



บทที่ 3

การดำเนินงาน

ในบทนี้จะขอลำดับถึงการดำเนินงานของสำนักงานประกันภัย ซึ่งเป็นการให้บริการในรูปของการควบคุมและส่งเสริมธุรกิจประกันภัยในประเทศให้มีความมั่นคงและเจริญก้าวหน้าเพื่อรองรับและสนับสนุนการขยายตัวของระบบเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ

การควบคุมธุรกิจประกันภัยในประเทศไทย

เหตุผลในการควบคุม

กิจการประกันภัย เป็นกิจการที่รัฐเข้าควบคุมอย่างใกล้ชิดและค่อนข้างเข้มงวด กิจการประกันภัยในที่นี้หมายถึงกิจการประกันภัยที่ประกอบการโดยเอกชน ซึ่งเป็นหน้าที่ของสำนักงานประกันภัยจะต้องควบคุมดูแล เช่นเดียวกับกิจการที่มีลักษณะเดียวกันอีกหลายประเภท เช่น กิจการธนาคาร บริษัทเงินทุน เป็นต้น ซึ่งรัฐก็มีมาตรการควบคุมอย่างเข้มงวดเช่นเดียวกัน กิจการที่มีลักษณะเช่นนี้ เรียกว่า "การค้าขายอันกระทบถึงความปลอดภัยและผาสุกแห่งสาธารณชน" เป็นธุรกิจที่แตกต่างกับกิจการค้าประเภทอื่น ผู้ประกอบกิจการค้าประเภทอื่นจะมีกำไรหรือขาดทุน จะเจริญรุ่งเรืองหรือล้มเหลวก็มีผลกระทบกระเทือนเพียง เฉพาะผู้ถือหุ้นเท่านั้น แต่กิจการประกันภัยนั้นความเจริญหรือความล้มเหลวของผู้ประกอบการมิได้มีผลต่อผู้ถือหุ้นเท่านั้น หากแต่มีผลสะท้อนไปสู่ประชาชนทั่วไปและผู้เอาประกันภัยด้วย หากบริษัทผู้รับประกันภัยไม่มีความมั่นคงทางการเงินหรือไม่ปฏิบัติตามสัญญาที่ตกลงกันไว้กับผู้เอาประกันภัยแล้ว ประชาชนผู้เอาประกันภัยซึ่งมีจำนวนมากย่อมได้รับความเสียหายอันเป็นผลกระทบกระเทือนต่อความมั่นคงของเศรษฐกิจของชาติ

ด้วยเหตุนี้รัฐบาลของประเทศต่าง ๆ รวมทั้งประเทศไทยจึงจำเป็นต้องเข้าควบคุมใกล้ชิดมากกว่ากิจการประเภทอื่น รัฐได้เริ่มมีการควบคุมกิจการประกันภัยตั้งแต่ พ.ศ. 2471 โดยมีประกาศใช้ "พระราชบัญญัติควบคุมกิจการค้าขายอันกระทบถึงความปลอดภัยหรือความผาสุกแห่งสาธารณชนพุทธศักราช 2471" กำหนดว่าการประกอบกิจการการประกันภัย เป็นการค้าที่จะต้องขออนุญาตจากรัฐบาลก่อนจึงจะได้ แต่ข้อกำหนดใน พ.ร.บ. ฉบับนี้ ยังไม่รัดกุมนัก จนกระทั่งกิจการของบริษัทประกันภัยบางรายประสบความผิดพลาดจนถึงกับล้มละลาย ซึ่งได้แก่ บริษัท นครหลวง-ประกันชีวิต จำกัด เมื่อศาลมีคำสั่งพิทักษ์ทรัพย์ เมื่อ พ.ศ. 2507 ปรากฏว่ามีเจ้าหน้าที่ไปยื่นคำขอรับ

ชำระหนี้ 8,590 ราย เป็นจำนวนหนี้ถึง 75 ล้านบาทเศษ ซึ่งเกือบทั้งหมดเป็นเจ้าของนี้ตาม
 กรมธรรม์ประกันชีวิต และต่อมาบริษัท บัวพาประกันชีวิต จำกัด ไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขที่
 กฎหมายกำหนดไว้ และบริหารงานผิดพลาดจนไม่อาจแก้ไขได้ กระทรวงเศรษฐกิจจึงได้สั่ง
 เพิกถอนใบอนุญาต ความล้มเหลวในการดำเนินธุรกิจประกันชีวิตทั้งสองบริษัท เป็นเหตุให้ประ-
 ชาชนขาดความเชื่อถือต่อบริษัทประกันภัย รัฐบาลจึงต้องแสวงหามาตรการการควบคุมการดำเนิน
 งานของบริษัทประกันภัยด้วยการประกาศใช้พระราชบัญญัติประกันภัยและพระราชบัญญัติประกันวินาศ-
 ภัย พ.ศ. 2510 ตั้งแต่วันที่ 15 เมษายน พ.ศ. 2510 เป็นต้นมาจนบัดนี้ เพื่อควบคุมการ
 ประกอบธุรกิจประกันภัยโดยเฉพาะให้ดำเนินการโดยเล็งถึงผลประโยชน์ของผู้เอาประกันภัยและ
 เพื่อส่งเสริมกิจการประกันภัยให้เจริญก้าวหน้ายิ่งขึ้นให้ทันกับความต้องการของประชาชน

เมื่อเปรียบเทียบการควบคุมกิจการประกันภัยในประเทศไทยกับประเทศอื่นแล้ว จะ
 ปรากฏว่ามีหลายประเทศที่มีกฎหมายว่าด้วยการควบคุมกิจการประกันภัยเข้มงวดยิ่งกว่าประเทศ-
 ไทยมาก เช่น สหรัฐอเมริกา ซึ่งมีการดำเนินกิจการด้านประกันภัยมาช้านาน นโยบายในการ
 ควบคุมกิจการประกันภัยในสหรัฐอเมริกา นอกจากจะควบคุมฐานะการเงินของบริษัท อัตราเบี้ย
 ประกันภัย และควบคุมให้มีความยุติธรรมในการแข่งขันในตลาดประกันภัยแล้ว ยังมีการควบคุม
 ในด้านความต้องการของผู้เอาประกันภัย หมายถึงควบคุมให้มีสินค้าหรือกรมธรรม์ประกันภัย ตาม
 ความต้องการของประชาชนด้วยและกำหนดการบริการที่บริษัทจะต้องมีให้กับประชาชน เช่น การให้
 บริการในด้านเทคนิค ให้ความรู้แก่ประชาชนในด้านการป้องกันความเสียหายที่จะเกิดขึ้น เช่น
 การดูแลรักษาบ้าน การเดินสายไฟในบ้าน เป็นต้น ซึ่งในประเทศไทยยังไม่มีข้อกำหนดในเรื่อง
 นี้ ปัจจุบันทุก ๆ ประเทศก็มีแนวโน้มที่จะมีการควบคุมอย่างเข้มงวดยิ่งขึ้นเนื่องมาจากการประกัน
 ภัยได้ขยายตัวมากขึ้นเป็นลำดับ ประชาชนที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการประกันภัยก็มีอัตราเพิ่มขึ้น
 จำนวนเงินเอาประกันภัยก็มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น การควบคุมของรัฐจึงจำเป็นต้องเข้มงวดยิ่งขึ้น

วัตถุประสงค์และวิธีการควบคุม

ความมุ่งหมายของรัฐในการควบคุมธุรกิจประกันภัยก็เพื่อ "ความปลอดภัยและพาสูกของสาธารณชน" ซึ่งคำว่า สาธารณชน นี้มิได้หมายถึง ผู้เอาประกันภัยฝ่ายเดียว แต่ได้หมายรวมถึง ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยทุกฝ่าย ได้แก่¹

1. ผู้ถือกรรมธรรม์ (the policyholders)
2. บริษัทประกันภัย (the insurance companies)
3. ผู้เสียหายหรือผู้รับประโยชน์ซึ่งเป็นบุคคลภายนอก (the third party claimants) เช่น ผู้ได้รับอุบัติเหตุบนท้องถนนซึ่งเจ้าของรถยนต์ได้ทำประกันภัยไว้
4. ผู้ถือหุ้น (the stockholders) ในฐานะ เป็นเจ้าของบริษัทส่วนหนึ่ง

โดยทั่วไป บุคคลส่วนใหญ่มักจะคิดว่ารัฐมุ่งที่จะคุ้มครองผลประโยชน์ต่อผู้ถือกรรมธรรม์ ซึ่งมีจำนวนมาก แต่จริง ๆ แล้วรัฐมีหน้าที่จะต้องควบคุมดูแลให้เกิดความเป็นธรรมทั้งสองฝ่าย คือด้านผู้ซื้อและผู้ขาย เช่น ทางด้านราคาคืออัตราเบี้ยประกันภัย หรือข้อความในสัญญาประกันภัย มิให้มีการได้เปรียบเสียเปรียบกัน ซึ่งจะมีผลกระทบไปถึงผู้เสียหายหรือผู้รับประโยชน์ซึ่งเป็นบุคคลภายนอกที่จะได้รับการชดใช้ค่าเสียหายอย่างรวดเร็วและยุติธรรม ส่วนผู้ถือหุ้นก็จะมีฐานะมั่นคงได้รับผลประโยชน์ตอบแทนสูงอีกด้วย

ในการควบคุมธุรกิจประกันภัย เพื่อให้ได้ผลสมบูรณ์นั้น รัฐจำเป็นต้องติดตาม ควบคุมดูแล บริษัทประกันภัยทุกชั้นตอนโดยเฉพาะโดยที่บริษัทประกันภัยไม่อาจมีอิสระเต็มที่ในการประกอบการต่าง ๆ ได้ด้วยตนเอง จะต้องได้รับอนุญาตจากรัฐก่อนในเรื่องสำคัญ ๆ ซึ่งก็มักจะมีปัญหาขัดแย้งกับบริษัทประกันภัย เนื่องจากบริษัทประกันภัยก็ต้องการอิสระ ความคล่องตัวในการดำเนินงาน เพื่อให้ได้รับผลตอบแทนสูงสุดตามหลักการบริหาร ในขณะที่รัฐก็ต้องการที่จะควบคุมการดำเนินงานของบริษัท เพื่อความปลอดภัยและพาสูกของสาธารณชน คือต้องการให้บริษัทมีฐานะการเงินที่มั่นคงมากกว่าจะให้บริษัทมีกำไรสูงสุด ซึ่งอาจจะเป็นการเสี่ยงมากเกินไป ดังนั้น ผลตอบแทนการ

¹ T. Henry Ellis LLB, LLM, PhD (Land), FCII, Regulation of insurance, (Issue 1) (London : Kluwer Publishing) P. A 1-08.

ลงทุนของบริษัทประกันภัยจึงมักจะน้อยกว่าผลตอบแทนการลงทุนของกิจการอื่น ๆ ที่มีอิสระ แต่ถ้ารัฐเข้าไปควบคุมมากเกินไปจนทำให้บริษัทมีรายได้น้อยจนอยู่ต่อไปไม่ได้ ก็จะทำให้เกิดผลเสียต่อประชาชนเช่นกัน ดังนั้น รัฐจึงต้องเดินสายกลางโดยการควบคุมฐานะการเงินของบริษัทให้มีความมั่นคงในขณะเดียวกันก็ให้อิสระในการดำเนินงานของบริษัทพอสมควรด้วย ซึ่งการควบคุมบริษัทประกันภัยอาจแยกได้เป็น 3 ระยะ คือ¹

1. ก่อนการตั้งบริษัท การควบคุมขั้นแรกก็คือ บริษัทประกันภัยจะตั้งขึ้นได้ก็ต่อเมื่อได้รับอนุญาตจากรัฐก่อน ซึ่งรัฐจะกำหนดเงื่อนไขต่าง ๆ ที่กำหนดให้บริษัทปฏิบัติตาม เช่น ทางด้านกฎหมาย รัฐจะกำหนดให้บริษัทประกันภัยตั้งขึ้นในรูปของบริษัทจำกัด ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ในด้านการเงินก็จะกำหนดจำนวนทุนจดทะเบียนขั้นต่ำ การวางหลักทรัพย์ประกัน เป็นต้น ในด้านบัญชี อาจจะกำหนดแบบฟอร์มทางบัญชี กำหนดให้วางเงินสำรองประกันภัย ทางด้านเทคนิคการประกันภัย ซึ่งจะต้องมีอำนาจให้ความเห็นชอบอัตราเบี้ยประกันภัย แบบและข้อความของกรมธรรม์ประกันภัย เป็นต้น

เทคนิคการประกันภัยต่าง ๆ เช่น วิธีการคำนวณเงินสำรองประกันภัย และการจัดการด้านการประกันต่อ และด้านเศรษฐกิจซึ่งรัฐจะต้องคำนึงถึง รัฐจะต้องควบคุมปริมาณของบริษัทประกันภัยไม่ให้ตั้งขึ้นมากเกินไปเกินกว่าความต้องการ อาจทำให้เกิดการแข่งขันกันอย่างไม่ยุติธรรมจนบริษัทประกันภัยเองก็อาจจะอยู่ไม่ได้ และยากต่อการควบคุม

2. ระหว่างการดำเนินงานของบริษัท (during trading operations) เมื่อรัฐอนุญาตให้ตั้งบริษัทแล้วย่อมแสดงว่าบริษัทประกันภัยนั้น ๆ ได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่รัฐกำหนดอย่างครบถ้วนแล้ว แต่รัฐยังจะต้องติดตามดูแลการดำเนินงานของบริษัทต่อไป เพื่อให้แน่ใจว่าบริษัทประกันภัยยังคงปฏิบัติตามเงื่อนไขที่วางไว้ต่อไป และดูแลฐานะการเงินของบริษัทว่าจะมีความสามารถชำระหนี้ได้หรือไม่ ส่วนวิธีการตรวจมี 2 วิธี คือ

- ก. ตรวจสอบเอกสารและรายงานต่าง ๆ ที่กำหนดให้บริษัทประกันภัยส่งมาให้
- ข. ส่งเจ้าหน้าที่ออกไปตรวจสอบที่บริษัทประกันภัย

¹ เรื่องเดียวกัน หน้า เอ 3 - 01

3. การเลิกบริษัท รัฐมีอำนาจที่จะเพิกถอนใบอนุญาตได้เมื่อปรากฏว่าบริษัทไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ หรือประสบปัญหาทางการเงินอย่างหนัก เพื่อไม่ให้สร้างความเดือดร้อนให้กับประชาชน และในการที่รัฐจะต้องเข้ามาเกี่ยวข้องในการชำระบัญชี เพื่อคุ้มครองผลประโยชน์ให้ผู้ถือกรรมธรรม์โดยยุติธรรม

วัตถุประสงค์ในการควบคุม¹

วัตถุประสงค์ในการควบคุมธุรกิจประกันภัยของสำนักงานประกันภัยได้แยกออกเป็น 5 ประการที่สำคัญดังนี้

1. เพื่อความมั่นคงในฐานะการเงินของบริษัท
2. เพื่อให้สัญญาประกันภัยเกิดความ เป็นธรรม
3. เพื่อให้อัตราเบี้ยประกันภัยเกิดความ เป็นธรรม
4. เพื่อให้ผู้เอาประกันภัยได้รับการปฏิบัติตามสัญญาประกันภัยโดยสมบูรณ์และรวดเร็ว
5. เพื่อพัฒนากิจการประกันภัยให้สอดคล้องกับนโยบายทางเศรษฐกิจและสังคมของรัฐ
6. เพื่อควบคุมดูแลตัวแทน และนายหน้าประกันภัย

วิธีการควบคุม

เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ตามที่ตั้งไว้ รัฐต้องอาศัย เครื่องมือคือ พระราชบัญญัติประกันชีวิต พ.ศ. 2510 และพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2510 กำหนดมาตรการต่าง ๆ ในการควบคุมดังนี้.-

1. ด้านฐานะการเงินของบริษัท ความมุ่งหมายประการสำคัญในการที่รัฐ เข้าควบคุมดูแลธุรกิจประกันภัย ก็เพื่อให้บริษัทประกันภัยมีฐานะการเงินมั่นคง มีความสามารถที่จะรับภาระชดใช้หนี้สินได้ทุกขณะและทันท่วงที (Solvency) สัญญาประกันภัย เป็นสัญญาต่างตอบแทนระหว่าง

¹ โทธี จรรย์โกมล, "การควบคุมธุรกิจประกันภัยในประเทศไทยในปัจจุบัน", ในที่ระลึกวันครบรอบ 1 ปี ในการยกฐานะขึ้นเป็นกรม, (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์รุ่งเรืองรัตน์, 2523), หน้า 25 - 43.

ผู้รับประกันภัยกับผู้เอาประกันภัย แต่มีลักษณะพิเศษแตกต่างจากสัญญาต่างตอบแทนโดยทั่วไป คือ เป็นสัญญาที่ขึ้นอยู่กับเหตุการณ์ในอนาคต (Aleatory Contract) และเป็นสัญญาฝ่ายเดียว (Unilateral Contract) หมายความว่า การที่ผู้รับประกันภัยจะปฏิบัติตามสัญญาก็ต่อเมื่อเกิดวินาศภัยหรือเกิดเหตุการณ์ที่ได้รับประกันการเสี่ยงภัยไว้ ส่วนเบี้ยประกันภัยนั้นผู้เอาประกันภัยได้จ่ายล่วงหน้าแล้ว และเป็นหน้าที่ของบริษัทผู้รับประกันภัยแต่ฝ่ายเดียวที่จะปฏิบัติตามสัญญา (หรือไม่) ในอนาคต จึงเป็นหน้าที่ของรัฐที่จะต้องควบคุมดูแลให้บริษัทประกันภัยมีฐานะการเงินมั่นคง สามารถที่จะชดใช้หนี้สินตามสัญญาที่มีต่อผู้เอาประกันภัย และผู้รับประกันภัยตามกรมธรรม์ประกันภัยได้ทุกขณะและโดยพลัน

มาตรการและวิธีการควบคุมดูแลฐานะการเงินของบริษัทประกันภัยตามพระราชบัญญัติประกันชีวิต พ.ศ. 2510 และพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2510 พอสรุปได้เป็น 6 วิธีการ คือ

1.1 การก่อตั้งและเลิกบริษัท

ผู้ประสงค์จะก่อตั้งบริษัทประกันภัยไม่สามารถจะกระทำได้ตามใจชอบ แต่จะต้องได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีเสียก่อน ซึ่งการกำหนด เช่นนี้มีวัตถุประสงค์จะควบคุมจำนวนบริษัทประกันภัยไม่ให้มีมากเกินไป อาจก่อให้เกิดการแข่งขันที่ไม่ยุติธรรมในตลาดประกันภัย จะเป็นผลเสียต่อระบบการประกันภัย นอกจากนี้ยังมีการกำหนดเงื่อนไขอีกหลายประการ เพื่อกำหนดรูปแบบของธุรกิจที่สำคัญ ๆ คือ

1.1.1 ธุรกิจประกันภัยจะต้องตั้งในรูปแบบบริษัทจำกัด ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เท่านั้น ต้องอยู่ภายใต้ความควบคุมของกฎหมาย ระบุไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 1096 - มาตรา 1273 เช่นเดียวกับบริษัทจำกัดทั่วไป เป็นการควบคุมไว้ชั้นหนึ่งก่อน เนื่องจากเงื่อนไขที่กำหนดไว้นี้มีความเข้มงวดและรัดกุมอยู่แล้วโดยมีนายทะเบียนบริษัท เป็นผู้ควบคุม

1.1.2 ในการยื่นคำขอรับใบอนุญาตจะต้องยื่นตามแบบและรายการที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด และในการอนุญาตรัฐมนตรีจะกำหนดเงื่อนไขให้บริษัทด้วยก็ได้ ซึ่งในรายการที่กำหนด ก็มีความมุ่งหมายที่จะทราบถึงฐานะการเงินของบริษัท เช่น ทุนจดทะเบียนว่ามีมากน้อยเพียงใด แผนการดำเนินงานเหมาะสมหรือไม่ และคุณสมบัติของผู้บริหารงานว่ามีความรู้และประสิทธิภาพสามารถบริหารงานไปด้วยดีเพียงใด เพื่อประกอบการพิจารณาในการให้ใบอนุญาต

1.1.3 การเลิกบริษัท รัฐมนตรีมีอำนาจสั่งเพิกถอนใบอนุญาตการ

ประกอบธุรกิจประกันภัยได้ เมื่อปรากฏว่า บริษัทมีฐานะการเงินไม่มั่นคง หรือฝ่าฝืนบทบัญญัติ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการประกันภัยอันอาจทำให้เกิดความเสียหายแก่ผู้เอาประกันภัย นอกจากนี้ นี้ไม่ว่าบริษัทจะ เลิกเองหรือถูก เพิกถอนใบอนุญาต รัฐมนตรีจะเป็นผู้แต่งตั้งผู้ชำระบัญชี ทั้งนี้เพื่อ ให้ได้ผู้ชำระบัญชีที่เป็นกลางไม่ปฏิบัติภารกิจเพื่อผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นหรือเพื่อบุคคลใดโดยเฉพาะ และการใดที่เป็นอำนาจหน้าที่ของที่ประชุมใหญ่ตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ก็ให้เป็นอำนาจหน้าที่ของผู้อำนวยการสำนักงานประกันภัย เพื่อป้องกันการกระทำของผู้ถือหุ้นของ บริษัทเพื่อประโยชน์ของผู้ถือหุ้นเอง อันอาจก่อให้เกิดผลเสียหายต่อผู้เอาประกันภัยได้

1.2 การวางหลักทรัพย์ประกัน

บริษัทประกันภัยจะต้องวางหลักทรัพย์ไว้กับนายทะเบียนประกันภัยเป็นหลัก ทรัพย์ประกัน ซึ่งกำหนดไว้เป็นจำนวนตายตัว มีมูลค่า ดังนี้

ก. สำหรับการประกันชีวิต	2,000,000.- บาท
ข. การประกันวินาศภัยทางทะเลและขนส่ง	1,000,000.- บาท
ค. การประกันวินาศภัยประเภทใดประเภทหนึ่ง โดยไม่รวม ข้อ ข.	1,250,000.- บาท
ง. การประกันวินาศภัยประเภทใดประเภทหนึ่ง โดยรวมทั้ง ข้อ ข.	1,500,000.- บาท

หลักทรัพย์ประกัน อาจจะเป็นเงินสด พันธบัตรรัฐบาลไทย หรือทรัพย์สิน ประเภทอื่น ที่ประกาศไว้ของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงเศรษฐกิจ เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2510 2 ประเภท คือ พันธบัตรธนาคารระหว่างประเทศเพื่อบูรณะและพัฒนาการ (ธนาคารโลก) และ หุ้นกู้ของบรรษัทเงินทุนแห่งประเทศไทย

ความมุ่งหมายในการให้บริษัทประกันภัยวางหลักทรัพย์ประกันนี้เพื่อเป็นหลัก ประกันหนี้สินที่บริษัทมีอยู่ต่อผู้เอาประกันภัย ขณะที่บริษัทยังดำเนินการอยู่ เจ้าหนี้ใด ๆ รวมทั้ง เจ้าหนี้ตามสัญญาประกันภัยจะฟ้องร้อง เรียกหลักทรัพย์นี้ไปชำระไม่ได้ และเมื่อบริษัทประกันภัย เกิด ภาวะไร้ความสามารถในการชำระหนี้ และได้เลิกบริษัท ผู้เอาประกันภัยหรือเจ้าหนี้ตามสัญญาประกัน ภัยก็จะได้รับ เฉลี่ยการชำระหนี้หลักทรัพย์ประกันจำนวนนี้ก่อนเจ้าหนี้อื่น

1.3 การจัดสรรเงินสำรองประกันภัย

เงินสำรองประกันภัยคือ จำนวนหนี้สินที่บริษัทประกันภัยมีต่อผู้เอาประกันภัย หรือผู้รับประโยชน์ตามกรมธรรม์ประกันภัย กฎหมายได้กำหนดให้บริษัทต้องตั้งสำรองหนี้สินเหล่านี้ไว้ให้ครบถ้วนตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด ซึ่งเงินสำรองประกันภัยนี้จะปรากฏในบัญชีงบดุลทางด้านหนี้สินและทุนโดยเป็นเครื่องแสดงถึงภาระผูกพันที่มีต่อผู้เอาประกันภัย ซึ่งเป็นหนี้สินส่วนใหญ่ของบริษัทประกันภัย

ความมุ่งหมายของการกำหนดให้บริษัทต้องตั้งเงินสำรองไว้ก็คือต้องการที่จะให้บริษัทบันทึกภาระผูกพันที่มีต่อผู้เอาประกันภัยให้เป็นไปตามหรือใกล้เคียงกับความเป็นจริง ถ้าไม่มีการกำหนดให้บริษัทตั้งเงินสำรองไว้แล้ว บริษัทอาจไม่แสดงรายการหนี้สินนี้ไว้เลย หรืออาจจะแสดงไว้ต่ำกว่าความเป็นจริง ทำให้ผู้เอาประกันภัยหรือประชาชนไม่ทราบฐานะอันแท้จริงของบริษัท และเป็นภัยต่อความมั่นคงทางการเงินของบริษัท

การจัดสรรเงินสำรองประกันภัย แบ่งออกได้ดังนี้.

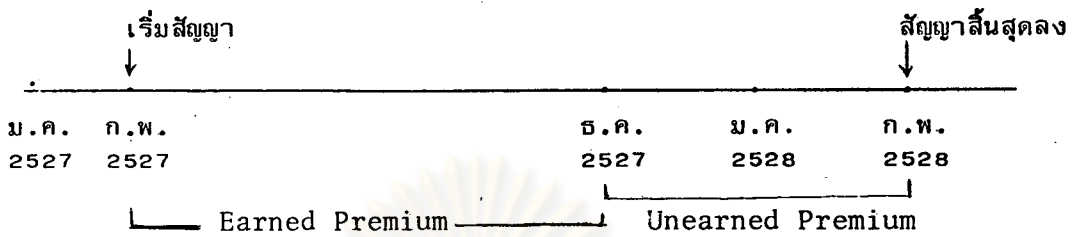
- ก. การจัดสรรสำรองประกันภัยของบริษัทประกันวินาศภัย
- ข. การจัดสรรสำรองประกันภัยของบริษัทประกันชีวิต
- ค. บริษัทประกันวินาศภัย กฎหมายกำหนดให้จัดสรรเงินสำรองไว้

2 ประเภท คือ.¹

1) เงินสำรองเพื่อการเสี่ยงภัย (Unearned Premium Reserves) หมายถึงเงินสำรองสำหรับ เบี้ยประกันภัยที่ยังไม่ตกเป็นรายได้ของบริษัท ซึ่งเป็นการจัดสรรเงินจากเบี้ยประกันภัยรวมที่บริษัทได้รับจากการประกันวินาศภัย โดยปกติอายุของสัญญาหรืออายุของกรมธรรม์ประกันวินาศภัยจะมีระยะเวลาประมาณ 1 ปี และในรอบปีปฏิทินหนึ่งจำนวนกรมธรรม์ที่ออกเพื่อความคุ้มครองวินาศภัยนั้น จะออกตามระยะเวลาต่าง ๆ กัน ดังนั้นเมื่อสิ้นปีปฏิทิน ก็จะมีส่วนของเบี้ยประกันภัยที่บริษัทรับมาล่วงหน้า และกรมธรรม์ยังมีผลบังคับอยู่

¹ สุธรรม พงศ์สำราญ, วิรัช ฌ สงขลา และพิงใจ พึ่งพานิช, "เงินสำรอง" ใน หลักการประกันวินาศภัย, พิมพ์ครั้งที่ 1 (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช, 2519), หน้า 60 - 61.

จึงยังไม่ตกเป็นรายได้ของบริษัท จนกว่าสัญญากรมธรรม์นั้นจะสิ้นสุดลงและไม่มีภัยเกิดขึ้น เบี้ยประกันภัยที่บริษัทรับมาจึงจะถือเป็นรายได้ของบริษัท ซึ่งอาจแสดงได้ดังนี้



บริษัทมีภาระผูกพันในการคุ้มครองความเสี่ยงภัย ซึ่งอาจเกิดขึ้น ในช่วงระยะเวลาของสัญญาที่ยังเหลืออยู่ได้ บริษัทจึงจำเป็นต้องจัดสรรเงินสำรองไว้สำหรับภัยที่จะเกิดขึ้นนี้ ซึ่งเงินสำรองเพื่อการเสี่ยงภัยนี้ตามประมวลรัษฎากร มาตรา 65 ตรี ถือเป็นค่าใช้จ่ายที่นำมาหักจากรายได้หรือกำไรก่อนเสียภาษีได้ไม่เกินร้อยละ 40 ของเบี้ยประกันภัยรับสุทธิ ก่อนปี 2521 ประกาศกระทรวงพาณิชย์กำหนดให้บริษัทประกันวินาศภัยจัดสรรเงินสำรองเพื่อการเสี่ยงภัยเป็นระบบเฉลี่ยรายปีหรือคือร้อยละ 40 ของเบี้ยประกันภัยรับสุทธิเช่นกัน การจัดสรรเงินสำรองประกันภัยด้วยวิธีนี้ อาจจะทำให้จำนวนเงินสำรองประกันภัยที่จัดสรรไว้นั้นมีจำนวนมากหรือน้อยเกินไป ขึ้นอยู่กับระยะเวลาที่ออกกรมธรรม์ของบริษัทว่าส่วนใหญ่จะออกกรมธรรม์ในช่วงต้นปีหรือปลายปี ถ้าหากว่ากรมธรรม์ที่ออกส่วนใหญ่อยู่ในช่วงระยะเวลาปลายปี ย่อมหมายความว่าบริษัทต้องให้ความคุ้มครองนานกว่ากรมธรรม์ที่ออกต้นปี บริษัทย่อมจะมีความเสี่ยงสูง การจัดสรรด้วยวิธีประมาณร้อยละ 40 ของเบี้ยประกันภัยรับสุทธิจึงอาจจะน้อยเกินไป ไม่ตรงกับความเป็นจริง

ดังนั้น จึงมีประกาศกระทรวงพาณิชย์เปลี่ยนแปลงวิธีคำนวณเงินสำรองเพื่อการเสี่ยงภัยใหม่ เรียกว่า วิธีเฉลี่ยรายเดือน และกำหนดวิธีการคำนวณตามประเภทของสัญญาประกันภัย ในประกาศกระทรวงพาณิชย์ เรื่องการจัดสรรเงินสำรองเพื่อการเสี่ยงภัย ลงวันที่ 15 มิถุนายน 2521 และแก้ไขใหม่อีกครั้งตามประกาศกระทรวงพาณิชย์ ลงวันที่ 16 ตุลาคม 2523

2) เงินสำรองสำหรับค่าสินไหมทดแทน

เงินสำรองสำหรับค่าสินไหมทดแทน มีลักษณะแตกต่างจากเงินสำรองเพื่อการเสี่ยงภัยที่สำคัญคือ เงินสำรองเพื่อการเสี่ยงภัยจะเป็นการจัดสรรเงินสำรองไว้สำหรับค่าสินไหมทดแทนค้างจ่ายในอนาคต โดยที่ภัยนั้นยังไม่ได้เกิดขึ้น ณ วันที่ทำการคำนวณเงินสำรอง และเพื่อคืนให้แก่ผู้เอาประกันภัยในกรณีมีการเวนคืนกรมธรรม์ ส่วนการจัดสรรเงินสำรองสำหรับค่าสินไหมทดแทนนั้นภัยได้เกิดขึ้นแล้ว แต่บริษัทยังไม่ได้จ่ายเงินค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยโดยที่บริษัทอาจยังมีได้ตกลงจ่ายค่าสินไหมทดแทน แต่อยู่ในระหว่างการพิจารณาว่าควรจะจ่ายเท่าใด หรืออาจจะตกลงจำนวนค่าสินไหมทดแทนไว้แล้ว แต่ยังไม่จ่าย

ในการควบคุมการจัดสรรเงินสำรองประเภทนี้ กฎหมายไม่ได้กำหนดวิธีการคำนวณไว้เพียงแต่ให้จัดสรรเงินสำรองไว้ตามความเป็นจริงและสำหรับการประกันภัยรถยนต์ กำหนดจำนวนขั้นต่ำไว้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 25 ของจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่เกิดขึ้นสำหรับทรัพย์สินที่มีไว้เพื่อเงินสำรองที่จัดสรรไว้ตามประกาศกระทรวงพาณิชย์นี้ให้ดำรงไว้ในประเทศไทย

ข. บริษัทประกันชีวิต

ในการรับประกันชีวิตจากผู้เอาประกัน บริษัทจะได้รับชำระเบี้ยประกันจากผู้เอาประกันภัย ซึ่งเงินนี้ส่วนหนึ่งมิใช่รายได้ของบริษัท แต่เป็นข้อผูกพันที่บริษัทจะต้องจ่ายคืนผู้เอาประกันในวันข้างหน้าตามสัญญากรมธรรม์ประกันชีวิต ดังนั้น ในระหว่างที่ยังไม่ถึงเวลาที่ต้องจ่ายคืน บริษัทจึงจำเป็นต้องเตรียมเงินทุนไว้จำนวนหนึ่งที่เรียกว่าเงินสำรอง พร้อมทั้งจะนำออกจ่ายให้แก่ผู้เอาประกันหรือผู้รับประโยชน์เมื่อถึงเวลาที่จะต้องจ่าย

การจัดสรรเงินสำรองนี้ จะมีผลต่อฐานะการเงินของบริษัท รัฐจึงมีการควบคุมเงินสำรองโดยกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการจัดสรรไว้ ตามประเภทของการประกันชีวิตโดยแบ่งออกเป็นประเภทชำระเบี้ยประกันภัยครั้งเดียว ประเภทชำระเป็นงวด งวดละเท่า ๆ กัน และประเภทชำระเบี้ยประกันภัยไม่เท่ากัน เป็นต้น หรือจะใช้วิธีอื่นก็ได้ แต่ต้องไม่น้อยกว่าวิธีที่กฎหมายกำหนด

นอกจากนี้สำหรับบริษัทประกันชีวิต ยังมีประกาศกระทรวงพาณิชย์ ลงวันที่ 7 เมษายน 2525 กำหนดให้บริษัทวางเงินสำรองประกันภัยไว้กับนายทะเบียนร้อยละ 25 ของเงินสำรองประกันภัยดังกล่าวข้างต้น (ตามมาตรา 20 แห่งพระราชบัญญัติประกันชีวิต

พ.ศ. 2510) หรือตามรายงานประจำปีแสดงฐานะการเงินและกิจการของบริษัทที่ส่งต่อนายทะเบียน
ครั้ง~~ที่~~ล่าสุด แล้วแต่จำนวนใดจะมากกว่า โดยกำหนดประเภทของทรัพย์สินที่จะต้องวางไว้ด้วย
เสมือนกับหลักทรัพย์ประกัน แต่ไม่ได้กำหนดให้เป็นหลักทรัพย์ที่ไม่อยู่ในความรับผิดชอบแห่งการบังคับคดี
เสมือนกับหลักทรัพย์ประกัน ซึ่งนอกจากจะเพิ่มความมั่นใจให้แก่ผู้เอาประกันภัยแล้ว ยังมีส่วนช่วย
สนับสนุนนโยบายการลงทุนของรัฐด้วย

1.4 เงินกองทุน

เงินกองทุน หมายถึง เงินส่วนเกินของทรัพย์สินต่อหนี้สินของบริษัท หรือ
ทรัพย์สินของผู้ถือหุ้น อันประกอบด้วย เงินทุนจดทะเบียน กำไรสะสม และเงินสำรองอื่น นอกจาก
เงินสำรองประกันภัย กฎหมายกำหนดไว้เป็นจำนวนตายตัว ดังนี้

ก. บริษัทประกันวินาศภัย กำหนดให้ดำรงเงินกองทุนไว้เป็นจำนวน
ไม่น้อยกว่า

- 1) 2,500,000.- บาท สำหรับการประกอบธุรกิจประกันวินาศภัย
ทางทะเลและการขนส่ง
- 2) 3,000,000.- บาท สำหรับการประกอบธุรกิจประกันวินาศภัย
ประเภทใดประเภทหนึ่งหรือหลายประเภท โดยไม่รวมข้อ 1)
- 3) 3,500,000.- บาท สำหรับการประกอบธุรกิจประกันวินาศภัย
ประเภทใดประเภทหนึ่ง หรือหลายประเภท รวมทั้ง ข้อ 1)

เงินกองทุน เป็นตัวกำหนดขีดความสามารถการรับ เสี่ยงภัยของบริษัท
กฎหมายได้จำกัดการรับ เสี่ยงภัย เองแต่ละภัยของบริษัทประกันวินาศภัยไว้ไม่ให้เกินร้อยละสิบของ
เงินกองทุน คือ ถ้าบริษัทมีเงินกองทุน 10 ล้านบาท บริษัทนั้นจะรับ เสี่ยงภัยไว้เองสำหรับแต่ละ
ภัยได้ไม่เกิน 1 ล้านบาท นอกจากจะได้รับอนุมัติ เป็นหนังสือจากนายทะเบียนให้รับ เกินกว่านั้น
ทั้งนี้เพื่อป้องกันฐานะการเงินของบริษัทไม่ให้กระทบกระ เทือนมากเกินไปจากการรับ เสี่ยงภัย

ข. บริษัทประกันชีวิต

กฎหมายกำหนดให้ดำรงเงินกองทุนไว้ไม่น้อยกว่า 5 ล้านบาท แต่
สำหรับบริษัทที่จัดตั้งก่อน ปี พ.ศ. 2510 ได้รับยกเว้นตามบท เฉพาะกาลไม่ต้องดำรงเงินกองทุน
ดังกล่าว ทั้งนี้เนื่องจากขณะที่ประกาศใช้ พ.ร.บ. ประกันชีวิต พ.ศ. 2510 นั้น ได้มีบริษัท

ประกันชีวิตจำนวนมากมีสภาพทรัพย์สินน้อยกว่าหนี้สิน นอกจากนี้ยังไม่มีข้อจำกัดเกี่ยวกับจำนวนรับเสี่ยงภัย แต่ในทางปฏิบัติบริษัทจะไม่รับเสี่ยงภัยไว้เองแต่ละรายมากเกินไป

1.5 การลงทุนประกอบธุรกิจอื่น

หน้าที่พื้นฐานของบริษัทประกันภัยคือ การรับเสี่ยงภัยในกรณีการประกันชีวิต บริษัทประกันชีวิตมีการระดมทุนที่จะต้องจ่ายเงินทดแทนตามสัญญาให้ผู้เอาประกันภัย กรณีล้มระหรือขาดเงิน ทุพพลภาพ และยังคงต้องจ่ายคืนแก่ผู้เอาประกันภัย เมื่อสัญญาครบกำหนด นอกจากนี้ผู้เอาประกันภัยอาจขอลงเงินที่ออมไว้กับบริษัทคืนได้ตามสัญญา ส่วนบริษัทประกันวินาศภัยนั้น มีค่าใช้จ่ายในการชดเชยค่าสินไหมทดแทนในอัตราสูง ดังนั้น การที่บริษัทจะหวังกำไรจากการรับเสี่ยงภัยเพียงอย่างเดียว เป็นสิ่งที่เป็นไปไม่ได้ ประกอบกับบริษัทมี เงินของผู้เอาประกันภัยรวมทั้งส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นสะสมไว้เป็นจำนวนมาก กฎหมายจึงอนุญาตให้บริษัทนำเงินเหล่านี้ไปลงทุนในธุรกิจอื่นได้ แต่ต้องอยู่ภายในขอบเขตและเงื่อนไขที่กฎกระทรวงกำหนดไว้ค่อนข้างเข้มงวด เนื่องจากบริษัทที่ประสบกับปัญหาทางการเงินมักจะเนื่องมาจากความล้มเหลวในการลงทุนมากกว่าขาดทุนจากการรับเสี่ยงภัย ซึ่งสำนักงานประกันภัยได้ปรับปรุงแก้ไข ขอบเขตและเงื่อนไขให้สอดคล้องกับสภาพธุรกิจอยู่เสมอมา โดยเริ่มตั้งแต่การออกกฎกระทรวงฉบับที่ 5 ต่อมาแก้ไขใหม่โดยออกกฎกระทรวงฉบับที่ 6 เมื่อ พ.ศ. 2519 และฉบับที่ 7 พ.ศ. 2522 ซึ่งยังคงใช้อยู่ในปัจจุบัน (ในขณะนี้ได้ร่างกฎกระทรวงแก้ไขขอบเขตและเงื่อนไขการลงทุนให้กว้างขวางและมีความคล่องตัวมากขึ้น ซึ่งกำลังดำเนินการเสนอขออนุมัติตามขั้นตอนอยู่) โดยยึดถือหลักสำคัญ 4 ประการ โดยเรียงลำดับความสำคัญ ดังนี้ คือ¹

ก. หลักความมั่นคง (Security) เป็นหลักที่สำคัญที่สุด เนื่องจากเงินที่บริษัทจะนำไปลงทุนนั้น เป็นส่วนที่บริษัทมีความผูกพันที่จะต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนหรือจ่ายคืนเมื่อสัญญาครบอายุ การลงทุนของบริษัทจึงต้องตั้งอยู่บนรากฐานของความมั่นคง มีความเสี่ยงน้อยที่สุดเท่าที่จะทำได้ เช่น ฝากธนาคาร หรือซื้อพันธบัตรรัฐบาล

¹ สมิต วรปัญญา และจำลอง เจริญวิจิตร, "การลงทุนของบริษัทประกันภัย", วารสารสำนักงานประกันภัย ปีที่ 1 เล่ม 3, (กรกฎาคม - กันยายน 2519) : หน้า

ข. สภาพคล่องของหลักทรัพย์ที่จะเปลี่ยนเป็นเงินสด (Liquidity or Convertibility) โดยที่บริษัทประกันภัย โดยเฉพาะบริษัทประกันวินาศภัย ควรต้องมีการลงทุนในหลักทรัพย์ชนิดที่สามารถเปลี่ยนเป็นเงินสดได้ทันที เพื่อให้สามารถมีเงินจ่ายค่าสินไหมทดแทนเมื่อ เกิดภัยขึ้นตามสัญญา ซึ่งบางครั้งอาจจะเกินกว่าเงินสดที่บริษัทมีอยู่ ส่วนทางด้านบริษัทประกันชีวิตนั้น เป็นธุรกิจระยะยาว และโอกาสที่จะต้องจ่ายเงินสดเป็นจำนวนมากให้แก่ผู้เอาประกันภัยมีน้อย การลงทุนในหลักทรัพย์ประเภทนี้จึงไม่ค่อยจำเป็น แต่เพื่อความปลอดภัยของผู้เอาประกันภัย บริษัทจึงต้องลงทุนในหลักทรัพย์ประเภทนี้ไว้บ้างตามความเหมาะสม

ค. ผลประโยชน์ตอบแทนที่ได้รับ (Adequacy of Yield) รัฐได้คำนึงเป็นอันดับรองจาก 2 ข้อข้างต้น เนื่องจากผลประโยชน์ตอบแทนจากการลงทุนนี้ได้มีการพิจารณาคำนวณให้เป็น เบี่ยงประกันอยู่แล้ว ถ้าบริษัทยึดหลักข้อนี้มากความเสี่ยงก็สูงขึ้น เช่น บริษัทอาจซื้อตั๋วแลกเงินของบริษัทเงินทุนโดยไม่ต้องมีธนาคารค้ำประกัน เพื่อจะได้ผลประโยชน์ตอบแทนสูง แต่ไม่มีค้ำประกัน ความเสี่ยงจะสูงกว่าการฝากธนาคาร เป็นต้น

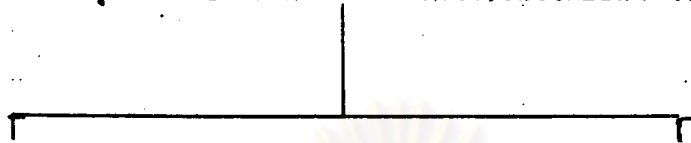
ง. หลักการกระจายการลงทุน (Diversifications) มีวัตถุประสงค์ 2 ประการคือ เป็นการกระจายความเสี่ยงของการลงทุนของบริษัท เพื่อลดการเสี่ยงภัยให้น้อยลง กัยเป็นการกระจายทรัพยากรในการลงทุนให้เข้าไปมีบทบาทในการดำเนินนโยบายเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ เช่น การส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรม การเกษตรกรรม การขนส่ง เพื่อเพิ่มการจ้างงานผลผลิตและรายได้ และเป็นการสนับสนุนนโยบายของรัฐหรือตามแนวโน้มของความ ต้องการทางสังคม เช่น การให้สินเชื่อแก่เกษตรกร การส่งเสริมให้ประชาชนมีที่อยู่อาศัย เป็นต้น

กฎกระทรวงฉบับที่ 6 แก้ไขเพิ่มเติมโดยฉบับที่ 7 ได้กำหนดให้บริษัทประกันวินาศภัยและบริษัทประกันชีวิตลงทุนประกอบธุรกิจอื่นได้รวม 15 ประเภท และกำหนดขอบเขตของการลงทุนในวงเงินที่กำหนดให้ จะแสดงแผนผังกำหนดอัตราการลงทุนของบริษัทประกันภัย ในธุรกิจประเภทต่าง ๆ ดังนี้



แผนผังที่ 1

การลงทุนในการซื้อพันธบัตรและการฝากเงินไว้กับธนาคาร



พันธบัตรรัฐบาลไทย (ไม่จำกัดจำนวน)

ฝากเงินไว้กับธนาคาร (ไม่จำกัดจำนวน)

พันธบัตรที่กระทรวงการคลัง

ค้ำประกัน (25%) *

พันธบัตรธนาคารระหว่างประเทศ (5%) *

หลักทรัพย์ของกระทรวงการคลัง,

รัฐวิสาหกิจ (ไม่จำกัดจำนวน)

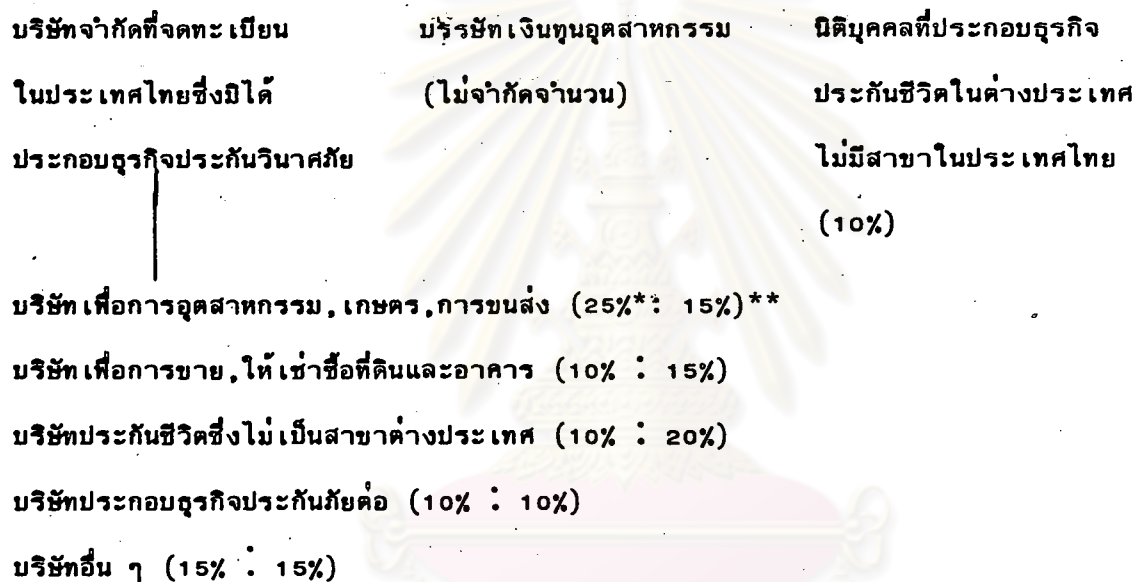
* ของหลักทรัพย์ของบริษัทตามบัญชีงบดุลที่มีอยู่ในวันสิ้นปีบัญชีครั้งสุดท้าย

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนผังที่ 2

การลงทุนในการซื้อหุ้นและหุ้นกู้

(40%)*



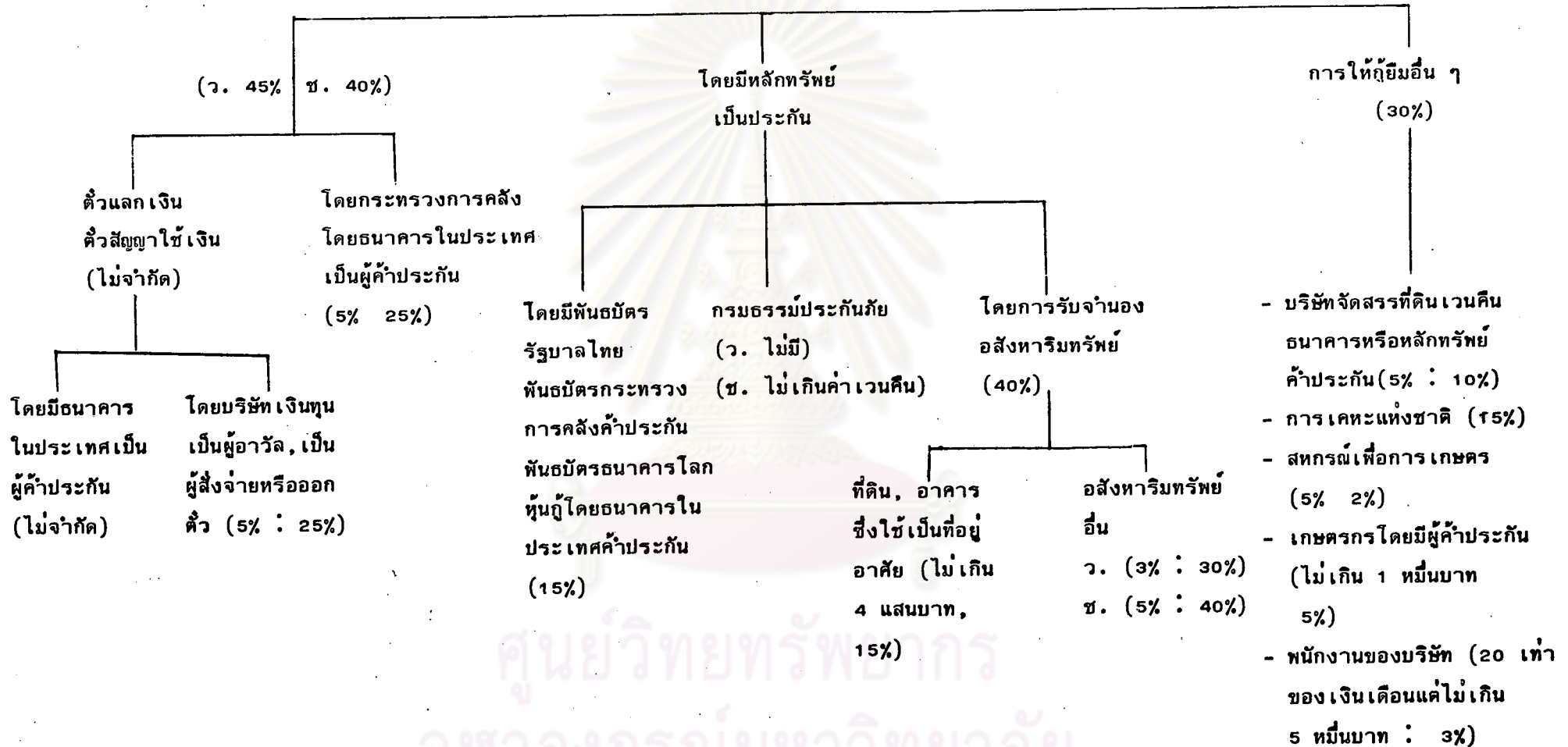
*ซื้อหุ้นรวมกันไม่เกินร้อยละ 25 ของสินทรัพย์ของบริษัทตามบัญชีงบดุล

**ซื้อได้ไม่เกินร้อยละ 15 ของเงินทุนที่ชำระแล้วของบริษัทจำกัด

ศูนย์วิจัยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนผังที่ 3

การลงทุนในการให้กู้ยืมเงิน



ว. หมายถึง บริษัทประกันวินาศภัย

ช. หมายถึง บริษัทประกันชีวิต

นอกจากนี้ยังได้มีการกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับคุณสมบัติและเงื่อนไขอื่น ๆ อีก เช่น กำหนดให้ซื้อหุ้น หรือหุ้นกู้จากบริษัท จำกัด ที่มีคุณสมบัติตามที่กฎกระทรวงระบุไว้ เพื่อให้มั่นใจได้ว่าบริษัท จำกัดนั้น ๆ มีฐานะมั่นคง และในกรณีที่บริษัทประสงค์จะขอยกเว้นเงื่อนไขบางประการ ก็สามารถทำได้ โดยทำเป็นหนังสือขออนุญาตจากนายทะเบียน และสามารถขอลงทุนโดยใช้เงินกองทุนส่วนที่เกินจำนวนที่บริษัทต้องดำรงไว้ตามมาตรา 19 แห่งพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย และพระราชบัญญัติประกันชีวิต โดยไม่มีเงื่อนไขจำกัดเพื่อส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้น เก็บเงินไว้ในบริษัทมากขึ้น เพื่อให้บริษัทมีฐานะการเงินมั่นคง และเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรับเสี่ยงภัยกฎกระทรวงทั้ง 2 ฉบับ คือกฎกระทรวงว่าด้วยการลงทุนประกอบธุรกิจอื่นของบริษัทประกันวินาศภัย และของบริษัทประกันชีวิต มีหลักการที่สำคัญเหมือนกันคือ เน้นหนักในความมั่นคงของการลงทุนมากกว่าเหตุผลประการอื่น มีข้อแตกต่างกันเพียงเล็กน้อยคือ

- ก. บริษัทประกันชีวิตสามารถให้กู้ยืม โดยมีกรรมสิทธิ์ประกันภัยของผู้กู้ยืมที่ทำไว้กับบริษัทเป็นประกันการกู้ยืม ตามหลักการของการประกันชีวิต
- ข. ในการลงทุนเกี่ยวกับอสังหาริมทรัพย์ บริษัทประกันชีวิตซึ่งมีสภาพที่ต้องการสินทรัพย์สภาพคล่องต่ำ เพราะเป็นธุรกิจระยะยาวก็กำหนดให้ลงทุนเกี่ยวกับอสังหาริมทรัพย์หรือการกู้ยืมในระยะยาวขึ้น และมีจำนวนหรืออัตราส่วนมากกว่าการลงทุนของบริษัทประกันวินาศภัย ดังนี้

บริษัทประกันวินาศภัย

1. มีกำหนดเวลาให้คืนเงินที่กู้ยืมไม่เกิน 3 ปี
2. บริษัทจะให้กู้ยืมรายหนึ่งต้องไม่เกิน 3% และเมื่อรวมกันทุกรายแล้วต้องไม่เกิน 30% ของสินทรัพย์ของบริษัทตามบัญชีงบดุล ที่มีอยู่ในวันสิ้นปีบัญชีครั้งสุดท้าย

บริษัทประกันชีวิต

1. สัญญากู้ยืมต้องมีระยะเวลาไม่เกิน 7 ปี
2. บริษัทจะให้กู้ยืมรายหนึ่งต้องไม่เกิน 5% และเมื่อรวมกันทุกรายแล้วต้องไม่เกิน 40% ของสินทรัพย์ของบริษัทตามบัญชีงบดุลที่มีอยู่ในวันสิ้นปีบัญชีครั้งสุดท้าย

1.6 การรับและจ่ายเงินของบริษัท¹

ดังได้กล่าวมาแล้วในเรื่องเงินสำรองประกันภัยว่า หนี้สินของบริษัทประกันภัยนั้น เป็นหนี้ที่มีต่อผู้เอาประกันภัยเกือบทั้งหมด ดังนั้นทางด้านทรัพย์สินเกือบทั้งหมดก็เป็นทรัพย์สินที่ต้องดำรงไว้เพื่อชดใช้หนี้สินที่มีอยู่ต่อผู้เอาประกันภัย ด้วยเหตุนี้รัฐจึงต้องควบคุมดูแลการรับและจ่ายเงินของบริษัทอย่างใกล้ชิดเพื่อให้บริษัทรับเงินมาอย่างครบถ้วน ถูกต้องและภายในเวลาอันสมควร การควบคุมด้านการใช้จ่ายก็เพื่อให้มีการจ่ายเงินตามที่เป็นจริงที่ควรจ่ายตามปกติวิสัยของการประกอบธุรกิจที่ดี หากบริษัทจ่ายเงินไปในเรื่องที่ไม่สมควร หรือจ่ายไปเป็นจำนวนมากกว่าที่ควรจะเป็น ผู้เสียหายรายใหญ่ ได้แก่ ผู้เอาประกันภัยและผู้รับประโยชน์ตามกรมธรรม์ประกันภัย

ด้านรายรับได้มีบทบัญญัติต่าง ๆ เช่น

- ก. ให้บริษัทมอบหมายเฉพาะตัวแทนประกันภัยและพนักงานเก็บเงินของบริษัทเท่านั้นเป็นผู้รับ เบี้ยประกันภัย
 - ข. เมื่อรับเบี้ยประกันภัยหรือเงินรายได้อื่นใดมาแล้วจะต้องบันทึกลงในสมุดบัญชีภายใน 7 วัน นับแต่วันที่รับมา
 - ค. การเก็บเงินสดต้องเก็บไว้ที่สำนักงานของบริษัทเพื่อประโยชน์ในการตรวจสอบ
 - ง. สำหรับบริษัทประกันวินาศภัย บริษัทต้องเก็บเบี้ยประกันภายในเดือนถัดไปของเดือนที่กรมธรรม์มีผลบังคับขึ้นเพื่อให้บริษัทขึ้นเงินมาโดยเร็ว และเพื่อป้องกันการกระทำของบริษัทเพื่อให้เงินอยู่นอกบัญชีและอยู่นอกการควบคุมดูแลของพนักงานเจ้าหน้าที่ เป็นต้น
- ส่วนด้านรายจ่าย การควบคุมดูแลจะใกล้ชิดมากกว่าด้านรายรับ เพราะรายจ่ายมีสิ่งเราให้จ่ายได้หลายทาง เช่น

¹ โฟธี จรรย์โกมล, "การควบคุมธุรกิจประกันภัยในประเทศไทยในปัจจุบัน", ในที่ระลึกวันครบรอบ 1 ปี ในการยกฐานะขึ้นเป็นกรม, (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์รุ่งเรืองรัตน์, 2523), หน้า 33 - 34.

ก. ห้ามจ่ายเงินหรือทรัพย์สินอื่นใดให้แก่กรรมการ ผู้จัดการ พนักงาน หรือลูกจ้างของบริษัทตัวแทนหรือนายหน้าประกันภัย นอกจากเป็นการจ่ายเป็นเงินเดือนหรือเป็นค่าตอบแทนที่พึงจ่ายตามปกติ

ข. ห้ามจ่ายเงินหรือทรัพย์สินอื่นใดล่วงหน้าให้แก่บุคคลใด เป็นค่านายหน้าหรือค่าตอบแทนสำหรับงานที่จะทำให้แก่บริษัท

ค. ห้ามจ่ายบำเหน็จให้แก่บุคคลที่ช่วยให้มีการทำสัญญาประกันภัยซึ่งมิใช่ตัวแทนประกันชีวิตหรือนายหน้าประกันชีวิต

ง. สำหรับบริษัทประกันชีวิต ก่อนที่บริษัทจะจ่ายปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้น จะต้องขอความเห็นชอบจากนายทะเบียนก่อนว่าบริษัทมีกำไรหรือไม่ และมีเท่าใด ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความแน่ใจว่าบริษัทมีกำไรจริงและตามจำนวนที่เป็นจริง เป็นต้น

การกำหนดให้มีการควบคุมการจ่ายเงินอย่างใกล้ชิด เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่ผู้เอาประกันภัยที่จะได้รับ เงินตามจำนวนที่ควรจะได้รับภายในเวลาอันสมควรและด้วยวิธีการที่เหมาะสม

1.7 บทบัญญัติอื่น ๆ

นอกจากที่กล่าวมาแล้วข้างต้น ยังมีบทบัญญัติอีกหลายเรื่องในกฎหมายว่าด้วยการควบคุมกิจการประกันภัยที่มีวัตถุประสงค์เพื่อความมั่นคงทางฐานะการเงิน เช่น การประเมินราคาทรัพย์สินและหนี้สินของบริษัทประกันภัย การประกันต่อ การเพิกถอนใบอนุญาต เป็นต้น

และจะขอกล่าวรายละเอียดการให้อำนาจพนักงานเจ้าหน้าที่ในการตรวจสอบฐานะการเงินและการดำเนินกิจการของบริษัท ซึ่งหลังจากบริษัทรับประกันภัยได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการแล้ว ซึ่งก็หมายความว่าบริษัทได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กฎหมายได้วางไว้ได้แก่ จัดทะเบียนเป็นบริษัทจำกัด วางหลักทรัพย์ประกัน และดำรงไว้ซึ่งเงินกองทุนตามที่กฎหมายกำหนด สำนักงานประกันภัยก็ยังมีหน้าที่ต้องตรวจสอบและกำกับฐานะการเงินและการดำเนินงานของบริษัทประกันภัยให้ปฏิบัติตามกฎหมายต่อไปอีกด้วย ซึ่งการปฏิบัติงานในการตรวจสอบและ

กำกับธุรกิจประกันภัย พอสรูปได้ดังนี้¹

- ก. ตรวจสอบและกำกับฐานะการเงินของบริษัทประกันภัย
- ข. ตรวจสอบและกำกับการดำเนินงานของบริษัทประกันภัย
- ค. ตรวจสอบและกำกับการดำเนินงานของสาขาบริษัทประกันภัย
- ง. ตรวจสอบและกำกับการดำเนินงานของนายหน้าประกันภัย

ก. ตรวจสอบและกำกับฐานะการเงินของบริษัทประกันภัย ตรวจสอบโดยการเข้าทำการตรวจสอบทรัพย์สินและหนี้สินของบริษัท กรณีตรวจสอบพบว่าบริษัทใดขาดเงินกองทุนจะต้องดำเนินการ เสนอนายทะเบียนประกันภัยสั่งให้บริษัทปรับปรุงฐานะการเงิน และกำกับด้วยการวิเคราะห์สอดคล้องดูแลความเคลื่อนไหวของธุรกิจประกันภัย การกำกับจะดำเนินการตลอดระยะเวลาทั้งก่อนและหลังการตรวจสอบ ทั้งนี้เพราะว่าธุรกิจประกันภัยเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา โดยเฉพาะบริษัทประกันภัยที่มีการเคลื่อนไหวผิดปกติและขาดเงินกองทุนเนื่องมาจากการดำเนินงานประสบความล้มเหลว ในบางครั้งบริษัทประกันภัยไม่สามารถปรับปรุงฐานะการเงินให้ดีขึ้นได้ ทางสำนักงานประกันภัยจะ เสนอรัฐมนตรีให้ใช้มาตรการในการ เข้าควบคุมธุรกิจของบริษัทตามที่กฎหมายให้อำนาจไว้ เมื่อเห็นว่าสภาพการของบริษัทฟื้นตัวได้แล้ว ทางสำนักงานประกันภัยจะได้ เสนอรัฐมนตรีให้สั่งถอนการควบคุม แต่ถ้าหากบริษัทไม่สามารถฟื้นตัวได้ ปล่อยให้ดำเนินธุรกิจต่อไปจะก่อให้เกิดความเสียหายต่อประชาชนผู้เอาประกันภัย ทางสำนักงานประกันภัยก็จะ เสนอให้ใช้มาตรการขั้นสุดท้าย คือ เสนอรัฐมนตรีให้สั่งเพิกถอนใบอนุญาตประกอบธุรกิจประกันภัย และให้มีการชำระบัญชีเพื่อรวบรวมทรัพย์สินและชำระหนี้สินให้กับผู้เอาประกันภัยและเจ้าหนี้อื่นต่อไป

- ข. การตรวจสอบและกำกับการดำเนินงานของบริษัทประกันภัย

บริษัทประกันภัยที่มีความมั่นคงจะต้องมีการดำเนินงานที่ดีและถูกต้องผู้บริหารงานต้องมีความซื่อสัตย์และยุติธรรม การตรวจสอบและกำกับการดำเนินงานของบริษัทประกันภัยพอสรูปได้ดังนี้

¹ กองตรวจสอบและกำกับ, "หลักในการตรวจสอบธุรกิจประกันภัย" ที่ระลึกวัน

ครบรอบ 1 ปีในการยกฐานะขึ้นเป็นกรม, (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์รุ่งเรืองรัตน์, 2523),

1) ตรวจสอบและกำกับการรับประกันภัย

นโยบายในการรับประกันภัยของบริษัทประกันภัยมีความสำคัญมากในการประกอบธุรกิจประกันภัย เพราะถ้าบริษัทรับประกันภัยมากเกินไปเกินกว่าความสามารถของบริษัทที่จะรับได้ อาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อบริษัท ฉะนั้น จะต้องตรวจสอบและกำกับการนโยบายในการรับประกันภัย วิธีการในการรับประกันภัยตลอดจนอัตราเบี้ยประกันภัย เงื่อนไขในกรมธรรม์ประกันภัยให้อยู่ในขอบเขตของกฎหมาย มิให้เอาเปรียบผู้เอาประกันภัย การเร่งรัดเบี้ยประกันภัยค้างรับ เพราะถ้าปล่อยให้บริษัทมีเบี้ยประกันภัยค้างรับมากและค้างชำระนาน ย่อมทำให้บริษัทประกันภัยขาดความสามารถในการชำระหนี้

2) ตรวจสอบและกำกับการจ่ายค่าสินไหมทดแทน

ผู้เอาประกันภัยที่ทำสัญญาประกันภัยไว้กับบริษัทประกันภัยก็เพื่อหวังเงินค่าสินไหมทดแทนในกรณีเกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินที่เอาประกันภัย เนื่องจากว่าการจ่ายค่าสินไหมทดแทนมีช่องทางที่จะรั่วไหลและทุจริตได้ง่ายทุกขั้นตอน อาจจะเป็นการทุจริตที่เกิดจากบริษัทประกันภัย พนักงานสำรวจความเสียหาย ฉะนั้น จะต้องตรวจสอบและกำกับการจ่ายค่าสินไหมทดแทนโดยใกล้ชิด นอกจากนี้ ยังต้องเร่งรัดการจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้รวดเร็วและเป็นธรรมมิให้ค้างจ่ายเป็นระยะเวลานาน

3) ตรวจสอบและกำกับการจ่ายค่าบำเหน็จหรือนายหน้าประกันภัย

ตรวจสอบและกำกับการมิให้บริษัทประกันภัยจ่ายค่าใช้จ่ายประเภทนี้เกินกว่าที่กฎหมายกำหนด เพราะอาจจะทำให้เกิดการรั่วไหลได้

4) ตรวจสอบและกำกับการจ่ายค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานหมายถึง ค่าใช้จ่ายที่ไม่เกี่ยวข้องกับการรับประกันภัยและการลงทุน เช่น เงินเดือน ค่าใช้จ่ายในสำนักงาน ซึ่งถ้าไม่สามารถควบคุมให้ดี จะเกิดการรั่วไหลและจ่ายเกินความจำเป็น เช่น นำเงินของบริษัทออกไปใช้ในธุรกิจอื่นหรือธุรกิจส่วนตัว โดยสร้างหลักฐานการจ่ายเงินขึ้นมา ซึ่งทำให้บริษัทต้องแบกภาระค่าใช้จ่ายเป็นจำนวนมากและเกินความจำเป็น อาจจะทำให้เกิดผลขาดทุนได้ จึงต้องตรวจสอบและกำกับการโดยการติดตามอยู่ตลอดเวลาว่ามีรายจ่ายใดที่สูงเกินกว่าปกติ และมีได้จ่ายไปเพื่อธุรกิจของบริษัทประกันภัย

5) ตรวจสอบและกำกับการลงทุน

การลงทุน เป็นหัวใจสำคัญของธุรกิจประกันภัย จึงได้มีการออกกฎกระทรวง กำหนดเงื่อนไขไว้อย่างมากมายดังที่ได้กล่าวมาแล้ว การตรวจสอบและกำกับการลงทุนจะต้องตรวจสอบและกำกับให้บริษัทประกันภัยลงทุนให้ถูกต้องตามกฎหมาย และลงทุนในหลักทรัพย์ที่มีความมั่นคงได้รับผลตอบแทนสูง มีการกระจายการลงทุนและมีสภาพคล่องในการเปลี่ยนเป็นเงินสด รวมทั้งตรวจสอบและกำกับค่าใช้จ่ายในการลงทุนด้วย

6) ตรวจสอบและกำกับการประกันภัยต่อ

การประกันภัยต่อมีความจำเป็นอย่างยิ่งสำหรับการประกอบธุรกิจประกันภัย เพราะช่วยให้บริษัทประกันภัยสามารถรับประกันภัยได้อย่างกว้างขวาง เมื่อเกิดความเสียหายก็สามารถเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนรับคืนได้จากผู้รับประกันภัยต่อ ซึ่งเป็นการกระจายการเสี่ยงภัยโดยเฉพาะภัยร้ายใหญ่ให้กับบริษัทรับประกันภัยต่อ มักจะทำการประกันต่อให้ผู้รับประกันภัยต่อในต่างประเทศ ซึ่งต้องมีการควบคุมโดยใกล้ชิด เพราะเกี่ยวกับการส่งเงินออกนอกราชอาณาจักร และการรับเงินเข้าในราชอาณาจักร อาจมีช่องทางที่จะทุจริตและรั่วไหลได้ง่าย

ค. ตรวจสอบและกำกับการดำเนินงานของสาขารับประกันภัย

บริษัทประกันภัยจะบริการประชาชนผู้เอาประกันภัยได้ทั่วถึงนั้น จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องเปิดสาขาของบริษัทกระจายออกไปตามภูมิภาคต่าง ๆ ทั่วประเทศ สาขารับประกันภัยจะต้องปฏิบัติงานที่เป็นสาระสำคัญใด เช่นเดียวกับสำนักงาน กล่าวคืออย่างน้อยต้องรับ เบี้ยประกันภัยและจ่าย เงินให้แก่ผู้เอาประกันภัยได้ สำหรับผู้บริหารงานของสาขาก็จะต้องมีคุณสมบัติตามที่กฎหมายกำหนดไว้ เช่นเดียวกัน จึงต้องมีการตรวจสอบและกำกับการดำเนินงานของสาขา เช่นเดียวกันกับสำนักงานใหญ่

ง. ตรวจสอบและกำกับการดำเนินงานของนายหน้าประกันภัย

นายหน้าประกันภัยมีความสำคัญต่อธุรกิจประกันภัยอย่างมาก เนื่องจากนายหน้าเป็นผู้ซื้อหรือจัดการให้บุคคลทำสัญญาประกันภัยกับบริษัทประกันภัยโดยหวังบำเหน็จเนื่องจากการซื้อชื่อนั้น และเป็นผู้ที่ให้คำแนะนำปรึกษาแก่ผู้เอาประกันภัยในการทำสัญญาประกันภัย แต่ในปัจจุบันนี้ การกระทำของนายหน้าประกันภัยบางรายนำความกระตือรือร้นเพื่อตนเองมาสู่บริษัทประกันภัย เป็นอย่างมาก เพราะกระทำการเกินขอบเขตหน้าที่ของนายหน้าประกันภัยที่จะกระทำได้



ตามกฎหมาย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง นายหน้าประกันภัยคือภัยต่างประเทศ ซึ่งจะต้องมีการตรวจสอบและกำกับโดยใกล้ชิด เพราะมีการส่งเงินตราออกนอกราชอาณาจักรเป็นจำนวนมาก อันเป็นการกระทบกระเทือนต่อภาวะการเงินของประเทศ นอกจากนี้จะต้องตรวจสอบและกำกับการลงสมุดทะเบียนและสมุดบัญชีให้ถูกต้องตามรายการที่นายทะเบียนกำหนด ซึ่งในบางรายการจำเป็นจะต้องสอบยันกับบริษัทประกันภัย เพื่อทดสอบความถูกต้องและหาข้อเท็จจริงเป็นต้นว่า รายการเบี่ยงประกันภัยค้างรับ คำว่าเหนื่อนายหน้าจ่าย ฉะนั้น การประกอบธุรกิจนายหน้าประกันภัยจึงมีความสำคัญโดยตรงต่อบริษัทประกันภัย สำนักงานประกันภัยจึงต้อง เข้าควบคุมพฤติการณ์ของนายหน้าประกันภัย เพื่อให้ปฏิบัติได้ถูกต้องตามกฎหมายและครรลองของธุรกิจนายหน้าประกันภัย

2. ดูแลให้ความเห็นชอบกรมธรรม์ประกันภัย

กรมธรรม์ประกันภัย เป็น เอกสารสัญญาาระหว่างผู้เอาประกันภัยและบริษัทผู้รับประกันภัย ข้อความในสัญญาได้แก่ ความคุ้มครอง เงื่อนไข ข้อยกเว้น หน้าที่ของคู่สัญญา และข้อความอื่น ๆ ได้เขียนขึ้นเป็นภาษาของนักกฎหมายซึ่งสามัญชนทั่วไปไม่สามารถเข้าใจได้ต้องแท้แม้แต่ในกลุ่มนักกฎหมายเอง เนื่องจากถ้อยคำและความหมายของบางคำหรือบางประโยค เข้าใจกันเฉพาะในวงการของนักประกันภัยผู้มีประสบการณ์เท่านั้น และสัญญาประกันภัยของบางบริษัทมีข้อสัญญาที่คลุมเครือ มีเงื่อนไข ข้อยกเว้นมากมาย จนผู้เอาประกันภัยขาดความมั่นใจว่าจะได้รับความคุ้มครอง รัฐจึงจำเป็นต้องเข้าควบคุมโดยพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2510 และพระราชบัญญัติประกันชีวิต พ.ศ. 2510 ได้บัญญัติไว้ว่า ก่อนที่บริษัทจะออกกรมธรรม์ประกันภัยให้แก่ผู้เอาประกันภัยนั้น บริษัทต้องเสนอแบบกรมธรรม์ประกันภัยนั้นต่อนายทะเบียนให้ความเห็นชอบเสียก่อนและยังให้อ่านนายทะเบียนในอันที่จะ เปลี่ยนแบบหรือแก้ไขข้อความ เสียใหม่ก็ได้ กรณีที่บริษัทออกกรมธรรม์ประกันภัยโดยใช้แบบหรือข้อความที่นายทะเบียนมิได้ให้ความเห็นชอบผู้เอาประกันภัยมีสิทธิเลือกให้บริษัทต้องรับผิดชอบตามกรมธรรม์ประกันภัยนั้น หรือจะบอกเลิกสัญญาการประกันภัยนั้นและให้บริษัทคืน เบี้ยประกันภัยทั้งสิ้นที่ชำระไว้แล้วก็ได้

ดังนั้น ความมุ่งหมายที่สำคัญของรัฐในการควบคุมแบบและข้อความของกรมธรรม์ประกันภัยจึงมีดังนี้

- ก. ให้บุคคลส่วนใหญ่และผู้เอาประกันภัยสามารถอ่านและ เข้าใจสัญญาประกันภัย
- ข. เพื่อให้ความคุ้มครองแก่ผู้เอาประกันภัยและผู้มีสิทธิตามกรมธรรม์ประกันภัย

ไม่ให้อยู่ในฐานะ เสียเปรียบต่อผู้รับประกันภัย ซึ่งอาจเขียนข้อความในสัญญาไม่ชัดแจ้ง คลุมเครือ

เป็นง่ายเป็นแ่ง ตีความได้หลายทาง หรือมีบทบัญญัติอันอาจทำให้ผู้เอาประกันภัยเสียเปรียบ แม้ว่าจะเกิดขึ้นจากเจตนาอันสุจริต

ค. ความคุ้มครองให้สัญญาประกันภัยมีความคุ้มครองที่ควรจะมี เงื่อนไขและข้อยกเว้นที่เป็นธรรมตามสภาพทางวัฒนธรรม เศรษฐกิจและสังคมของประเทศ ดังเช่น ประเทศไทย สัญญาประกันภัยต่าง ๆ เกือบทุกประเภท ทั้งในด้านประกันชีวิตและการประกันวินาศภัยไม่เฉพาะกรรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลเท่านั้นได้ลอกเลียนแบบและข้อความจากต่างประเทศบางครั้งผสมผสานกันจากหลายประเทศ ปัญหาที่เกิดขึ้นก็คือ สัญญาประกันภัยที่ปรากฏในกรรมธรรม์ประกันภัยเหล่านั้น มีข้อความไม่สอดคล้องหรือบางครั้งขัดแย้งกับกฎหมายของประเทศ บางครั้งมีหลักการที่ล้าสมัยขัดกับขนบธรรมเนียมประเพณีและความรู้สึกของประชาชนส่วนใหญ่

นายทะเบียนประกันภัยเป็นผู้ให้ความเห็นชอบ กรรมธรรม์ประกันภัยซึ่งบริษัทเป็นผู้ร่างขึ้น และเสนอมารับความเห็นชอบ นายทะเบียนประกันภัยไม่ได้เป็นผู้ร่างสัญญาประกันภัย เพราะสัญญาเป็นเรื่องที่ผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัยจะตกลงกันเอง นอกจากการบัญญัติให้นายทะเบียนให้ความเห็นชอบแล้ว กฎหมายไม่ได้กำหนด "แนวทางหรือขอบเขต" ให้แก่นายทะเบียนในการให้ความเห็นชอบไว้เลย ปล่อยให้เป็นผู้ดุลยพินิจของนายทะเบียนเอง การควบคุมกรรมธรรม์ประกันภัยในหลายประเทศจึงมีความเข้มงวดแตกต่างกัน เช่น ในสหรัฐอเมริกา ได้มี "ข้อกำหนดมาตรฐาน" (Standard Provisions) ไว้ให้ผู้รับประกันภัยบรรจุข้อความตามแนวทางและหลักการของข้อกำหนดมาตรฐานซึ่งมีข้อความความคุ้มครองที่นายทะเบียนประกันภัยเห็นว่าควรจะมีเพื่อประโยชน์ของผู้เอาประกันภัย และให้ความเป็นธรรมแก่ผู้รับประกันภัย ไว้ในกรรมธรรม์ประกันภัยด้วย นอกจากนั้นยังมีการกำหนดกรรมธรรม์มาตรฐาน (Standard Policy) คือกรรมธรรม์จะต้องมีข้อความเหมือนกันทุกบริษัท เช่น ในประเทศไทยได้มีกรรมธรรม์มาตรฐานสำหรับประกันภัยหลายประเภท เช่น อัคคีภัย รถยนต์ อุบัติเหตุการเดินทาง เครื่องจักร เป็นต้น

3. การควบคุมอัตราเบี้ยประกันภัย

อัตราเบี้ยประกันภัย เปรียบได้กับราคาสินค้าที่ผู้เอาประกันภัยจ่ายไปเพื่อซื้อสินค้าหรือความคุ้มครองการเสี่ยงภัยตามสัญญาประกันภัยซึ่งก่อน พ.ร.บ.ประกันวินาศภัย พ.ศ. 2510 และ พ.ร.บ.ประกันชีวิต พ.ศ. 2510 มีผลบังคับใช้ การใช้อัตราเบี้ยประกันภัยยังไม่ต้องขอความเห็นชอบจากนายทะเบียน การติดตามเรียกเก็บเบี้ยประกันภัยจากผู้เอาประกันภัยยังไม่เป็น

มาตรฐานเดียวกัน ทำให้เกิดการแข่งขันที่ไม่ถูกหลักการประกันภัยและไม่ชอบด้วยหลักการบริหารธุรกิจประเภทนี้เป็นอย่างยิ่ง เป็นต้นว่า มีการลดอัตราเบี้ยประกันภัย เพิ่มค่าบำเหน็จแก่ตัวแทนและนายหน้าประกันภัย หรือขยายเวลาการเรียกเก็บเบี้ยประกันภัยจากผู้เอาประกันภัยออกไป หรือยินยอมให้ตัวแทนประกันภัยเก็บเบี้ยประกันภัยไว้ในมือเป็นระยะเวลาานาน ๆ โดยไม่คำนึงถึงต้นทุนแห่งการประกันภัย เป็นเหตุให้ผู้ประกอบธุรกิจต้องประสบปัญหาทางการเงินอยู่เสมอ

ต่อมาเมื่อพระราชบัญญัติประกันวินาศภัยและพระราชบัญญัติประกันชีวิต พ.ศ. 2510 ประกาศใช้บังคับโดยได้มีบทบัญญัติว่าด้วยอัตราเบี้ยประกันภัยใน ม. 22 และ ม. 24 ตามลำดับความว่า

"อัตราเบี้ยประกันภัยที่บริษัทกำหนดจะต้องได้รับความเห็นชอบจากนายทะเบียน อัตราเบี้ยประกันภัยที่นายทะเบียนเห็นชอบไว้แล้ว เมื่อนายทะเบียนเห็นสมควรหรือเมื่อบริษัทร้องขอนายทะเบียนจะสั่งให้เปลี่ยนอัตรานั้นเสียใหม่ก็ได้ การเปลี่ยนอัตราใหม่ไม่มีผลกระทบต่อกรมธรรม์ประกันภัยที่ได้กำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยที่นายทะเบียนได้ให้ความเห็นชอบไว้ก่อนแล้ว"

เนื่องจากกฎหมายไม่ได้กำหนดหลักการและแนวทางให้แก่นายทะเบียน จึงเป็นหน้าที่ของนายทะเบียนที่จะกำหนดแนวทางและหลักการขึ้นเองตามที่จะเห็นสมควร

ในสหรัฐอเมริกาทุกมลรัฐได้มีกฎหมายชี้แนะแนวทางและหลักการให้แก่บริษัทในการที่จะกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย ซึ่งมีหลักการที่สำคัญ 3 ประการคือ

- 1) อัตรานั้นต้องพอเพียง คือไม่ต่ำเกินไปจนไม่คุ้มกับสภาพของการเสี่ยงภัย
- 2) อัตรานั้นต้องไม่สูงเกินไปจนทำให้บริษัทมีกำไรมากเกินไป
- 3) อัตรานั้นต้องเหมาะสมสอดคล้องกับสภาพของการเสี่ยงภัยนั้นคือ ถ้าภาวะการเสี่ยงภัยสูง อัตราเบี้ยประกันภัยก็ต้องสูง ถ้าภาวะการเสี่ยงภัยน้อย อัตราเบี้ยประกันภัยก็ควรจะต่ำ

อัตราเบี้ยประกันชีวิต

สำหรับการคำนวณเบี้ยประกันชีวิตซึ่งเป็นสัญญาผูกพันระยะยาว การที่จะทราบได้ว่าอัตราเบี้ยประกันชีวิตจะพอเพียง ยุติธรรมและสอดคล้องกับสภาพของภัยหรือไม่เพียงใดนั้น เป็นวิชาการของนักคณิตศาสตร์ประกันภัย ซึ่งจะต้องอาศัยตัวเลขข้อมูลในอดีตประกอบกับประสบการณ์ ความเจนจัดและไหวพริบ ความสามารถที่จะคาดเหตุการณ์ในอนาคต ซึ่งนายทะเบียนประกันชีวิต

ได้มีหลักการในการพิจารณาอนุมัติอัตรา เบี้ยประกันชีวิต ดังนี้¹

1) ความคุ้มครองไม่ให้อัตรา เบี้ยประกันชีวิตต่ำเกินไป เพื่อความมั่นคงของธุรกิจประกันชีวิต และไม่ให้อัตรา เบี้ยประกันชีวิตสูงเกินไปจนเป็นการเอาเปรียบผู้เอาประกันชีวิตโดยคำนึงถึงหลักวิชาการด้านคณิตศาสตร์ประกันภัย

2) กรมธรรม์ประกันชีวิตปกติมีวิธีเขียนที่ค่อนข้างเข้าใจยาก ดังนั้น เจ้าหน้าที่จำเป็นต้องพิจารณาว่า เงินผลประโยชน์ที่จะจ่ายให้ผู้เอาประกันชีวิตสอดคล้องกับที่กำหนดในการคำนวณอัตรา เบี้ยประกันชีวิตหรือไม่

3) ในการวางหลักเกณฑ์เพื่อพิจารณาอนุมัติอัตรา เบี้ยประกันชีวิตนั้น สำนักงานประกันภัยจะพิจารณาจากผลการวิเคราะห์การดำเนินงานของบริษัทประกันชีวิตทุก ๆ ปี เพื่อที่จะได้ทราบถึงอัตราผลตอบแทนจากการลงทุน อัตราการเวนคืน และขาดอายุของกรมธรรม์ประกันชีวิต อัตราค่าใช้จ่าย กำไรสุทธิประจำปี หรือขาดทุนสุทธิประจำปี และปริมาณธุรกิจของแต่ละบริษัท และสรุปผลรวมโดยเฉลี่ยของการดำเนินงานธุรกิจประกันชีวิตในปัจจุบันแต่ละปี เพื่อนำมากำหนดหลักการในการพิจารณาอนุมัติอัตรา เบี้ยประกันชีวิต ซึ่งในการกำหนดหลักการนั้น นายทะเบียนประกันชีวิตจะกำหนดอัตราประกันชีวิตขั้นสูงและขั้นต่ำที่บริษัทจะใช้ประกอบการได้ทั้งนี้เนื่องจากบริษัทประกันชีวิตแต่ละบริษัทมี เงื่อนไขกรมธรรม์ประกันชีวิต ประสิทธิภาพ และขนาดของธุรกิจแตกต่างกันในการวิเคราะห์ เมื่อปรากฏว่าบริษัทที่มีผลการดำเนินงานต่ำกว่าปัจจัยที่กำหนดในการคำนวณอัตรา เบี้ยประกันชีวิต นายทะเบียนประกันชีวิตจะได้ให้บริษัทแสดงแผนการปรับปรุงการดำเนินงานและติดตามดูแลให้บริษัทดำเนินงานให้ดีขึ้น เพื่อให้บริษัทมีฐานะมั่นคงในอนาคต

4) ด้วยเหตุนี้กรมธรรม์ประกันชีวิตเป็นสัญญาาระยะยาวและ เมื่อบริษัทประกันชีวิตได้รับประกันชีวิตแล้ว อัตรา เบี้ยประกันชีวิตนั้นจะเปลี่ยนแปลงแก้ไขไม่ได้อีกต่อไป ฉะนั้นหลักในการพิจารณาอนุมัติอัตรา เบี้ยประกันชีวิต นายทะเบียนประกันชีวิตจะคำนึงถึงอัตราค่าใช้จ่ายและอัตราผลตอบแทนจากการลงทุนในอนาคต และความมั่นคงของบริษัทประกันชีวิต เพราะถ้าบริษัทล้มละลายผู้เสียหายก็คือผู้เอาประกันชีวิตของบริษัทนั่นเอง ดังนั้น การกำหนดอัตรา เบี้ยประกันชีวิต จะต้อง

¹ กองประกันชีวิต, "หลักในการกำหนดอัตรา เบี้ยประกันชีวิต" ในเล่มเดียวกัน

เพื่อเหลือเพื่อขาด เพราะความไม่แน่นอนของภาวะเศรษฐกิจและความแตกต่างของประสมการณ์ของบริษัทประกันชีวิตแต่ละบริษัท ภายหลังจากที่บริษัทได้ดำรงเงินสำรองประกันภัยแล้ว ฉะนั้นเมื่อบริษัทดำเนินการเกิดผลกำไรขึ้นจึงควรมำเงินกำไรหรือส่วนเกิน (Surplus) นั้นมาแบ่งให้แก่ผู้เอาประกันชีวิตชนิดมีเงินปันผล (Participating policy) และผู้ถือหุ้นให้เกิดความเป็นธรรมแก่ผู้เอาประกันชีวิต และตรงตามเจตนารมณ์ในการควบคุมอัตราเบี้ยประกันชีวิต

เมื่อนายทะเบียนได้อนุมัติอัตราเบี้ยประกันชีวิตที่บริษัท เสนอขอรับความเห็นชอบมาแล้ว ยังได้ติดตามตรวจสอบอัตราเบี้ยประกันชีวิตที่บริษัท เรียกเก็บจากผู้เอาประกันชีวิตว่าตรงกับอัตราเบี้ยประกันชีวิตที่นายทะเบียนอนุมัติไปหรือไม่

อัตราเบี้ยประกันวินาศภัย

เมื่อพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2510 ประกาศใช้บังคับ สมาคมประกันภัยต่าง ๆ ได้รวมตัวและจัดตั้งเป็นสมาคมประกันวินาศภัยดังที่ปรากฏอยู่ในขณะนี้ พิกัดอัตราเบี้ยประกันต่าง ๆ ที่ใช้อยู่ก่อนนั้น สมาคมประกันวินาศภัยจึงได้ดำเนินการปรับปรุงเพื่อให้บริษัทประกันวินาศภัยซึ่งเป็นสมาชิกใช้เป็นพิกัดอัตราเบี้ยประกันภัยเดียวกันโดยสมาชิกของสมาคมจะต้องขอรับความเห็นชอบจากนายทะเบียนประกันวินาศภัย ตามมาตรา 22 ก่อนเสมอ ซึ่งนายทะเบียนจะถือหลักการดังนี้.¹

- 1) อัตราเบี้ยประกันภัยนั้นจะต้องคุ้มกับสภาพและภาวะการเสี่ยงภัยและค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ของกิจการรวมกันตามองค์ประกอบของอัตราเบี้ยประกันภัย
- 2) อัตราเบี้ยประกันภัยนั้นจะต้องยุติธรรมทั้งต่อผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัย กล่าวคือ โดยทั่วไปอัตรากำไรสุทธิของผู้ประกอบการประเภทนี้ควรจะอยู่ระหว่างร้อยละ 3-5 ของเบี้ยประกันภัยรับทั้งสิ้น อัตราเบี้ยประกันภัยที่บริษัท ใช้อยู่จะเหมาะสม ยุติธรรมและสอดคล้องกับสภาพและภาวะการเสี่ยงภัยหรือไม่นั้น ข้อมต้องอาศัยข้อมูลสถิติประกันภัยตามลักษณะและประเภทการเสี่ยงภัยในอดีตซึ่งอย่างน้อยควรจะมี 3 - 5 ปี เพื่อทราบแนวโน้ม (Trend) การเสี่ยงภัยโดยแท้ (Pure Risk) ประกอบการวิเคราะห์เหตุการณ์ในอนาคต การประกันวินาศภัย

¹ กองประกันวินาศภัย, "หลักในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันวินาศภัย" ในเล่มเดียวกัน หน้า 132 - 134.

บางประเภทซึ่งเกี่ยวเนื่องกับความจำเป็นหรือสวัสดิภาพของสังคม เช่น การประกันภัยรถยนต์ โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุและก่อให้เกิดความเดือดร้อนแก่ชีวิตร่างกายหรือทรัพย์สินของผู้โดยสาร และบุคคลภายนอกมีอยู่เนือง ๆ อัตราเบี้ยประกันภัยดังกล่าวจะต้องปรับปรุงให้ทันกับสภาพและภาวะการเสี่ยงภัยอยู่เสมอ ในต่างประเทศ เช่น ญี่ปุ่น และฟิลิปปินส์ รัฐได้สนับสนุนให้มีการจัดตั้ง "สำนักงานอัตราเบี้ยประกันภัย (Rating Bureau)" ขึ้น เพื่อคอยติดตามและสอดส่องอัตราเบี้ยประกันภัยที่ใช้อยู่โดยให้ผู้ประกอบการธุรกิจประเภทนี้สนับสนุนด้านการเงิน ซึ่งต่อไปก็คาดว่าประเทศไทยก็คงจะมี "Rating Bureau" เช่นเดียวกับนานาประเทศ

นอกจากนี้ นายทะเบียนยังมีอำนาจสั่งให้เปลี่ยนแปลงอัตราเบี้ยประกันภัยนั้นเสียใหม่ก็ได้ หากพิจารณาเห็นว่า สภาพและภาวะแห่งการเสี่ยงภัยนั้นได้เปลี่ยนแปลงไปจากเดิมกล่าวคือ ถ้าการเสี่ยงภัยสูงขึ้น อัตราเบี้ยประกันภัยก็ต้องสูงขึ้นถ้าการเสี่ยงภัยลดลงอัตราเบี้ยประกันก็ต้องลดต่ำลง ซึ่งต่างกับการประกันชีวิตที่มักจะไม่ค่อยมีการเปลี่ยนแปลง

4. ควบคุมดูแลให้ผู้เอาประกันภัยได้รับการชดใช้ค่าเสียหายตามสัญญา

ประกันภัยโดยรวดเร็วและยุติธรรม เป็นหน้าที่อันสำคัญหน้าที่หนึ่งของกองนิติการ มีหน้าที่รับคำร้องเรียนเกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัย โดยทำการสืบสวนสอบสวน ข้อเท็จจริงรวบรวมพยาน หลักฐานจากบุคคลที่เกี่ยวข้องเพื่อนำมาประกอบการพิจารณา ตลอดจนพิจารณาวินิจฉัยปัญหากฎหมายจากหลักกฎหมาย จากแนวพิพากษาศาลสูง และหลักการประกันภัย เพื่อหาข้อยุติในบางคราวจะทำหน้าที่ในฐานะอนุญาโตตุลาการ เพื่อไกล่เกลี่ยกรณีพิพาทด้วย

สาเหตุที่เกิดกรณีพิพาทบริษัทไม่จ่ายค่าสินไหมทดแทน จ่ายไม่ครบจำนวนทุนประกัน หรือประวิงเวลาการจ่าย ก็เนื่องมาจากหลายกรณี แต่ที่สำคัญมักจะเกิดจากข้อความในสัญญาประกันภัย เป็นภาษากฎหมายที่ผู้เอาประกันภัยไม่ทราบ เช่น การปกปิดความจริง การแถลงข้อความ เป็นเท็จ ซึ่งเป็นเหตุให้บริษัทประกันภัยมีสิทธิ์ที่จะปฏิเสธการจ่ายได้ตามกฎหมาย ยกตัวอย่างเช่น ในใบคำขอได้ระบุไว้ว่าภายในระยะเวลา 5 ปี ที่ผ่านมาผู้เอาประกันภัยเคยป่วยเป็นโรคร้ายแรง หรือเคยเข้าโรงพยาบาลผ่าตัดมาบ้างแล้วหรือไม่ หากผู้เอาประกันภัยเคยป่วยและมีหลักฐานการตรวจรักษาอยู่ที่โรงพยาบาลภายใน 5 ปี ก่อนทำประกันดังกล่าว หากผู้เอาประกันภัยปกปิดความจริงโดยไม่ระบุข้อความจริงเกี่ยวกับการป่วย เมื่อผู้เอาประกันภัยเสียชีวิตลง บริษัทตรวจพบหลักฐานการป่วยดังกล่าว บริษัทสามารถปฏิเสธการจ่ายได้ เพราะถือว่าผู้เอาประกันภัยปกปิดความจริง ซึ่งในกรณีดังกล่าวทางสำนักงานประกันภัยจะเขียนตัวหนังสือสีแดงติดเข้าไปในกรมธรรม์ว่า

"จงแถลงข้อความจริงทุกข้ออย่าปิดบัง ถ้าปิดบังข้อเท็จจริงจะทำให้บริษัทมีสิทธิที่จะปฏิเสธการ
จ่ายสินไหมทดแทนได้ตามกฎหมาย"

นอกจากจะเกิดเพราะการปิดบังข้อความจริงหรือการไม่รู้ข้อกฎหมายของผู้เอา
ประกันภัยแล้วยังเกิดจากการขาดความรู้ความสามารถของตัวแทนและนายหน้าประกันภัยในข้อ
สัญญาประกันภัยที่จะอธิบายให้ผู้เอาประกันภัยทราบ หรืออาจเกิดจากเจตนาทุจริตของตัวแทนและ
นายหน้าประกันภัยไม่ชี้แจงข้อยกเว้นบางอย่างให้ผู้เอาประกันภัยทราบ หรือชี้แจงเกินความเป็น
จริง เช่น การฆ่าตัวตายภายในหนึ่งปีหลังจากทำประกันบริษัทจะไม่จ่าย หรือการจมน้ำตายไม่ถือว่าเป็น
เป็นการเสียชีวิตเพราะอุบัติเหตุ ในกรณีที่ผู้เอาประกันทำประกันภัยอุบัติเหตุควบคู่กับการประกัน
ชีวิต บริษัทจะจ่ายให้เฉพาะจำนวนเงินเอาประกันชีวิตที่ทำไว้เท่านั้น

อย่างไรก็ตามกฎหมายว่าด้วยการประกันชีวิตและประกันภัย พ.ศ. 2510 ได้มี
บทบัญญัติเกี่ยวกับ เรื่องการปฏิบัติของบริษัทในด้านค่าสินไหมทดแทนวินาศภัยไว้ตามมาตรา (ม.42
(5) และ ม.43 (5) มีใจความว่า ถ้าบริษัทประวิงการจ่ายค่าสินไหมทดแทน หรือประวิงการ
จ่ายเงินที่ต้องจ่ายหรือประวิงการคืนเบี้ยประกันภัยที่ต้องจ่ายคืนโดยไม่มีเหตุอันควร หรือจ่ายหรือ
คืนไปโดยไม่สุจริต รัฐมนตรีมีอำนาจเพิกถอนใบอนุญาตได้ แต่ก็ไม่ได้นิยามหรือกำหนดแนวปฏิบัติ
ไว้ว่าการกระทำเพียงใดที่จะถือได้ว่าเป็นการ "ประวิง" หรือ "ทุจริต"

แม้ว่ากฎหมายจะไม่ได้กำหนดแนวปฏิบัติไว้ในการบริหารงานนายทะเบียนได้กำหนด
"หลักปฏิบัติ 6 ประการ" ให้บริษัทยึดถือในเรื่องการเจรจาตกลงค่าสินไหมทดแทน เช่น ต้องซื้อสัตย์
สุจริต จ่ายค่าสินไหม ๗ ให้รวดเร็วตรงตามสัญญา ต้องช่วยเหลือผู้เอาประกันภัยในการหาหลัก-
ฐานเพื่อแสดงถึงความเสียหายและในการที่ต้องจ่ายล่าช้าเพราะต้องดำเนินการอะไรต่าง ๆ บริษัท
ต้องแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษร ให้ผู้เอาประกันภัยได้ทราบเป็นข้อ ๆ ถึงเหตุขัดข้องเป็นเพราะอะไร
พร้อมทั้งกำหนดเวลาดำเนินการไว้อย่างไร ไม่ใช่เอามาแล้วเก็บไว้เฉย ๆ โดยที่ผู้เอาประกันภัย
ไม่รู้เรื่องเลย และบริษัทจะต้องส่งสำเนานั้นมาให้นายทะเบียนทราบด้วย ในการที่บริษัทปฏิเสธ
การจ่ายเงินหรือจ่ายต่ำกว่าจำนวนที่ต้องจ่ายก็ต้องแจ้งให้นายทะเบียนทราบด้วย เท่าที่ผ่านมาก็
ได้รับความร่วมมือจากบริษัทด้วยดี นอกจากการวางแนวปฏิบัติแล้ว สำนักงานประกันภัยยังได้ตั้ง
หน่วยงานขึ้นเพื่อพิจารณาให้ความ เป็นธรรมแก่บริษัทและผู้เอาประกันภัย เมื่อมีการร้องเรียนหรือข้อ
พิพาทเกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทนเกิดขึ้นซึ่งปรากฏว่าได้ผล เป็นที่น่าพอใจ เรื่องร้องเรียนมาที่สำนัก
งานประกันภัยจะได้รับการชี้แจงและไกล่เกลี่ยจนยุติเรื่องได้กว่าร้อยละ 90 และเมื่อสำนักงาน
ประกันภัยได้พิจารณาข้อพิพาทในเรื่องใดแล้ว เห็นว่ามีปัญหาที่บริษัทควรจะได้รับทราบก็ได้กำหนด



"แนวปฏิบัติ" แจกไปให้บริษัททราบ เพื่อจะได้ยึดถือปฏิบัติ เป็นแนวเดียวกันต่อไป

จากเหตุผลข้างต้นการจ่ายค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยจึงต้องอาศัยความบริสุทธิ์ใจต่อกันทั้งบริษัทผู้รับประกันภัยและผู้เอาประกันภัย เพื่อป้องกันมิให้เกิดกรณีพิพาทขึ้นมาในภายหลัง

5. ความคุ้มครองตัวแทนและนายหน้าประกันภัย

บุคคลที่เข้ามาเกี่ยวข้องกับในสัญญาประกันภัยในฐานะคนกลางประกันภัย อาจแยกได้เป็น 3 ประเภท คือ¹

1. ตัวแทน (Agents) ของบริษัท แบ่งได้เป็น 2 ประเภท ประเภทที่ 1 คือ ตัวแทนที่ทำหน้าที่อยู่ในบริษัท และมีรายได้จากบริษัท ดังนั้นจึงไม่มีการจ่ายเงินค่าตอบแทนอีก ส่วนอีกประเภทหนึ่งคือ ตัวแทนที่ไม่ได้ทำงานให้กับบริษัท แต่บริษัทแต่งตั้งให้ทำการแทนและตกลงที่จะจ่ายค่าตอบแทนตามที่กำหนดไว้ และตัวแทนของบริษัทจะต้องหาประกันภัยประเภทเดียวกับที่บริษัทรับผิดชอบอยู่
2. นายหน้า (Brokers) เป็นคนกลางในการนำผู้ซื้อและผู้ขายมาพบกัน โดยได้รับค่านายหน้าเป็นค่าบริการ นายหน้าเป็นบุคคลภายนอก จึงไม่มีสินค้าอยู่ในมือ และมีได้มีกรรมสิทธิ์ในสินค้าหรือตัวกรรมธรรม์นั้น
3. ผู้สำรวจและประเมินราคาวินาศภัย (Surveyer and Adjustor) ในการประกันวินาศภัยเมื่อเกิดวินาศภัยขึ้น จำเป็นต้องมีการตีราคาวินาศภัยเพราะหลักเกณฑ์ในการชดเชยค่าสินไหมทดแทนนั้น ตามกฎหมายถือว่าต้องชดเชยตามความเสียหายที่แท้จริง ดังนั้นในการตีราคาวินาศภัยจึงต้องมีคนกลาง ซึ่งมีความรู้ ความชำนาญ และมีประสบการณ์ในด้านการสำรวจ และประเมินราคาความเสียหายที่แท้จริง เพราะการตีราคาผู้รับประกันภัยย่อมจะต้องตีราคาให้ต่ำ เพื่อจะได้ชดเชยให้น้อยลง ซึ่งการพิสูจน์ความเสียหายและการตีราคาบางครั้งก็เป็นเรื่องลำบาก เพราะหลักฐานเอกสารที่จะสามารถนำมาพิสูจน์ได้จะสูญหายบอบสลายไปด้วย

¹ อำนวย สุขเวทย์, "คนกลางประกันภัย" ในวารสารสำนักงานประกันภัย ปีที่ 6 เล่มที่ 1 ฉบับที่ 21, หน้า 39.

สาเหตุที่ธุรกิจประกันภัยต้องมีตัวแทนและนายหน้าทั้ง ๆ ที่ทำให้ต้นทุนของ
การประกันภัยสูงขึ้น เนื่องจาก

(1) การซื้อขายกรมธรรม์ประกันภัยมีลักษณะแตกต่างกับการซื้อขายสินค้า
ชนิดอื่น ๆ กล่าวคือ การขายกรมธรรม์ประกันภัย เป็นการขายความคุ้มครองและถ้าเป็นกรมธรรม์
ประกันชีวิตจะมีลักษณะเป็นการออมทรัพย์รวมอยู่ด้วย กรมธรรม์ประกันภัยจะมีหลายแบบแตกต่างกัน
ออกไป รวมทั้งอัตราเบี้ยประกันก็มีอัตราต่างกันถ้อยคำและภาษาที่ใช้ในกรมธรรม์ประกันภัยมีลักษณะ
เป็นศัพท์เทคนิค เฉพาะในกิจการประกันภัย จึงจำเป็นที่จะต้องมีคนคลที่มีความรู้ความสามารถมี
ประสบการณ์ในเรื่องเหล่านี้เป็นผู้ให้คำแนะนำชี้แจงแก่ผู้ซื้อ

(2) ตัวแทนและนายหน้าเป็นผู้บุกเบิกในด้านการตลาดให้กับบริษัทประ-
กันภัย เพราะในการขายกรมธรรม์ประกันภัยนั้น ผู้ขายจะต้องไปติดต่อยังสถานที่ของผู้ซื้อ เนื่อง
จากการขายกรมธรรม์เป็นการขายความคุ้มครอง ซึ่งถือว่าเป็นสินค้าที่ไม่มีตัวตน (Intangible
Goods) ไม่เกี่ยวข้องกับความเป็นในการดำรงชีวิตประจำวันของมนุษย์โดยตรง และภัยต่าง ๆ
ที่เสี่ยงอยู่ก็ไม่แน่นอนว่าจะเกิดขึ้นกับใครและเมื่อใด จึงเป็นการยากยิ่งที่จะให้ผู้ซื้อไปติดต่อขอซื้อ
ยังสถานที่ของผู้ขาย ประกอบกับประชาชนยังขาดความรู้และยังไม่ค่อยเห็นประโยชน์ของการประ-
กันภัยจึงไม่ให้ความสนใจเท่าที่ควร

(3) ตัวแทนและนายหน้ายังเป็นผู้ให้บริการแก่ลูกค้าของคนในด้านการเก็บ
เบี้ยประกันภัย และการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนอีกด้วย ตัวแทนและนายหน้าจึงเปรียบเสมือน
ที่ปรึกษาในด้านการประกันภัยของผู้เอาประกันภัย

การควบคุมตัวแทนประกันภัยโดยรัฐ¹

ตัวแทนและนายหน้าในธุรกิจประกันภัยมีความสำคัญต่อธุรกิจประกันภัย เป็น
อย่างมาก นอกจากความสำคัญในด้านการตลาดและบริการดังกล่าวแล้ว ตัวแทนและนายหน้า
ยังมีความสำคัญเป็นตัวจักรอันสำคัญที่จะทำให้ธุรกิจประกันภัย เจริญก้าวหน้าหรือ เสื่อมถอยได้
ภาพพจน์ของธุรกิจประกันภัย และความนิยมของประชาชนต่อธุรกิจประกันภัยขึ้นอยู่กับตัวแทนและ
นายหน้าเป็นสำคัญ เพราะผู้ซื้อและผู้ขายไม่มีโอกาสได้พบกัน แต่การทำสัญญาประกันภัยได้กระทำ

¹ อำนวย สุขเวทย์, วารสารสำนักงานประกันภัย ปีที่ 6, เล่มที่ 1, ฉบับที่ 21.

ขึ้น โดยผ่านตัวแทนและนายหน้า ธุรกิจประกันภัยในประเทศยังไม่เจริญรุดหน้าเท่าที่ควร ในปัจจุบัน มีปัจจัยอันสำคัญประการหนึ่งมาจากตัวแทนและนายหน้า ตัวแทนและนายหน้าเป็นจำนวนไม่น้อยที่ ประกอบธุรกิจของตนโดยมุ่งหวังถึงรายได้และประโยชน์ของคนเป็นสำคัญ โดยมีได้คำนึงถึงประโยชน์ของผู้เอาประกันภัย ตัวแทนและนายหน้าเหล่านี้จะชี้แจงเงื่อนไขและความคุ้มครองผิดไป จากที่กำหนดไว้ในกรมธรรม์ เพื่อมุ่งหวังให้ลูกค้าซื้อกรมธรรม์ประกันภัยให้จงได้ เมื่อภัยเกิดขึ้น ตามนั้น บริษัทปฏิเสธการชดเชย จึงได้ทราบว่าคุณค่าชี้แจงของตัวแทนและนายหน้าเหล่านั้นมิได้เป็น ไปตามความเป็นจริง ตามที่กำหนดไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยและตามกฎหมายประกันภัยบัญญัติไว้

นอกจากนั้นแล้ว ยังมีปัญหาเกี่ยวกับเบี้ยประกันภัยที่ชำระให้กับตัวแทนและ นายหน้า แต่ตัวแทนและนายหน้าไม่นำส่งบริษัทหรือนำส่งแต่ซ้ำ บางครั้งอาจมีการต่อรองในระยะ เวลาส่ง เบี้ยประกันภัย เป็นจำนวนมากที่ยังคงถืออยู่ในมือของตัวแทนและนายหน้า จึงมีความจำเป็น ที่จะต้องมีกฎหมายควบคุมการประกอบธุรกิจของตัวแทนและนายหน้าประกันภัย

ก่อนที่พระราชบัญญัติประกันชีวิต พ.ศ. 2510 และพระราชบัญญัติประกันวินาศ- ภัย พ.ศ. 2510 จะประกาศใช้บังคับ การประกอบธุรกิจของตัวแทนและนายหน้าประกันภัยเป็นสิ่ง ที่กระทำได้โดยเสรี กล่าวคือ ไม่มีกฎหมายควบคุมแต่ประการใด ต่อมาเมื่อพระราชบัญญัติทั้งสอง ฉบับดังกล่าวประกาศใช้บังคับแล้ว จึงได้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับเรื่องการควบคุมตัวแทนและนายหน้า ประกันภัยไว้ โดยผู้ที่จะกระทำการเป็นตัวแทนและนายหน้าประกันภัยได้ขึ้นจะต้องได้รับ ใบอนุญาต จากนายทะเบียนเสียก่อน และใบอนุญาตนั้นก็มิอาจใช้ได้เพียงวันสิ้นปีปฏิทินของปีที่ออกใบอนุญาต ผู้ที่ประสงค์จะ เป็นตัวแทนหรือนายหน้าประกันภัยในปีถัดไป จะต้องยื่นคำขอต่ออายุใบอนุญาตก่อนนาย ทะเบียนภายในกำหนด 60 วัน ก่อนวันสิ้นปีปฏิทิน สำหรับผู้ขอรับใบอนุญาตเป็นตัวแทนประกันชีวิต ต้องมีคุณสมบัติดังต่อไปนี้

1. บรรลุนิติภาวะแล้ว
2. มีภูมิลำเนาอยู่ในประเทศไทย
3. มีมาตรฐานการศึกษาไม่ต่ำกว่าชั้นประถมศึกษาปีที่ 4
4. ไม่เป็นคนไร้ความสามารถหรือเสมือนไร้ความสามารถ
5. ไม่เคยต้องโทษจำคุกตามคำพิพากษาในความผิดซึ่งกฎหมายบัญญัติให้

คือเอาการกระทำโดยทุจริตเป็นองค์ประกอบความผิด เว้นแต่จะพ้นโทษมาแล้ว ไม่น้อยกว่าห้าปี ก่อนวันขอรับใบอนุญาต

6. ไม่เป็นบุคคลล้มละลายทุจริตตามกฎหมายว่าด้วยล้มละลาย

7. ไม่เคยถูกเพิกถอนใบอนุญาตเป็นตัวแทนประกันชีวิต หรือใบอนุญาตเป็นนายหน้าประกันชีวิต ในระยะเวลาสามปีก่อนวันขอรับใบอนุญาต

8. สอบความรู้เกี่ยวกับการประกันชีวิตได้ตามหลักสูตรและวิธีการที่นายทะเบียนกำหนด

สำหรับคุณสมบัติของนายหน้าประกันชีวิตนั้นต้องมีคุณสมบัติ เช่นเดียวกับตัวแทนประกันชีวิต และต้องไม่เป็นกรรมการ พนักงาน หรือลูกจ้างในบริษัทประกันชีวิต

ผู้ขอรับใบอนุญาตเป็นตัวแทนและนายหน้าประกันภัย ต้องมีคุณสมบัติ เช่นเดียวกับคุณสมบัติของผู้ขอรับใบอนุญาตเป็นตัวแทนประกันชีวิตตามที่ระบุไว้ในข้อ 1 - 7 และต้องไม่เป็นกรรมการผู้จัดการ พนักงาน และลูกจ้างในบริษัทประกันวินาศภัย สำหรับนายหน้าประกันวินาศภัย

ผู้ขอรับใบอนุญาตเป็นตัวแทนประกันวินาศภัย เมื่อมีคุณสมบัติครบถ้วนตามกฎหมายก็ย่อมขอรับใบอนุญาตได้ทันที ส่วนผู้ขอรับใบอนุญาตเป็นนายหน้าประกันวินาศภัยนั้นในการพิจารณาออกใบอนุญาตถ้านายทะเบียนเห็นสมควร นายทะเบียนจะจัดให้มีการสอบความรู้เสียก่อนก็ได้

ในการดำเนินการประกอบธุรกิจเป็นตัวแทนและนายหน้าประกันภัยสิ่งที่เป็นภาระกิจหรือหน้าที่อีกอย่างหนึ่ง นอกจากการหาลูกค้ามาให้บริษัทประกันภัย ก็คือการเก็บเบี้ยประกันภัย ซึ่งการเก็บเบี้ยประกันภัยนี้มีปัญหาที่จะต้องพิจารณาดังต่อไปนี้

1. การเก็บเบี้ยประกันภัยของตัวแทนประกันภัย

ตามพระราชบัญญัติประกันชีวิต พ.ศ. 2510 และพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2510 ได้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับเรื่องการเก็บเบี้ยประกันภัยของตัวแทนประกันภัยไว้ว่า ตัวแทนประกันภัยอาจกระทำการในนามบริษัทได้ในกรณีต่อไปนี้ เมื่อได้รับมอบอำนาจเป็นหนังสือจากบริษัท

- ก. รับเบี้ยประกันภัย
- ข. ทำสัญญาประกันภัย

ตามบทบัญญัติดังกล่าวแสดงให้เห็นว่า กฎหมายห้ามมิให้ตัวแทนประกันภัยรับเบี้ยประกันภัยในนามบริษัท โดยไม่มีหนังสือมอบอำนาจจากบริษัท หากฝ่าฝืนมีโทษสูงถึงจำคุกไม่เกินสองปีหรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ

2. การเก็บ เบี้ยประกันภัยของนายหน้าประกันภัย

ตามพระราชบัญญัติประกันชีวิต พ.ศ. 2510 และพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2510 ได้มีบทบัญญัติห้ามมิให้บริษัทประกันภัยตั้งหรือมอบหมายบุคคลอื่นนอกจากตัวแทนประกันภัยหรือพนักงานของบริษัทซึ่งมีหน้าที่เกี่ยวกับการรับเงิน เป็นผู้รับชำระ เบี้ยประกันภัยจากบทบัญญัติดังกล่าวแสดงให้เห็นว่านายหน้าประกันภัยไม่มีทางที่จะรับ เบี้ยประกันภัยในนามบริษัทได้ เพราะกฎหมายห้ามมิให้บริษัทประกันภัยมอบหมายให้นายหน้าประกันภัยรับ เบี้ยประกันภัยแทนบริษัท หากมอบหมายไปกฎหมายเอาผิดกับบริษัทโดยมีระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งแสนบาทจึงมี ปัญหาที่จะต้องพิจารณาว่าถ้าเป็น เช่นนี้แล้ว นายหน้าประกันภัยจะไม่มีทางเก็บ เบี้ยประกันภัยได้เลย ใช่หรือไม่ ปัญหานี้มีผู้เข้าใจผิดอยู่เป็นจำนวนมาก ความจริงแล้วไม่มีกฎหมายบัญญัติไว้ที่ไหนเลย ว่านายหน้าประกันภัยจะเก็บ เบี้ยประกันภัยจากผู้เอาประกันภัยไม่ได้ และโดยหลักการตีความกฎหมาย นั้น เมื่อไม่มีกฎหมายห้ามไว้ย่อมมีสิทธิกระทำได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง กฎหมายอาญา หรือกฎหมายที่มีโทษทางอาญานั้น ต้องถือหลักว่าบุคคลทุกคนย่อมมีสิทธิและเสรีภาพที่จะกระทำการอย่างใด ๆ ได้ เว้นแต่จะมีกฎหมายห้ามมิให้กระทำหรืองดเว้นไม่กระทำ ฉะนั้น ในการเก็บ เบี้ยประกันภัยของนายหน้าประกันภัยจึงต้องถือว่านายหน้ามีสิทธิกระทำได้ โดยการรับฝากจากผู้เอาประกันภัยเพื่อนำส่งบริษัทประกันภัย ในการประกอบธุรกิจของตัวแทนและนายหน้าประกันภัยนั้น กฎหมายยังได้ให้อำนาจนายทะเบียนในการเพิกถอนใบอนุญาตเป็นตัวแทนและนายหน้าประกันภัยเสียได้ เมื่อปรากฏแก่นายทะเบียนว่า ตัวแทนและนายหน้าประกันภัยนั้น

ก. ผ่าฝืนพระราชบัญญัติประกันชีวิต พ.ศ. 2510 และพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2510

ข. ขาดคุณสมบัติที่กำหนดไว้

ค. ดำเนินงานทำให้เกิดหรืออาจทำให้เกิดความเสียหายต่อผู้เอาประกันภัย ผู้รับประโยชน์ตามกรมธรรม์ประกันภัยหรือประชาชน

การควบคุมตัวแทนและนายหน้าประกันภัยก็ เพื่อให้ตัวแทนและนายหน้าประกันภัยมีคุณสมบัติและความรู้ ตามมาตรฐานที่กำหนด เพื่อให้บริการแก่ผู้เอาประกันภัยอย่างถูกต้องสมบูรณ์ ซึ่งจะส่งผลให้กิจการประกันภัยของประเทศมีความ เจริญก้าวหน้ายิ่งขึ้น การดำเนินการ เกี่ยวกับการควบคุมตัวแทนและนายหน้าประกันภัยนอกจากจะต้องสอบผ่านได้ เป็นตัวแทนแล้ว สำนักงานประกันภัยยังจัดให้มีการประชุมอบรมสัมมนาเพื่อเพิ่มเติมความรู้ให้แก่ตัวแทนและนายหน้าประกันภัยอยู่เสมอ ๆ

การส่งเสริม

ดังได้กล่าวมาแล้วว่า ธุรกิจประกันภัยมีบทบาทที่สำคัญต่อความเจริญก้าวหน้าของระบบเศรษฐกิจและสังคมของประเทศเป็นอย่างมาก เป็นธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับบุคคลจำนวนมาก มีผลกระทบต่อความปลอดภัยและสุขภาพของสาธารณชน จนเป็นเหตุให้รัฐต้องเข้ามาควบคุม โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อความมั่นคง ความเป็นธรรมและเจริญเติบโตของธุรกิจประกันภัย

ด้วยเหตุผลและวัตถุประสงค์ที่รัฐเข้ามาควบคุมดังกล่าว จึงนับได้ว่าเป็นการส่งเสริมธุรกิจประกันภัยโดยตรง ทั้งนี้จะเห็นได้จากการก่อนที่พระราชบัญญัติประกันชีวิต พ.ศ. 2510 และพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2510 จะประกาศบังคับใช้ธุรกิจประกันภัยล้มลุกคลุกคลานมาโดยตลอด โดยเฉพาะในปี พ.ศ. 2507 บริษัทนครหลวงประกันภัย จำกัด ถูกศาลสั่งพิทักษ์ทรัพย์ปรากฏว่ามีเจ้าหนี้ไปยื่นขอชำระหนี้เป็นจำนวน 8,590 ราย เป็นเงินประมาณ 75 ล้านบาท ซึ่งเกือบทั้งหมดเป็นเจ้าหนี้ตามกรมธรรม์ประกันชีวิต และจากเหตุการณ์นี้นับว่าเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ประชาชนเสื่อมความศรัทธาและขาดความเชื่อถือต่อบริษัทประกันภัย แต่หลังจากที่รัฐเข้ามาควบคุมเข้มงวดยิ่งขึ้นและได้ออกพระราชบัญญัติทั้ง 2 ฉบับดังกล่าวมาบังคับใช้แล้ว ธุรกิจประกันภัยก็มีความเจริญเติบโตเรื่อยมาเป็นลำดับจนถึงปัจจุบัน (พ.ศ. 2528) มีบริษัทประกันภัยจำนวนทั้งสิ้น 75 บริษัท แยกเป็นบริษัทประกันวินาศภัยอย่างเดียว 62 บริษัท ประกันชีวิตอย่างเดียว 7 บริษัท ประกันชีวิตและวินาศภัย 5 บริษัท บริษัทรับประกันภัยต่อ 1 บริษัท มีทรัพย์สินรวมทั้งสิ้น 21,139.496 ล้านบาท (พ.ศ. 2528) ซึ่งสำนักงานประกันภัยก็ได้ให้การส่งเสริม โดยให้บริษัทประกันภัยร่วมกันประชุมสัมมนาแสดงความคิดเห็นในเรื่องต่าง ๆ และให้คำแนะนำวิธีการดำเนินงานเพื่อนำไปปรับปรุงแก้ไข

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าการควบคุมธุรกิจประกันภัยจะส่งผลโดยตรงต่อความเจริญก้าวหน้าของธุรกิจประกันภัยมากอยู่แล้วก็ตาม สำนักงานประกันภัยยังมีการปฏิบัติอีกหลายประการที่ถือได้ว่าเป็นการส่งเสริมธุรกิจประกันภัยอันได้แก่ ¹

¹ กองวิชาการและสถิติ, "ธุรกิจประกันภัยในอดีต ปัจจุบัน และอนาคต" ในที่ระลึกวันครบรอบ 1 ปี ในการยกฐานะขึ้นเป็นกรม, (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์รุ่งเรืองรัตน์, 2523), หน้า 159 - 161.

1. การสร้างระบบรับประกันภัยภายในประเทศ เนื่องจากบริษัทรับประกันภัยรับภัยมาแล้วแต่กำลังรับเสี่ยงภัยของบริษัทตนเองต่ำ ก็จะต้องส่งภัยนั้นออกไปประกันต่อบริษัทอื่นเป็นบางส่วนเพื่อแบ่งเบาภาระความเสี่ยงภัย หรือเป็นการกระจายภัยให้กันและกัน การรับประกันภัยค่อนนี้มีเป็นจำนวนมากที่จะส่งภัยนั้นไปประกันภัยต่อยังตลาดต่างประเทศ ซึ่งเป็นการไหลออกของเงินตราต่างประเทศในรูปของเบี้ยประกัน และในทางกลับกัน นอกจากเงินค่าสินไหมทดแทนหรือเงินชดใช้เมื่อเกิดความเสียหายแล้ว เงินเบี้ยประกันภัยรับช่วงต่อเข้ามาจากต่างประเทศเกือบจะไม่มีเลย เพราะเหตุว่าในประเทศเราไม่มีระบบรับประกันภัยค่อนเป็นที่เชื่อถือของต่างประเทศ ฉะนั้น โดยส่วนรวมแล้ว เราจึงเสียเปรียบต่างประเทศในแง่ของ "ดุลประกันภัย" ทางราชการเห็นความสำคัญของธุรกิจการรับประกันภัยค่อนนี้ จึงได้ใช้ความพยายามที่จะสร้างระบบรับประกันภัยค่อนของประเทศอันเป็น "พัฒนาการขั้นที่สอง" ของธุรกิจประกันภัยของประเทศ และจากความร่วมมืออย่างจริงจังทั้งฝ่ายราชการและเอกชน โดยผ่านสมาคมประกันชีวิตและสมาคมประกันวินาศภัย ทำให้การดำเนินงานบรรลุผล คือสามารถก่อตั้งบริษัทไทยรับประกันภัยค่อน จำกัด (Thai Reinsurance Co., Ltd.) ขึ้นได้สำเร็จ โดยได้รับอนุญาตให้ประกอบธุรกิจเมื่อวันที่ 4 สิงหาคม 2521 มีทุนจดทะเบียน 30 ล้านบาท โดยแยกเป็นทุนจดทะเบียนของธุรกิจประกันชีวิต 5 ล้านบาท และธุรกิจประกันวินาศภัย 25 ล้านบาท และได้ชำระเต็มทั้ง 30 ล้านบาท ผู้ถือหุ้นเป็นบริษัทประกันภัยในประเทศทุกบริษัท

2. ส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือของประเทศในภูมิภาคในการประกันค่อนสำนักงานรับประกันภัยได้ดำเนินการตั้งแต่ปี 2510 โดยร่วมมือกับคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งเอเชียแปซิฟิก (ESCAP) จัดตั้งบริษัทประกันภูมิภาคขึ้น คือสามารถก่อตั้ง บริษัทประกันค่อนแห่งเอเชีย (Asian Reinsurance Corporation) มีสมาชิกทั้งสิ้น 9 ประเทศ คือ ออสเตรเลีย อินเดีย บังคลาเทศ ศรีลังกา ฟิลิปปินส์ สาธารณรัฐประชาชนจีน เกาหลี ภูฏาน และประเทศไทย มีทุนแต่ละประเทศ สมาชิกถือประเทศละ 500,000 เหรียญหรือประมาณ 10 ล้านบาท สำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในกรุงเทพมหานคร อันเป็นหน่วยงานทางธุรกิจการเงินระหว่างประเทศหน่วยแรกที่มีสำนักงานใหญ่อยู่ในประเทศไทย

3. สนับสนุนส่งเสริมให้จัดตั้ง สถาบันประกันภัยแห่งประเทศไทย ในปี 2522

ในด้านการพัฒนานักประกันภัย อันเป็นหัวใจสำคัญของการพัฒนาตลาดประกันภัย

หรือธุรกิจประกันภัยของประเทศนั้น "มุลากกรหรือกำลังคน" เป็นปัจจัยที่สำคัญที่สุด สำนักงานประกันภัยจึงให้ความสำคัญในการฝึกอบรมมุลากกรในสาขาธุรกิจประกันภัยเป็นอย่างมาก โดยปกติที่แล้ว ๆ มาอาศัยการฝึกอบรมโดยการส่งไปฝึกอบรมในต่างประเทศ แต่ในระยะหลังสมาคมประกันวินาศภัยได้จัดทำโครงการฝึกอบรมขึ้นในประเทศด้วย ทั้งนี้ว่าได้ผลดีพอสมควร แต่ก็ยังไม่สามารถจะพัฒนาระบบให้เป็นปึกแผ่นเป็นงานถาวร มีผู้รับผิดชอบโดยตรง และมีระดับการฝึกอบรมที่เทียบเท่ากับการฝึกอบรมในต่างประเทศได้ ดังนั้น เพื่อให้การฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ประกันภัยเป็นปึกแผ่นและสมบูรณ์ยิ่งขึ้น สำนักงานประกันภัยจึงสนับสนุนให้จัดตั้งสถาบันประกันภัยแห่งประเทศไทยขึ้น อันจะเป็นสถาบันผลิตมุลากกรที่เป็นกำลังสำคัญในการผลักดันให้เกิดการขยายตัวของธุรกิจสาขานี้อย่างรวดเร็วและมีการปรับตัวในด้านคุณภาพของตลาดประกันภัยของประเทศสืบไป

4. เพื่อเป็นการพัฒนาการเกษตร ได้ริเริ่มการประกันภัยพืชผล (Crop Insurance) ซึ่งการประกันภัยพืชผลนี้ แม้ในประเทศพัฒนาแล้วจะได้นำมาใช้ตั้งแต่สมัยก่อนสงครามโลกครั้งที่ 2 เป็นส่วนใหญ่ เช่น สหรัฐ ฝรั่งเศส ฯลฯ (และญี่ปุ่น เริ่มทันทีหลังสงครามโลกครั้งที่ 2) นั้น เก้าในสิบประเทศในโลกที่ 3 หรือประเทศกำลังพัฒนาและประเทศด้อยพัฒนาทั้งหลายมิได้นำมาใช้มากนัก แม้จะได้มีการศึกษาค้นคว้าทดลองในหลาย ๆ แห่งก็ตาม สำหรับในบ้านเรานั้น ไม่ปรากฏว่ามีผู้ให้ความสนใจการประกันภัยพืชผลเลย ตราบเท่ากระทั่งเมื่อปี 2521 ได้มีโครงการพัฒนาการเกษตรร่วมระหว่างรัฐบาลไทย-เยอรมัน ที่อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา ได้ริเริ่มโดยขอให้ทางฝ่ายธุรกิจประกันภัย และทางสำนักงานประกันภัยพิจารณาออกกรมธรรม์คุ้มครองการปลูกฝ้ายตามโครงการส่งเสริมดังกล่าว เพื่อว่าจะนำเอากรมธรรม์นั้นไปเป็นหลักประกันการกู้ยืมเงินจากธนาคารพาณิชย์มาทำการผลิตฝ้ายของเกษตรกร ในบริเวณท้องที่ควบคุมของโครงการ และได้ทดลองทำติดต่อกันมาจนขณะนี้ ซึ่งมีรายละเอียดที่น่าสนใจดังนี้

การประกันความเสียหายฝ้าย ได้เริ่มมีในประเทศไทย เมื่อวันที่ 13 กรกฎาคม 2521 โดยกลุ่มบริษัทประกันภัย 13 บริษัท ได้ร่วมมือกันรับประกันฝ้ายที่อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา ให้กับภคสิทธิ์ที่เป็นสมาชิกของกลุ่มเกษตรกรที่ได้เข้าร่วมในโครงการส่งเสริมเกษตรไทย-เยอรมันและมีความประสงค์จะกู้เงินจากธนาคารพาณิชย์ ภคสิทธิ์เป็นผู้จ่ายเบี้ยประกันภัยไร่ละ 50 บาท และจะได้รับการชดเชยค่าเสียหายฝ้ายเมื่อฝ้ายประสบความเสียหาย จากภัยธรรมชาติ เช่น ฝนแล้ง ลูกเห็บ พายุ ฝนตกหนักเกินปกติและเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับดินฟ้าอากาศอื่น ๆ อันทำให้รายได้จากการปลูกฝ้ายต่ำกว่า 1,400 บาทต่อไร่

(ความเสียหาย 400 บาทแรก กลีกรับผิดชอบเอง 50%) สรุปผลประโยชน์ของการประกันภัย ความเสียหายฝ่ายได้ดังนี้

- ก. ลดความเสี่ยงภัยในการเพาะปลูก (จากสิ่งที่มนุษย์ควบคุมไม่ได้)
 - ข. กลีกรสามารถหาสินเชื่อดีได้ง่าย และจะมีปริมาณมากขึ้น เพราะสามารถใช้กรมธรรม์ประกันฝ่ายเป็นหลักประกันการกู้ยืม ผู้ไม่มีโฉนดที่ดินก็สามารถกู้ยืมเงินได้ จึงเป็นการลดภาระของรัฐในการหาสินเชื่อดอกเบี้ยสูงมาให้เกษตรกรและเพิ่มความมั่นใจในการปล่อยสินเชื่อดอกเบี้ยของธนาคาร หรือสถาบันเงินทุนต่าง ๆ
 - ค. ช่วยให้เกษตรกรตัดสินใจปรับปรุงการผลิตและใช้หลักวิชาการมากขึ้นจึงทำให้ผลผลิตและรายได้ของกลีกรเพิ่มขึ้น
 - ง. ช่วยเหลือเกษตรกรให้พ้นจากสภาพหมดตัว เนื่องจากพืชผลเสียหายจากภัยธรรมชาติ
5. สำนักงานประกันภัยมีการจัดสัมมนา กลุ่มผู้บริหารธุรกิจประกันภัยทั้งหมด เพื่อให้มีการแสดงความคิดเห็นในเรื่องต่าง ๆ เพื่อนำมาปรับปรุงแก้ไข กฎหมาย กฎกระทรวง และระเบียบปฏิบัติต่าง ๆ รวมทั้งหาวิธีแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น เพื่อพัฒนาธุรกิจประกันภัยให้มีการขยายตัวมากยิ่งขึ้น อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง
6. สำนักงานประกันภัยมีโครงการที่จะจัดอบรมตัวแทนประกันภัย เพื่อเพิ่มความรู้และประสิทธิภาพให้กับตัวแทน ประมาณ 2 เดือนครั้ง และจะขยายการอบรมไปสู่ภูมิภาคต่าง ๆ ด้วย
7. เนื่องจากศัพท์ประกันภัยส่วนใหญ่มาจากภาษาต่างประเทศ และยังไม่มีการบัญญัติศัพท์เป็นภาษาไทย ทำให้การใช้ศัพท์ประกันภัยเป็นไปอย่างสับสน สำนักงานประกันภัย โดยกองวิชาการและสถิติจึงได้จัดทำพจนานุกรมศัพท์ประกันภัยขึ้น เพื่อจะได้ใช้ศัพท์เป็นมาตรฐาน โดยขอความร่วมมือจากราชบัณฑิตยสถาน โดยคณะกรรมการบัญญัติศัพท์ภาษาไทยช่วยดำเนินการ ซึ่งจะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อวงการประกันภัย
8. สนับสนุนให้มีผู้ทำประกันชีวิตมากขึ้น โดยเสนอให้กระทรวงการคลังพิจารณาเพิ่มค่าลดหย่อนสำหรับเบี้ยประกันชีวิตให้มากขึ้น จากปัจจุบันไม่เกิน 7,000 บาท ให้เท่ากับจำนวนค่าลดหย่อนส่วนตัว
9. สนับสนุนอาชีพตัวแทนประกันชีวิต โดยเสนอให้กระทรวงการคลังพิจารณาเพิ่มจำนวนค่าใช้จ่ายที่สามารถนำไปหักจากรายรับได้ เนื่องจากตัวแทนประกันชีวิตจะต้องมีค่าใช้จ่ายส่วนมากได้แก่ค่าเดินทางในการหาลูกค้า เป็นต้น ซึ่งปัจจุบัน กฎหมายกำหนดให้นำค่าใช้จ่ายส่วนตัวหักออกจากรายรับ ก่อนหักค่าลดหย่อนได้ไม่เกินร้อยละ 30 ของรายรับ