



ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับกิจการรับประกันวินาศภัย

การประกันภัยในความหมายของคนทั่วไป หมายถึง วิธีการที่มนุษย์ซึ่งอยู่ในสภาวะที่ต้องเสี่ยงภัยด้วยกันมาร่วมกันโดยเสียสละเงินเพื่อช่วยเหลือสมาชิกของกลุ่มที่ประสบภัย โดยหวังว่าตนเองจะได้รับความช่วยเหลือเช่นกันเมื่อประสบภัยเช่นนั้น วิธีการดังกล่าวนี้นำไปสู่ธุรกิจการประกันภัย ซึ่งโดยทั่วไปบริษัทประกันภัยจะเป็นผู้ดำเนินการโดยรวบรวมเงินที่เสียสละจากสมาชิกหรือผู้เอาประกันภัย ที่เรียกว่า เบี้ยประกันภัยแล้วจ่ายให้ผู้ต้องประสบภัยเป็นค่าสินไหมทดแทน

ส่วนความหมายตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 861 บัญญัติว่า "อันว่าสัญญาประกันภัยนั้น คือ สัญญาซึ่งบุคคลคนหนึ่งตกลงจะใช้ค่าสินไหมทดแทน หรือใช้เงินจำนวนหนึ่งในกรณีวินาศภัยหากมีขึ้น หรือในเหตุอย่างอื่นในอนาคต ดังได้ระบุไว้ในสัญญาและในการนี้บุคคลอีกคนหนึ่งตกลงจะส่งเงิน ซึ่งเรียกว่า เบี้ยประกัน"

ในสภาวะการณ์ปัจจุบันนี้ ทุกชีวิตต้องเผชิญกับความเสี่ยงภัยนานับประการ เป็นต้นว่า คนข้ามถนนเสี่ยงต่อการถูกรถยนต์ชน เจ้าของบ้านเสี่ยงต่อการที่ไฟอาจไหม้บ้านและการถูกโจรกรรม คนขับรถเสี่ยงต่อการระคายเคืองต่อบุคคลภายนอกและทรัพย์สินของบุคคลภายนอก ตลอดจนเสี่ยงต่อทรัพย์สินของตนเอง ไม่มีใครที่จะหนีพ้นไปจากความเสี่ยงภัยได้ แม้ว่าโดยทั่วไปคนจะคิดว่าความหายนะ (catastrophe) นั้นอาจจะเกิดขึ้นแก่คนอื่น ๆ ยกเว้นแต่ตัวเอง อย่างไรก็ตามการโชคคืออย่างยิ่งที่ความเสี่ยงภัยในทางการเงินเกือบทั้งหมดซึ่งอาจทำลายแผนการและความหวังของมนุษย์ได้ นั้น มนุษย์สามารถโอนย้าย (Transfer) ให้แก่บริษัทประกันภัยได้ ด้วยการเสียค่าใช้จ่ายบ้างตามสมควร และเป็นผลทำให้เกิดความสงบสุขและความมั่นคงทางใจแก่ผู้เอาประกันได้

ส่วนในด้านธุรกิจก็เช่นเดียวกัน ผู้เป็นเจ้าของย่อมไม่สามารถเสี่ยงต่อการเสียหายอันมากมาย เนื่องมาจาก อคติภัย อุบัติเหตุ การโจรกรรม ฯลฯ ต่อทรัพย์สินของธุรกิจ หรือความเสียหายอันเนื่องมาจากการใช้สิทธิเรียกร้องค่าทดแทนจากธุรกิจ ซึ่งเป็นผลมาจากความประมาทเลินเล่อของลูกจ้างของธุรกิจนั้น ดังนั้นจะเห็นได้ว่า กิจการประกันภัยมีส่วนสนับสนุนให้มีการก่อตั้งและการขยายตัวทางธุรกิจ

ประวัติความเป็นมาของการประกันภัย

ย้อนหลังไปราว 3 พันปีก่อนคริสตกษัตราช พ่อค้าชาวจีนได้คิดใช้หลักของการประกันภัยมาแล้ว พ่อค้าเหล่านั้นได้ประกันต่อความเสียหายของสินค้าราคาแพงที่ขนส่งทางเรือตามลำแม่น้ำแยงซี ภัยที่ประกัน คือ ภัยจากหินใต้น้ำและกระแสน้ำเชี่ยวในแม่น้ำ โดยการกระจายโอกาสที่จะเกิดความเสียหายออกไป จากเหตุผลว่าถ้าเรือ 100 ลำ ซึ่งแต่ละลำสามารถบรรทุกสินค้าได้ 100 ห่อ โดยเริ่มต้นที่มีกระแสน้ำเชี่ยว พ่อค้าจะกระจายความเสี่ยงของสินค้าของตนโดยส่งสินค้าลงในเรือแต่ละลำ ลำละ 1 ห่อ จนครบ 100 ห่อ การสูญเสียเรือ 1 ลำจะทำให้พ่อค้าแต่ละคนสูญเสียสินค้าเพียงคนละ 1 ห่อเท่านั้น จากจุดนี้เองจึงทำให้เกิดการพัฒนารูปแบบของการคุ้มครองประเภทต่าง ๆ ขึ้น เพื่อประโยชน์ของการทำธุรกิจการค้าขายเป็นส่วนใหญ่ สัญญาประกันภัยสัญญาแรกซึ่งถูกบันทึกไว้อย่างปรากฏอยู่ คือ การประกันภัยทางทะเลเกี่ยวกับสินค้า ลงวันที่ 23 ตุลาคม 1347 ณ กรุงเจนัว

ในคริสต์ศตวรรษที่ 15 ชาวอังกฤษเรียนรู้เรื่องการค้าจากพ่อค้าต่างชาติและได้เรียนรู้กิจการประกันภัยไปด้วย ด้วยเหตุที่ในขณะนั้นยังไม่มีหนังสือพิมพ์หรือสื่อมวลชนอื่นช่วยในการกระจายข่าว จนมาถึงศตวรรษที่ 17 ร้านกาแฟจึงกลายเป็นสถานที่ชุมนุมแพร่ข่าวและการถกเถียงปัญหากันในจำนวนร้านกาแฟ (Coffee houses) เหล่านี้ ร้านหนึ่งมีเจ้าของชื่อ เอ็ดเวิร์ด ลอยด์ (Edward Lloyd) ตั้งอยู่ที่ถนน ลอมบาร์ด (Lombard Street) มีพ่อค้า ผู้รับส่งของ กัปตัน เรือเดินทะเล นักธุรกิจ และผู้ที่สนใจในการประกันภัยมาชุมนุมเพื่อฟังข่าวเกี่ยวกับเรือที่เข้าเทียบท่า การเดินทางที่จะมาถึงในเวลาอันใกล้ และความเสียหายหรือภัยพิบัติในทะเล และการจัดทำสัญญาประกันภัย การคบหาสมาคมของผู้รับประกันภัย (Underwriters) ที่ร้านกาแฟของลอยด์ กลับมีความสำคัญมากกว่าตัวร้านกาแฟเสียอีก และในที่สุด Lloyd's of London ก็ได้กลายเป็นสถาบันประกันภัยนานาชาติที่มีความสำคัญยิ่ง สำหรับประวัติของบริษัทประกันอัคคีภัยได้เริ่มต้นจากไฟไหม้ครั้งใหญ่ในกรุงลอนดอน ในเดือนกันยายน ปี ค.ศ.1666 ในปีถัดมา คือ ค.ศ.1667 คือกเคอร์ นิโคลัส บาร์บอน (Dr.Nicholas Barbon) ได้ตั้งสำนักงานรับประกันอัคคีภัยขึ้นเป็นแห่งแรก ชื่อว่า "The Fire Office" ในปี ค.ศ.1683 ก็มีสำนักงานรับประกันภัยที่เป็นคู่แข่งได้ตั้งขึ้น ชื่อว่า "The Friendly Society" สำนักงานทั้งสองแห่งนี้ได้ออกกรรมธรรม์ประกันอัคคีภัย และตั้งกลุ่มพนักงานดับเพลิง (Watermen) ขึ้นเพื่อช่วยในการดับไฟที่เกิดขึ้นแก่ทรัพย์สินที่รับประกันภัยไว้

การปฏิวัติในทางอุตสาหกรรมในต้นคริสต์ศตวรรษ 1800 ได้สร้างความต้องการในด้านการประกันอุบัติเหตุขึ้น และเป็นผลให้มีการตั้งบริษัทประกันภัยขึ้นใหม่ด้วย เครื่องจักรแบบใหม่ในโรงงานอุตสาหกรรม และเครื่องจักรกลขนาดใหญ่ของการรถไฟได้ทำให้ความเสียหายในด้านความเสียหายแก่บุคคลและทรัพย์สินเพิ่มขึ้น การประกันภัยจึงได้จัดให้มีการคุ้มครองด้านการเงินต่ออุบัติเหตุเหล่านี้ และต่อมาการประกันภัยยังได้มีบทบาทอันสำคัญในการสนับสนุนประติฐกรรมเพื่อความปลอดภัย และการแนะนำกฎเกณฑ์เพื่อความปลอดภัย และการป้องกันภัย¹

สำหรับธุรกิจประกันวินาศภัยในประเทศไทย ได้กำเนิดขึ้นมาแต่สมัยกรุงศรีอยุธยา กำลังรุ่งเรือง จนกระทั่ง ร.ศ. 130 (พ.ศ. 2454) มีประกาศกฎหมายที่กล่าวถึงการประกันภัยเป็นครั้งแรก คือ "พระราชบัญญัติลักษณะเข้าหุ้นส่วนและบริษัท ร.ศ. 130" และประกาศประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ต่อมาเมื่อวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2468 กำหนดให้ผู้ประสงค์จะประกอบ การประกันภัย จะต้องได้รับพระบรมราชานุญาตก่อน ต่อมาในปี พ.ศ. 2471 พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 7 ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติควบคุมกิจการค้าขายอันกระทบถึงความปลอดภัย หรือผาสุกแห่งสาธารณชน พุทธศักราช 2471 ซึ่งใน มาตรา 6 มีข้อความว่า "ในการพระราชทานพระบรมราชานุญาตหรือสัมปทานนั้น รัฐบาลจะ กำหนดเงื่อนไขใด ๆ ตามที่เห็นว่าจำเป็น เพื่อความปลอดภัยหรือผาสุกแห่งสาธารณชนลงไว้ด้วย ก็ได้" กระทรวงเศรษฐการได้ตรากำหนดเงื่อนไขประกาศกฎกระทรวงโดยเฉพาะสำหรับผู้ขอ อนุญาตประกอบธุรกิจประกันชีวิต และประกันวินาศภัย และประกาศใช้เมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม พ.ศ. 2472 และในปี พ.ศ. 2510 กระทรวงพาณิชย์ได้ออกพระราชบัญญัติประกันชีวิตและพระราช บัญญัติประกันวินาศภัย เพื่อควบคุมและส่งเสริมธุรกิจประกันภัย ซึ่งพระราชบัญญัติทั้ง 2 ฉบับดังกล่าวยังใช้อยู่ครบถ้วนทุกวันนี้ การควบคุมธุรกิจประกันภัยเป็นไปอย่างเคร่งครัด ทั้งนี้เพื่อให้ ธุรกิจประกันภัยมีความมั่นคงและเป็นที่ยึดถือของประชาชน²

¹ ความรู้เบื้องต้นการประกันภัย. แปลโดย เสริม สุขะ (กรุงเทพมหานคร:สมาคมประกันวินาศภัย, 2519), หน้า 3-5.

² กระทรวงพาณิชย์, สำนักงานประกันภัย, เรื่องน่ารู้เกี่ยวกับการประกันภัย (กรุงเทพมหานคร:บริษัท สารมวลชน จำกัด, 2525), หน้า 7.

ประเภทของการประกันวินาศภัย

ลักษณะการดำเนินงานที่สำคัญของการประกันวินาศภัย คือ การตกลงทำสัญญาระหว่างบุคคลสองฝ่าย คือ ฝ่ายผู้รับประกันภัย (Insurer) หรือบริษัทประกันภัยกับผู้เอาประกันภัย (Insured) โดยผู้รับประกันภัยจะเป็นผู้ใช้ค่าสินไหมทดแทนหรือใช้เงินจำนวนหนึ่งในกรณีเกิดวินาศภัย หรือเกิดเหตุอย่างอื่นขึ้นในอนาคต ดังได้ระบุในสัญญาแก่ผู้เอาประกันภัย หรือผู้รับประกันภัย และในการนี้ผู้เอาประกันภัยเป็นผู้ตกลงจะส่งเงิน ซึ่งเรียกว่า เบี้ยประกันภัยให้แก่ผู้รับประกันภัย ดังนั้นการพิจารณารับประกันภัยจึงต้องกระทำด้วยความระมัดระวังและรอบคอบ มีการควบคุมอย่างรัดกุม เพื่อป้องกันความผิดพลาด อันจะก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้รับประกันภัยและผู้เอาประกันภัย

ประเภทของการประกันวินาศภัยในประเทศไทย แบ่งออกตามลักษณะของภัย ดังนี้³

1. การประกันอัคคีภัย
2. การประกันภัยทางทะเลและขนส่ง
3. การประกันภัยรถยนต์
4. การประกันภัยเบ็ดเตล็ด

1. การประกันอัคคีภัย (Fire Insurance) หมายถึง การประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสียหายของทรัพย์สินที่เอาประกัน อันเกิดจากกรณีต่อไปนี้คือ

1.1 ไฟ (Fire) หมายถึง ไฟที่ลุกขึ้นมาเองเป็นเปลว เป็นไฟที่ไม่มีใครต้องการ หรือเป็นไฟที่ลุกลามออกมาจากขอบเขตที่พึงใจไว้และทำลายทรัพย์สินต่าง ๆ ซึ่งกรณีเหล่านี้บริษัทประกันภัยจะต้องรับผิดชอบ ส่วนความเสียหายที่เกิดเพราะความร้อนของเตารีดไฟฟ้าหรือเครื่องไฟฟ้าอื่น ๆ ไม่ได้ถือว่าเป็นความเสียหายที่เนื่องจากไฟ

1.2 ฟ้าผ่า (Lightning) หมายถึง การที่ฟ้าผ่าลงมาทำความเสียหายแก่ทรัพย์สินที่เอาประกัน ไม่ว่าจะโดยตรงหรือสืบเนื่องจากฟ้าผ่า และไม่ว่าจะเกิดไฟขึ้นหรือไม่ก็ตาม แต่ทรัพย์สินได้รับความเสียหาย ย่อมได้รับความคุ้มครองจากกรมธรรม์ประกันไฟทั้งสิ้น

1.3 การระเบิดของแก๊สที่ใช้ประกอบอาหารเพื่อการบริโภคในสถานที่ซึ่งมิได้เป็นโรงงานทำแก๊ส (Gas used for domestic purposes)

1.4 ความเสียหายที่เกิดจากเหตุต่อเนื่องจากอัคคีภัย หมายความว่า ไฟไม่จำเป็นต้องทำความเสียหายให้ทรัพย์สินที่ทำประกันโดยตรง แต่เป็นความเสียหายทางอ้อมอันเนื่อง

³ เรื่องเดียวกัน, หน้า 28-32.

มาจากการป้องกัน หรือระงับอัคคีภัยนั้น เช่น ความเสียหายเนื่องมาจากการใช้น้ำ หรือวัตถุเคมีอื่นในการดับไฟ การที่สิ่งก่อสร้างพังทลายลงมา หรือจากการขนย้ายทรัพย์สินเพื่อหนีไฟ เป็นต้น ซึ่งความเสียหายที่เกิดขึ้นเพราะสาเหตุเหล่านี้ บริษัทรับประกันภัยจะต้องรับผิดชอบ

สำหรับภัยที่ถือว่าไม่อยู่ในความคุ้มครองของการประกันอัคคีภัย ได้แก่ ภัยสงคราม ภัยจากการจลาจล ภัยจากการระเบิด ภัยธรรมชาติ เป็นต้น นอกจากนี้ หากต้องการให้บริษัทรับประกันภัยคุ้มครองความเสียหายของทรัพย์สินที่เอาประกันอันเนื่องจากภัยพิเศษ ก็สามารถทำได้โดยทำ ความตกลงเพิ่มกับบริษัทรับประกันภัย และจ่ายค่าเบี้ยประกันภัยเพิ่ม ตัวอย่างของภัยพิเศษ ได้แก่ ภัยที่เกิดจากลมพายุและลูกเห็บ (windstorm and hail Insurance) ภัยที่เกิดจากแผ่นดินไหว (Earthquake) ภัยที่เกิดจากเจตนาของผู้อื่น (Vandalism and malicious acts) ภัยจากการจลาจล (Riot) เป็นต้น

2. การประกันภัยทางทะเลและขนส่ง (Marine Insurance) หมายถึง การประกันความเสียหายของตัวเรือและสินค้าที่บรรทุกในยานพาหนะที่ทำการขนส่งระหว่างประเทศ และภายในประเทศ

การประกันภัยทางทะเลและขนส่ง แบ่งเป็นประเภทต่าง ๆ ดังนี้

2.1 การประกันภัยทางทะเลระหว่างประเทศ

2.1.1 การประกันภัยตัวเรือ (Hull Insurance) ให้ความคุ้มครองตัวเรือและเครื่องจักร อุปกรณ์ประจำตัวเรือ ในกรณีได้รับความเสียหายจากภัยอันตราย เช่น คลื่นและลม ไฟไหม้ ฟ้าผ่า หรือภัยอื่น ๆ

2.1.2 การประกันภัยสินค้าที่ขนส่ง (Cargo Insurance) ให้ความคุ้มครองสินค้าทุกชนิดที่ขนส่งระหว่างประเทศ จากความเสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุต่าง ๆ เช่น เรือคว่ำ เรือจม เรือชนกัน เรือถูกไฟไหม้ อุบัติเหตุจากการชนของชั้นหรือลงจากเรือ ฯลฯ

2.1.3 การประกันภัยความรับผิด (Liability Insurance) ให้ความคุ้มครองเจ้าของเรือ ในกรณีที่เรือไปทำความเสียหายแก่เรือลำอื่น ท่าเทียบเรือ เชื้อน สะพาน ทำให้เกิดความบาดเจ็บ สูญเสียชีวิตแก่ลูกเรือ กับตันเรือ หรือบุคคลภายนอกอื่น ๆ

2.1.4 การประกันภัยค่าระวาง (Freight Insurance) เพื่อชดเชยเจ้าของเรือในกรณีที่เรือได้รับความเสียหายในระหว่างทาง และไม่สามารถปฏิบัติตามภาระสัญญาได้ เป็นเหตุให้เจ้าของเรือไม่ได้รับเงินค่าระวางเรือ

2.2 การประกันภัยการขนส่งในประเทศ ให้ความคุ้มครองทรัพย์สินที่เอาประกันภัยขณะขนส่งภายในประเทศ เช่น โดยรถไฟ เรือ รถยนต์ อุบัติเหตุที่คุ้มครองต่าง ๆ เช่น อัคคีภัย ความเสียหายจากการชน การคว่ำ ตกสะพาน ตกราง

3. การประกันภัยรถยนต์ (Automobile Insurance) หมายถึง การประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสียหายอันเกิดจากการใช้รถยนต์ เช่น รถบรรทุก รถโดยสาร รถแท็กซี่ รถจักรยานยนต์ เป็นต้น

การประกันภัยรถยนต์ แบ่งออกตามลักษณะความคุ้มครองได้ 3 ประเภทดังนี้

3.1 การประกันภัยประเภทหนึ่งหรือคุ้มครองรวม (Comprehensive cover) บริษัทประกันภัยจะจ่ายค่าสินไหมทดแทนในกรณีดังต่อไปนี้

3.1.1 ความเสียหายที่เกิดกับตัวรถยนต์คันที่เอาประกันภัยรวมทั้งอุปกรณ์ติดรถยนต์ อันเนื่องจากการชนหรือการคว่ำ

3.1.2 ความเสียหายเมื่อรถยนต์คันที่เอาประกันภัยถูกขโมย

3.1.3 ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับทรัพย์สินของบุคคลภายนอก และหรือการบาดเจ็บหรือสูญเสียชีวิตของบุคคลภายนอกอันเนื่องจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการใช้รถยนต์คันที่เอาประกันภัย เช่น ความเสียหายที่เกิดขึ้นเมื่อรถคันที่เอาประกันภัยไปชนร้านค้า หาบเร่ หรือชนคนเดินถนน เป็นต้น

3.2 การประกันภัยประเภทสอง (Third Party Fire and Theft Cover) บริษัทประกันภัย จะจ่ายค่าสินไหมทดแทนในกรณีดังต่อไปนี้

3.2.1 ความเสียหายเมื่อรถยนต์คันที่เอาประกันภัยถูกไฟไหม้หรือถูกขโมย

3.2.2 ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับทรัพย์สินของบุคคลภายนอกและหรือการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตของบุคคลภายนอกอันเนื่องจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการใช้รถยนต์คันที่เอาประกันภัย

3.3 การประกันภัยประเภทสาม (Third Party Cover) บริษัทประกันภัย จะจ่ายค่าสินไหมทดแทนเฉพาะความเสียหายต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นกับทรัพย์สินของบุคคลภายนอกและหรือการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตของบุคคลภายนอกอันเนื่องจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการใช้รถยนต์คันที่เอาประกันภัยที่ต้องรับผิดชอบ

นอกจากนี้ หากต้องการจะให้ความคุ้มครองถึงความบาดเจ็บหรือเสียชีวิต และความเสียหายต่อทรัพย์สินของผู้ซื้อประกันภัย บุคคลในครอบครัวและลูกจ้าง สามารถทำได้โดย ทำความตกลงเพิ่มกับบริษัทประกันภัย และจ่ายค่าเบี้ยประกันภัยเพิ่ม

4. การประกันภัยเบ็ดเตล็ด (Accident Insurance And Casulty Insurance)
หมายถึง การประกันภัยอื่น ๆ ที่มีใช้การประกันอัคคีภัย ภัยรถยนต์ ภัยทางทะเล และขนส่ง ปัจจุบันในประเทศไทยมีประมาณ 50 ประเภท ซึ่งที่สำคัญ ๆ ได้แก่

4.1 การประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคล (Personal Accident Insurance)
เป็นการคุ้มครองความเสียหายอันเกิดจากการเสียชีวิตหรือสูญเสีย มือ เท้า และสายตา และค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล ซึ่งเป็นผลจากอุบัติเหตุ

บริษัทประกันภัย จะไม่คุ้มครองอุบัติเหตุที่เกิดจากการล้าสัตว์ป่า การแข่งรถ การเล่นกีฬา การขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ การนั่งลูก หรืออื่น ๆ ตามที่ระบุในสัญญากรมธรรม์ แต่หากต้องการจะซื้อความคุ้มครองดังกล่าวบางอย่างก็อาจทำได้โดยทำ ความตกลงเพิ่มกับบริษัทประกันภัย และจ่ายค่าเบี้ยประกันภัยเพิ่ม

4.2 การประกันภัยอุบัติเหตุและค่ารักษาพยาบาลสำหรับผู้ขับขี่และผู้โดยสาร
เป็นการคุ้มครองความเสียหายอันเกิดจากการเสียชีวิต หรือสูญเสีย มือ เท้า และสายตา และค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล ซึ่งเป็นผลจากอุบัติเหตุแก่ผู้ขับขี่หรือผู้โดยสาร

เจ้าของยานพาหนะที่รับจ้างขนส่งผู้โดยสาร เป็นผู้ซื้อกรมธรรม์ประเภทนี้ เพื่อคุ้มครองความรับผิดชอบตามกฎหมายที่มีต่อผู้ขับขี่และผู้โดยสารในฐานะที่เป็นเจ้าของยานพาหนะ

4.3 การประกันภัยอุบัติเหตุการเดินทาง เป็นการคุ้มครองความเสียหายอันเกิดจากการเสียชีวิตหรือสูญเสีย มือ เท้า และสายตา และค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล ซึ่งเป็นผลจากอุบัติเหตุในการเดินทาง

4.4 การประกันภัยสำหรับเงิน เป็นการคุ้มครองเงินสดในตู้รับฝากซึ่งอยู่ในสำนักงาน รวมทั้งค่าซ่อมหรือทดแทนตู้รับฝากด้วย ในกรณีที่ตู้รับฝากเกิดความเสียหายหรือใช้การไม่ได้

หากต้องการจะให้ความคุ้มครองถึงเงินสดที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง ก็ สามารถทำได้โดยทำ ความตกลงเพิ่มกับบริษัท ประกันภัย และจ่ายค่าเบี้ยประกันภัยเพิ่ม

4.5 การประกันภัยการโจรกรรม เป็นการคุ้มครองความเสียหายของทรัพย์สินรวมทั้งอาคารบ้านเรือนอันเนื่องจากการขโมย

4.6 การประกันภัยกระจก เป็นการคุ้มครองความเสียหายจากกระจกแตก

4.7 การประกันภัยผู้เล่นกอล์ฟ ให้ความคุ้มครอง 3 ลักษณะดังนี้

4.7.1 ค่าเสียหายที่ผู้เอาประกันภัยก่อให้เกิดขึ้นโดยอุบัติเหตุและจะต้องรับผิดชอบกฎหมายแก่ชีวิตหรือร่างกายของบุคคลใด ๆ หรือทรัพย์สินของบุคคลใด ๆ

4.7.2 การทุพพลภาพ สูญเสียชีวิตหรือวัยวะของผู้เอาประกันภัยอันเนื่องจากการเล่นกอล์ฟ

4.7.3 อุบัติการณ์การเล่นกอล์ฟ สูญหายหรือเสียหาย

4.8 การประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก (General Liability Insurance) เป็นการคุ้มครองจำนวนเงินทั้งหมดที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบใช้ตามกฎหมายอันเป็นค่าเสียหายสำหรับการเสียชีวิต บาดเจ็บโดยอุบัติเหตุ หรือความเจ็บป่วยหรือเป็นโรคต่อบุคคลใด ๆ ที่มีใช้ลูกจ้างหรือผู้ฝึกงานหรือบุคคลในครอบครัวของผู้เอาประกันภัย และความสูญเสียหรือเสียหายแก่ทรัพย์สินของบุคคลอื่นโดยอุบัติเหตุ

4.9 การประกันภัยการเสี่ยงภัยทุกชนิด เป็นการคุ้มครองความเสียหายหรือสูญหายของทรัพย์สินหรือส่วนหนึ่งส่วนใดของทรัพย์สิน อันเนื่องจากอุบัติเหตุหรือเหตุการณ์อันมิได้คาดหมายใด ๆ

4.10 การประกันสุขภาพ เป็นการคุ้มครองค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นเมื่อเกิดบาดเจ็บหรือป่วยไข้ เช่น ค่าใช้จ่ายในโรงพยาบาล ค่าผ่าตัด เป็นต้น

4.11 การประกันภัยโรคมะเร็ง เป็นการคุ้มครองการมรณะและค่ารักษาพยาบาลเมื่อเป็นโรคมะเร็ง

4.12 การประกันพืชผล เป็นการคุ้มครองความเสียหายของพืชผลซึ่งเสียหายจากภัยธรรมชาติ เช่น ฝนแล้ง ลูกเห็บ พายุ ฝนตกหนักเกินปกติ เป็นต้น

วิธีการรับประกันภัยของกิจการประกันวินาศภัย

วิธีการรับประกันภัยของกิจการประกันวินาศภัย อาจแบ่งออกได้เป็น 4 ขั้นตอน ดังนี้

1. การติดต่อรับประกันภัย -
2. การคัดเลือกภัย
3. การรับประกันภัย
4. การชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

1. การติดต่อบริษัทประกันภัย

ตามกฎหมายควบคุม การประกันภัยนั้น บัญญัติไว้ว่า บริษัทจะรับประกันภัย ใ้กัน ต้องผ่านนายหน้าหรือตัวแทนที่ได้รับอนุญาตแล้ว ซึ่งบริษัทจะจ่ายค่านายหน้าให้เมื่อสัญญา ประกันเป็นที่ยอมรับของทุกฝ่าย ส่วนตัวแทนของบริษัทอาจแบ่งออกได้เป็นตัวแทนที่เป็นพนักงาน ของบริษัท และได้รับเงินเดือนจากบริษัทแล้ว จึงไม่มีการจ่ายค่าตอบแทน (Commission) ส่วนอีกประเภทหนึ่ง คือ ตัวแทนที่ไม่ได้ทำงานในบริษัท แต่บริษัทแต่งตั้งให้ทำการแทนและตกลง ที่จะจ่ายค่าตอบแทนตามที่กำหนดไว้

ธุรกิจประกันภัยมีความจำเป็นที่จะต้องมิตัวแทนและนายหน้า เพราะการซื้อขาย กรมธรรม์ประกันภัยมีลักษณะแตกต่างกับการซื้อขายสินค้าชนิดอื่น กล่าวคือ การขายกรมธรรม์ ประกันภัย เป็นการขายความมั่นคง ความสะดวก เป็นลักษณะสินค้าที่ไม่มีตัวตน กรมธรรม์ ประกันภัยมีหลายชนิด หลายแบบให้ความคุ้มครองและมีเงื่อนไขแตกต่างออกไป รวมทั้งราคาค่า เบี้ยประกันภัยก็แตกต่างกัน ภาษาที่ใช้มีลักษณะเป็นศัพท์เฉพาะ จึงจำเป็นต้องมีบุคคลที่มีความรู้ ความเข้าใจและมีประสบการณ์ในเรื่องการประกันภัย เป็นผู้ให้คำแนะนำและชี้แจงแก่ผู้ซื้อ ซึ่งก็ เป็นหน้าที่ของตัวแทนและนายหน้า ตัวแทนและนายหน้าจึงเป็นผู้บุกเบิกดำเนินการหาตลาดหรือหา ลูกค้าให้บริษัท เพราะการขายกรมธรรม์ประกันภัยนั้น ผู้ขายจะไปติดต่อยังสถานที่ของผู้ซื้อ ซึ่ง แตกต่างจากการขายสินค้าชนิดอื่น ส่วนมากผู้ซื้อจะไปติดต่อยังสถานที่ของผู้ขาย แต่ก็มีบางกรณี ที่ ลูกค้ามาติดต่อที่บริษัทเอง แต่น้อยมาก นอกจากตัวแทนหรือนายหน้าจะเป็นผู้หาลูกค้ามาให้บริษัท แล้ว ยังเป็นผู้ให้บริการแก่ลูกค้าของตนในด้านการเก็บเบี้ยประกันภัยและการเรียกร้องค่าสินไหม หทดแทนอีกด้วย ตัวแทนและนายหน้าจึงเปรียบเสมือนที่ปรึกษาในด้านการประกันภัยของผู้เอา ประกันภัย

2. การคัดเลือกภัย

เมื่อบริษัทได้ตกลงที่จะรับประกันภัยนั้นไว้แล้ว ฝ่ายรับประกันภัย (Underwriter) ก็พิจารณาว่าภัยนั้น ๆ สมควรจะรับหรือไม่ โดยอาศัยประสบการณ์และเทคนิคต่าง ๆ ของการ ประกันภัย ซึ่งพอจะกล่าวถึงหลักเกณฑ์โดยทั่วไปที่ใช้ในการคัดเลือกภัยแต่ละประเภทดังต่อไปนี้⁴

⁴ สุธรรม หงศ์สำราญ, วิรัช ณ สงขลา และ หิงใจ หิงพานิช, หลักประกันวินาศภัย (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช, 2519), หน้า 47-49, 121-124, 200-202, 218, 226.

2.1 การประกันอัคคีภัย มีหลักเกณฑ์กว้าง ๆ ในการคัดเลือกภัยดังนี้

2.1.1 ควรเลือกภัยที่มีความเสี่ยงน้อยที่สุด ซึ่งหมายความว่าภัยที่มีโอกาสที่จะเกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินน้อยที่สุด เช่น อาคารที่เป็นตึกและตั้งอยู่ในที่โดดเดี่ยว สภาพแวดล้อม โอกาสที่จะเกิดเพลิงไหม้ย่อมเป็นไปได้ยาก

2.1.2 สภาพที่ตั้งทรัพย์สินที่จะรับประกันควรแยกกันอยู่ ไม่ได้อยู่ในกลุ่ม (Block) เดียวกัน เพื่อกระจายความเสี่ยงออกไป ไม่เลือกภัยที่อยู่ในจุดเดียวกัน สำนักงาน ประกันภัย กระทรวงพาณิชย์ และสมาคมประกันวินาศภัย ได้เข้าร่วมกันจัดทำแผนที่ของบล็อกรายต่าง ๆ ขึ้น เพื่อสะดวกในการสอบถาม เมื่อมีผู้มาขอทำประกันภัย บริษัทก็จะเปิดแผนที่แล้วตรวจสอบดูว่า ในบล็อกรายนี้ บริษัทได้รับประกันไว้แล้วหรือยัง ถ้าบริษัทได้รับไว้มากแล้ว คือ เต็มวงเงินที่กำหนดไว้ บริษัทก็จะปฏิเสธ ทั้งนี้เพื่อให้เสี่ยงน้อยที่สุดในกรณีที่เกิดไฟไหม้หมดทั้งบล็อก

2.1.3 ควรกำหนดจำนวนสูงสุดที่บริษัทจะรับประกันภัยไว้ได้ ในการประกันแต่ละครั้งถ้าเกินกว่าอัตราร้อยละจำนวนหนึ่งของเงินทุน ก็ควรทำประกันต่อกับบริษัทอื่น ๆ บ้าง เช่น บริษัทมีเงินทุน 5,000,000.00 บาท ถ้าได้กำหนดอัตราสูงสุดเป็น 10% ของเงินทุนนี้จะเท่ากับ 500,000.00 บาท เพราะฉะนั้น ถ้าผู้มาทำประกันตึก 2 ล้านบาท บริษัทจะรับประกันได้เพียง 500,000.00 บาท ส่วนที่เหลือ 1,500,000.00 บาท จะส่งไปให้บริษัทอื่น ๆ

2.1.4 ลักษณะของทรัพย์สินนั้นมีโอกาสที่จะเสียหายง่ายหรือไม่ เช่น

- อาคารที่อยู่อาศัย ถ้ามีม้อหรือสระว่ายน้ำอยู่ใกล้ ๆ เมื่อเกิดไฟไหม้ก็อาจสามารถดับได้ทันไม่เสียหายมาก

- อาคารพาณิชย์เป็นห้องแถวหรือตึก

- โรงงานอุตสาหกรรม เช่น อุตสาหกรรมรถยนต์ เคมี สี ซึ่งเสี่ยงต่อการถูกไฟไหม้ได้ง่าย

- สิ่งที่เก็บอยู่ในอาคาร เครื่องเรือน หรือสิ่งที่มีไฟ

- ด้านเทคนิค การปฏิบัติงานต้องใช้สิ่งที่จะเกิดอันตรายที่จะก่อให้เกิดความเสียหายได้ง่าย เช่น การใช้ไฟฟ้าแรงสูง

2.1.5 การเลือกภัยในต่างจังหวัด ใช้หลักการแบบบล็อก (Block System) เช่นเดียวกัน แต่แตกต่างกันบ้าง เช่น

- การแบ่งชั้นของจังหวัดว่าจังหวัดนั้นอยู่ในเกรดใด

- การช่วยเหลือของรัฐเกี่ยวกับการทำบล็อก ซึ่งจะช่วยให้บริษัทได้รับความสะดวกในการเลือกภัย

-การพัฒนาความเจริญของแต่ละจังหวัด ถ้าใกล้เคียงกันมากจะเป็นประโยชน์และสะดวกต่อการคิดเบี้ยประกันภัย

2.1.6 ต้องมีการพิจารณาว่าภัยข้างเคียงของทรัพย์สินที่จะรับประกันเป็นอย่างไร เช่น มีสลัมอยู่โดยรอบหรืออยู่ใกล้ป่าไม้ ซึ่งอาจทำให้เกิดความเสียหายได้ง่าย

2.1.7 การป้องกันอัคคีภัย มีเครื่องดับเพลิง หรือน้ำที่จะใช้ดับเพลิงเพียงพอหรือไม่ เช่น โรงงานทอกระสอบที่มีแผนกดับเพลิงประจำโรงงาน จึงจัดได้ว่ามีการป้องกันอัคคีภัยรัดกุมพอสมควร

2.1.8 จิตใจของผู้อยู่อาศัย ว่าอยู่ในสภาพเช่นไร เช่น

-ผู้อยู่ในแหล่งเสื่อมโทรม เป็นเรื่องที่พิจารณาเป็นพิเศษ เพราะพวกนี้มีอาชีพหาเช้ากินค่ำ ขาดการศึกษา ประมาทเลินเล่อ บางแห่งกำลังถูกไล่ที่ซึ่งเป็นแหล่งที่จะก่อให้เกิดการเสี่ยงภัยได้ง่าย เนื่องจากถูกลอบวางเพลิง โดยเจ้าของที่ดินที่ต้องการใช้ที่นั้นทำประโยชน์อย่างอื่น

-กลุ่มคนที่มีความมาคหมางกันอยู่ ย่อมเป็นการเสี่ยงอยู่มาก เพราะถ้าอยู่ในกลุ่มอันธพาลความเสียหายอาจมีโอกาสดังขึ้นได้ง่าย ฯลฯ

2.2 การประกันภัยทางทะเลและขนส่ง มีหลักเกณฑ์กว้าง ๆ ในการคัดเลือกภัยดังนี้

2.2.1 อายุการใช้ ลำดับชั้น และภาวะของเรือ

-บริษัทประกันภัยจะต้องทราบชื่อเรือที่ใช้บรรทุกสินค้าหรือที่จะรับประกันตัวเรือ เพื่อจะได้ทราบว่าบริษัทใดเป็นผู้สร้าง สร้างขึ้นเมื่อไร โรงงานประเทศใด การที่ห้องทราบชื่อเรือ และอายุของเรือ เพื่อกำหนดค่าเบี้ยประกันภัย เช่น เรือที่มีอายุ 1-15 ปี การคิดเบี้ยประกันเป็นไปตามอัตราที่ได้ทำอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งกำหนดเป็นอัตรา

ต่ำสุดและสูงสุด คือ .1%-15%

เรือที่มีอายุ 16-20 ปี จะเก็บเบี้ยประกันเพิ่มอีก 0.125% ของทุนประกัน

เรือที่มีอายุ 21-25 ปี จะเก็บเบี้ยประกันเพิ่มอีก 0.25% ของทุนประกัน

เรือที่มีอายุ 26-30 ปี จะเก็บเบี้ยประกันเพิ่มอีก 0.375% ของทุนประกัน

เรือที่มีอายุ 31-35 ปี จะเก็บเบี้ยประกันเพิ่มอีก 0.50% ของทุนประกัน

เรือที่มีอายุ 36-40 ปี จะเก็บเบี้ยประกันเพิ่มอีก 1.0% ของทุนประกัน

เรือที่มีอายุ 40 ปีขึ้นไป จะเก็บเบี้ยประกันเพิ่มอีก 1.5% ของทุนประกัน

-กฎประวัติเจ้าของเรือ ว่าเรือไม่เคยได้รับความเสียหายโดยมี
การบรรทุกไม่เกินอัตรา หรือเดินในเส้นทางที่กำหนด ก็จะเป็นการลดภัยดีกว่าเรือที่มีประวัติ
ไม่ดี

-คู่มือหนักของเรือที่บรรทุกสินค้าแต่ละเที่ยวในเรือแต่ละลำ ว่า
ได้มีการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราหรือไม่

-การพิจารณาลำดับชั้นของเรือกว่าเรือที่บรรทุกสินค้า หรือเรือที่
จะรับประกันตัวเรือนั้นสร้างได้มาตรฐานหรือไม่ สร้างด้วยวัสดุอะไร เช่น เหล็ก หรือเป็นวัสดุ
อื่น ๆ ที่มีความคงทนมากน้อยแค่ไหน เพราะเรือที่สร้างด้วยวัสดุที่มีความคงทนมากก็ย่อมมีการ
เสี่ยงภัยน้อยลงได้

-อุปสรรคการเกี่ยวกับการออกทะเลของเรือของแต่ละลำที่ใช้
บรรทุกสินค้าหรือเรือที่รับประกัน

2.2.2 เส้นทางเดินเรือ และฤดูกาลในการใช้เรือ

-ระยะทางของเรือที่เดินว่าใกล้หรือไกลเพียงไร โดยดูว่าเรือ
นั้นเดินไปถึงไหน แวะที่ไหนบ้าง และสภาพของท่าเรือเป็นอย่างไร สินค้าคงไปพักอยู่ชานท่าใด
มีการเสี่ยงภัยมากน้อยเพียงใด เช่น อาจเสี่ยงในเรื่องการโจรกรรมหรือที่กำบังไม่ดี อาจทำให้
สินค้าเสียหายก็ได้

-ดูว่าเดินเลียบฝั่งหรือห่างจากฝั่งมากหรือไม่ เนื่องจากเรือที่
เดินเลียบฝั่งย่อมเสี่ยงภัยน้อยกว่าเรือที่เดินทางผ่านมหาสมุทร

-ดูว่าขณะเดินเรือเป็นฤดูกาลไหน เพราะว่าบางฤดู มีไต้ฝุ่น
พายุ คลื่นแรง

2.2.3 ลักษณะของสินค้าที่ขน เช่น เป็นพวกที่แตกหักหรือเสียหายง่าย
เพราะน้ำหนักหรือไม่

2.2.4 ชนิดและคุณภาพของการบรรจุหีบห่อของสินค้านั้น เช่น

-สินค้าที่เป็นผ้า ๑ ได้แก่ กระสอบป่าน ปอ และผ้าฝ้าย ซึ่งมักเสีย
หายเนื่องจากตะขอ ไฟ ฟ้า

- สินค้าประเภทเครื่องมือ เครื่องใช้ เครื่องอะไหล่ มักจะถูกขโมย
- สินค้าประเภทแว้งมัน มักจะเสียหายเนื่องจากคะซอทำให้ดูงซาค
- สินค้าประเภทเครื่องแก้ว หีบห่อควรจะมีลักษณะป้องกันการแตก
- หนังสือ วัสดุ มักเสียหายเนื่องจากน้ำทะเลและความชื้น

เพราะฉะนั้นหีบห่อควรจะป้องกันความชื้น

2.3 การประกันภัยรถยนต์ มีหลักเกณฑ์กว้าง ๆ ในการคัดเลือกภัยดังนี้

2.3.1 ตัวผู้เอาประกัน

-คุณสมบัติสุขภาพของร่างกายว่า หู ตา หรือบางส่วนของร่างกาย นั้นสมบูรณ์หรือไม่

-ประวัติการขับรถว่าในระยะ 2 ปีที่ผ่านมา เคยประสบอุบัติเหตุรถยนต์ชนกันหรือไม่ หากมีจะตองหาสาเหตุว่าเป็นเพราะเหตุใด อาจจะเป็นเพราะอารมณ์ร้อน ซาคความสุ่มรอบคอบ หรือชอบขับรดเร็ว และสาเหตุอย่างอื่นก็ได้

นอกจากนี้ยังต้องดูว่ามีวิหิตใบบ้างที่เคยปฏิเสธประกันรถยนต์หรือไม่ต่อกรมธรรม์หรือให้ต่อกรมธรรม์ แต่มีเงื่อนไขพิเศษ สิ่งเหล่านี้ย่อมแสดงถึงความบกพร่อง บางประการของผู้เอาประกัน

-อาชีพของผู้เอาประกัน หากอาชีพต่างกัน การใช้รถยนต์ก็ต่างกัน และอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นก็ต่างกัน คนที่ทำงานภายในสำนักงานก็ย่อมจะใช้รถยนต์ไม่มากเท่ากับคนที่ทำงานนอกสำนักงานที่ตองขับรดไปติดตองงานข้างนอก โอกาสที่จะได้รับอุบัติเหตุก็ย่อมมากกว่าคนที่ทำงานแค่ภายในสำนักงาน

2.3.2 ลักษณะของรถเอาประกัน

-รถเก่าโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย เพราะอุปกรณ์บางอย่าง อาจจะไม่ชำรุด สึกหรอ สายไฟในรดอาจจะเก่าชำรุดและกระแสไฟรั่วออกมาได้ เครื่องอะไหล่ทำ ใตยาก และความเก่าของรดอาจจะทำให้เสียค่าซ่อมแซมสูง

-รถใหม่ มักจะประกอบด้วยชิ้นเดียวกันตลอด หากเกิดการเสียหายขึ้น เพียงบางส่วนของส่วนนั้น บริษัทก็จะตองเปลี่ยนให้ใหม่ทั้งหมด ค่าซ่อมแซมจึงสูงชันกว่าปกติ

-รถไม่ได้มาตรฐาน เจ้าของรดอาจจะดัดแปลงเครื่องยนต์ของ รดให้มีความเร็วและกำลังสูงชัน และอาจจะออกแบบเป็นพิเศษโดยเฉพาะของคนเท่านั้น เมื่อ

เกิดการเสียหาย ค่าซ่อมแซมก็ย่อมสูงกว่าปกติมาก และความเร็วที่สูงขึ้นจะทำให้มีโอกาสจะเกิดอุบัติเหตุมากขึ้นด้วย

2.3.3 ทูมประกันในกรณีเมื่อความสูญเสียหรือเสียหายต่อตัวรถยนต์จะไม่เกินจำนวนราคาประกันภัยที่แท้จริง เพราะจะทำให้เกิดการคิดหากำไรจากการประกันได้ และถ้าประกันต่ำกว่าราคาที่แท้จริง บริษัทก็ไม่รับเพราะค่าเบี้ยประกันขึ้นอยู่กับจำนวนเงินทุนประกัน จะทำให้บริษัทเสียเปรียบ

2.3.4 การเก็บรักษา ถ้าสถานที่เก็บรักษาปลอดภัยจากโจรกรรม การเจตนามุ่งร้าย และอัคคีภัย โอกาสที่จะเกิดความเสียหายย่อมมีน้อยลง

2.4 การประกันภัยเบ็ดเตล็ด

ดังได้กล่าวมาในหัวข้อ ประเภทของการประกันภัยเบ็ดเตล็ดนั้นมีมากมายหลายประเภท ซึ่งแต่ละประเภทจะมีหลักเกณฑ์ในการพิจารณาคัดเลือกภัยที่แตกต่างกัน ในที่นี้ขอยกตัวอย่างเป็นบางประเภท ซึ่งมีหลักเกณฑ์กว้าง ๆ ในการคัดเลือกภัย ดังนี้

2.4.1 การประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคล และการเจ็บป่วย ต้องพิจารณาถึง

-อายุของผู้เอาประกัน ถ้าอายุมากเกินไปบริษัทก็อาจจะไม่รับประกันภัย

-อาชีพของผู้เอาประกัน ว่ามีความเสี่ยงภัยในการทำงานมากน้อยเพียงใด

-สุขภาพและภาวะทางร่างกายของผู้เอาประกัน ว่ามีสุขภาพที่แข็งแรงหรืออ่อนแอ มีโรคประจำตัวที่อาจทำให้สูญเสียชีวิตได้โดยง่ายหรือไม่ ส่วนภาวะทางร่างกายนั้นก็พิจารณาถึงอวัยวะต่าง ๆ ของร่างกาย เช่น คอบอก บริษัทก็ไม่รับประกันภัย

-ด้านศีลธรรม (Moral hazard) ผู้เอาประกันเป็นคนประเภทใด ชอบทำร้ายตัวเอง หรือเป็นคนที่ไม่รักษาตัวเอง เช่น สูบเฮโรอีน ดินมึน คีมสุรา นักเลงอันตราย

2.4.2 การประกันการขนย้ายเงินสด จะต้องพิจารณาถึงบุคลิกลักษณะของลูกค้า ว่าฐานะการเงินของลูกค้าไม่เสี่ยงภัยจนเกินไป ทั้งเส้นทางในการขนย้ายเป็นเส้นทางที่ค่อนข้างปลอดภัย และมีผู้คุ้มกันในการขนย้าย การกำหนดระยะเวลาในการขนส่ง ระยะทางไกลและใกล้ใช้เวลาานเท่าไร ใช้นานพาหนะชนิดใดสำหรับการขนย้าย ความปลอดภัยของภาชนะที่ใช้นั้นมีเพียงพอหรือไม่ รวมทั้งเตรียมแผนการของการขนย้ายเงินสดซึ่งมักจะมีการเปลี่ยนแปลง

2.4.3 การประกันภัยโจรกรรม พิจารณาถึง สถานที่ตั้งของภัยที่รับเสี่ยง อยู่ริมถนนใหญ่ หรือในซอย และประเภทของดินที่ค้ำ ว่าอยู่ในเขตดินที่อยู่อาศัย ธุรกิจ โรงงาน หรือชุมชนแออัด นอกจากนี้ก็จะพิจารณาถึงความแน่นอนของประตูหน้าต่าง ลักษณะของสินค้า หรือสินทรัพย์ที่เอาประกัน เช่น เพชรพลอย เป็นสิ่งที่มีค่าสูงแต่ขนาดเล็ก หรือชนสัตว์ ซึ่งมักจะมีความเสี่ยงภัยสูง เป็นต้น

2.4.4 การประกันภัยกระเจก จะต้องพิจารณาถึงสถานที่ตั้งของอาคารที่ ติดตั้งผ่านกระเจก อยู่ริมถนนใหญ่ หรือในซอย และผ่านกระเจกติดตั้งอยู่ส่วนไหนของอาคาร เช่น ด้านหน้า ด้านหลัง หรือด้านข้างของอาคาร นอกจากนี้ยังต้องพิจารณาถึงวัสดุอุปกรณ์ที่ติดตั้งผ่าน กระเจก ว่าเป็นกรอบประเภทไหน เช่น อลูมิเนียม หรือไม้ และดูว่ามีตัวอักษรหรือสิ่งประทับอยู่ บนผ่านกระเจกหรือไม่

3. การรับประกันภัย

หลังจากการพิจารณาคัดเลือกภัยตามหลักเกณฑ์โดยทั่วไปแล้ว ฝ่ายรับประกันภัย ยังต้องส่งเจ้าหน้าที่ออกไปสำรวจสภาพความเป็นจริงอีกภัย จากนั้นจึงตัดสินใจอีกครั้งหนึ่งว่า สมควรที่จะรับประกันภัยรายนั้น ๆ หรือไม่ เมื่อตัดสินใจว่าจะรับประกันภัยรายนั้นไว้ ฝ่ายรับประกันภัยก็จะพิจารณาถึง

3.1 จำนวนทุนประกัน หมายถึง ความรับผิดชอบในความเสี่ยงหายสูงสุดของ การรับประกันภัยรายนั้นมีมากน้อยเท่าใด ในการรับประกันภัยของบริษัทจะต้องรับประกันตาม พระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ.2510 เรื่องการควบคุมบริษัท มาตรา 23 ข้อ 1 ห้ามมิให้ บริษัทรับประกันวินาศภัยรายเดียวหรือหลายรายรวมกันเพื่อวินาศภัยอันเดียวกัน ภายในเขตที่นาย ทะเบียนกำหนด โดยมีจำนวนเงินเกินกว่าร้อยละสิบของเงินกองทุน เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็น หนังสือจากนายทะเบียน เช่น เงินกองทุนของบริษัทมีจำนวน 10,000,000.00 บาท บริษัทรับประกันอัคคีภัยคลังสินค้าจำนวนทุนประกันทั้งหมด 10,000,000.00 บาท ตามพระราชบัญญัติดังกล่าว บริษัทมีสิทธิจะรับประกันไว้เองเพียง 1,000,000.00 บาท ส่วนที่เกินกำหนด คืออีก 9,000,000.00 บาทนั้น บริษัทก็จะโอนความรับผิดชอบให้บริษัทประกันภัยอื่นช่วยแบ่งเบาภาระ ไป โดยการเอาประกันภัยต่อ

3.2 อัตราของเบี้ยประกัน อันเป็นค่าบริการที่บริษัทเรียกร้องเอาจากผู้เอา ประกันภัย

ในกรณีที่เป็นการประกันอัคคีภัย อัตราเบี้ยประกันภัยจะเป็นอัตราที่สำนักงานประกันภัยกำหนดขึ้น โดยทุกบริษัทต้องยึดถือปฏิบัติเช่นเดียวกัน ซึ่งจะคิดจากลักษณะของภัย และทรัพย์สินที่เอาประกันตามตารางการประเมินราคาส่งปลูกสร้าง (รูปที่ 1) โดยปกติจะคิดอัตราค่าทุนประกันหนึ่งพันบาท

ในกรณีที่เป็นการประกันภัยทางทะเลและขนส่ง อัตราเบี้ยประกันภัยไม่ได้ออกกำหนดขึ้นอย่างแน่นอนเหมือนการประกันอัคคีภัย ตามที่กล่าวมาแล้วในหน้า 15 โดยมากจะถือตามราคาตลาดและเบี้ยประกันของบริษัทอื่น ๆ ซึ่งจะไม่ต่างกันมากนัก เช่น ผู้เอาประกันคุ้นเคยกับบริษัท และมีสถิติในการเสียหายน้อย ก็อาจเสียเบี้ยประกันถูกลง หรือกรณีประกันสินค้า ซึ่งมีการเสี่ยงภัยน้อยก็เสียเบี้ยประกันถูกลง เป็นต้น

ในกรณีที่เป็นการประกันภัยรถยนต์ อัตราเบี้ยประกันภัย ขึ้นอยู่กับขนาดและประเภทของรถยนต์ ซึ่งระเบียบข้อบังคับและทิศทางอัตราเบี้ยประกันรถยนต์ สำนักงานประกันภัยเป็นผู้กำหนดขึ้น โดยทุกบริษัทจะถือปฏิบัติเช่นเดียวกัน (รูปที่ 2) ส่วนอัตราเบี้ยประกันภัยที่ต่างกัน อาจเนื่องมาจากการขอเอาประกันภัยมากน้อยไม่เท่ากัน หรือจำนวนเงินคุ้มครองความรับผิดชอบบุคคลที่สามขอเอาประกันภัยไม่เท่ากัน เป็นต้น

ในกรณีที่เป็นการประกันภัยเบ็ดเตล็ด อัตราเบี้ยประกันภัยไม่อาจจำกัดอัตราให้แน่นอนตายตัวได้ เพราะสิ่งของที่เอาประกันไม่เหมือนกัน การคิดเบี้ยประกันจึงขึ้นอยู่กับผู้รับประกันภัยมากกว่าว่าจะรับประกันในอัตราเท่าไร ซึ่งจะเปลี่ยนแปลงตามตลาดประกันภัยและขนาดความเสี่ยงของภัย แต่จะมีช่วงอยู่ระหว่าง .05-5.0% ยกเว้นภัยประเภทอุบัติเหตุส่วนบุคคลและอุบัติเหตุการเดินทาง ที่มีตารางอัตราเบี้ยประกันภัยที่สำนักงานประกันภัยกำหนด (รูปที่ 3 และ 4 ตามลำดับ) สำหรับการดูตารางอัตราเบี้ยประกันภัยของอุบัติเหตุการเดินทาง คัดจากวันที่ที่เดินทางเป็นระยะเวลาเริ่มถึงสิ้นสุดของการเอาประกัน ถ้าระยะเวลาดังกล่าวไม่ตรงตามวันในตาราง ให้นำวันเพิ่มขึ้นตามตารางในเวลาถัดไป เช่น ผู้เอาประกัน เอาประกันภัย 18 วัน ตามตารางตรงช่วงระยะเวลา 17 ถึง 21 วัน จะเห็นว่า ไม่มีระยะเวลาการประกัน 18 วัน ดังนั้นให้คิดเบี้ยประกัน เป็น 21 วัน เป็นต้น

3.3 ประเภทของการรับประกันภัย

การรับประกันภัยแบ่งเป็น 2 ประเภทดังนี้

- 1) การประกันตรง
- 2) การประกันต่อ

1) การประกันตรง (Direct Insurance) คือ วิธีการที่ผู้เอาประกันภัย ซึ่งอาจจะเป็นบุคคลธรรมดา หรือนิติบุคคลก็ได้ แต่ห้องไม่ใช้วิธีประกันภัยด้วยกันมาติดต่อกับบริษัทรับประกันภัยด้วยตนเอง หรือผ่านตัวแทนหรือนายหน้าที่ได้รับใบอนุญาตแล้ว

2) การประกันต่อ (Re-Insurance) คือ วิธีการที่ผู้รับประกันภัยโดยตรงกระจายภัยที่ตนรับไว้โดยเอาประกันต่อออกไปทั้งหมด หรือบางส่วนให้กับผู้รับประกันภัยอื่น ๆ เพื่อลดหรือกระจายจำนวนความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้น ดังนั้น จึงต้องพิจารณาถึงความจำเป็นในการที่จะต้องมีการประกันภัยต่อซึ่งอาจจะสรุปได้ 2 ประเด็น ดังนี้⁵

2.1) ความจำเป็นในด้านของกฎหมาย (Legal point of view)

ตามพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ.2510 มาตรา 23

ข้อ 1 ระบุ "ห้ามมิให้บริษัทกระทำการรับประกันวินาศภัยรายเดียว หรือหลายรายรวมกันเพื่อวินาศภัยอันเดียว ภายในเขตที่นายทะเบียนกำหนด โดยมีจำนวนเกินกว่าร้อยละสิบของเงินกองทุน เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากนายทะเบียนเป็นพิเศษ" การที่พระราชบัญญัติกำหนดไว้เช่นนี้ก็เพราะรัฐบาลเล็งเห็นความสำคัญของการประกันภัยจึงห้ามบริษัททำการรับประกันภัยแต่ละรายมากเกินไป เนื่องจากเกรงว่า ผู้บริหารอาจจะมองข้ามหรือไม่มีความรู้หรือเกี่ยวกับการประกันภัยต่อ ทำให้บริษัทรับความเสี่ยงภัยเกินไปหรือเกิดมีหนี้สินส่วนตัว ซึ่งจะทำให้เกิดความเดือดร้อนแก่ผู้เอาประกันภัยหรือประชาชนทั่วไป

2.2) ความจำเป็นทางด้านเทคนิค (Technical point of view)

นอกจากบริษัทประกันภัยจำเป็นต้องประกันภัยต่อออกไปตามกฎหมายแล้ว บริษัทยังต้องคำนึงถึงในด้านเทคนิคอีกด้วย ผู้เอาประกันภัยส่วนใหญ่คิดว่า กรมธรรม์ทุกฉบับที่ผู้รับประกันภัยออกให้ บริษัทรับประกันภัยจะรับเสี่ยงไว้เองทั้งหมด (Fully retained) แต่ความจริงแล้ว บริษัทรับประกันภัยส่วนใหญ่จะรับเสี่ยงภัยไว้เองแต่น้อย ซึ่งบางครั้งน้อยกว่าที่กฎหมายกำหนดด้วยซ้ำไป ทั้งนี้เพื่อลดการเสี่ยงภัยของตนให้น้อยที่สุดที่จะทำได้ ฉะนั้น ส่วนที่เกินจากส่วนที่บริษัทรับเสี่ยงภัยไว้เองจึงต้องมีการประกันภัยต่อออกไป ทั้งนี้เพื่อวัตถุประสงค์ต่อไปนี้

⁵ เปรม ศาสตร์ยิ่งกุล, "ความจำเป็นของการประกันภัยต่อ" เอกสารในการสัมมนา เรื่องการประกันภัยต่อ เสนอที่สมาคมประกันวินาศภัย 2526 (อัคราเนา)

2.2.1) เป็นการปกป้องผลการดำเนินงานของบริษัท (To protect results)

ในการพิจารณาผลการดำเนินงานของธุรกิจประกันภัย โดยไม่คำนึงถึงรายได้จากการลงทุน จะเห็นว่าผลงานของบริษัทประกันภัยโดยตรงที่จะถือว่าเป็นกำไรจากการประกอบการได้ ก็ต่อเมื่ออัตราความเสียหายทั้งหมดรวมกับอัตราค่าใช้จ่ายแล้ว น้อยกว่า 100% ของเบี้ยประกันภัยที่ถือเป็นรายได้ (Earned premium) โดยปกติอัตราความเสียหายมีความไม่แน่นอนมากกว่าอัตราค่าใช้จ่าย ฉะนั้น อัตราความเสียหายจึงมีความสัมพันธ์กับการประกันภัยต่ออย่างมาก เพราะการประกันภัยต่อมีส่วนสำคัญที่จะช่วยไม่ให้บริษัทประกันภัยโดยตรงต้องเสี่ยงต่อความไม่แน่นอนของอัตราความเสียหายได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2.2.2) เป็นการป้องกันการล้มละลาย (To protect solvency)

ในการรับประกันภัยเป็นจำนวนมากจะพบว่าภัยที่บริษัทได้รับอยู่นั้นอาจจะมีการรวมตัวกันในเขตเดียวกัน ทำให้เกิดการสะสมความเสี่ยง (accumulation of risk) สูง ซึ่งถ้าบริษัทรับเสี่ยงภัยไว้เองโดยไม่มีมาตรการป้องกันอย่างรอบคอบแล้ว อาจจะได้รับ ความเสียหายอย่างใหญ่หลวงขึ้นได้ ก่อให้เกิดปัญหาทางด้านหนี้สินสูงเกินกว่าทรัพย์สิน หรือเรียกกันว่า หนี้สินล้นพ้นตัว ดังนั้น การประกันภัยต่อ จึงมีบทบาทเข้ามารับช่วงภัยที่รวมตัวกันทำให้ส่วนรับผิดชอบของผู้รับประกันภัยน้อยลงไปอย่างเห็นได้ชัด

2.2.3) เป็นการปกป้องผู้เอาประกันภัย (To protect policyholders)

ตามที่บริษัทรับประกันภัยได้มีการรับประกันภัยต่อเป็นการช่วยแบ่งเบาความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้นมากเกินความสามารถของบริษัทจะรับไว้ได้เอง ทำให้ผู้เอาประกันภัยอุ่นใจได้ว่า ถ้าเกิดความเสียหายขึ้นกับทรัพย์สินของตนแล้ว บริษัทประกันภัยจะสามารถชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามความเสียหายจริง เป็นการลดความเดือดร้อนของผู้เอาประกันภัยได้อย่างแน่นอน

2.2.4) เป็นการพัฒนาทางการเงิน (To finance development)

สำหรับบริษัทที่ยังอยู่ในระดับที่มีเงินทุนน้อย การประกันต่อมีบทบาทสำคัญมาก ทั้งนี้ทำให้บริษัทสามารถรับงานในรายใหญ่ ๆ ได้ ช่วยให้บริการ

โอกาสที่จะเติบโตหักเหกับบริษัทอื่น ๆ โดยบริษัทสามารถรักษาผลงานที่มีอยู่ไม่เปลี่ยนแปลง และมีเงินทุนหมุนเวียนมากขึ้น และสำหรับบริษัทที่มีเงินทุนมากอยู่ก็จะช่วยเสริมให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นเป็นพิเศษ

วิธีการประกันต่อ อาจแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท ดังนี้⁶

(ก) การประกันต่อแบบตามสัดส่วน (Proportional Reinsurance)

คือ กรณีส่วนรับผิดชดใช้ความเสียหายที่เกิดขึ้นจะเป็นสัดส่วนเดียวกันกับเบี้ยประกันต่อที่ผู้รับประกันภัยต่อได้รับ

(ข) การประกันต่อแบบไม่ตามสัดส่วน (Non-Proportional Reinsurance)

คือ กรณีการประกันต่อที่ส่วนรับผิดชดใช้ความเสียหายที่เกิดขึ้น ไม่ได้เป็นไปตามสัดส่วนของเบี้ยประกันต่อที่ผู้รับประกันภัยต่อได้รับ เช่น การประกันต่อประเภทคุ้มครองเฉพาะส่วนที่เกินจำนวนความเสียหาย (Excess of Loss) ซึ่งผู้รับประกันภัยต่อจะชดใช้แก่ผู้เอาประกันภัยต่อ เมื่อค่าสินไหมทดแทนที่จ่ายเกินจำนวนเงินที่ตกลงไว้ในสัญญาเท่านั้น

การประกันต่ออาจทำเป็นแบบรายต่อราย (Facultative) หรือแบบสัญญาอัตโนมัติถาวร (Treaty) ตามความเหมาะสมและความจำเป็น

1. การประกันต่อแบบรายต่อราย (Facultative Reinsurance)

ถึงแม้ว่าส่วนใหญ่แล้ว การประกันต่อแบบรายต่อรายนั้นจะเป็นการประกันต่อแบบตามสัดส่วนแต่ในบางครั้ง บริษัทก็อาจเอาประกันต่อรายต่อรายในแบบรับผิดชอบไม่ตามสัดส่วนกับเบี้ยประกันต่อก็ได้

คำว่า "Facultative" หมายถึง การมีสิทธิโดยอิสระที่จะเลือกได้ ผู้รับประกันภัยต่อจึงมีสิทธิจะรับหรือปฏิเสธข้อเสนอนี้ที่จะขอเอาประกันต่อได้เป็นราย ๆ ไป บริษัทรับประกันภัยมักจะใช้การประกันต่อแบบนี้ ในกรณีที่การเสี่ยงภัยมีวงเงินสูงเกินขีดกำลังรับของตนเอง และที่มีอยู่แล้วจากสัญญาประกันต่อแบบอัตโนมัติ หรือไม่ก็เป็นภัยที่มีความเสี่ยงสูงอันตรายมากเกินไป คนยังไม่มียางมากพอที่จะเกิด "การกระจายความเสี่ยง" ได้ดีพอ

การประกันต่อแบบนี้มีว่ายุ่งยากมากในเชิงบัญชี เพราะต้องลงรายการแต่ละรายไป บางครั้งบริษัทจึงต้องจัดระบบที่สะดวกมากขึ้นในทางปฏิบัติงาน ด้วยการทำราย

⁶ โสภณ เตชเทวพร, "บัญชีประกันภัยต่อ" เอกสารในการสัมมนาเรื่องบัญชีประกันภัยต่อ เสนอที่สมาคมประกันวินาศภัย 2527 (อัสสำเนา)

การบัญชีประกันคือเป็นรายเดือนและส่งงบบัญชีเป็นรายเดือนหรือไตรมาส ซึ่งทั้งนี้ขึ้นอยู่กับข้อตกลงกันระหว่างบริษัทและผู้รับประกันต่อแบบรายต่อรายของบริษัท

ในปัจจุบัน ได้มีการวิวัฒนาการเอาประกันภัยต่อแบบรายต่อรายให้เป็นสัญญาอัตโนมัติ เรียกว่า "Facultative Obligatory Contract" โดยที่ผู้รับประกันภัยต่อมีข้อผูกพันจะต้องรับงานที่บริษัทเสนอขอเอาประกันภัยต่อทุกรายไป แต่ขณะเดียวกัน บริษัทมีหน้าที่ต้องแจ้งรายละเอียดของการประกันต่อแต่ละรายโดยทันที บางครั้งสัญญาแบบนี้ก็ก้าวหน้าขึ้นไปอีกชั้นหนึ่ง ถึงกับไม่ต้องมีการแจ้งรายละเอียด แจ้งเพียงงบบัญชีเป็นรายไตรมาสก็มี

2. การประกันต่อแบบสัญญาอัตโนมัติ (Treaty Reinsurance)

การประกันต่อแบบนี้ นับเป็นหัวใจของบริษัทประกันภัยแต่ละบริษัทที่ทำได้ เพราะเป็นเครื่องมือให้บริษัทมีความคล่องตัวในการดำเนินธุรกิจรับประกันภัย ผู้รับประกันภัยต่อมีข้อผูกพันว่าต้องรับประกันภัยต่อโดยอัตโนมัติ ในบรรดาการรับเสี่ยงภัยทั้งหลายที่ระบุไว้ในสัญญา โดยบริษัทไม่จำเป็นต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้าแต่อย่างไรในการเอาประกันภัยต่อภายใต้สัญญาแต่ละครั้ง

สัญญาอัตโนมัติโดยปกติจะมีลักษณะเป็นข้อตกลงถาวรอย่างน้อย 1 ปี และจะยกเลิกโดยคู่สัญญาฝ่ายใดก็ได้ โดยต้องบอกล่วงหน้าอย่างน้อย 3 เดือนก่อนวันที่กำหนดเป็นวันครบรอบปีของสัญญา ซึ่งปกติมักจะเป็นวันที่ 31 ธันวาคม การประกันต่อแบบสัญญาอัตโนมัติมีทั้งประเภทตามสัดส่วนและไม่ตามสัดส่วน

2.1 ประเภทตามสัดส่วน มี 2 แบบคือ สัญญาประกันต่อตามสัดส่วนที่กำหนดตายตัว (Quota Share Reinsurance) และสัญญาประกันต่อส่วนเกิน (Surplus Reinsurance)

2.1.1 สัญญาประกันต่อตามสัดส่วนที่กำหนดตายตัว (Quota Share Treaty)

สัญญาแบบนี้ บริษัทเอาประกันต่อกับผู้รับประกันต่อจะแบ่งส่วนรับผิดชอบในงานทุกชั้นที่นำเข้าสัญญาในอัตราส่วนที่กำหนดไว้ตายตัวแต่แรก เช่น ถ้าสัญญากำหนดอัตราส่วนไว้ 20%/ 80% หมายความว่า งานประกันภัยทุกชั้นที่บริษัทเอาประกันต่อต้องการมีส่วนเกินเสี่ยงภัยเองแล้ว และนำเข้าสัญญานี้เป็นจำนวนเท่าใดก็ตาม ผู้เอาประกันต่อจะรับไว้เองในอัตราส่วน 20% และผู้รับประกันภัยต่อรับส่วนที่เหลือไป 80% โดยจะมีวงเงินสูงสุดกำหนดไว้ การเสี่ยงภัยแต่ละรายเมื่อรวม 100% แล้ว จะต้องไม่เกินวงเงินที่กำหนดไว้

สัญญาแบบนี้เหมาะกับบริษัทประกันภัยที่เพิ่งเริ่มกิจการใหม่ เพราะยังไม่มียางมากพอ ทั้งยังไม่มีประสบการณ์รับประกันภัย ทำให้ต้องรับเสี่ยงภัยแต่น้อยในแต่ละรายจนกว่าจะสร้างฐานทางการเงินของบริษัทให้มั่นคงขึ้นก่อน

ในค่านของผู้รับประกันภัยคือ สัญญาแบบนี้ทำให้ผู้รับประกันต่อได้เปรียบเมื่อเทียบกับสัญญาแบบส่วนเกิน (Surplus Treaty) เพราะจะได้รับงานทุก ๆ รายที่บริษัทเอาประกันต่อเก็บเสี่ยงภัยไว้เอง (ไม่ได้เอาไปประกันแบบรายต่อรายเสียหมด) ทำให้มั่นใจได้ว่า ผู้เอาประกันภัยต่อจะใช้ความระมัดระวังในการเอางานเข้าสัญญานี้ เพราะมีส่วนรับผิดชอบในอัตราที่กำหนดไว้ตายตัวอยู่แล้ว

โดยเหตุนี้ คำบำเหน็จหรือส่วนลดเบี้ยประกันต่อที่บริษัทจะได้รับจึงควรได้มากกว่าสัญญาแบบส่วนเกิน กล่าวคือ สัญญาประกันต่อตามสัดส่วนที่กำหนดตายตัวโดยทั่วไปจะได้ส่วนลดเพิ่มจากสัญญาอื่น 2.5%

2.1.2 สัญญาประกันต่อส่วนเกิน (Surplus Treaty)

สัญญาประกันต่อแบบนี้ ทำให้บริษัทเอาประกันต่อสามารถรับงานประกันภัยที่มีวงเงินประกันภัยสูงขึ้น บริษัทไหนก็ตามที่มีสัญญาประกันต่อตามสัดส่วนที่กำหนดตายตัวอยู่จะต้องมีสัญญาประกันต่อส่วนเกินควบคู่อยู่ด้วยเสมอ ไม่เช่นนั้น การประกอบธุรกิจรับประกันภัยไม่อาจดำเนินไปโดยราบรื่น เพราะทำให้ไม่สามารถรับภัยที่มีวงเงินประกันสูง

Surplus หรือส่วนเกินนี้หมายถึง ส่วนที่เกินวงเงินที่บริษัทเก็บเสี่ยงภัยเอง ในกรณีถ้าบริษัทมีสัญญาประกันต่อตามสัดส่วนที่กำหนดตายตัวไว้ช้อยู่ด้วย ก็หมายถึง ส่วนที่เกินวงเงินที่สามารถนำเข้าสัญญาประกันต่อตามสัดส่วนที่กำหนดตายตัว ทั้ง 100% หรือที่เรียกว่าสัดส่วนของการเสี่ยงภัยซึ่งผู้รับประกันโดยตรงรับเสี่ยงภัยไว้เองเบื้องต้น (Gross Retention)

วงเงินสูงสุดที่สัญญาส่วนเกินจะตกลงรับนั้น มักกำหนดเป็นจำนวนเท่าของสัดส่วนของการเสี่ยงภัยซึ่งผู้รับประกันโดยตรงรับเสี่ยงภัยไว้เอง (Retention) เช่น สัญญาส่วนเกินให้ความคุ้มครอง 20 เท่า ศัพท์สัญญาเรียกว่า "20-line treaty" ถ้าสัดส่วนของการเสี่ยงภัยซึ่งผู้รับประกันโดยตรงรับเสี่ยงภัยไว้เอง (Retention) ของบริษัทกำหนดไว้ภัยละ 500,000 บาท สัญญาส่วนเกินก็จะรับได้สูงสุด 10 ล้านบาท คือไม่เกิน 20 เท่าของ 500,000 บาท ถ้าบริษัทเห็นว่า 10 ล้านบาทยังไม่พอ ก็อาจจะขอเพิ่มเท่าหรือ lines ของสัญญาไปอีก แต่ในทางปฏิบัติจะไม่ทำกัน เพราะถ้ากรมธรรม์ส่วนใหญ่ของบริษัทมีจำนวนเงินประกันภัยต่ำกว่า 10.5 ล้านบาท

(รวมส่วนที่บริษัทเก็บเสี่ยงภัยเอง) ก็ไม่น่าจะขยายวงเงินรับประกันต่อของสัญญาเพียงเพื่อรับ
 กรมธรรม์ใหญ่ที่มีอยู่ไม่มากนักในปีหนึ่ง ๆ การทำเช่นนี้จะทำให้สัญญาเสียความสมดุลย์ระหว่างเบี้ย
 ประกันและขอบเขตความคุ้มครองของสัญญา ซึ่งไม่เป็นที่ต้องการทั้งแก่บริษัทหรือผู้รับประกันต่อ
 การที่เบี้ยประกันภัยต่อที่สัญญา (Treaty) ได้รับในปีหนึ่ง

ต่ำกว่าความคุ้มครองสูงสุดของกรมธรรม์ใดกรมธรรม์หนึ่ง หรืออาจกล่าวได้ว่า คือการที่สัญญานั้น
 เสียความสมดุลย์ระหว่างเบี้ยประกันกับขีดความคุ้มครอง ซึ่งมีผลทำให้หากเกิดความเสียหายใน
 กรมธรรม์ที่มีความคุ้มครองมากกว่าเบี้ยประกันภัยที่ได้รับในปีนั้นทั้งปีจะทำให้สัญญานั้นมีผลขาดทุน
 อาทิเช่น ผู้รับประกันภัยต่อเมื่อยอมให้ขอบเขตความคุ้มครองสูงถึง 10 ล้านบาทต่อทราบแล้วว่า
 เบี้ยประกันภัยต่อที่สัญญาจะได้รับในปีหนึ่งควรจะต่ำกว่า 15 ล้านบาท หรืออย่างน้อยที่สุดก็ไม่
 ควรจะต่ำกว่า 10 ล้านบาทมากนัก เพราะถ้าหากว่าคุ้มครองสูงถึง 10 ล้านบาท แต่เบี้ยประกัน
 ต่อทั้งปีมีเพียงสมมติว่า 1 ล้านบาท เกิดมีกรมธรรม์ฉบับใดที่เอาประกันต่อไว้กับสัญญาเต็มพิภพ
 10 ล้านบาท แล้วเกิดความเสียหายโดยสิ้นเชิง เท่ากับว่าใครก็ตามที่รับประกันภัยต่อในสัญญานั้น
 จะต้องขาดทุนแน่ ๆ ไปอีก 10 ปี โดยที่ในปีต่อ ๆ ไปจะไม่เกิดความเสียหายใด ๆ ขึ้นอีกก็ตาม

วิธีการเพิ่มเท่าหรือ lines ของสัญญาที่นิยมปฏิบัติ คือ
 การแยกทำสัญญาส่วนเกิน (Surplus) ขึ้นมาอีกหนึ่งฉบับต่างหาก เป็นสัญญาประกันต่อส่วนเกิน
 ส่วนที่สอง (2 nd Surplus Treaty) สัญญาส่วนเกินส่วนที่หนึ่งนั้น เรียกว่า 1 st Surplus
 Treaty และเมื่อกล่าวตามหลักการของการทำสัญญาส่วนเกินแล้ว สัญญาส่วนเกินฉบับที่สองจะได้
 ส่วนลดประกันต่อ (Reinsurance Commission) น้อยกว่าสัญญาส่วนเกินส่วนที่หนึ่ง (1 st
 surplus) เพราะจะได้เฉพาะงานใหญ่ในส่วนที่เกินขีดกำลังรับของสัญญาส่วนเกินส่วนที่หนึ่ง
 (1 st Surplus) เท่านั้น ทำให้ไม่มีการเข้าร่วมในงานหลักส่วนใหญ่ของบริษัทผู้เอาประกันภัย
 ต่อ และใครก็ตามที่เข้าเป็นผู้รับประกันภัยต่อในส่วนที่สอง (2 nd Surplus) หรืออาจมีถึงส่วนที่สาม
 (3 rd Surplus) ก็ตาม เป็นผู้ที่จะยอมรับในสภาพความไม่สมดุลย์ของสัญญาอยู่แล้ว

2.2 ประเภทไม่ตามสัดส่วน ได้แก่ การคุ้มครองเฉพาะส่วนที่เกิน
 จำนวนความเสียหายที่ตกลงไว้ระหว่างบริษัทประกันภัย และผู้รับประกันภัยต่อ ได้แก่ สัญญาแบบ
 Excess of Loss ซึ่งมีลักษณะการให้ความคุ้มครองแบบต่าง ๆ หลายแบบด้วยกันตามความ
 เหมาะสมและความต้องการความคุ้มครองของบริษัทประกันภัย

2.2.1 สัญญาประกันต่อประเภทคุ้มครองเฉพาะส่วนที่เกินจำนวน

ความเสียหาย (Excess of Loss Treaty)

สัญญาประกันต่อแบบนี้ เป็นสัญญาที่บริษัทเอาประกันต่อ (Ceding Company) ตกลงใจถึงความสามารถที่ตนสามารถที่จะรับได้ในความเสียหายแต่ละครั้ง โดยกำหนดเป็นจำนวนที่แน่นอน ตัวอย่างเช่น บริษัทเอาประกันต่อ ตกลงใจว่า ความสามารถที่จะรับความเสียหายที่เกิดขึ้นในแต่ละครั้ง เท่ากับ จำนวนหนึ่ง คือ 500,000.00 บาท ส่วนความเสียหายที่เกินกว่านี้ ก็ทำสัญญาประกันต่อกับบริษัทรับประกันต่อ (Reinsurer) ให้รับผิดชอบส่วนที่เกินความรับผิดชอบของบริษัทเอาประกันต่อ ดังนั้น ถ้ามีความเสียหายเกิดขึ้น 700,000.00 บาท ความรับผิดชอบของบริษัทเอาประกันต่อ ก็จะเท่ากับ 500,000.00 บาท ส่วนบริษัทรับประกันต่อ จะต้องรับผิดชอบในกรณีนี้ เท่ากับ 200,000.00 บาท แต่ถ้าความเสียหายเกิดขึ้น 300,000.00 บาท บริษัทเอาประกันต่อจะต้องรับผิดชอบในการชำระค่าสินไหม้มทั้งหมด โดยที่บริษัทรับประกันต่อไม่ต้องมีความรับผิดชอบใด ๆ ทั้งสิ้น อย่างไรก็ตาม โดยปกติสำหรับสัญญาแบบนี้จะต้องมีขอบข่ายจำกัดสูงสุดของค่าสินไหม้เอาไว้ ซึ่งถ้ามากกว่าที่กำหนดไว้ บริษัทรับประกันต่อก็ไม่ต้องรับผิดชอบ

4. การชดใช้ค่าสินไหม้ทดแทน

จุดมุ่งหมายของการชดใช้ค่าเสียหาย ก็เพื่อทำให้ผู้เอาประกันกลับมีสภาพฐานะทางการเงินหรือมีทรัพย์สินเช่นเดิมเหมือนก่อนการเกิดความเสียหาย โดยจำนวนค่าเสียหายจะต้องเป็นความจริง และไม่เกินวงเงินประกันภัย ซึ่งวิธีการชดใช้ค่าเสียหายอาจทำได้หลายวิธี ดังนี้คือ

4.1 จ่ายเป็นเงินสด โดยถือว่าเงินสดที่จ่ายให้แก่ผู้เอาประกันเป็นมาตรการวัดความเสียหาย หรือเป็นจำนวนความรับผิดชอบของบริษัทประกันภัยในความเสียหายนั้น ๆ ซึ่งก่อนการชดใช้เงินค่าเสียหาย จะต้องมียุติธรรมพิชญ์สาเหตุของความเสียหายและขนาดของความเสียหายตามความเหมาะสม หากความเสียหายมีมากและยุ่งยากแก่การประเมินราคา ผู้เชี่ยวชาญการประเมินราคา (Assessors หรือ Adjusters) จะทำหน้าที่ประเมินความเสียหายให้อย่างยุติธรรมแก่ผู้เอาประกันและบริษัทประกันภัย

4.2 ซ่อมแซม ในบางกรณีอาจเป็นการสะดวกแก่ทั้งสองฝ่ายที่จะตกลงชดใช้ค่าเสียหาย โดยการซ่อมแซมให้มีสภาพคงเดิม เช่น การประกันภัยรถยนต์ เมื่อมีความเสียหายต่อตัวรถยนต์ มักจะชดใช้ค่าเสียหาย โดยซ่อมแซมให้มีสภาพคงเดิม เป็นต้น

4.3 การทำสิ่งของมาทดแทน มักจะใช้กับสิ่งที่สามารถหามาได้ในลักษณะเดียวกันมาทดแทนของเดิมได้ เช่น เครื่องเพชรพลอย ผ้าขนสัตว์ หรือแก้ว เป็นต้น โดยยินยอมให้ผู้เอาประกันภัยสิ่งของนั้น ๆ จากบริษัทผู้ผลิตคนเดิมได้ ทั้งนี้จะต้องไม่เกินจำนวนเงินที่ได้ตกลงกันไว้

ในการประกันภัยวินาศภัย ผู้เอาประกันภัยควรจะต้องประกันให้เต็มราคาของทรัพย์สินที่เอาประกันภัย (Full Value Insurance) เพื่อบริษัทรับประกันจะได้รับผิดชอบจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้ตามความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง แต่ในทางปฏิบัติพบว่า เป็นเรื่องที่ยุ่งยากมากทีเดียวที่จะตรวจสอบว่าผู้เอาประกันภัยได้ประกันไว้เต็มมูลค่าของราคาทรัพย์สินหรือไม่ เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้น เพื่อป้องกันปัญหาดังกล่าว แต่ละบริษัทจึงมีวิธปฏิบัติที่แตกต่างกันออกไป ในที่นี้จะอธิบายเพียงหนึ่งตัวอย่าง ซึ่งเป็นวิธีที่ค่อนข้างจะนิยมและสะดวก คือ วิธีการเฉลี่ยความเสียหาย (Average) ซึ่งจะแยกอธิบายเป็น 2 กรณีดังนี้

1) การประกันประเภทอื่นนอกเหนือจากภัยทางทะเล⁷

การใช้วิธีการเฉลี่ยความเสียหาย เป็นวิธีการที่บริษัทรับประกันภัยทางป้องกันมิให้บุคคลประกันทรัพย์สิน ต่ำกว่าราคาทรัพย์สินโดยเจตนา ผลของวิธีการนี้คือ ถ้าผู้เอาประกันภัยประกันทรัพย์สินในราคาที่ต่ำกว่ามูลค่าเต็มของทรัพย์สิน บริษัทจะถือว่าผู้เอาประกันภัยตกลงยินยอมที่จะรับประกันหรือเสี่ยงภัยเองในบางส่วนของราคาทรัพย์สินที่มิได้เอาประกันภัย เช่น ในกรณีเกิดการเสียหายโดยสิ้นเชิง (Total Loss) ผู้เอาประกันภัยจะได้รับค่าสินไหมทดแทนตามจำนวนที่ได้ทำประกันไว้ คือ ถ้าบ้านราคา 50,000.00 บาท แต่เอาประกันภัยเพียง 30,000.00 บาท เมื่อเกิดการเสียหายโดยสิ้นเชิง บริษัทจ่ายเพียง 30,000.00 บาทให้ ส่วนที่เหลือผู้เอาประกันภัยรับภาระเอง 20,000.00 บาท ในกรณีเกิดการเสียหายเพียงบางส่วน (Partial Loss) บริษัทมีความรับผิดชอบในค่าเสียหายเพียงเท่ากับส่วนของทุนประกันต่อจำนวนราคาทรัพย์สินทั้งสิ้น คือ ถ้าบ้านราคา 50,000.00 บาท แต่เอาประกันภัยเพียง 30,000.00 บาท ค่าเสียหายที่เกิดขึ้น 10,000.00 บาท บริษัทจ่ายเพียง 6,000.00 บาท ตามส่วนเฉลี่ยที่ทำประกันไว้ ส่วนที่เหลือผู้เอาประกันภัยรับภาระเอง 4,000.00 บาท

2) การประกันภัยทางทะเล⁸

ในการประกันภัยทางทะเล คำว่า "Average" มีความหมายถึงความสูญหาย (Loss) หรือความเสียหาย (Damage) ซึ่งอาจเป็นความเสียหายทั่วไป (General Average) หรือความเสียหายเฉพาะ (Particular Average)

⁷ ความรู้เบื้องต้นการประกันภัย. แปลโดย เสริม สุขะ หน้า 70.

⁸ สุธรรม พงศ์สำราญ, วิรัช ณ สงขลา และ หึงใจ หึงพานิช, หลักประกันวินาศภัย

ความเสียหายทั่วไป (General Average) คือ ความเสียหายที่มีผู้มีส่วนได้เสียในการขนส่ง เช่น เจ้าของเรือสินค้า ผู้ขนส่งเพื่อค่าระวาง และคนอื่น ๆ ต้องร่วมรับผิดชอบจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เป็นเจ้าของทรัพย์สินที่เสียหายนั้น เช่น เรือกำลังประสบภัยอยู่กลางทะเล นายเรือต้องทำลายทรัพย์สินในเรือบางชิ้น เช่น การโยนของลงทะเล (Jettisons) เพื่อช่วยให้เรือพ้นจากอันตรายนั้น ผู้ที่ได้รับประโยชน์จากการที่ทรัพย์สินไม่ต้องได้รับการเสียหาย เพราะการเสียสละของเจ้าของทรัพย์สินที่ถูกทำลายนั้นต้องร่วมรับผิดชอบเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นตามส่วน แต่มีข้อแม้ว่า ความเสียหายนั้นจะต้องเกิดขึ้นจากการกระทำโดยสมัครใจและสมควรแก่เหตุ หรือประโยชน์โดยส่วนรวม ในขณะที่กำลังเผชิญภัยที่เอาประกันภัยไว้ ตัวอย่างเช่น เรือได้รับความเสียหาย 2,000.00 บาท สินค้าได้รับความเสียหาย 24,000.00 บาท รวม 26,000.00 บาท วิธีเฉลี่ยความเสียหายจะเป็นดังนี้

	ราคา	ส่วนเฉลี่ยคิดเป็นเปอร์เซ็นต์
เรือ	420,000	16.15
สินค้าของนาย (ก.)	64,000	2.46
สินค้าอื่น ๆ	<u>2,116,000</u>	<u>81.39</u>
รวม	<u>2,600,000</u>	<u>100.00</u>

$$\text{ส่วนเฉลี่ยจากเจ้าของเรือ} \quad 26,000 \times 16.15\% = 4,200$$

$$\text{ส่วนเฉลี่ยจาก นาย (ก.)} \quad 26,000 \times 2.46\% = 640$$

$$\text{ส่วนเฉลี่ยจากเจ้าของอื่น ๆ} \quad 26,000 \times 81.39\% = 21,160$$

จะเห็นได้ว่า นาย (ก.) จะต้องจ่ายเงินเพื่อความเสียหาย 640.00 บาทเท่านั้น แต่สินค้าของนาย (ก.) ได้รับความเสียหาย 24,000.00 บาท ฉะนั้น เขาจะได้รับเงินเพื่อความเสียหาย 23,360.00 บาท เจ้าของเรือจะต้องจ่ายเพิ่มขึ้น 2,200.00 บาท และเจ้าของอื่น ๆ จะต้องจ่าย 21,160.00 บาท ถ้าบุคคลเหล่านี้มีประกันภัยก็จะสามารถเรียกร้องให้บริษัทประกันภัยจ่ายเงินแทนตนได้ แต่ถ้าประกันไม่เต็มจำนวนสินค้า บริษัทประกันภัยจะรับผิดชอบตามอัตราจำนวนเงินที่เอาประกันต่อจำนวนราคาของสินค้า คือ ราคาสินค้า 2,116,000.00 บาท แต่เอาประกันเพียง 1,578,000.00 บาท บริษัทจะจ่ายความเสียหายให้เพียง $\frac{1,578,000}{2,116,000} \times 21,160 = 15,780.00$ บาท

ความเสียหายเฉพาะ (Particular Average) คือ ความคุ้มครองความเสียหายเฉพาะของสินค้าเพิ่มขึ้นจากความเสียหายทั่วไป เช่น การถูกขูดขีดของรถยนต์ที่ใส่ไว้ใต้ระวาง เป็นต้น ความเสียหายเฉพาะแบ่งออกได้ 2 กรณี คือ

(1) เงื่อนไขปลอดรับผิดต่อความเสียหายบางส่วน⁹ (Free of Particular Average) คือ เงื่อนไขที่ผู้เอาประกันตกลงกับบริษัทประกันภัยทางทะเล ในกรณีที่เกิดการเสียหายเกี่ยวกับสินค้าในส่วนของผู้เอาประกันเอง และการเสียหายนั้นต้องเกิดโดยตรงจากเรือที่เอาประกันไว้ในกรณีเรือเกยตื้น (Stranded) เรือจม (Sunk) เรือไฟไหม้ (Burned) เรือชนกัน (Collision)

(2) คุ้มครองความเสียหายบางส่วนด้วย¹⁰ (With Particular Average) คือ ความคุ้มครองที่เพิ่มขึ้นจาก เงื่อนไขปลอดรับผิดต่อความเสียหายบางส่วน โดยรวมภัยจากทะเล (Perils of Seas)

การจัดตั้งบริษัทประกันวินาศภัย

การจัดตั้งบริษัทประกันวินาศภัย จะต้องเป็นไปตามบทบัญญัติของพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ.2510 ซึ่งกำหนดให้การประกอบธุรกิจประกันวินาศภัย จะกระทำได้อีกเมื่อได้จัดตั้งขึ้นในรูปแบบบริษัท จำกัด ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และโดยได้รับใบอนุญาตจากรัฐมนตรี ซึ่งรัฐมนตรีจะออกใบอนุญาตให้ต่อเมื่อบริษัทได้วางหลักทรัพย์ประกันอันมีมูลค่าของบริษัทไว้กับนายทะเบียนตามมาตรา 13 กับทั้งได้ดำรงไว้ซึ่งเงินกองทุนตามมาตรา 19 แล้ว ดังนี้

มาตรา 13 บริษัทต้องมีหลักทรัพย์ของบริษัทวางไว้กับนายทะเบียน เป็นหลักทรัพย์ประกันมีมูลค่าดังต่อไปนี้

1. หนึ่งล้านบาทสำหรับการประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยทางทะเลและการขนส่ง
2. หนึ่งล้านสองแสนห้าหมื่นบาทสำหรับการประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยประเภทใดประเภทหนึ่งหรือหลายประเภทโดยไม่รวมการประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยตาม (1)
3. หนึ่งล้านห้าแสนบาทสำหรับการประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยประเภทใดประเภทหนึ่งหรือหลายประเภท โดยรวมทั้งการประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยตาม (1) ด้วย

⁹ คำศัพท์ ซึ่งทางราชบัณฑิตยสถานและสำนักงานประกันภัย ร่วมกับสมาคมประกันภัยกำลังบัญญัติขึ้น

¹⁰ เรื่องเดียวกัน.

หลักทรัพย์ของบริษัทที่ต้องวางไว้กับนายทะเบียนจะเป็นเงินสด พันธบัตรรัฐบาลไทย หรือทรัพย์สินอย่างอื่นตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดในราชกิจจานุเบกษาก็ได้

มาตรา 19 บริษัทต้องค้ำวางไว้ซึ่งเงินกองทุนตามประเภทของการประกอบธุรกิจประกันวินาศภัย ซึ่งเงินกองทุน หมายถึง ทุนที่ชำระแล้ว ทุนสำรองซึ่งรวมทั้งเงินสำรองอื่นที่ได้จัดสรรจากกำไรสุทธิและกำไรสุทธิคงเหลือหลังจากการจัดสรรแล้ว มีดังต่อไปนี้

1. ไม่น้อยกว่าสองล้านห้าแสนบาท สำหรับการประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยทางทะเลและการขนส่ง
2. ไม่น้อยกว่าสามล้านบาท สำหรับการประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยประเภทใดประเภทหนึ่ง หรือหลายประเภทโดยไม่รวมการประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยตาม (1)
3. ไม่น้อยกว่าสามล้านห้าแสนบาท สำหรับการประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยประเภทใดประเภทหนึ่งหรือหลายประเภท โดยรวมทั้งการประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยตาม (1) ด้วย

การลงทุนของบริษัทประกันวินาศภัย

บริษัทประกันภัยจะนำเงินเบี้ยประกันที่ได้รับจากผู้เอาประกันไปลงทุน เพื่อนำผลประโยชน์มาใช้ในการดำเนินงาน และจ่ายเป็นค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เอาประกัน แต่การลงทุนนั้นมิใช่จะกระทำโดยไม่มีขอบเขต เพราะหากนำไปลงทุนในกิจการที่มีความเสี่ยงแล้วทำให้เงินลงทุนสูญไป ก็จะทำให้เกิดความเสียหายแก่ผู้เอาประกันทั้งหลายได้ ดังนั้นจึงต้องอยู่ภายใต้ข้อกำหนดของกฎกระทรวงที่ควบคุมการลงทุนให้อยู่ในภาวะที่ปลอดภัยต่อฐานะของบริษัท ตามกฎกระทรวงฉบับที่ 6 (พ.ศ.2519) กฎกระทรวงฉบับที่ 7 (พ.ศ.2522) และแก้ไขเพิ่มเติมตามกฎกระทรวงฉบับที่ 10 (พ.ศ.2528) ซึ่งประกาศให้ใช้ ณ วันที่ 11 กันยายน พ.ศ.2528 ตัวอย่างของการลงทุนของบริษัทประกันวินาศภัย เช่น

- ซื้อพันธบัตรรัฐบาลไทย พันธบัตรองค์การหรือรัฐวิสาหกิจที่เป็นนิติบุคคล ซึ่งมีพระราชบัญญัติหรือพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งขึ้น หรือพันธบัตรรัฐวิสาหกิจที่เป็นบริษัทจำกัดตามรายชื่อที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด ในการนี้รัฐมนตรีจะกำหนดจำนวนเงินและเงื่อนไขก็ได้ ซึ่งบริษัทจะซื้อได้ไม่เกินร้อยละ 40 ของสินทรัพย์ของบริษัทตามบัญชีงบดุล ณ วันสิ้นปีบัญชีครั้งสุดท้าย

- ให้กู้ยืมแก่เกษตรกร เพื่อใช้ในการเกษตรโดยมีผู้ค้ำประกัน บริษัทจะให้กู้ยืมได้แต่ละรายไม่เกิน 10,000.00 บาท และเมื่อรวมกันทุกรายแล้ว ต้องไม่เกินร้อยละ 5 ของสินทรัพย์ของบริษัทตามบัญชีงบดุล ณ วันสิ้นปีบัญชีครั้งสุดท้าย และการให้กู้ยืมดังกล่าวต้องมีเกษตรกรที่อยู่ ในตำบลเดียวกัน 2 คนเป็นผู้ค้ำประกัน ซึ่งผู้ค้ำประกันต้องมีหนังสือหรือการกระทำประกันกับผู้อื่น

อยู่แล้วในวันที่คำประกัน และมีกำหนดเวลาให้คืนเงินที่กู้ยืมไม่เกิน 2 ปี

นอกจากนี้ บริษัทประกันวินาศภัย ยังมีข้อจำกัดในการดำเนินงานตามพระราชบัญญัติ
ประกันวินาศภัย พ.ศ.2510 มาตรา 23 ซึ่งห้ามมิให้บริษัทกระทำการ ตัวอย่างเช่น

- จ่ายเงินหรือทรัพย์สินอื่นใดให้แก่ตัวแทนหรือนายหน้านอกจากเงินค่าจ้างหรือบำเหน็จ
ที่พึงจ่ายตามปกติ

- รับชำระเบี้ยประกันภัย จากผู้เอาประกันภัยลดลงต่ำกว่าจำนวนที่ต้องชำระ

- โฆษณาจุดใจอันเป็นเท็จ หรือเกินความจริงเกี่ยวกับบริษัทหรือธุรกิจประกันวินาศภัย

ของบริษัท



ศูนย์วิทยพัชยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย