู้รับประโยชน์

<sup>22</sup> เพชรวัต นิโรจน์. (2559). *ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับอายุความของการประกันภัยต่อ*. สารนิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขากฎหมายธุรกิจ, คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีปทุม. หน้า 28.

ชอบที่จะได้รับค่าสินไหมทดแทนเพียงเสมอจำนวนวินาศจริงเท่านั้น ผู้รับประกันภัยแต่ละคน  
ต้องจ่ายเงินจำนวนวินาศจริงแบ่งตามส่วนมากน้อยที่ตนได้รับประกันไว้

อันสัญญาประกันภัยทั้งหลาย ถ้าลงวันเดียวกัน ท่านให้ถือว่าได้ทำพร้อมกัน

ถ้าได้ทำสัญญาประกันภัยเป็นสองรายหรือกว่านั้นสืบเนื่องเป็นลำดับกัน ท่านว่าผู้รับ  
ประกันภัยคนแรกจะต้องรับผิดชอบเพื่อความวินาศภัยก่อน ถ้าและจำนวนเงินซึ่งผู้รับประกันภัยคนแรก  
ได้ใช้นั้นยังไม่คุ้มจำนวนวินาศภัยไซ้ ผู้รับประกันภัยคนถัดไปก็ต้องรับผิดชอบในส่วนที่ยังขาดอยู่นั้น  
ต่อ ๆ กันไปจนกว่าจะคุ้มวินาศ<sup>23</sup>

การประกันภัยอาจมีได้หลายรายในวัตถุอันเดียวกัน ถ้าไม่เป็นการฝ่าฝืนต่อเงื่อนไขในข้อ  
สัญญาประกันภัยแต่ละรายแล้ว สัญญาประกันภัยทุกรายก็มีผลบังคับกันได้ ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิ  
ได้รับค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัยทุกรายจนกว่าจะเท่าจำนวนที่วินาศจริง ฉะนั้นถ้า  
จำนวนที่ได้เอาประกันภัยไว้ทุก ๆ รายรวมกันไม่เกินกว่าจำนวนวินาศจริงแล้วก็ไม่มีปัญหาอันใด  
เกิดขึ้น แต่ถ้าจำนวนที่ได้เอาประกันภัยไว้ในสัญญาประกันภัยทุกฉบับรวมกันเกินกว่าจำนวนวินาศ  
จริงแล้ว ผู้เอาประกันภัยไม่มีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนเกิดความวินาศจริง จึงทำให้เป็นปัญหาว่า  
ผู้เอาประกันภัยจะมีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัยแต่ละรายมากน้อยเพียงใด  
ซึ่งเมื่อรวมกันแล้วจะเท่าความเสียหายที่วินาศไปจริง ทั้งนี้เพื่อไม่ให้ผู้รับประกันภัยแต่ละรายต้อง  
เสียเปรียบกัน<sup>24</sup>

ในการเอาประกันวินาศภัยทรัพย์สินบางราย ผู้เอาประกันภัยอาจจะทำสัญญาประกันภัยไว้กับ  
ผู้รับประกันภัยหลาย ๆ รายก็ได้ แต่จะทำสัญญาประกันภัยไว้ที่รายก็ตาม ก็มีไว้ว่าเมื่อเกิดวินาศภัย  
ขึ้นแล้ว ผู้เอาประกันภัยจะเรียกร้องให้ผู้รับประกันภัยใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ตนจนครบทุกราย  
เนื่องจากกฎหมายถือเป็นหลักว่าผู้เอาประกันภัยจะคำคำใดจากการเอาประกันภัยไม่ได้ ทั้งนี้เพราะ  
การประกันวินาศภัยเป็นสัญญาเพื่อการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามจำนวนของวินาศภัยที่เกิดขึ้น  
จริง ดังนั้น ผู้เอาประกันภัยจึงคงเรียกค่าสินไหมทดแทนได้แต่เฉพาะเพื่อความเสียหายเท่าที่ตน  
ได้รับจริงเท่านั้น ต่างกับกรณีประกันชีวิตซึ่งผู้เอาประกันภัยจะทำสัญญาประกันชีวิตไว้กับผู้รับ  
ประกันภัยที่รายก็ได้ และเมื่อเกิดการตายขึ้นผู้รับประ โยชน์ย่อมจะเรียกร้องให้ผู้รับประกันภัย  
ทุกรายจ่ายเงินให้แก่ตนได้ตามจำนวนที่ผู้เอาประกันภัยได้ทำสัญญาไว้<sup>25</sup>

<sup>23</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์. มาตรา 870.

<sup>24</sup> จิตติ ดิงศภัทย์. (2539). *กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย* (พิมพ์ครั้งที่ 10). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัย  
ธรรมศาสตร์. หน้า 102-103.

<sup>25</sup> ไชยศ เหมะรัชตะ. (2540). *กฎหมายว่าด้วยประกันภัย* พิมพ์ครั้งที่ 4. กรุงเทพฯ: นิติธรรม. หน้า 218.

หลักวินิจฉัยประกันภัยชำซ้อ<sup>26</sup>

อย่างไรเรียกว่าประกันภัยชำซ้อในวินาศภัยอันเดียวกันตาม มาตรา 870 นั้น มีหลักวินิจฉัย ดังนี้

1) มีสัญญาประกันภัยชำซ้อ โดยผู้รับประกันภัยต่างคนกัน ถ้าแม้ได้ทำสัญญาประกันภัยหลายฉบับ แต่ผู้รับประกันภัยรายเดียวกันแล้วก็ไม่มีปัญหาเรื่องการเฉลี่ยความรับผิดชอบให้สังเกตคำว่า “แต่ละคน” ใน มาตรา 870 วรรค 1 ตอนท้าย

2) วัตถุประสงค์ต้องเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน เช่น เอาประกันภัยบ้านเลขที่ 117 ซ้ำกัน โดยสัญญาประกันภัย 2 ราย เป็นต้นว่าสัญญาฉบับแรกอาจประกันเฉพาะบ้านเลขที่ 117 ฉบับหลังอาจประกันภัยบ้านเลขที่ 117, 119 และ 121 รวมกัน ดังนี้ก็ยังเรียกว่าเฉพาะบ้านเลขที่ 117 นั้นมีประกันภัยชำซ้อ

3) วินาศภัยต้องเกิดจากภัยเดียวกัน เช่น รับประกัน ไฟด้วยกันทุกฉบับ เป็นต้น แต่อาจมีบางชนิดคุ้มครองภัยรายอื่นด้วยก็ได้ เช่น อาจประกันทั้งไฟและพายุด้วย ก็เรียกว่าเฉพาะภัยที่เกิดจากไฟมีประกันภัยชำซ้อ

4) ต้องเป็นการประกันภัย เพื่อส่วน ได้เสียเดียวกัน ทรัพย์สินบางอย่างอาจมีการประกันภัยหลายรายแต่ไม่ใช่เพื่อส่วน ได้เสียเดียวกัน เช่น เจ้าของบ้านผู้ให้เช่าก็เอาประกันไฟบ้านของเขา ผู้เช่าก็เอาประกันไฟบ้านหลังเดียวกันอีก ดังนี้ไม่เป็นการประกันภัยหลายรายเพื่อวินาศภัยอันเดียวกันตามความหมายใน มาตรา 870 เป็นเรื่องต่างคนต่างมีส่วน ได้เสีย ต่างเอาประกัน ได้ตามสิทธิของเขาต่างหากจากกัน ไม่มีความเกี่ยวข้องกันอย่างไร แต่ถ้าผู้เช่าได้เอาประกันภัยเพื่อประโยชน์ของผู้ให้เช่าแล้ว ถ้าผู้ให้เช่าเอาประกันภัยอีกก็ถือว่าเป็นการประกันภัยหลายรายในวินาศภัยอันเดียวกันตาม มาตรา 870 ได้ แม้ผู้เอาประกันภัยจะเป็นคนละคนก็ตาม เพราะเป็นการประกันภัยเพื่อส่วน ได้เสียเดียวกัน คือ เพื่อประโยชน์ของผู้ให้เช่า

5) สัญญาประกันภัยทุกรายต้องมี ผลบังคับ ได้ในเวลาที่เกิดวินาศภัย รายใดที่เป็นโมฆะหรือไม่ผูกพันเพราะเหตุใด ๆ หรือได้สิ้นสุดไปก่อนเกิดภัย รายนั้นไม่ถือเป็นการประกันภัยชำซ้อ

หลักวินิจฉัยว่าประกันภัยพร้อมกัน<sup>27</sup>

กฎหมายได้แยกผลของการประกันภัยชำซ้อไว้ต่างกัน แล้วแต่ว่าเป็นการประกันภัยชำซ้อพร้อมกันหรือก่อนหลังกัน และได้กำหนดไว้ตายตัวว่า ถ้าสัญญาประกันภัยได้ลงวันเดียวกันแล้ว ท่านให้ถือว่าได้ทำพร้อมกัน (มาตรา 870 วรรคสอง) ไม่ต้องคำนึงว่าสัญญาที่ลงวันเดียวกันนั้น

<sup>26</sup> จิตติ ดิงศกัทธิย์. อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 24. หน้า 103-104.

<sup>27</sup> จิตติ ดิงศกัทธิย์. อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 24. หน้า 104.

ฉบับไหนมาก่อนฉบับไหนทำหลัง ฉะนั้นคำว่า พร้อมกัน ในมาตรา 870 จึงหมายความว่าทำในวันเดียวกันเท่านั้น ไม่หมายความว่าเลยไปถึงเวลาหรือขณะเดียวกัน สัญญาที่ลงวันเดียวกันนี้หมายความว่าถึงวันทำสัญญาประกันภัยตาม มาตรา 867 (10) มิใช่วันในกรรมธรรม์ตาม มาตรา 867 (11) และไม่ได้หมายความว่าถึงวันเริ่มเสี่ยงภัยตาม มาตรา 867 (6)

ผลบังคับในการประกันภัยพร้อมกัน<sup>28</sup>

ผลบังคับในเรื่องประกันภัยซ้ำซ้อนพร้อมกันตาม มาตรา 870 วรรคต้นนั้นว่า “ถ้าได้ทำสัญญาประกันภัยเป็นสองรายหรือกว่านั้นพร้อมกันเพื่อความวินาศภัยอันเดียวกัน และจำนวนเงินซึ่งเอาประกันภัยรวมกันทั้งหมดนั้นท่วมจำนวนที่วินาศจริงไซ้ ท่านว่าผู้รับประกันภัยชอบที่จะได้รับค่าสินไหมทดแทนเพียงเสมอจำนวนวินาศจริงเท่านั้น ผู้รับประกันภัยแต่ละคนต้องจ่ายเงินจำนวนวินาศจริงแบ่งตามส่วนมากน้อยที่ตนได้รับประกันไว้” บทบัญญัติในวรรคต้นนี้แบ่งส่วนความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัยแต่ละคนไว้เป็นส่วน ๆ เด็ดขาดจากกัน ไปเลย ผู้รับประกันภัยเรียกเอาจากคนอื่นไม่ได้ ก็ไม่มีสิทธิเรียกเอาจากอีกคนหนึ่งอย่างวรรคสอง

ตัวอย่าง บริษัทแดงรับประกันไฟบ้านเลขที่ 117 ไว้ 30,000 บาท บริษัทเขียวรับประกันไฟบ้านเลขที่ 117 นั้นไว้อีก 20,000 บาท โดยสัญญาลงวันเดียวกัน เมื่อเกิดไฟไหม้บ้านนั้นเสียหายไป 40,000 บาท ความรับผิดชอบตามส่วนที่ได้รับประกันภัยไว้คือ 3/5 กับ 2/5 บริษัทแดงรับผิดชอบ 3/5 ของ 40,000 บาท คือ 24,000 บาท บริษัทเขียวรับผิดชอบ 2/5 ของ 40,000 บาท หรือ 16,000 บาท

ผลบังคับกรณีประกันภัยไม่พร้อมกัน<sup>29</sup>

สำหรับกรณีการประกันภัยก่อนหลัง คือคนละวันกันนั้น มาตรา 870 วรรคท้าย บัญญัติว่า “ผู้รับประกันภัยคนแรกจะต้องรับผิดชอบเพื่อความวินาศภัยก่อน ถ้าและจำนวนเงินซึ่งผู้รับประกันภัยคนแรกได้ใช้นั้นยังไม่คุ้มจำนวนวินาศภัยไซ้ ผู้รับประกันภัยคนถัดไปก็ต้องรับผิดชอบในส่วนที่ยังขาดอยู่นั้นต่อ ๆ กันไปจนกว่าจะคุ้มวินาศ”

มาตรา 870 วรรคท้ายนี้วางลำดับความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัยแต่ละรายตามที่ได้ทำสัญญาก่อนหลัง ผู้เอาประกันภัยต้องบังคับการชำระหนี้ค่าสินไหมทดแทนตามลำดับนั้น ถ้าได้เรียกร้องจากผู้รับประกันภัยคนแรกแล้วยังไม่ได้รับชดใช้เต็มจำนวนตามที่ได้เสียหายไปจริง จึงเรียกร้องเอาจากผู้รับประกันภัยถัดไปตามลำดับ

<sup>28</sup> จิตติ ดิงศกัทธิย์. อ้างแล้ว เชนงอรรถที่ 24. หน้า 104.

<sup>29</sup> จิตติ ดิงศกัทธิย์. อ้างแล้ว เชนงอรรถที่ 24. หน้า 106.



### 3.3.3 การสละสิทธิของผู้เอาประกันภัยในกรณีประกันภัยชำซ้อน<sup>30</sup>

ในกรณีที่มีการทำสัญญาประกันภัยชำซ้อน ซึ่งผู้เอาประกันภัยมีสิทธิที่จะเรียกให้ผู้รับประกันภัยทุกรายแบ่งกันชำระค่าสินไหมทดแทนตามส่วนแห่งเงินที่รับประกันภัยไว้ หรือให้ชำระก่อนหลังกันตามลำดับแห่งการทำสัญญาดังได้กล่าวมาแล้ว ถ้าผู้เอาประกันสละสิทธิที่ตนมีอยู่ต่อผู้รับประกันภัยรายหนึ่ง การสละสิทธิของผู้เอาประกันย่อมไม่กระทบกระทั่งถึงสิทธิและหน้าที่ของผู้รับประกันภัยรายอื่น ๆ ดังที่บัญญัติไว้ในมาตรา 871 ความว่า “ถ้าได้ทำสัญญาประกันภัยเป็นสองรายหรือว่านั้นพร้อมกันก็ดี หรือสืบเนื่องเป็นลำดับกันก็ดี ท่านว่าการที่ยอมสละสิทธิอันมีต่อผู้รับประกันภัยรายหนึ่งนั้น ไม่กระทบกระทั่งถึงสิทธิและหน้าที่ของผู้รับประกันภัยรายอื่น ๆ” กล่าวโดยสรุปก็คือ การสละสิทธิของผู้เอาประกันภัยไม่ทำให้สิทธิหรือหน้าที่ของผู้รับประกันภัยรายอื่น ๆ ต้องเปลี่ยนแปลงไป ทั้งนี้เนื่องจากความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัยชำซ้อนเป็นความรับผิดชอบเฉพาะตัว ผู้รับประกันภัยแต่ละรายมิใช่ความรับผิดชอบร่วมกันรวม ซึ่งแต่ละคนจะต้องชำระหนี้สินเชิงตามมาตรา 291 ซึ่งเจ้าหนี้จะเรียกให้ลูกหนี้แต่ละคนใดคนหนึ่งชำระหนี้ทั้งหมดหรือแต่บางส่วนก็ได้ และบรรดาลูกหนี้ร่วมทั้งหมดจะต้องผูกพันในหนี้นั้นร่วมกันทุกคน จนกว่าหนี้นั้นจะได้ชำระเสร็จสิ้นลงแล้ว นอกจากนี้การชำระค่าสินไหมทดแทนของผู้รับประกันภัยชำซ้อนเป็นการชำระหนี้ที่สามารถแบ่งได้เป็นสัดส่วนมากหรือน้อยตามจำนวนที่ตนได้รับประกันไว้ กรณีจึงไม่เข้าตามบทบัญญัติที่อื่นจะแบ่งชำระกันมิได้ตามมาตรา 301 ฉะนั้นการที่ผู้เอาประกันภัยสละสิทธิเรียกร้องตามสัญญาประกันภัยอันมีต่อผู้รับประกันภัยรายใด การชำระหนี้ค่าสินไหมทดแทนของผู้รับประกันภัยรายที่ผู้เอาประกันภัยสละสิทธินั้นก็จะเป็นอันระงับไปเฉพาะผู้รับประกันภัยรายนั้น ผู้รับประกันภัยรายอื่นหากต้องชำระค่าสินไหมทดแทนตามส่วนของตนอยู่เพียงใดก็ยังคงต้องชำระตามส่วนนั้นอีกต่อไป แต่หาต้องชำระแทนส่วนที่ผู้รับประกันภัยอีกคนหนึ่งได้รับการปลดเปลื้องต้องการสละสิทธินั้นแต่อย่างใดไม่

### 3.3.4 หลักเกณฑ์การเรียกค่าสินไหมทดแทนของการประกันภัยชำซ้อน<sup>31</sup>

1) เมื่อพบปัญหาเกี่ยวกับการประกันภัยหลายราย สิ่งแรกที่ต้องพิจารณาก่อนก็คือ ตรวจสอบว่าเป็นการประกันภัยพร้อมกันหรือเป็นการประกันภัยเป็นลำดับกัน ถ้าเป็นการประกันภัยพร้อมกันก็นำหลักเกณฑ์ในวรรคแรกมาใช้<sup>32</sup> คือ ต้องมีการเฉลี่ยค่าสินไหมทดแทนระหว่างผู้รับ

<sup>30</sup> ไชยศ เหมะรัชตะ. อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 25. หน้า 222-223.

<sup>31</sup> สรพลจ สุขทรศนี. (2553). *คำอธิบายกฎหมายลักษณะประกันภัย* (พิมพ์ครั้งที่ 10). กรุงเทพฯ: วิญญูชน. หน้า 62-63.

<sup>32</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์. มาตรา 870 วรรคแรก “ถ้าได้ทำสัญญาประกันภัยเป็นสองรายหรือว่านั้นพร้อมกันเพื่อความวินาศภัยอันเดียวกัน และจำนวนเงินซึ่งเอาประกันภัยรวมกันทั้งหมดนั้นท่วมจำนวนที่วินาศ

ประกันภัยด้วยตนเอง ถ้าเป็นการประกันภัยตามลำดับ ก็นำหลักเกณฑ์ในวรรคสามมาใช้<sup>33</sup> คือ ผู้รับประกันภัยรายแรกต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนก่อน หากไม่พอกับความเสียหายที่เกิดขึ้น ผู้รับประกันภัยรายถัดไปจึงจะต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนเป็นลำดับต่อกันไปเช่นนี้จนกว่าจะคุ้มวินาศภัยที่เกิดขึ้น

2) ถ้ามีทั้งประกันภัยพร้อมกันและเป็นลำดับกันรวมอยู่ในเรื่องเดียวให้นำหลักเกณฑ์ในวรรคสาม<sup>34</sup> มาใช้ก่อน คือ จัดให้ผู้รับประกันภัยลำดับแรกใช้หนี้เสียก่อน เหลือเท่าใดจึงคิดคำนวณในเรื่องประกันภัยพร้อมกันอีกชั้นหนึ่ง

ตัวอย่าง นายเหลือง เอาบ้านราคา 600,000 บาท ของตนไปทำประกันอัคคีภัยไว้กับ บริษัท ก. จำนวนเงินที่เอาประกัน 100,000 บาท สัปดาห์ต่อมา นายเหลืองเอาบ้านหลังเดียวกันไปทำประกันอัคคีภัยไว้กับ บริษัท ข. จำนวนเงินเอาประกัน 200,000 บาท และกับ บริษัท ค. จำนวนเงินเอาประกัน 300,000 บาท ต่อมาในระหว่างอายุสัญญาทั้งสามฉบับ บ้านหลังนั้นถูกไฟไหม้เสียหายบางส่วนเป็นเงิน 300,000 บาท ดังนี้ บริษัท ก. ข. และ ค. จะต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ นายเหลืองบริษัทละเท่าไร

คำตอบ เป็นกรณีเอาประกันภัยเป็นลำดับและเอาประกันภัยพร้อมกัน บริษัท ก. รับประกันภัยเป็นลำดับแรก จึงต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนก่อน เมื่อค่าเสียหายที่แท้จริงเป็นเงิน 300,000 บาท บริษัท ก. รับประกันไว้ 100,000 บาท ไม่เกินความเสียหาย ดังนั้น จึงต้องรับผิดชอบเต็มจำนวนที่รับประกันไว้ คือ 100,000 บาท ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 870 วรรคสาม

เหลือเป็นค่าเสียหายอีก 200,000 บาท ที่ บริษัท ข. และ บริษัท ค. จะต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ นายเหลือง

---

จริงใจหรือ ท่านว่าผู้รับประกันภัยชอบที่จะได้รับค่าสินไหมทดแทนเพียงเสมอจำนวนวินาศจริงเท่านั้น ผู้รับประกันภัยแต่ละคนต้องใช้เงินจำนวนวินาศจริงแบ่งตามส่วนมากน้อยที่ตนได้รับประกันไว้”.

<sup>33</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์. มาตรา 870 วรรคสาม “ถ้าได้ทำสัญญาประกันภัยเป็นสองรายหรือกว่านั้นสืบเนื่องเป็นลำดับกัน ท่านว่าผู้รับประกันภัยคนแรกจะต้องรับผิดชอบเพื่อความวินาศภัยก่อน ถ้าและจำนวนเงินซึ่งผู้รับประกันภัยคนแรกได้ใช้นั้นยังไม่คุ้มจำนวนวินาศภัยไซ้ ผู้รับประกันภัยคนถัดไปก็ต้องรับผิดชอบในส่วนที่ยังขาดอยู่นั้นต่อๆ กันไปจนกว่าจะคุ้มวินาศ”.

<sup>34</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์. มาตรา 870 วรรคสาม “ถ้าได้ทำสัญญาประกันภัยเป็นสองรายหรือกว่านั้นสืบเนื่องเป็นลำดับกัน ท่านว่าผู้รับประกันภัยคนแรกจะต้องรับผิดชอบเพื่อความวินาศภัยก่อน ถ้าและจำนวนเงินซึ่งผู้รับประกันภัยคนแรกได้ใช้นั้นยังไม่คุ้มจำนวนวินาศภัยไซ้ ผู้รับประกันภัยคนถัดไปก็ต้องรับผิดชอบในส่วนที่ยังขาดอยู่นั้นต่อๆ กันไปจนกว่าจะคุ้มวินาศ”.

บริษัท ข. รับประกันไว้ 200,000 บาท บริษัท ค. รับประกันไว้ 300,000 บาท คิดเป็นอัตราส่วนที่รับประกัน 200,000 : 300,000 หรือ 2 : 3 นั่นคือในจำนวนค่าเสียหาย 200,000 บาท บริษัท ข. ต้องใช้ 2 ส่วน เป็นเงิน  $\frac{2}{5} \times 200,000 = 80,000$  บาท และ บริษัท ค. ต้องใช้ 3 ส่วน เป็นเงิน  $\frac{3}{5} \times 200,000 = 120,000$  บาท

3) มีปัญหาว่า หากผู้รับประกันภัยลำดับก่อนเป็นผู้รับประกันภัยหลายราย จะทำอย่างไร วิธีคิดก็ใช้หลักเกณฑ์เช่นเดียวกันกับข้างต้น โดยแบ่งลำดับของผู้รับประกันภัยก่อนหลังเสียก่อน กลุ่มที่รับประกันภัยก่อนต้องรับผิดชอบใช้ก่อนตามวรรคสาม<sup>35</sup> ส่วนจำขดใช้จริง ๆ เป็นจำนวนเท่าใหร่นั้นสามารถคำนวณหาค่าเฉลี่ยได้โดยอาศัยหลักเรื่องประกันภัยพร้อมกันตามวรรคหนึ่ง<sup>36</sup>

ตัวอย่าง นายดำ เอาบ้านราคา 600,000 บาท ของตนไปทำประกันอัคคีภัยไว้กับ บริษัท ก. เป็นเงิน 200,000 บาท และกับ บริษัท ข. เป็นเงิน 300,000 บาท สัญญาประกันภัยที่ทำกับ บริษัท ก. และ บริษัท ข. นั้นทำในวันเดียวกัน สัปดาห์ต่อมา นายดำเอาบ้านหลังเดียวกันนั้นไปทำประกันอัคคีภัยไว้กับ บริษัท ค. เป็นเงิน 300,000 บาท ต่อมาในระหว่างอายุสัญญาทั้งสามฉบับ บ้านหลังนั้นถูกไฟไหม้เสียหายบางส่วนเป็นเงิน 200,000 บาท ดังนี้ บริษัท ก. ข. และ ค. จะต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ นายดำบริษัทละเท่าใหร่

คำตอบ เป็นกรณีเอาประกันภัยหลายราย บริษัท ก. และ บริษัท ข. รับประกันภัยเป็นลำดับต้นก่อน บริษัท ค. ฉะนั้น บริษัท ก. และ บริษัท ข. จึงต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนก่อน เหลือจากนั้นจึงเป็นความรับผิดชอบของ บริษัท ค.

เมื่อ บริษัท ก. รับประกันไว้ 200,000 บาท บริษัท ข. รับประกันไว้ 300,000 บาท บริษัท ก. และ บริษัท ข. จึงต้องรับผิดชอบร่วมกันต่อ นายดำภายในวงเงิน  $200,000 + 300,000 = 500,000$  บาท ตามวงเงินที่รับประกันไว้

แต่ระหว่าง บริษัท ก. และ บริษัท ข. เป็นเรื่องประกันภัยพร้อมกันจึงต้องช่วยกันเฉลี่ยค่าสินไหมทดแทน

<sup>35</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์. มาตรา 870 วรรคสาม “ถ้าได้ทำสัญญาประกันภัยเป็นสองรายหรือกว่านั้นสืบเนื่องเป็นลำดับกัน ท่านว่าผู้รับประกันภัยคนแรกจะต้องรับผิดชอบเพื่อความวินาศภัยก่อน ถ้าและจำนวนเงินซึ่งผู้รับประกันภัยคนแรกได้ใช้นั้นยังไม่คุ้มจำนวนวินาศภัยไซ้ ผู้รับประกันภัยคนถัดไปก็ต้องรับผิดชอบในส่วนที่ยังขาดอยู่นั้นต่อ ๆ กันไปจนกว่าจะคุ้มวินาศ”.

<sup>36</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์. มาตรา 870 วรรคแรก “ถ้าได้ทำสัญญาประกันภัยเป็นสองรายหรือกว่านั้นพร้อมกันเพื่อความวินาศภัยอันเดียวกัน และจำนวนเงินซึ่งเอาประกันภัยรวมกันทั้งหมดนั้นท่วมจำนวนที่วินาศจริงไซ้ ท่านว่าผู้รับประกันภัยชอบที่จะได้รับค่าสินไหมทดแทนเพียงเสมอจำนวนวินาศจริงเท่านั้น ผู้รับประกันภัยแต่ละคนต้องใช้เงินจำนวนวินาศจริงแบ่งตามส่วนมากน้อยที่ตนได้รับประกันไว้”.

บริษัท ก. รับประกันภัยไว้ 200,000 บาท บริษัท ข. รับประกันภัยไว้ 300,000 บาท คิดเป็นอัตราส่วน 2 : 3 นั่นคือ บริษัท ก. ต้องชดใช้  $\frac{2}{5} \times 200,000 = 80,000$  บาท บริษัท ข. ต้องชดใช้ 3 ส่วน เป็นเงิน  $\frac{3}{5} \times 200,000 = 120,000$  บาท รวมเป็นเงิน 200,000 บาท คຸ້ມກັບຄວາມເສື່າຍຫຍຸດດີຈິງ ບໍ່ມີຄວາມເສື່າຍທີ່ ບໍລິຫານ ກ. ຜູ້ຮັບປະກັນຊັບຊົມລຳດັບລັງຈະຕ້ອງຮັບຜິດອີກ ຈະນັ້ນ ບໍລິຫານ ກ. ຈິ່ງຮຸດຟຸ້ນຄວາມຮັບຜິດໄປ

### 3.3.5 ຜົນທາງກຸຮຸນາຮາຍຂອງການປະກັນຊັບຊົມຊ້ຳຊ້ອນ

ການທຳສຳນຸນາປະກັນຊັບຊົມຊ້ຳຊ້ອນເປັນຜົນກຸຮຸນາທາງໜຶ່ງວ່າ ຜູ້ເອົາປະກັນຊັບຊົມຊ້ຳຊ້ອນ ຫຼື ຜູ້ຮັບປະໂຫຍັນຈະໄດ້ຮັບຊັບຊົມຊ້ຳຊ້ອນໄໝທດແທນຄຸ້ມກັບວິນາສກຸຮຸນາທີ່ແທ້ຈິງທີ່ໄດ້ຮັບການປະກັນຊັບຊົມຊ້ຳຊ້ອນ ຈິ່ງບໍ່ຕົກເປັນໂມຮະ ແຕ່ຈະມີວິທີການຄິດຄ່າສິນໄໝທດແທນເປັນຜິດອອກໄປຕາມທີ່ບັນຍຸດທິໄວ້ໃນ ມາຕຣາ 870<sup>37</sup>

#### 1) ກຸຮຸນາການປະກັນຊັບຊົມຊ້ຳຊ້ອນຮ່ວມກັນ<sup>38</sup>

ການປະກັນຊັບຊົມຊ້ຳຊ້ອນຮ່ວມກັນນອກຈາກຈະເປັນການທຳສຳນຸນາປະກັນຊັບຊົມຊ້ຳຊ້ອນໃນເວລາເທົ່າກັນຕາມ ຄວາມເປັນຈິງແລ້ວ ຕາມມາຕຣາ 870 ວຽກ 2 ຍັງໃຫ້ເຄື່ອວ່າສຳນຸນາປະກັນຊັບຊົມຊ້ຳຊ້ອນທີ່ແມ່ທຳກ່ອນລັງກັນແຕ່ທຳ ໃນວັນເທົ່າກັນເປັນສຳນຸນາປະກັນຊັບຊົມຊ້ຳຊ້ອນທີ່ທຳຮ່ວມກັນດ້ວຍ ສຳນຸນາປະກັນຊັບຊົມຊ້ຳຊ້ອນທີ່ລຽວກັນແມ່ຈະທຳ ກ່ອນລັງກັນກໍເຄື່ອວ່າທຳຮ່ວມກັນ ຈະນັ້ນ ຄຳວ່າຮ່ວມກັນຈິ່ງຮາຍຄວາມວ່າທຳໃນວັນເທົ່າກັນ ດ້ວຍບໍ່ໄດ້ ຜິດຈາກໄປເຖິງວ່າທຳໃນເວລາເທົ່າກັນຫຼືບໍ່

ສຳນຸນາປະກັນຊັບຊົມຊ້ຳຊ້ອນເຖິງວັນໃດຕ້ອງຜິດຈາກຕາມຜົນກຸຮຸນາຄຳສອນທັງໄປ ດ້ວຍວັນ ທຳສຳນຸນາປະກັນຊັບຊົມຊ້ຳຊ້ອນກັບວັນທີ່ອອກກຸຮຸນາຮຽກຮ້ອນໄວ້ໃນວັນເທົ່າກັນ ການຜິດຈາກສຳນຸນາລຽວກັນເທົ່າກັນ ນີ້ ຮາຍເຖິງວັນທຳສຳນຸນາປະກັນຊັບຊົມຊ້ຳຊ້ອນຕາມມາຕຣາ 876(10) ມີໃຜວັນທີ່ອອກກຸຮຸນາຮຽກຮ້ອນປະກັນຊັບຊົມຊ້ຳຊ້ອນ ຕາມມາຕຣາ 867 (11) ແລະບໍ່ຮາຍຄວາມເຖິງວັນເລີ່ມເລີ່ຍກັບຕາມມາຕຣາ 867 (6)

ຕາມມາຕຣາ 870 ວຽກແກ້ໄດ້ບັນຍຸດທິເຖິງຜົນບັງຄັບໃນເຮືອນການປະກັນຊັບຊົມຊ້ຳຊ້ອນ ຮ່ວມກັນໄວ້ວ່າ “ຖ້າໄດ້ທຳສຳນຸນາປະກັນຊັບຊົມຊ້ຳຊ້ອນສອງຮາຍຫຼືອກວ່ານັ້ນຮ່ວມກັນ ເຖິງຄວາມວິນາສກຸຮຸນາ ເທົ່າກັນ ແລະຈຳນວນເງິນທີ່ເອົາປະກັນຊັບຊົມຊ້ຳຊ້ອນຮ່ວມກັນທັງໝົດນັ້ນທຳມາດຈຳນວນທີ່ວິນາສຈິງໄຮ້ ທ່ານວ່າ ຜູ້ຮັບປະໂຫຍັນຊັບຊົມຊ້ຳຊ້ອນທີ່ຈະໄດ້ຮັບຄ່າສິນໄໝທດແທນເຖິງເສມອຈຳນວນວິນາສຈິງເທົ່ານັ້ນ ຜູ້ຮັບປະກັນຊັບຊົມຊ້ຳຊ້ອນ ແຕ່ລະຄົນຕ້ອງໃຊ້ເງິນຈຳນວນວິນາສຈິງແບ່ງຕາມສ່ວນຫນ້ອຍທີ່ຕົນໄດ້ຮັບປະກັນໄວ້” ບທບັນຍຸດທິ ໃນວຽກແກ້ນີ້ແບ່ງສ່ວນຄວາມຮັບຜິດຂອງຜູ້ຮັບປະກັນຊັບຊົມຊ້ຳຊ້ອນແຕ່ລະຄົນໄວ້ເປັນສ່ວນ ໆ ເຖິງຄວາມເທົ່າກັນທີ່ເທົ່າ ຜູ້ເອົາປະກັນຊັບຊົມຊ້ຳຊ້ອນຫຼືຜູ້ຮັບປະໂຫຍັນເຮືອນຄ່າສິນໄໝທດແທນຈາກຜູ້ຮັບປະກັນຊັບຊົມຊ້ຳຊ້ອນນັ້ນບໍ່ໄດ້ກໍບໍ່ມີ ຜິດເຮືອນຄ່າສິນໄໝທດແທນເອົາຈາກຜູ້ຮັບປະກັນຊັບຊົມຊ້ຳຊ້ອນອີກຄົນໜຶ່ງ ຫຼືຈະເຮືອນເອົາຈາກຜູ້ຮັບປະກັນຊັບຊົມຊ້ຳຊ້ອນ

<sup>37</sup> ຮັກຮຸນາ ດັດທົນບຸລຸຍຸດທິ. ອ້າງແລ້ວ ເຈິງອຽກຮຸດທີ່ 9. ຜົນ 21.

<sup>38</sup> ຮັກຮຸນາ ດັດທົນບຸລຸຍຸດທິ. ອ້າງແລ້ວ ເຈິງອຽກຮຸດທີ່ 9. ຜົນ 22-23.

รายใดรายหนึ่งเกินกว่าส่วนที่ผู้รับประกันภัยรายนั้นต้องรับผิดชอบก็ได้ เพราะผู้รับประกันภัยทุกราย มิได้รับผิดอย่างลูกหนี้ร่วมกัน

การที่ผู้รับประกันภัยจะต้องใช้เงินแบ่งกันตามส่วนนี้ เฉพาะแต่กรณีที่สำคัญาประกันภัย เหล่านั้น “ได้ทำพร้อมกัน” เท่านั้น และการแบ่งส่วนการใช้เงินนี้ต้องถือจำนวนเงินที่ผู้รับประกันภัย แต่ละรายได้ตกลงให้อาประกันภัยไว้เทียบกับจำนวนความวินาศจริงที่ผู้เอาประกันภัยได้รับ

## 2) กรณีการประกันภัยไม่พร้อมกัน<sup>39</sup>

สัญญาประกันวินาศภัยที่ทำไม่พร้อมกัน หมายถึง สัญญาประกันวินาศภัยที่มีได้ทำ ในวันเดียวกัน

มาตรา 870 วรรคท้าย ได้บัญญัติถึงผลบังคับในเรื่องการประกันภัยซ้ำซ้อน ไม่พร้อม กันว่า “ถ้าได้ทำสัญญาประกันภัยเป็นสองรายหรือกว่านั้นสืบเนื่องเป็นลำดับกัน ท่านว่าผู้รับ ประกันภัยคนแรกจะต้องรับผิดชอบเพื่อความวินาศภัยก่อน ถ้าและจำนวนเงินซึ่งผู้รับประกันภัยคนแรก ได้ใช้นั้นยังไม่คุ้มจำนวนวินาศภัยไซ้ ผู้รับประกันภัยคนถัดไปก็ต้องรับผิดชอบในส่วนที่ยังขาดอยู่นั้น ต่อ ๆ กันไปจนกว่าจะคุ้มวินาศ”

บทบัญญัติดังกล่าววางลำดับความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัยแต่ละรายตามที่ได้ทำ สัญญา ก่อนหลัง ผู้เอาประกันภัยต้องบังคับการชำระหนี้ค่าสินไหมทดแทนตามลำดับนั้น ถ้าได้ เรียกร้องจากผู้รับประกันคนแรกแล้วยังไม่ได้รับชดใช้เต็มตามจำนวนความเสียหายที่ได้รับจึง เรียกร้องเอาจากผู้รับประกันภัยถัดไปได้ตามลำดับ ดังนั้น ถ้ามีการฟ้องบังคับให้ผู้รับประกันภัยรายหลัง รับผิดชอบก่อนผู้รับประกันภัยรายหลังย่อมยกเหตุตามมาตรา 870 วรรคท้าย ขึ้นต่อสู้ให้ศาลพิพากษา ยกฟ้องได้

คำว่า “ยังไม่ได้รับชดใช้เต็มตามจำนวนที่ได้เสียหายไปจริง” นั้น น่าจะหมายถึง กรณี ที่ผู้รับประกันภัยรายแรกไม่ชำระไม่ว่าด้วยเหตุใด ๆ เพราะผู้รับประกันภัยรายหลังที่ชำระไปตาม ความรับผิดชอบที่ตนได้รับประกันภัยไว้แล้วยอมเข้ารับช่วงสิทธิตามมาตรา 229 (3) ใช้สิทธิไล่เบียดจาก ผู้รับประกันภัยรายแรกได้ในภายหลัง

### 3.3.6 การคืนเบี้ยประกันภัย

การประกันภัยนั้น ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 863 บัญญัติว่า “อันสัญญา ประกันภัยนั้น ถ้าผู้เอาประกันภัยมิได้มีส่วนได้เสียในเหตุที่ประกันภัยในวันนั้นไซ้ ท่านว่าย่อมไม่ ผูกพันคู่สัญญาแต่อย่างหนึ่งอย่างใด”

จากบทบัญญัติดังกล่าวจะเห็นได้ว่า การทำประกันภัยนั้นผู้ที่เอาประกันภัยจะต้องมีส่วน ได้เสียในเหตุที่เอาประกันภัยนั้น เช่น เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์หรือเป็นผู้ครอบครองทรัพย์สินนั้น เป็นต้น

<sup>39</sup> รัฎฐา ตัณฑวิบูลย์วงศ์. อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 9. หน้า 24-25.

และส่วนได้เสียของผู้เอาประกันภัยนั้นจะต้องมีอยู่ก่อนทำสัญญาประกันภัยหรือมีอยู่ในขณะที่ทำสัญญาประกันภัยนั่นเอง

ในการเรียกคืนเบี้ยประกันภัยนั้น หากผู้เอาประกันภัยมีส่วนได้เสียในเหตุที่เอาประกันภัยแล้ว ผู้เอาประกันภัยจะสามารถเรียกคืนเบี้ยประกันภัยได้หากต่อมามีปัญหาเกี่ยวกับสัญญาประกันภัยขึ้น โดยจะใช้หลักในเรื่องลางมิควรได้ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 406<sup>40</sup> การคืนเบี้ยประกันภัยจะเป็นหน้าที่ของผู้รับประกันภัยซึ่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ จะมีอยู่หลายกรณีด้วยกัน ทั้งกรณีที่สัญญาประกันภัยนั้นเลิกไปแล้วและยังไม่เลิกกัน ส่วนในเรื่องของวิธีการในการคืนเบี้ยประกันภัยนั้นกฎหมายไม่ได้กำหนดว่าจะต้องคืนเป็นอะไร กฎหมายกำหนดแต่เพียงว่าเบี้ยประกันที่ส่งให้แก่กันนั้นจะต้องเป็นเงิน ดังนั้นการคืนเบี้ยประกันภัยก็จะต้องคืนเป็นเงินด้วยเช่นกัน โดยกฎหมายกำหนดกรณีที่ผู้รับประกันภัยจะต้องคืนเบี้ยประกันภัยดังนี้

1) การคืนเบี้ยประกันภัยตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์<sup>41</sup>

ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ การคืนเบี้ยประกันภัยจะเกิดขึ้นได้ในกรณีต่อไปนี้

(1) เลิกสัญญาในกรณีทั่ว ๆ ไปในบรรพ 2 หนี ลักษณะ 2 หมวด 4

(2) ผู้เอาประกันภัยขอลเลิกสัญญาตามมาตรา 872

(3) ผู้เอาประกันภัยขอลลดจำนวนเงินซึ่งเอาประกันภัยตามมาตรา 873

(4) ผู้รับประกันภัยขอลลดจำนวนค่าสินไหมทดแทนตามมาตรา 874

(5) การบอกเลิกสัญญาเนื่องจากผู้รับประกันภัยต้องคำพิพากษาให้เป็นคนล้มละลายตามมาตรา 876 ผู้รับประกันภัยโดยเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ต้องคืนเบี้ยประกันภัยให้ผู้เอาประกันภัยตามวิธีของพระราชบัญญัติล้มละลาย พ.ศ. 2483

2) การคืนเบี้ยประกันภัยตามพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535<sup>42</sup>

บัญญัติไว้ในมาตรา 29 วรรคสี่ ซึ่งเป็นเรื่องและผู้เอาประกันภัยขอลเลิกสัญญา เนื่องจากผู้รับประกันภัยออกกรมธรรม์ประกันภัยโดยใช้แบบหรือข้อความที่นายทะเบียนประกันวินาศภัย

<sup>40</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 406 “บุคคลใดได้มาซึ่งทรัพย์สินสิ่งใดเพราะการที่บุคคลอีกคนหนึ่งกระทำเพื่อชำระหนี้ก็ดีหรือได้มาด้วยประการอื่นก็ดี โดยปราศจากมูลอันจะอ้างกฎหมายได้และเป็นทางให้บุคคลอีกคนหนึ่งนั้นเสียเปรียบไซ้ ท่านว่าบุคคลนั้นจำต้องคืนทรัพย์สินให้แก่เขา อนึ่งการรับสภาพหนี้สินว่ามีอยู่หรือหาไม่นั้น ท่านก็ให้ถือว่าเป็นการกระทำเพื่อชำระหนี้ด้วย

บทบัญญัติอันนี้ท่านให้ใช้บังคับตลอดถึงกรณีที่ได้ทรัพย์สินมาเพราะเหตุอย่างใดอย่างหนึ่งซึ่งมิได้เป็นขึ้นหรือเป็นเหตุที่ได้ ลื่นสุดไปเสียก่อนแล้วนั้นด้วย”

<sup>41</sup> ไชยศ เหมะรัชตะ. อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 25. หน้า 235.

<sup>42</sup> ไชยศ เหมะรัชตะ. อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 25. หน้า 235.

มิได้ให้ความเห็นชอบ และในมาตรา 41 กรณีที่ผู้เอาประกันภัยขอเลิกสัญญา เพราะเหตุที่มีการกำหนดจำนวนเงินซึ่งเอาประกันภัยไว้สูงกว่าราคาทรัพย์สินมาก จนถึงกับทางราชการมีคำสั่งให้ลดจำนวนเงินซึ่งเอาประกันภัยลงตามลำดับ

ส่วนในเรื่องของการคืนเบี้ยประกันภัยกรณีเป็นการประกันภัยชำซ้อ่นั้น ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่ได้บัญญัติในเรื่องการคืนเบี้ยประกันภัยชำซ้อไว้เป็นการเฉพาะ คงแต่บัญญัติในเรื่องการคืนเบี้ยประกันภัยไว้ในกรณีทั่ว ๆ ไป เท่านั้นตามที่กล่าวมาแล้วข้างต้น ดังนั้นหากเป็นกรณีของการประกันภัยชำซ้อถ้าไม่มีเหตุที่จะสามารถขอคืนเบี้ยประกันภัยได้ตามหัวข้อ 1) ดังกล่าวแล้ว ผู้เอาประกันภัยก็ไม่สามารถเรียกร้องเบี้ยประกันภัยคืนจากผู้รับประกันภัยได้

### 3.4 วิเคราะห์เปรียบเทียบการประกันภัยชำซ้อตามกฎหมายต่างประเทศและกฎหมายไทย

#### 3.4.1 หลักเกณฑ์ของการประกันภัยชำซ้อ

การประกันภัยชำซ้อในในประเทศไทยมีบัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 870 “ถ้าได้ทำสัญญาประกันภัยเป็นสองรายหรือกว่านั้นพร้อมกันเพื่อความวินาศภัยอันเดียวกัน และจำนวนเงินซึ่งเอาประกันภัยรวมกันทั้งหมดนั้นท่วมจำนวนที่วินาศจริงไซ้ ท่านว่าผู้รับประโยชน์ชอบที่จะได้รับค่าสินไหมทดแทนเพียงเสมอจำนวนวินาศจริงเท่านั้น ผู้รับประกันภัยแต่ละคนต้องจ่ายเงินจำนวนวินาศจริงแบ่งตามส่วนมากน้อยที่ตนได้รับประกันไว้

อันสัญญาประกันภัยทั้งหลาย ถ้าลงวันเดียวกัน ท่านให้ถือว่าได้ทำพร้อมกัน

ถ้าได้ทำสัญญาประกันภัยเป็นสองรายหรือกว่านั้นสืบเนื่องเป็นลำดับกัน ท่านว่าผู้รับประกันภัยคนแรกจะต้องรับผิดชอบเพื่อความวินาศภัยก่อน ถ้าและจำนวนเงินซึ่งผู้รับประกันภัยคนแรกได้ใช้นั้นยังไม่คุ้มจำนวนวินาศภัยไซ้ ผู้รับประกันภัยคนถัดไปก็ต้องรับผิดชอบในส่วนที่ยังขาดอยู่นั้นต่อ ๆ กันไปจนกว่าจะคุ้มวินาศ”

จากบทบัญญัติดังกล่าวข้างต้นสามารถแยกหลักเกณฑ์ออกมาได้ ดังนี้

- 1) มีสัญญาประกันภัยชำซ้อ โดยผู้รับประกันภัยต่างคนกัน
- 2) วัตถุประสงค์ต้องเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน
- 3) วินาศภัยต้องเกิดจากภัยเดียวกัน
- 4) ต้องเป็นการประกันภัย เพื่อส่วนได้เสียเดียวกัน
- 5) สัญญาประกันภัยทุกรายต้องมี ผลบังคับได้ในเวลาที่เกิดวินาศภัย

อย่างไรก็ตามหลักเกณฑ์ที่ว่า เพื่อส่วนได้เสียเดียวกันนั้น มิได้กำหนดไว้ในตัวบทมาตราอย่างชัดเจน เป็นเพียงหลักเกณฑ์ที่นักวิชาการทางนิติศาสตร์ หรือนักกฎหมายประกันภัยตีความขึ้นมาเพื่อให้สอดคล้องกับความหมายและหลักเกณฑ์ในของต่างประเทศ

กฎหมายของประเทศอังกฤษที่บัญญัติเรื่องการประกันภัยชำซ้อไว้ คือ พระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906<sup>43</sup> ในมาตรา 32 โดยตามหลักกฎหมายอังกฤษ การพิจารณาว่าเมื่อใดจึงจะถือว่าเกิดการประกันภัยไว้สูงกว่ามูลค่าของส่วนได้เสียที่จะเอาประกันภัยได้อันเป็นการประกันภัยชำซ้อ มีหลักเกณฑ์ดังนี้

(1) มีกรรมธรรม์สองฉบับหรือมากกว่านั้น และมีผลใช้บังคับอยู่ทุกฉบับขณะเกิดความเสียหาย

(2) ความเสียหายนั้นเกิดจากภัย (Peril) เดียวกัน ซึ่งได้รับความคุ้มครองตามกรรมธรรม์ทุกฉบับ แต่กรรมธรรม์เหล่านั้นไม่จำเป็นจะต้องเป็นกรรมธรรม์ประกันภัยแบบเดียวกัน เช่นไม่จำเป็นที่จะต้องเป็นกรรมธรรม์อัคคีภัยทั้งสองฉบับ

(3) กรรมธรรม์ทุกฉบับคุ้มครองส่วนได้เสีย (Interest) และวัตถุที่เอาประกันภัย (Subject-matter) เดียวกัน

สำหรับกฎหมายของเครือรัฐออสเตรเลีย พระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเลของเครือรัฐออสเตรเลีย ค.ศ. 1909 (Marine Insurance Act 1909) มาตรา 38 (1) ได้ให้คำจำกัดความของการประกันภัยชำซ้อไว้ว่า “หากกรรมธรรม์ประกันภัยสองฉบับหรือมากกว่านั้นได้ทำขึ้นโดยหรือในนามของผู้เอาประกันภัย เพื่อการเสี่ยงภัยและส่วนได้เสียเดียวกันหรือเพื่อส่วนหนึ่งส่วนใดของการเสี่ยงภัยและส่วนได้เสียเดียวกันนั้น และจำนวนเงินเอาประกันภัยเกินกว่าค่าสินไหมทดแทนที่จะต้องใช้”

จากการศึกษาหลักเกณฑ์ของการประกันภัยชำซ้อของประเทศไทย เปรียบเทียบกับของประเทศอังกฤษ และเครือรัฐออสเตรเลีย พบว่า กฎหมายของต่างประเทศทั้งสองประเทศได้กำหนดไว้ในตัวบทชัดเจนว่าการประกันภัยชำซอนั้นจะต้องเป็นการทำประกันภัยเพื่อส่วนได้เสียเดียวกัน ซึ่งต่างจากของประเทศไทยที่ตัวบทมาตรา 870 ไม่ได้กำหนดหลักเกณฑ์ของการประกันภัยชำซ้อไว้อย่างชัดเจน ทำให้ในการปฏิบัตินั้นยังเป็นที่ถกเถียงกันว่ากรณีแบบไหนเป็นการประกันภัยชำซ้อ และจะมีผลทางกฎหมายตามมาเมื่อมีวินาศภัยเกิดขึ้นแล้ว ผู้รับประกันภัยรายไหนจะต้องจ่าย เพราะการประกันภัยธรรมดากับการประกันภัยชำซอนั้นการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนของผู้รับประกันภัยจะมีหลักการที่ต่างกัน ซึ่งปัญหาทางกฎหมายตรงนี้ควรที่จะได้รับการแก้ไขต่อไปให้ดีขึ้นเพื่อความชัดเจนในการบังคับใช้กฎหมายกรณีของการประกันภัยชำซอนั่นเอง

### 3.4.2 หลักเกณฑ์ของการคืนเบี้ยประกันภัย

ในการเรียกคืนเบี้ยประกันภัยนั้น ตามกฎหมายของประเทศไทย หากผู้เอาประกันภัยมีส่วนได้เสียในเหตุที่เอาประกันภัยแล้ว ผู้เอาประกันภัยจะสามารถเรียกคืนเบี้ยประกันภัยได้หาก

<sup>43</sup> Marine Insurance Act 1906.



ต่อมามีปัญหาเกี่ยวกับสัญญาประกันภัยขึ้น โดยจะใช้หลักในเรื่องถากมิควรรได้ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 406 และตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ การค้ำเงินเบี้ยประกันภัยจะเกิดขึ้นได้ในกรณีต่อไปนี้

- 1) เลิกสัญญาในกรณีทั่ว ๆ ไปในบรรพ 2 หนี ลักษณะ 2 หมวด 4
- 2) ผู้เอาประกันภัยขอเลิกสัญญาตามมาตรา 872
- 3) ผู้เอาประกันภัยขอลดจำนวนเงินซึ่งเอาประกันภัยตามมาตรา 873
- 4) ผู้รับประกันภัยขอลดจำนวนค่าสินไหมทดแทนตามมาตรา 874

5) การบอกเลิกสัญญาเนื่องจากผู้รับประกันภัยต้องคำพิพากษาให้เป็นคนล้มละลายตามมาตรา 876 ผู้รับประกันภัยโดยเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ต้องค้ำเงินเบี้ยประกันภัยให้ผู้เอาประกันภัยตามวิธีของพระราชบัญญัติล้มละลาย พ.ศ. 2483

ส่วนการค้ำเงินเบี้ยประกันภัยตามพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 มีบัญญัติไว้ในมาตรา 29 วรรคสี่ ซึ่งเป็นเรื่องและผู้เอาประกันภัยขอเลิกสัญญา เนื่องจากผู้รับประกันภัยออกกรมธรรม์ประกันภัยโดยใช้แบบหรือข้อความที่นายทะเบียนประกันวินาศภัยมิได้ให้ความเห็นชอบและในมาตรา 41 กรณีที่ผู้เอาประกันภัยขอเลิกสัญญา เพราะเหตุที่มีการกำหนดจำนวนเงินซึ่งเอาประกันภัยไว้สูงกว่าราคาทรัพย์มาก จนถึงกับทางราชการมีคำสั่งให้ลดจำนวนเงินซึ่งเอาประกันภัยลงตามลำดับ

จากข้อกำหนดตามกฎหมายในเรื่องของการค้ำเงินเบี้ยประกันภัยของประเทศไทยข้างต้น จะเห็นว่าไม่มีการบัญญัติในส่วนของการค้ำเงินเบี้ยประกันภัยกรณีการประกันภัยชำซ้อนไว้เลย เมื่อมีปัญหาเกี่ยวกับการประกันภัยชำซ้อนขึ้น จึงมีปัญหาต่อมาอีกว่าผู้เอาประกันภัยจะสามารถขอค้ำเงินเบี้ยประกันภัยได้หรือไม่

ประเทศอังกฤษ การค้ำเงินเบี้ยประกันภัยในกรณีของการประกันภัยชำซ้อน มีหลักเกณฑ์พิเศษกว่าการค้ำเงินเบี้ยประกันภัยโดยทั่ว ๆ ไปที่จะถือตามหลักการของการค้ำเงินเมื่อสิ่งตอบแทนเป็นอันล้มเหลว (Failure of consideration) ตามมาตรา 84 (1) ซึ่งหมายความว่าเมื่อการต่างตอบแทนกันระหว่างผู้รับประกันภัยกับผู้เอาประกันภัยไม่อาจมีต่อไปได้ เช่น ผู้รับประกันภัยไม่อาจให้ความคุ้มครองการเสี่ยงภัยให้แก่ผู้เอาประกันภัยอีกต่อไป ผู้รับประกันภัยก็ต้องค้ำเงินเบี้ยประกันภัยให้แก่ผู้เอาประกันภัยไปตามส่วน สำหรับส่วนที่ไม่ได้รับความคุ้มครองจนครบ

เครือรัฐออสเตรเลีย พระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเลของออสเตรเลีย ค.ศ. 1909 ได้กำหนดในเรื่องของการค้ำเงินเบี้ยประกันภัยกรณีของการประกันภัยชำซ้อนไว้ในมาตรา 90 (3) (F) ซึ่งได้กำหนดไว้ทำนองเดียวกับของประเทศอังกฤษ กล่าวคือ เบี้ยประกันภัยในกรณีที่มีการประกันภัยซ้อนนั้น ผู้รับประกันภัยทุกคนที่ได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนไปต่ำกว่าส่วนของตนที่ควร

จะได้ชดใช้หากไม่มีการประกันภัยหลายราย จะต้องคืนเบี้ยประกันภัยให้แก่ผู้เอาประกันภัยตาม ส่วนด้วย

จากการศึกษาหลักเกณฑ์การคืนเบี้ยประกันภัยกรณีของการประกันภัยชำรุด โดยตาม กฎหมายไทยไม่มีการบัญญัติในเรื่องนี้ไว้เลย มีเพียงแต่การคืนเบี้ยประกันภัยกรณีอื่น ๆ ที่มีใช้ ประกันภัยชำรุด แต่ตามกฎหมายต่างประเทศของประเทศอังกฤษและเครือรัฐออสเตรเลียตามที่ ผู้วิจัยศึกษามา พบว่ามีการแบ่งแยกกำหนดหลักเกณฑ์การคืนเบี้ยประกันภัยกรณีการประกันภัย ชำรุดไว้อย่างชัดเจน เมื่อเกิดกรณีที่จะต้องคืนเบี้ยประกันภัยให้แก่ผู้เอาประกันภัยก็สามารถนำตัว บทกฎหมายมาพิจารณาปรับใช้กับข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นได้เลย แต่ตามของประเทศไทยเมื่อเกิดปัญหาขึ้น ก็ยังไม่สามารถนำข้อกฎหมายมาปรับใช้ได้ เนื่องจากกฎหมายของประเทศไทยไม่ได้บัญญัติ ในเรื่องนี้ไว้ ทำให้ช่องว่างกฎหมายตรงนี้ยังมีปัญหาอยู่และควรที่ได้จะรับการปรับปรุงแก้ไขให้ ครอบคลุมมากขึ้น เพื่อประโยชน์ในทางปฏิบัติและกฎหมายนั้นสามารถนำไปใช้กับข้อเท็จจริงที่ เกิดขึ้นได้จริง