



บทที่ 2

การประกันภัยในประเทศไทย ความเป็นมา กฎหมายและข้อบังคับ

2.1 คำนิยามของ "การประกันภัย" (Insurance)¹

คำนิยามของการประกันภัยสามารถนิยามได้ตามลักษณะของการมอง การประกันภัยในลักษณะต่าง ๆ ดังนี้ คือ

1. การประกันภัย คือการที่คนจำนวนมากได้ตกลงที่จะร่วมกันชดเชย หรือแบ่งเบาความเสียหายที่สมาชิกคนใดคนหนึ่งในกลุ่มอาจได้รับ โดยการตั้ง เป็นกองทุน (Pool) ขึ้น เพื่อทำหน้าที่เป็นคนกลางรวบรวมเงินทุนหรือที่เรียกว่า เบี้ยประกันภัยจากสมาชิกในกลุ่มทุกคน และกองทุนจะจ่ายเงินจากกองทุนให้ แก่สมาชิกผู้ได้รับความเสียหาย ทำให้เกิดหลักประกันความมั่นคงในการดำรง ชีวิตและมีความมั่นใจในการที่จะได้รับการชดเชยความเสียหายที่จะเกิดขึ้นแก่ตน ("Insurance may be defined as a device for reducing risk by combining a sufficient number of exposure units to make their individual losses collectively predictable.

¹อานวย สุกเวชัย, "ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกันภัย", (อัครสาเนา) หน้า 1.

The predictable loss is then shared proportionately by all units in the combination")²

2. การประกันภัย คือ แบบเฉลี่ยความเสี่ยงภัยร่วมกัน (Law of Average) โดยบุคคลจำนวนหนึ่งตกลงกันว่า หากบุคคลใดในกลุ่มนั้น ๆ ได้รับความสูญเสียอันเนื่องมาจากภัยที่กำหนดไว้ (Specified Risks) ทุก ๆ คนในกลุ่มจะเฉลี่ยค่าสูญเสียที่เกิดขึ้นให้แก่ผู้สูญเสีย

3. การประกันภัย คือ การที่บุคคลกลุ่มหนึ่งรับโอนความเสี่ยงภัยของบุคคลภายในกลุ่ม (Transfer of Risks) เพื่อที่จะกระจายไปยังบุคคลอื่นภายในกลุ่ม

ในนิยามตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 861 ได้บัญญัติไว้ว่า "อันว่าสัญญาประกันภัย คือสัญญาซึ่งบุคคลคนหนึ่งตกลงจะใช้ค่าสินไหมทดแทนหรือใช้เงินจำนวนหนึ่งให้ในกรณีวินาศภัยหากมีขึ้นหรือในเหตุอย่างอื่นในอนาคตตั้งได้ระบุไว้ในสัญญาและในการนี้บุคคลอีกคนหนึ่งตกลงที่จะส่งเงินซึ่งเรียกว่า เบี้ยประกันภัย"

ภายใต้ค่านิยามของการประกันภัย จะมีความสัมพันธ์เกี่ยวข้องกับ
ดังต่อไปนี้

²Robert I. Mehr and Emerson Cammack, Principle of Insurance, (Richard D. Irwin, Inc. : Home Illinois 1980), p 29.

1. การเสี่ยงภัย หมายถึง ความไม่แน่นอน (Risk is Uncertainty) ที่เกี่ยวกับการสูญเสียของทรัพย์สินหรือวัตถุ เช่น บ้านต้องเสี่ยงต่อการถูกไฟไหม้ การเสี่ยงภัยยังจำแนกออกเป็น 2 ประเภท

1.1) การเสี่ยงภัยแบบเสี่ยงโชค (Speculative Risks) เป็นการเสี่ยงต่อเหตุการณ์ที่อาจจะบังคาลาให้ผู้ที่อยู่ภายใต้การเสี่ยงขาดทุนหรือกำไรได้ การเสี่ยงประเภทนี้อาจเป็นผลเสียหายต่อเศรษฐกิจของส่วนรวม การเสี่ยงประเภทนี้จึงไม่อาจเอาประกันได้

1.2) การเสี่ยงภัยที่แท้จริง (Pure Risk) เป็นการเสี่ยงต่อการสูญเสียหรือเสียหาย ซึ่งอาจจะเกิดขึ้นหรือไม่เกิดขึ้นก็ได้ การเสี่ยงภัยประเภทนี้เป็นการเสี่ยงภัยตามความหมายของการประกันภัยตามคานียาม จึงเป็นการเสี่ยงที่จะเอาประกันภัยได้

2. ภัย (Peril) คือ สิ่งที่กำลังก่อให้เกิดการสูญเสีย เป็นภัยที่ไม่รู้ล่วงหน้าเป็นเรื่องที่ไม่แน่นอน เกิดขึ้นแล้วก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น เช่น ไฟไหม้

3. เหตุแห่งภัย (Hazard) คือ สิ่งที่กำลังก่อให้เกิดภัยหรือเพิ่มโอกาสให้เกิดสูญเสียจากภัย เช่น สือบพุหรือใกล้น้ำมันอาจก่อให้เกิดไฟไหม้

2.2 วัตถุประสงค์ของการประกันภัย

การประกันภัยมิได้หมายความว่า การป้องกันมิให้เกิดภัยขึ้น แต่เป็นการให้คำมั่นสัญญาว่า ถ้ามีความเสียหายเกิดขึ้นจากภัยที่ได้รับเอาประกันแล้ว ผู้ที่ได้รับความเสียหายจะได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทน (indemnity) โดยให้กลับคืนสภาพเดิมเหมือนก่อนเกิดเหตุขึ้น กล่าวคือทำให้ความไม่แน่นอน

(uncertainty) กลายเป็นความแน่นอน³ (certainty) การประกันภัยจึงเป็นการจัดความเสี่ยงภัยให้หมดสิ้นไป และทดแทนความไม่แน่นอนต่าง ๆ ทั้งหลายด้วยความแน่นอน ทั้งนี้วัตถุประสงค์ของการประกันภัยยังก่อให้เกิดประโยชน์ได้ดังนี้ กล่าวคือ

1. การประกันภัยก่อให้เกิดเสถียรภาพและความมั่นใจในการประกอบธุรกิจ ธุรกิจทุกประเภทซึ่งต้องอาศัยการลงทุนก่อนกว่าไรจึงจะเกิดขึ้นตามมา การประกันภัยเป็นการลดความเสี่ยงภัยของผู้ลงทุนในธุรกิจประเภทต่าง ๆ และทั้งนี้ยังสร้างความมั่นใจให้ผู้ลงทุน หากมีความเสียหายต่อทรัพย์สินของผู้ประกอบธุรกิจ เช่น โรงงานถูกไฟไหม้ก็จะได้รับการชดเชย

2. การประกันภัยก่อให้เกิดประสิทธิภาพในการประกอบธุรกิจ เมื่อผู้ประกอบการลดความเสี่ยงภัยย่อมสามารถทุ่มเทความสามารถทั้งหมดในการประกอบการอย่างมีประสิทธิภาพและเต็มที่ โดยตัดความกังวลประการทั้งปวงออกไปอย่างสิ้นเชิง

3. การประกันภัยเป็นรากฐานของระบบสินเชื่อ ในปัจจุบันระบบเศรษฐกิจจำเป็นต้องอาศัยการให้สินเชื่อ หากปราศจากสินเชื่อการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจก็ไม่อาจขยายตัวได้ เช่น ธนาคารจะให้สินเชื่อต่อผู้ประกอบการได้ไม่เพียงแต่พิจารณาความสามารถของการทำผลกำไรของธุรกิจเท่านั้น แต่ยังคงคำนึงถึงหลักประกันแห่งทรัพย์สิน หากเกิดความเสียหาย เช่น สินค้าที่ขนส่งทางทะเลสูญหายหรือเสียหายระหว่างการขนส่ง หากมีการประกันภัยก็จะสร้างหลักประกันต่อสินเชื่อ

³ อานวย สุภเวชย์, ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกันภัย, (อัสสาเนา) หน้า 1.

4. การประกันภัยช่วยป้องกันความเสียหาย ผู้รับประกันย่อมไม่
 อยากให้เกิดขึ้นแก่ชีวิตหรือทรัพย์สินที่รับประกันไว้ การป้องกันความเสียหายเป็น
 ประโยชน์มากกว่าการจ่ายค่าสินไหมทดแทน ดังนั้นผู้รับประกันจะพยายามหา
 วิธีการต่าง ๆ เพื่อป้องกันหรือลดความเสียหายให้น้อยลง

5. การประกันภัยเป็นแหล่งระดมทุน โดยปกติทุกบริษัทประกันภัย
 จะนำเงินเบี้ยประกันภัยส่วนหนึ่งออกให้กู้ยืมลงทุน การทำดังกล่าวเป็นการ
 เพิ่มรายได้แก่บริษัทประกันภัยทางหนึ่ง

2.3 ประวัติความเป็นมาของการประกันภัย⁴

ต้นกำเนิดของการประกันภัยนั้นไม่สามารถระบุได้แน่ชัด แต่ในสมัย
 เริ่มแรกของการประกันภัยจะมีลักษณะไปในการแสวงหาหลักประกันความ
 คู่ครอง หรือวิธีการป้องกันภัยอันจะเกิดต่อทรัพย์สินอันเนื่องมาจากภัยธรรมชาติ
 และโจรผู้ร้าย ซึ่งนับว่าเป็นที่มาของกิจการประกันภัยในสมัยปัจจุบัน โดยหลัก
 ทั่วไปอาจแบ่งการประกันภัยออกเป็น 2 ชนิด คือ

1. การประกันวินาศภัย
2. การประกันชีวิต

⁴ความเป็นมาและวิวัฒนาการการประกันภัยในประเทศไทย,
 คู่มือธุรกิจประกันภัยในประเทศไทย, (ปี 2534-2535), หน้า 36-37.

หลักประกันภัยที่แท้จริงคือ การกระจายความเสี่ยงภัยจากคนหนึ่ง ไปยังบุคคลอื่นอีกหลายคน หลักการกระจายความเสี่ยงภัยนี้ เป็นแนวความคิดของพ่อค้าชาวจีนสมัยโบราณประมาณ 3,000 ปีก่อนคริสต์ศักราช ซึ่งอาศัยแม่น้ำแยงซีเกียงเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าไปขายยังเมืองต่าง ๆ ซึ่งจะต้องเสี่ยงภัยธรรมชาติมาก พ่อค้าชาวจีนจึงนำสินค้าที่จะขนส่งนั้นใส่เรือไปหลาย ๆ ลำพร้อมกัน หากเรือลำใดวินาศภัยจมลง เขาก็ยังมีสินค้าเหลืออยู่ในเรือลำอื่นส่งไปถึงเมืองปลายทางได้อีก จึงไม่ทำให้งิการของเขาเหล่านั้นต้องหยุดชะงักหรือต้องเลิกกิจการไป "หลักการเช่นนี้ถือเป็นการกระจายความเสี่ยงภัยที่คล้ายกับการประกันภัยในปัจจุบัน" เป็นอย่างมาก

เมื่อคริสต์ศตวรรษที่ 12 ชาวลอมบาร์ด ซึ่งอพยพจากประเทศอิตาลี เข้ามาตั้งถิ่นฐานทำมาหากินในกรุงลอนดอนเป็นผู้ริเริ่มระบบการรับประกันภัยการขนส่งทางทะเลขึ้นกล่าวคือ พ่อค้านายทุนได้พากันรวมตัวเพื่อกระจายความเสี่ยงภัยจากการสูญสิ้นที่จะเกิดกับพ่อค้านายทุนคนใดคนหนึ่ง ไปยังพ่อค้าหลาย ๆ คน ซึ่งหากเกิดวินาศภัยทางทะเลขึ้น เขาเหล่านั้นก็จะได้ช่วยกันแบ่งเบาภาระการสูญสิ้นทุนรอนไปเพียงบางส่วน ทำให้ยังสามารถประกอบกิจการค้าต่อไปได้ โดยจะจ่ายเงินให้เมื่อเกิดภัยทางทะเลทำความเสียหายกับเรือและสินค้าให้กับผู้เป็นเจ้าของ มีการเรียกเก็บค่าธรรมนิยมหรือเบี้ยประกัน (Premium) จากเจ้าของเรือหรือสินค้านั้น วิธีกระจายความเสี่ยงภัยไปยังกลุ่มพ่อค้าที่เข้ามาแบ่งเบาภาระการสูญเสี่ย ซึ่งเคยตกอยู่กับบุคคลคนเดียว ไปยังบุคคลหลายคนนั้น นับเป็นการเริ่มต้นการประกันภัยทางทะเลอันเป็นผลสำคัญที่ส่งเสริมให้การค้าระหว่างประเทศเจริญรุ่งเรืองขึ้น

ตราบจนกระทั่งในศตวรรษที่ 15 จึงได้มีกฎหมายประกันภัยทางทะเลใช้บังคับในประเทศอิตาลีและอังกฤษ เป็นการวางหลักเกณฑ์วิธีปฏิบัติเกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเลขึ้นใช้บังคับในตอนต้นศตวรรษที่ 17 สมัยนั้นเป็นการติดต่อค้าขายระหว่างพ่อค้าด้วยกันเอง มักจะพบปะพูดคุยกิจการค้าต่อกันในร้านกาแฟต่าง ๆ ในกรุงลอนดอน ในบรรดาร้านกาแฟเหล่านั้นมีอยู่ร้านหนึ่งตั้งอยู่ที่

ถนน Tower Street ริมน้ำเทมส์ มีเจ้าของชื่อ นายเอ็ดเวิร์ด ลอยด์ (Edward Lloyd) ที่ร้านกาแฟแห่งนี้จะมีพ่อค้าต่าง ๆ มาพบปะเจรจาการค้า ในขณะที่ดื่มกาแฟกันเป็นประจำซึ่งส่วนมากเป็นเจ้าของเรือ เจ้าของสินค้าที่จะขนส่งเรือและพ่อค้าอื่น ๆ ที่มีผลประโยชน์เกี่ยวข้องกับการผจญภัยทางทะเล เอ็ดเวิร์ด ลอยด์ ให้ความสนใจในธุรกิจนี้มากเป็นพิเศษ จึงได้จัดหาข่าวสารเกี่ยวกับการเดินเรือ สถิติของเรือแต่ละลำ และความสามารถของเรือรวมทั้งกับตันเรือและลูกเรือที่ได้ผ่านการผจญภัยในการเดินทางไกล ๆ ในเส้นทางต่าง ๆ มาเสนอต่อพ่อค้าและผู้รับประกันอยู่เสมอ

ในช่วงปี ค.ศ. 1769 ตลาดการประกันภัยได้ย้ายศูนย์กลางของการประกันภัยมาที่ร้านกาแฟแห่งใหม่ของนายเอ็ดเวิร์ด ลอยด์ (New Lloyd's Coffee House) ที่ Pope's Head Alley จนกระทั่งในปี ค.ศ. 1771 ได้มีการก่อตั้งคณะกรรมการขึ้นบริหารธุรกิจประกันภัยของลอยด์ (Lloyd's Insurance) การดำเนินธุรกิจของลอยด์ในสมัยใหม่เป็นไปตามกฎหมายซึ่งผ่านรัฐสภาของอังกฤษในปี ค.ศ. 1871 ปัจจุบันที่ทำการของ Lloyd's Insurance เป็นศูนย์กลางของธุรกิจประกันภัยในถนน Lime Street ในกรุงลอนดอน มีสมาชิกของลอยด์ทำหน้าที่รับประกันภัยในนามของ ลอยด์ประมาณ 18,500 คน ซึ่งนับว่าเป็นธุรกิจประกันภัยที่เก่าแก่และใหญ่โตที่สุดในโลกจนถือได้ว่า Edward Lloyd เป็น บิดาแห่งการประกันภัย

2.4 ประวัติความเป็นมาและวิวัฒนาการการประกันวินาศภัยในประเทศไทย⁵

การประกันวินาศภัยในประเทศไทยนั้น เป็นที่รู้จักเป็นครั้งแรกในสมัยกรุงศรีอยุธยา ซึ่งเป็นผลมาจากการติดต่อค้าขายกับต่างประเทศ การ

⁵ เรื่องเดียวกัน, หน้า 37-38.

ขนส่งสินค้าในสมัยก่อนนั้นอาศัยการขนส่งทางทะเลเป็นสำคัญ จึงเกิดมีการ
 ประกันภัยทางทะเลและขนส่ง ซึ่งนับเป็นการประกันภัยประเภทแรกและเนื่อง
 จากในขณะนั้นมีชาวต่างประเทศเดินทางเข้ามาค้าขายในประเทศมากขึ้น การ
 ประกอบธุรกิจประกันวินาศภัย จึงดำเนินการโดยชาวต่างประเทศเป็นส่วนใหญ่
 แต่ก็มีได้มีการจดทะเบียนการค้าหรือขอรับใบอนุญาตใด ๆ

ในสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ มีตัวแทนของบริษัทรับประกันภัยของต่าง
 ประเทศมาดำเนินการในประเทศไทย เช่น บริษัท อีสต์เอเชียติก
 ท่างบอร์เนียว ท่างสก็อต ฯลฯ ซึ่งเดิมทีการควบคุมการจัดตั้งบริษัทประกันภัยมี
 เพียงต้องขออนุญาตจัดตั้งตามพระราชบัญญัติลักษณะ เข้าเป็นหุ้นส่วนและบริษัท
 ร.ศ. 130 เท่านั้น ต่อมาได้มีพระราชบัญญัติ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์
 ว่าด้วยการประกันขึ้นใช้เมื่อ พ.ศ. 2467 ในบรรพ 3 ลักษณะ 20
 ได้กล่าวเกี่ยวกับการควบคุมการก่อตั้งบริษัทประกันภัยมิให้จัดตั้งได้โดยเสรี แต่ก็
 ไม่ได้เป็นกฎหมายเกี่ยวกับการประกันวินาศภัยโดยเฉพาะจนกระทั่ง เมื่อวันที่
 15 เมษายน พ.ศ. 2510 มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติประกันวินาศภัย จึง
 นับเป็นกฎหมายควบคุมธุรกิจประกันวินาศภัยโดยตรง

ภายหลังที่รัฐบาลได้มีกฎหมาย กำหนดให้ผู้ที่มีความประสงค์จะ
 ประกอบกิจการด้านประกันภัยต้องขอรับใบอนุญาต ในการที่จะจัดตั้งเป็นบริษัท
 จำกัด แล้วมีบริษัทต่าง ๆ ขออนุญาตทั้งสิ้น 26 บริษัท เป็นบริษัทประกันชีวิต
 5 บริษัท ส่วนที่เหลือเป็นบริษัทประกันวินาศภัย แต่ทั้งหมดก็เป็นบริษัทของต่าง
 ประเทศทั้งสิ้น หลังจากนั้นจำนวนบริษัทก็ได้เปลี่ยนแปลงไปเรื่อย ๆ

2.5 แนวโน้มธุรกิจประกันวินาศภัยของประเทศไทย

เป็นที่ทราบกันแล้วว่า ธุรกิจประกันวินาศภัยกำเนิดมาจากความ
 ต้องการของมนุษย์ในการหาหลักประกัน ที่แน่นอนและมั่นคงทางเศรษฐกิจและ
 ลดความกังวลตลอดจนความไม่แน่นอนจากภัยทั้งปวง และขณะเดียวกันธุรกิจ

ต่าง ๆ จะขยายตัวได้ก็ต่อเมื่อเกิดความมั่นใจในหลักประกันภัยอันมีต่อธุรกิจ โดยมีการประกันภัยมารองรับความไม่แน่นอน

การประกันวินาศภัย เป็นธุรกิจที่จะเพิ่มบทบาทและมีความสำคัญเพิ่มมากขึ้นเป็นลำดับในทางเศรษฐกิจ ขณะเดียวกันการขยายตัวของธุรกิจประกันวินาศภัยสูงขึ้นมากเป็นลำดับ กล่าวคือ

- ปี 2530 มีมูลค่าของเบี้ยประกันภัยคิดเป็น 7,515 ล้านบาท (เพิ่มร้อยละ 22.16 จากปี 2529)
- ปี 2531 มีมูลค่าของเบี้ยประกันภัยคิดเป็น 9,314 ล้านบาท (เพิ่มร้อยละ 23.94 จากปี 2530)
- ปี 2532 มีมูลค่าของเบี้ยประกันภัยคิดเป็น 12,515 ล้านบาท (เพิ่มร้อยละ 34.36 จากปี 2531⁶)

การขยายตัวของธุรกิจประกันวินาศภัยเพิ่มขึ้นมากในระยะเวลา 5 ปี ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2528-2533 มีอัตราเพิ่มขึ้นของเบี้ยประกันภัยเฉลี่ยร้อยละ 21.74 ต่อปี และขณะเดียวกันมีผลมาจากการเพิ่มขึ้นของผลิตภัณฑ์รวมประชาชาติ (GNP) และรายได้ประชาชาติส่งผลให้ธุรกิจประกันวินาศภัยมีการขยายตัวเพิ่มขึ้น 5 ปีที่ผ่านมาเท่ากับร้อยละ 9.86 ต่อปี⁷

⁶ การพัฒนากลยุทธ์ทางการค้าของประเทศไทย (เล่ม 1) การค้าระหว่างประเทศ งานศึกษาวิจัยเพื่อประกอบการจัดทำแผนพัฒนาอุตสาหกรรมและการค้า ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2535-2539) ; หน้า 11-19.

⁷ พันธุ์เสนห์ พันธุ์พงศ์, สถานภาพและพัฒนาการของการประกันภัยในประเทศไทย เศรษฐศาสตร์ว่าด้วยการประกันภัย จุลสารเศรษฐศาสตร์ (จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย) ; หน้า 139.

จากแนวโน้มของธุรกิจประกันภัยในอดีตถึงปัจจุบัน จะกลายเป็นตัวชี้ให้เห็นถึงแนวโน้มในอนาคตในทางที่ขยายตัวเพิ่มขึ้นด้วยเหตุผลดังต่อไปนี้

1. การขยายตัวเพิ่มของธุรกิจประกันภัย ๘๖ ได้จากจำนวนกรมธรรม์ จำนวนสินทรัพย์รวม จำนวนสินทรัพย์ลงทุน จำนวนหนี้สิน ซึ่งเป็นสถิติตั้งแต่ปี พ.ศ. 2511-2533

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	อัตราเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับปี 2511			
	ปี 2511	ปี 2520 %	ปี 2530 %	ปี 2533 %
1. เบี้ยประกันภัย	469	354.3	1845.2	3914.2
2. จำนวนกรมธรรม์ (ฉบับ)	-	68	268.3	549.9
3. สินทรัพย์	621	250.24	1185.51	3188.2
4. ทรัพย์สินลงทุน	355	309.01	1352.6	3926.4
5. หนี้สิน	329	386	1727.3	4175.0
6. เงินกองทุน	292	96.9	574.6	2076.3

๘ กองวิชาการและสถิติ "ธุรกิจประกันภัยในประเทศไทย",
วารสารการประกันภัย 16 (มกราคม-ธันวาคม 2534) หน้า 109.

2. การขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศไทย จากข้อสมมุติฐาน ประมาณ 8-10%⁹ ต่อปี โดยที่การขยายตัวทางภาคเศรษฐกิจจะมีอัตราสูงผนวกกับสถานการณ์ทางการเงินที่เอื้ออำนวย ทำให้มีสภาพคล่องทางการเงินสูงเป็นผลให้อัตราดอกเบี้ยต่ำลงกระตุ้นให้เกิดการขยายการลงทุนใหม่ ๆ ให้เกิดขึ้น

2.6 โครงสร้างธุรกิจประกันวินาศภัยของประเทศไทย

การประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยของประเทศไทย แบ่งได้ดังนี้คือ

1. การประกันวินาศภัยโดยตรง (Direct Insurance)

มาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 ได้จำกัดคำว่า "วินาศภัย" หมายความว่า "ความเสียหายอย่างใด ๆ บรรดาที่จะพึงประมาณเป็นเงินได้และหมายความรวมถึงความสูญเสียในสิทธิ ผลประโยชน์ หรือรายได้ด้วย" และภายใต้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 869 ได้ให้คำจำกัดความไว้ว่าเป็นความเสียหายอย่างใดที่จะพึงประมาณเป็นราคาเงินได้ อาจกล่าวได้อีกอย่างคือต้องเป็นความเสียหายที่ตีราคาเป็นเงินได้ การประกันวินาศภัยในส่วนนี้ยังสามารถจำแนกออกได้ 4 ประเภทหลักคือ

(1) การประกันอัคคีภัย (Fire Insurance) เป็นการประกันวินาศภัยซึ่งมีจุดมุ่งหมายในการที่จะคุ้มครองตัวทรัพย์สินซึ่งเป็นกรรมสิทธิ์ของผู้เอาประกันภัยจากความเสียหายที่เกิดจากไฟไหม้และฟ้าผ่า รวมถึงความสูญเสียหรือความเสียหายจากการระเบิดและเหตุอื่น ๆ ที่คล้ายคลึงกันตลอดจนคุ้มครองภัยที่เพิ่มเติมพิเศษ (Extra Perils)

⁹ พันธุ์เสนห์ พันธุ์พงศ์, "สถานการณ์และพัฒนาการของการประกันในประเทศไทย" เศรษฐศาสตร์ว่าด้วยการประกันภัย, หน้า 40.

(2) การประกันภัยรถยนต์ (Automobile Insurance) เป็นการประกันความเสียหายอันเกิดจากการใช้รถยนต์ เป็นการประกันเพื่อความเสียหายหรือสูญหายของตัวรถยนต์ ตลอดจนความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกอันเนื่องมาจากการใช้รถยนต์การประกันภัยรถยนต์แบ่งเป็น 3 ประเภท

2.1 Comprehensive เป็นการคุ้มครองตัวรถที่เอาประกันภัยตลอดจนรถคู่กรณีในกรณีเกิดความเสียหายต่อตัวรถยนต์ ตลอดจนการสูญหายของรถที่เอาประกันและรวมถึงความรับผิดชอบต่อตัวบุคคลอื่นทั้งร่างกายและทรัพย์สิน

2.2 Third Party, Fire and Theft คุ้มครองบุคคลที่สามารถถึงตัวรถยนต์ที่เอาประกันภัย ไฟไหม้หรือถูกลักขโมย

2.3 Third Party เป็นการประกันภัยที่คุ้มครองความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกทั้งทรัพย์สินและชีวิต

(3) การประกันภัยทางทะเล (Marine Insurance) จัดว่าเป็นการประกันภัยประเภทแรกที่มีขึ้นในโลก เป็นการประกันความเสียหายหรือสูญเสียนี่เกิดจากภัยทางทะเลในระหว่างเดินทางหรือการขนส่งทางทะเล ซึ่งมีทั้งวินาศภัยที่เกิดขึ้นกับตัวเรือสินค้าที่บรรทุกในเรือตลอดจนค่าระวางสินค้า ความมุ่งหมายของการประกันภัยทางทะเล เพื่อให้ความคุ้มครองทรัพย์สินที่ต้องสูญหายหรือหายในขณะขนส่ง ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ สิ่งใด ๆ ก็ตามถ้าตกอยู่ภายใต้การเสี่ยงภัยทางทะเล และเป็นสิ่งที่ชอบด้วยกฎหมายย่อมจะนำมาเอาประกันภัยทางทะเลได้ การประกันภัยทางทะเลยังแบ่งออกเป็น 3 ประเภทหลัก คือ

- 3.1 การประกันสินค้าทางทะเล
(Cargo Insurance)
- 3.2 การประกันภัยตัวเรือ (Hull Insurance)
- 3.3 การประกันภัยค่าระวางสินค้า
(Freight Insurance)

การขนส่งสินค้าใด ๆ ก็ตาม ผู้ส่งจะต้องจ่ายค่าขนส่งที่เรียกว่า "ค่าระวางสินค้า" และต้องจ่ายล่วงหน้า ดังนั้นค่าระวางจึงถูกรวมเป็นค่าไว้จ่ายและเป็นต้นทุนด้วย ดังนั้นหากสินค้าสูญหายก็หมายถึงสูญเสียมูลค่าระวางไปด้วย ดังนั้นค่าระวางสินค้าจึงเป็นสิ่งที่ถูกประกันด้วย

(4) การประกันภัยเบ็ดเตล็ด (Miscellaneous Insurance) เป็นการประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสียหาย อันเกิดจากอุบัติเหตุหรือเกิดขึ้นจากเหตุที่ไม่ได้คาดหมายไว้ และอยู่นอกเหนือความคุ้มครองจากการประกันอัคคีภัย การประกันภัยทางทะเลและการขนส่งการประกันภัยรถยนต์

2. การประกันภัยต่อ (Reinsurance)

การประกันภัยต่อ คือ วิธีการที่บริษัทประกันภัยกระจายความเสี่ยงที่บริษัทประกันภัยได้รับจากผู้เอาประกันภัย (Insured) โดยเอาไปประกันต่อบางส่วนหรือทั้งหมดไว้กับบริษัทประกันภัยอื่นหรือบริษัทรับประกันภัยต่อ ส่วนมากการประกันภัยต่อจะใช้กับทรัพย์สินที่มีราคาสูงมากจนเกินขีดความสามารถของผู้รับประกันภัยในการจ่ายค่าสินไหมทดแทน ที่อาจจะเกิดขึ้นตามสัญญาประกันภัยนั้น ๆ การประกันภัยต่อจะกระทำโดยระหว่างผู้รับประกันภัยคนแรกกับผู้รับประกันภัยคนหนึ่งหรือหลาย ๆ คนก็ได้

การประกันภัยต่อนี้ถือว่า เป็นการประกันความรับผิด (Liability Insurance) ของผู้รับประกันภัยคนแรก (Original Insurer) ที่ตนพึงมีต่อผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัยต่อจะต้องรับผิดตามสัญญาประกันภัย เมื่อผู้รับประกันภัยคนแรกมีความรับผิดชอบต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนกับผู้เอาประกันภัย

การประกันภัยต่อได้เติบโตอันเป็นผลเนื่องมาจากความจำเป็นทางด้านธุรกิจประกันภัยซึ่งมุ่งหวังก่อให้เกิดความมั่นคงและปลอดภัย และเป็นวิธีการสำคัญในธุรกิจประกันภัยของทุกประเทศทั่วโลก เพราะหากปราศจากการประกันภัยต่อแล้วผู้รับประกันภัยจะไม่สามารถรับประกันภัยในกรณีทรัพย์สินมีมูลค่ามหาศาล ทั้งนี้เพราะหลักการประกันภัยเป็น การกระจายความเสี่ยงภัย (Spread of Risk) การประกันภัยต่อจะเกิดขึ้นเมื่อ¹⁰

1. ทุนและทรัพย์สินของบริษัทประกันภัยแต่ละบริษัทมีจำนวนจำกัด
2. ทรัพย์สินที่เอาประกันภัยมีมูลค่าเกินกว่าขีดความสามารถของแต่ละบริษัทที่จะสามารถรับเสี่ยงภัยเอาไว้เองทั้งหมด
3. ทรัพย์สินที่เอาประกันภัยมีความเสี่ยงภัยค่อนข้างสูง
4. สิ่งแวดล้อมรอบ ๆ ทรัพย์สินที่เอาประกันภัยมีความเสี่ยงภัยค่อนข้างสูง
5. ภายในบริเวณที่รับประกันภัยนั้น บริษัทฯ นั้น ๆ ได้รับประกันทรัพย์สินไว้เป็นจำนวนมาก จำเป็นต้องกระจายความเสี่ยงภัยออกไปให้มากที่สุด

¹⁰คู่มือธุรกิจประกันภัยในประเทศไทย, การประกันภัยต่อ (ปี 2534-2535), หน้า 73.

6. การประกันภัยต่อเกิดจากข้อจำกัดของกฎหมาย กล่าวคือตามพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2510 มาตรา 23 (1) บัญญัติไว้ว่า "ห้ามมิให้บริษัทกระทำการรับประกันวินาศภัยรายเดียว หรือหลายรายรวมกัน เมื่อวินาศภัยอันเดียวกันภายในเขตที่นายทะเบียนกำหนด โดยมีจำนวนเงินเกินกว่าร้อยละสิบของเงินกองทุน เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากนายทะเบียน และพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 มาตรา 4 วรรค 4 บัญญัติไว้ว่า การประกอบธุรกิจประกันวินาศภัย หมายความว่ารวมถึง การประกอบธุรกิจประกันต่อด้วย และมาตรา 31 (2) บัญญัติห้ามมิให้บริษัทกระทำการรับประกันวินาศภัยที่มีจำนวนเงินเอาประกันภัยเกินกว่าร้อยละสิบของเงินกองทุน จะสังเกตเห็นได้ชัดเจนว่าพระราชบัญญัติประกันวินาศภัยทั้งปี พ.ศ. 2510 และปี พ.ศ. 2535 ต่างได้กำหนดขีดความสามารถของการรับประกันภัยเอาไว้

(1) ประโยชน์ของการประกันภัยต่อ

1.1 ผู้รับประกันภัยคนแรกสามารถเพิ่มขีดความสามารถในการรับประกันภัยของตนได้ การประกันภัยต่อสามารถสร้างความมั่นใจให้กับผู้รับประกันภัยคนแรก ซึ่งทราบล่วงหน้าเขาจะต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนได้เท่าไรตามสัญญา

1.2 ป้องกันผู้รับประกันภัยคนแรกจากการเสี่ยงภัยขนาดใหญ่ และมีมูลค่าสูง

1.3 ผู้รับประกันภัยคนแรกสามารถรับการเสี่ยงภัยตามส่วนที่ต้องการและเอาประกันภัยต่อในส่วนที่ตนไม่ต้องการ

1.4 ผู้รับประกันภัยคนแรกสามารถรับการเสี่ยงภัยส่วนที่เกินไปจากข้อจำกัดความเสี่ยงภัยของตนได้

(2) ประเภทของการประกันภัยต่อ¹¹

2.1 การประกันภัยต่อแบบเฉพาะราย (Facultative Reinsurance) การประกันภัยประเภทนี้ผู้รับประกันคนแรกได้ตกลงกันรับประกันภัยไว้จากผู้เอาประกันภัยแล้ว ผู้รับประกันภัยคนแรกจะรับส่วนของการประกันภัยที่จะรับเสี่ยงได้เพียงใด (Retention) ส่วนที่เกินผู้รับประกันภัยคนแรกจะติดต่อผู้รับประกันภัยคนอื่น เมื่อรับประกันต่อด้วยความสมัครใจเป็นราย ๆ ไป จนครบตามจำนวนเงินที่ตนได้รับประกันภัยไว้

2.2 การประกันต่อแบบทำเป็นสัญญาต่อกัน (Treaty Insurance) เป็นการประกันต่อชนิดที่มีสัญญาระหว่างผู้รับประกันภัยคนแรกกับผู้รับประกันภัยต่อคนเดียวหรือหลายคน โดยผู้รับประกันภัยคนแรกจะเอาการเสี่ยงภัยที่ตนรับไว้มาเอาประกันภัยต่อ และผู้รับประกันภัยต่อจะรับประกันภัยต่อนั้นจากผู้รับประกันภัยคนแรกภายใต้ข้อตกลงของสัญญา (Treaty) ที่มีต่อกันล่วงหน้าและทันทีที่ผู้รับประกันภัยคนแรกได้ตกลงรับเสี่ยงภัยจากผู้เอาประกันภัย

3. การประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยในประเทศไทย

ในปัจจุบันมีบริษัทที่ดำเนินการเกี่ยวกับธุรกิจประกันวินาศภัย 2 ประเภท

(1) การรับประกันวินาศภัยโดยตรง (Direct Insurance) ในส่วนนี้ประกอบด้วยบริษัทประกันวินาศภัย 62 บริษัท และยังจำแนกออกเป็น 2 ประเภท กล่าวคือ

¹¹ เรื่องเดียวกัน, หน้า 74.



1.1 บริษัทรับประกันภัยที่จดทะเบียนการประกอบธุรกิจในประเทศไทยซึ่งมี 56 บริษัท (ยกเว้นบริษัทที่ประกอบธุรกิจประกันสุขภาพ 6 บริษัท)

1.2 บริษัทรับประกันภัยที่มีสำนักงานใหญ่อยู่ในต่างประเทศและเข้ามาเปิดสาขาในประเทศไทย มีจำนวน 5 บริษัท¹²

(2) การรับประกันภัย (Reinsurance) ในส่วนนี้จะมี บริษัทไทยรับประกันภัยต่อ จำกัด (Thai Reinsurance Co., Ltd.) ซึ่งประกอบธุรกิจทางด้านรับประกันภัยต่อ โดยมีบริษัทประกันวินาศภัยทุกบริษัทในประเทศไทยเป็นผู้ถือหุ้น

4. ลักษณะและขอบเขตของการประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยของบริษัทประกันวินาศภัยในประเทศไทย

1. การพิจารณาและการรับประกันภัย (Underwriting and Acceptance)

¹²ศาสตราจารย์ไชยยศ เหมะรัชตะ, 108 ปัญหาประกันภัย (สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2534) หน้า 163.

1. บริษัท นิวแฮมพ์เชอร์ อินชัวร์นส์
2. บริษัท อเมริกันอินเตอร์แนชชันแนล แอสชัวร์นส์ จำกัด
3. บริษัท ซิกน่า พรอบเบอร์ตี้ แอนด์แคสชวลตี้ อินชัวร์นส์ จำกัด
4. บริษัท ไตโซมารีนแอนด์ไฟร์ อินชัวร์นส์ จำกัด
5. บริษัท นิวอินเดียแอสชัวร์นส์ จำกัด

2. การออกกรมธรรม์ (Policy Issuance)
3. การเก็บเบี้ยประกันภัย (Premium Collection)
4. หน้าที่ในการสำรวจ (Survey)
5. การจ่ายค่าสินไหมทดแทน (Settlement of Indemnity)
6. การประกอบธุรกิจการลงทุนประเภทอื่น ๆ นอกเหนือจากการรับประกันวินาศภัย

นอกเหนือจากการประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยแล้ว บริษัทประกันวินาศภัยสามารถนำเงินทุนของบริษัทไปลงทุนในธุรกิจอื่นได้ ตามขอบเขตที่กฎหมายได้กำหนดเอาไว้ซึ่งประกอบด้วย 2 ส่วนคือ

ส่วนที่ 1 ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้น

ส่วนที่ 2 ส่วนที่เป็นของผู้เอาประกันภัย ที่บริษัทต้องสำรองไว้เพื่อจะชดเชยตามข้อผูกพันของสัญญา (กรมธรรม์ประกันวินาศภัย) สำหรับค่าสินไหมทดแทนในกรณีเกิดวินาศภัยและมีการเรียกร้อง (Claim) เกิดขึ้น หรือคืนเบี้ยประกันภัยในกรณีที่บอกหรือยกเลิกกรมธรรม์ไปลงทุนในธุรกิจอื่นได้ ทั้งนี้โดยอาศัยพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 มาตรา 5 วรรคแรก ซึ่งระบุให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจแต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่กับออกกฎกระทรวงกำหนด ค่าธรรมเนียมไม่เกินอัตราในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้ และกำหนดกิจการอื่น ๆ เพื่อปฏิบัติการตราพระราชบัญญัตินี้กับออกประกาศตามบทแห่งพระราชบัญญัตินี้และมาตรา 28 นอกจากการประกันวินาศภัย บริษัทจะลงทุนประกอบธุรกิจอื่นใดได้เฉพาะที่รัฐมนตรีกำหนด ในการนี้รัฐมนตรีจะกำหนดเงื่อนไขสำหรับการประกอบธุรกิจนั้น ๆ

ให้บริษัทปฏิบัติด้วยก็ได้

จากมาตรา 5 และมาตรา 28 พระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 จะเห็นได้ว่า เป็นการอนุญาตให้บริษัทประกันภัยสามารถลงทุนในกิจการอื่นนอกเหนือจากธุรกิจหลักได้ แต่ทั้งนี้ต้องอยู่ภายใต้ข้อกำหนดของกฎหมายและได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีด้วย สำหรับกิจการอื่นดังกล่าว ได้มีประกาศกระทรวงพาณิชย์ เรื่องการลงทุนประกอบธุรกิจอื่นของบริษัทประกันวินาศภัย หมวด 1 ประเภทการลงทุน ข้อ 2 บริษัทจะลงทุนประกอบธุรกิจอื่นได้ดังต่อไปนี้¹³

1. ซื้อหุ้น
2. ให้สินเชื่อนอกจาก 3.
3. ให้กู้ยืมเงินแก่กระทรวงการคลัง
4. ซื้อพันธบัตรรัฐบาลไทย ตัวเงินคลัง และพันธบัตรของกระทรวงการคลัง
5. ซื้อพันธบัตรองค์การหรือรัฐวิสาหกิจ
6. ผากเงินกับธนาคารในประเทศโดยได้รับดอกเบี้ย
7. ผากเงินไว้กับบริษัทเงินทุนหรือบริษัทเงินทุนหลักทรัพย์ โดยได้รับดอกเบี้ย¹⁴

สำหรับการลงทุนนั้น ได้มีการกำหนดขอบเขตดังนี้ไว้เป็นประเภทต่าง ๆ

¹³ประกาศกระทรวงพาณิชย์ "เรื่องการลงทุนประกอบธุรกิจอื่นของบริษัทประกันวินาศภัย", (อัตราส่วนา)

¹⁴เรื่องเดียวกัน

1. การลงทุนซื้อหุ้นของบริษัทที่ไม่ใช่บริษัทประกันชีวิตหรือบริษัทประกันวินาศภัยบริษัทซื้อได้รายละเอียดไม่เกินร้อยละสิบของทุนจดทะเบียนของบริษัทที่ออกหุ้นนั้นและเมื่อรวมกันทุกรายแล้วต้องไม่เกินร้อยละสามสิบของสินทรัพย์ของบริษัท¹⁵

2. การลงทุนซื้อหุ้นของบริษัทประกันชีวิตหรือประกันวินาศภัยได้รายละเอียดไม่เกินร้อยละสิบของทุนจดทะเบียนของบริษัทที่ออกหุ้นนั้น และเมื่อรวมกันทุกรายแล้วต้องไม่เกินร้อยละสิบของสินทรัพย์ของบริษัท เว้นแต่กรณีที่มีสาเหตุจำเป็นต้องแก้ไขฐานะหรือการดำเนินการของบริษัทประกันชีวิตหรือบริษัทประกันวินาศภัย นายทะเบียนด้วยความเห็นชอบของรัฐมนตรีจะยอมรับให้บริษัทซื้อหุ้นเกินกว่าจำนวนที่กำหนดไว้ก็ได้ ทั้งนี้บริษัทจะต้องจ่ายหุ้นส่วนที่เกินภายในระยะเวลาที่นายทะเบียนกำหนด แต่ต้องไม่เกินห้าปีนับแต่วันซื้อ

การลงทุนซื้อดังกล่าวทั้ง 1. และ 2. บริษัทจะซื้อได้ทั้งในและนอกตลาดหลักทรัพย์

3. การให้กู้ยืมเงินมีอาคารเพื่ออยู่อาศัยจำนวนองเป็นประกันการกู้ยืมรวมทุกรายไม่เกินร้อยละ 30 ของสินทรัพย์ของบริษัท

4. การให้กู้ยืมเงินโดยมีสิ่งหาริมทรัพย์อื่น จำนวนองเป็นประกันรวมทุกรายไม่เกินร้อยละ 10 ของสินทรัพย์ของบริษัท

¹⁵ การสัมภาษณ์ผลกระทบจากพระราชบัญญัติใหม่ต่อนักบัญชีประกันภัย
โรงแรมมิลล์ฟอร์ด บ้านฉาง ระยอง (อัสสาเนา)

5. การให้กู้ยืมเงินโดยมีพันธบัตรรัฐบาลหรือพันธบัตรรองการค้า
รัฐวิสาหกิจรวมทุกรายไม่เกินร้อยละ 10 ของสินทรัพย์ของบริษัท
6. การให้กู้ยืมเงินแก่กรรมกร โดยมีเกษตรกรที่อยู่ในตำบลเดียว
กัน 2 คน เป็นผู้ค้ำประกัน รวมทุกรายไม่เกินร้อยละ 5 ของสินทรัพย์ของบริษัท
7. การให้กู้ยืมเงินแก่สหกรณ์การเกษตรหรือสหกรณ์ออมทรัพย์ รวม
ทุกรายไม่เกินร้อยละ 10 ของสินทรัพย์ของบริษัท
8. การให้กู้ยืมเงินแก่พนักงานของบริษัทโดยมีพนักงานที่มีเงินเดือน
สูงกว่าเป็นผู้ค้ำประกัน รวมทุกรายไม่เกินร้อยละ 5 ของสินทรัพย์ของบริษัท
9. การซื้อลดตัวเงินโดยธนาคารพาณิชย์ หรือสถาบันการเงินเป็น
ผู้ออก ผู้ส่งจ่าย ผู้อาวัด หรือผู้ค้ำประกัน รวมทุกรายไม่เกินร้อยละ 10 และ
เมื่อรวมกับเงินฝากแล้วต้องไม่เกินร้อยละ 15
10. การซื้อพันธบัตรรองการค้าหรือรัฐวิสาหกิจไม่เกินร้อยละ 20 ของ
สินทรัพย์ของบริษัท
11. ฝากเงินไว้กับบริษัทเงินทุน หรือบริษัทเงินทุนหลักทรัพย์ไม่เกิน
ร้อยละ 15 ของสินทรัพย์ของบริษัท
5. การควบคุมธุรกิจและการพัฒนาธุรกิจประกันวินาศภัยโดยองค์กร
ของรัฐ

ธุรกิจประกันวินาศภัย เป็นกิจการที่เกี่ยวข้องกับประชาชนจำนวนมาก
ประกอบเป็นกิจการที่จะมีการเจริญและเติบโต โดยอาศัยความมั่นคงและความ
เชื่อถือของประชาชนเป็นหลักเกณฑ์ วัตถุประสงค์ของกฎหมายนำมาใช้ควบคุม

ธุรกิจประเภทนี้ก็เพื่อสร้างศรัทธาและความเชื่อถือของประชาชน ซึ่งจะ เป็น
ประโยชน์ต่อเศรษฐกิจของประเทศ

พระราชบัญญัติประกันวินาศภัย ฉบับแรกที่น่ามาใช้ควบคุมธุรกิจประกันวินาศภัยโดยเฉพาะคือ พระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2510 และได้ประกาศใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 15 เมษายน 2510 เป็นต้นมาซึ่งแต่เดิมมีพระราชบัญญัติควบคุมกิจการค้าขายอันกระทบถึงความปลอดภัยหรือผาสูกแห่งสาธารณชน พ.ศ. 2471 ซึ่งยังไม่เพียงพอในการควบคุม ทำให้บริษัทประกันวินาศภัยมีฐานะการเงินไม่มั่นคงมีผลกระทบเสียหายต่อประชาชนโดยส่วนรวม ภายหลังการประกาศใช้พระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2510 มีจำนวนบริษัทประกันวินาศภัยทั้งสิ้น 63 บริษัท โดยแบ่งบริษัทที่จดทะเบียนในประเทศไทย 59 บริษัท และเป็นสาขาบริษัทประกันภัยต่างประเทศ 4 บริษัท จนกระทั่งในปี พ.ศ. 2511 ได้มีการเพิกถอนใบอนุญาตการประกอบธุรกิจประกันวินาศภัย 6 บริษัท อันเป็นผลมาจากการที่บริษัทดังกล่าวมีฐานะการเงินที่ไม่มั่นคง มีจำนวนหนี้สินเกินกว่าทรัพย์สินและฝ่าฝืนพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2510 ในพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 เองก็มีข้อกำหนดตลอดจน (มาตรา 59 (1) (2)) วิธีการควบคุมรวมถึงการพัฒนาธุรกิจประกันวินาศภัยให้มั่นคงและเจริญเติบโตเช่นเดียวกันโดยมีวัตถุประสงค์หลักดังนี้

1. เพื่อความมั่นคงในฐานะการเงินของบริษัท

ประกันภัยเป็นสัญญาต่างตอบแทนและขณะเดียวกันเป็นสัญญาที่ขึ้นอยู่กับเหตุการณ์ในอนาคต หากมีเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นตามที่ได้ระบุไว้ในกรมธรรม์ผู้รับประกันภัยจะต้องปฏิบัติตามสัญญาคือหน้าที่ของการจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัย ซึ่งก็หมายถึงการที่บริษัทประกันภัยจะต้องมีฐานะการเงินที่มั่นคงและสามารถจ่ายค่าสินไหมทดแทนได้ตลอดเวลาที่บริษัทยังคงดำเนินธุรกิจอยู่ วิธีการที่จะควบคุมแลบริษัทประกันภัยเพื่อให้เกิดความมั่นใจในความมั่นคงทางฐานะการเงิน มีดังต่อไปนี้

1.1 การก่อตั้งบริษัท

บริษัทที่จะประกอบธุรกิจประกันวินาศภัย จะต้องก่อตั้งในรูปของบริษัท จำกัด ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ หรือเป็นบริษัทมหาชนจำกัดตามกฎหมายว่าด้วยบริษัทมหาชนจำกัด โดยได้รับใบอนุญาตประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยจากรัฐมนตรีโดยอนุมัติคณะรัฐมนตรี การกำหนดกฎเกณฑ์ดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อที่จะกำหนดรูปแบบของธุรกิจทุนจดทะเบียน คุณสมบัติของผู้บริหาร แผนการดำเนินงาน

1.2 การเลิกบริษัท

การเลิกบริษัทไม่ว่าจะเป็นกรณีเลิกเอง (มาตรา 57 วรรคแรก) หรือถูกเพิกถอนใบอนุญาต (มาตรา 59 (1) (2)) จะต้องมีการชำระบัญชี โดยรัฐมนตรีจะเป็นผู้แต่งตั้งผู้ชำระบัญชีเอง ทั้งนี้เพื่อให้ได้ผู้ชำระบัญชีที่เป็นกลางไม่ปฏิบัติภารกิจเพื่อผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นและการใดที่เป็นอำนาจของที่ประชุมใหญ่ ผู้ถือหุ้นให้เป็นหน้าที่ของนายทะเบียน ทั้งนี้เพื่อป้องกันความเสียหายอันอาจเกิดขึ้นได้

1.3 หลักทรัพย์ประกัน

วัตถุประสงค์ของการกำหนดให้มีหลักทรัพย์ประกัน เพื่อเป็นหลักประกันว่า ตราบใดที่บริษัทยังดำเนินกิจการหลักทรัพย์ประกันจะมีได้อยู่ในความรับผิดชอบการบังคับคดี เมื่อใดก็ตามที่บริษัทเลิกกิจการแล้ว เจ้าหนี้ตามสัญญาประกันภัยมีสิทธิจะได้รับชำระหนี้จากหลักทรัพย์ของบริษัทก่อนเจ้าหนี้อื่น

หลักทรัพย์ประกันนี้จะกำหนดตามประเภทของการประกัน เช่น

1. สองล้านห้าแสนบาท สำหรับการประกันภัยทางทะเลและขนส่ง
2. สามล้านบาท สำหรับการประกันประเภทหนึ่งประเภทใดหรือหลายประเภทไม่รวม 1
3. สามล้านห้าแสนบาท สำหรับการประกันประเภทหนึ่งประเภทใดโดยรวม 1 ด้วย และทรัพย์สินที่จะนำมาวางจะต้องเป็นเงินสดพันธบัตรรัฐบาลไทย หรือทรัพย์สินอื่นตามที่รัฐมนตรีกำหนด

1.4 เงินสำรอง

เงินสำรอง เป็นหนี้สินที่บริษัทประกันภัยมีต่อผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับผลประโยชน์ตามกฎหมายคุ้มครองประกันภัย ขอบเขตและประเภทของเงินสำรองแบ่งเป็น 3 ประเภท

1. เงินสำรองสำหรับเบี้ยประกันภัยที่ยังไม่ตกเป็นรายได้ของบริษัท
2. เงินสำรองสำหรับค่าสินไหมทดแทน
3. เงินสำรองอื่นตามที่รัฐมนตรีกำหนด

วัตถุประสงค์ที่ต้องกำหนดเงินสำรองคือ แสดงให้ทราบถึงภาระหนี้สินของบริษัทให้เป็นไปตามความจริงหรือใกล้เคียง

1.5 เงินกองทุน

เป็นทรัพย์สินส่วนที่มากกว่าหนี้สิน อันมีต่อบุคคลภายนอกอาจจะเรียกอีกอย่างหนึ่งว่า ทรัพย์สินส่วนเกิน เพื่อความปลอดภัยตัวเงินกองทุนจะเป็นเครื่องมือกำหนดขีดความสามารถของการรับเสี่ยงภัยของบริษัท ในปัจจุบันจำนวนเงินกองทุนต้องไม่น้อยกว่าร้อยละสิบของเบี้ยประกันภัยที่ได้รับทั้งหมด สำหรับปีปฏิทินที่ล่วงแล้วแต่ไม่ต่ำกว่าสามสิบล้านบาท และการดำรงเงินกองทุนต้องกระทำให้ถูกต้องภายใน 3 ปี นับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

1.6 การลงทุนประกอบธุรกิจอื่น

บริษัทประกันภัยจะประกอบธุรกิจลงทุนอื่น ๆ ได้ ตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง โดยกำหนดให้

1. การลงทุนให้เป็นประโยชน์ต่อประเทศให้มากที่สุด
 2. การลงทุนในหลาย ๆ ประเภทที่มั่นคง
 3. การลงทุนเพื่อสนองความต้องการของรัฐบาล
 4. การลงทุนในลักษณะที่มีผลตอบแทนที่ดี
2. เพื่อให้สัญญาประกันภัยเกิดความเป็นธรรม

กรมธรรม์ประกันภัยเป็นเอกสารสัญญาระหว่างผู้เอาประกันภัยกับผู้รับประกันภัย ดังนั้นแบบและข้อความของกรมธรรม์ต้องเป็นไปตามแบบที่นายทะเบียนเห็นชอบ ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความเป็นธรรม การนี้ต้องควบคุมแม้กระทั่งและข้อความเพราะว่า

1. คู่ครองมิให้ผู้มีสิทธิตามกรมธรรม์เสียเปรียบในกรณีข้อความไม่ชัดแจ้งคลุมเครือ
2. เป็นการกำหนดมาตรฐาน
3. เพื่อให้อัตราเบี้ยประกันภัยเกิดความเป็นธรรม

อัตราเบี้ยประกันที่บริษัทได้กำหนด จะต้องได้รับความเห็นชอบจากนายทะเบียน ทั้งนี้เพื่อป้องกันการเอาเปรียบผู้เอาประกัน การที่พิจารณาว่าเบี้ยประกันควรเป็นเท่าไรนั้น จึงจะยุติธรรมต้องอาศัยสถิติ ประสพการณ์

4. เพื่อให้ผู้เอาประกันภัยได้รับการปฏิบัติตามสัญญาประกันภัยโดย สมบูรณ์และรวดเร็ว

เมื่อเกิดความเสียหายต่อวัตถุที่เอาประกันภัย การชดเชยค่าสินไหมทดแทนเป็นส่วนสำคัญของกรมธรรม์ประกันภัยที่ผู้รับประกันภัยจะพึงปฏิบัติต่อผู้เอาประกันภัย ความเชื่อถือของบริษัทประกันภัยจะมากน้อยเพียงใด ก็ขึ้นอยู่กับ การจ่ายค่าสินไหมทดแทนอย่างยุติธรรมและรวดเร็ว บริษัทจะต้องไม่ประวิงการจ่ายค่าสินไหมทดแทนโดยปราศจากเหตุสมควร

(5) เพื่อพัฒนาและส่งเสริมธุรกิจการประกันภัยให้สอดคล้องกับนโยบายทางเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม

2.7 กฎหมายประกันภัยและทฤษฎีกฎหมาย

การประกันวินาศภัย เป็นเรื่องของสัญญาต่างตอบแทนระหว่างผู้เอาประกันภัย กับผู้รับประกันภัย การประกันวินาศภัยมีลักษณะเฉพาะเจาะจงของตัวเองโดยอาศัยทฤษฎีของกฎหมายประกันภัย ซึ่งเป็นเรื่องหลักของการประกันภัย และเพื่อให้เกิดผลบังคับของสัญญา จึงต้องมีกฎหมายออกมารองรับและบังคับให้เป็นไปตามนิติสัมพันธ์ของสัญญาต่างตอบแทนในรูปของการประกันภัย มิฉะนั้นประชาชนจะขาดความเชื่อถือและปราศจากความมั่นคงทางเศรษฐกิจ เพราะประกันวินาศภัยเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับสถานภาพทางการเงินโดยตรง กล่าวคือผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่จ่ายเบี้ยประกันภัยให้แก่บริษัทประกันวินาศภัย ในทางกลับกันเมื่อเกิดวินาศภัยตามที่ได้ตกลงกันไว้บริษัทรับประกันภัยมีหน้าที่จ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัย ตามสัญญาที่ได้ทำกันเอาไว้

หลักทฤษฎีกฎหมายประกันภัยและกฎหมายประกันภัย แบ่งออกเป็น 6

หลักสำคัญ

1. หลักส่วนได้เสียอาจเอาประกันได้ (Principle of Insurable Interest)

หลักนี้เป็นหลักสำคัญพื้นฐานของการประกันภัย หลักในข้อนี้ไม่เพียงแต่เป็นแนวความคิดทางกฎหมายเท่านั้น แต่ยังเป็นแนวความคิดในทางศีลธรรมด้วย เพราะการที่บุคคลใดจะเอาประกันภัยในสิ่งที่เขาไม่มีความเกี่ยวข้องด้วย ซึ่งหากทรัพย์สินนั้นถูกทำลายไป เขาย่อมจะไม่มีส่วนได้เสียในทรัพย์สินนั้น

ภายใต้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 863 ได้บัญญัติไว้ว่า "อันว่าสัญญาประกันภัยนั้น ถ้าผู้เอาประกันภัยมิได้มีส่วนได้เสียในเหตุที่ประกันภัยไว้ นั้นไซ้ ท่านว่าย่อมไม่ผูกพันคู่สัญญาแต่อย่างหนึ่งอย่างใด" หรืออาจกล่าวได้ว่าผู้มีส่วนได้เสียในทรัพย์สินอาจเอาประกันภัยได้ คือ ผู้ที่จะได้ประโยชน์จากการที่ทรัพย์สินนั้นคงสภาพเดิมอยู่หรือจะได้รับความเสียหายจากการที่ทรัพย์สินถูกทำลายไป เขาจึงมิใช่ผู้เสียหายของทรัพย์สินที่จะสามารถนำมาประกันภัย หากยินยอมให้เขาประกันได้ในทรัพย์สินนั้น เสมือนกับเป็นการพนันในรูปแบบการประกันวินาศภัย เขาจึงไม่ควรจะมีสิทธิ์ที่จะได้รับค่าสินไหมทดแทนจำนวนดังกล่าวแต่ประการใด

2. หลักสุจริตอย่างยิ่ง (Principle of Utmost Good Faith)

สัญญาประกันวินาศภัยเป็นสัญญาที่อาศัยความซื่อสัตย์สุจริตอย่างยิ่ง ที่เป็นเช่นนี้เพราะในขณะที่ทำสัญญาประกันภัย มีเพียงผู้เอาประกันภัยฝ่ายเดียวที่รู้ข้อเท็จจริงเกี่ยวกับวัตถุที่เอาประกันภัยว่ามีความเสี่ยงเพียงไร ซึ่งข้อเท็จจริงเหล่านี้คือข้อมูลที่ผู้รับประกันภัยจำเป็นต้องทราบ เพื่อใช้ในการพิจารณาว่าจะรับ

ประกันหรือไม่ หากจะรับแล้วจะกำหนดอัตราเบี้ยประกันเท่าไร ตั้งเงื่อนไขเพิ่มเติมเพียงไร ดังนั้นจึงเป็นหน้าที่ของผู้เอา ประกันภัยที่จะต้องเปิดเผยข้อความจริงทั้งหมดที่เกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม และพฤติกรรมอันเกี่ยวกับการเสี่ยงภัยของตนให้ผู้รับประกันภัยทราบโดยละเอียด ข้อความจริงที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องเปิดเผยนี้เป็นข้อความจริงที่เกิดขึ้นและมีอยู่แล้ว ทั้งนี้ยังมีกฎหมายสนับสนุนและบังคับให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ดังกล่าวคือ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 865 วรรคแรก บัญญัติว่า "ถ้าในเวลาทำสัญญาประกันภัย ผู้เอาประกันภัยก็ดี รู้อยู่แล้ว ละเว้นเสียไม่เปิดเผยข้อความจริง ซึ่งอาจจะได้ใจผู้รับประกันภัยให้เรียกเบี้ยประกันภัยสูงขึ้นอีกหรือให้บอกบิดาไม่ยอมทำสัญญา หรือว่ารู้อยู่แล้วแถลงข้อความนั้นเป็นความเท็จไซ้ ท่านว่าสัญญานั้นเป็นโมฆะ"

การเปิดเผยข้อความจริงในหลักสุจริตใจอย่างยิ่งนี้ แบ่งออกได้ 2 ประเภท

1. การเปิดเผยข้อความจริง (Disclosure)

เป็นการเปิดเผยข้อความจริงที่อยู่ในความรู้เห็นของผู้เอาประกันภัยในกรณีที่เกิดวินาศภัย ผู้รับประกันภัยจะชดเชยค่าสินไหมทดแทนด้วยวิธีการหาสิ่งที่เป็นชนิด ประเภทและคุณภาพเดียวกับทรัพย์สินที่เอาประกันภัยมาทดแทนให้ (Replacement) การไม่เปิดเผย ข้อความจริงนี้ (Non-Disclosure) บางกรณีอาจกลายเป็นการปกปิดข้อความจริง (Concealment) แต่ทั้งนี้จะดูจากเจตนาของผู้เอาประกันภัยเป็นเกณฑ์ อย่างไรก็ตาม การที่มิได้เปิดเผยข้อความจริงอันเกิดจากความประมาทเลินเล่อ หรือ รู้เท่าไม่ถึงการณ์ก็อาจจะถือว่าเป็นการไม่เปิดเผยความจริง ซึ่งมีผลทำให้สัญญาประกันภัยเป็นโมฆะได้เช่นกัน

2. การแถลงข้อความเท็จ (Misrepresentation)

เป็นการกล่าวข้อความจริงใด ๆ ของผู้เอาประกันภัยในขณะที่ขอทำสัญญาประกันภัยเป็นความเท็จ หากมีการปกปิดข้อเท็จจริงหรือแถลงข้อความอันเป็นเท็จ ทำให้บริษัทรับประกันหลงเชื่อหรือสำคัญผิดย่อมมีผลทำให้สัญญาประกันภัยนั้นเป็นโมฆียะ (ปพพ. มาตรา 865 วรรคแรก)

3. หลักการใช้ค่าเสียหายตามความเป็นจริง (Principle of Indemnity)

หลักการชดเชยค่าสินไหมทดแทนได้กำหนดขึ้นมาเพื่อทำให้ผู้เอาประกันภัยกลับมามีสภาพเหมือนก่อนเกิดความเสียหาย อาจกล่าวได้อีกอย่างก็คือว่า เป็นการชดเชยค่าเสียหายตามความเป็นจริงแต่ไม่เกิดจำนวนเงิน (ทุน) ที่ได้ประกันเอาไว้ (ปพพ. 877 (1)) ในการคำนวณค่าเสียหายตามจำนวนวินาศภัยที่แท้จริงนั้น ให้ตราค่า ณ สถานที่และในเวลาที่เกิดเหตุวินาศภัย

4. หลักการรับช่วงสิทธิ (Principle of Subrogation)

การรับช่วงสิทธิ คือ การที่บุคคลหนึ่งเข้าสวมสิทธิของเจ้าหนี้ในอันที่จะใช้สิทธิทั้งหลาย ซึ่งเจ้าหนี้ที่มีอยู่กันเกิดแต่หนี้สิน รวมทั้งประกันทั้งหลายของหนี้สินด้วยและการรับช่วงสิทธิย่อมมีขึ้นด้วยอำนาจกฎหมาย (ปพพ. 880)

ภายหลังที่ผู้รับประกันภัย ได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยแล้ว ผู้รับประกันภัยย่อมได้สิทธิทุกอย่างที่ผู้เอาประกันภัยมีอยู่ รวมทั้งหลักประกันแห่งหนี้สินด้วย กล่าวคือ การที่ผู้รับประกันภัยเข้าไปใช้สิทธิทั้งบวงของผู้เอาประกันภัย หรือผู้รับประโยชน์เท่าจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่ผู้รับประกันภัยได้จ่ายไปด้วยอำนาจของกฎหมาย

หลักการรับช่วงสิทธิ์นี้ ได้ถูกบัญญัติขึ้นเพื่อให้มีความสัมพันธ์กับหลักการชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามความเป็นจริง ทั้งนี้เพื่อให้บุคคลภายนอกผู้ก่อให้เกิดวินาศภัยนั้นต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่ตนได้กระทำขึ้นตามกฎหมาย และเพื่อให้ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์ได้รับค่าสินไหมทดแทนไปตามความเสียหายที่แท้จริง

5. หลักการเฉลี่ย (Principle of Contribution)

หลักการเฉลี่ยนี้มาจาก หลักชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามความเป็นจริง และหลักการรับช่วงสิทธิ์ในสัญญาประกันวินาศภัยชนิดที่เป็นสัญญา เพื่อการชดเชยค่าสินไหมทดแทน ที่เป็นเช่นนี้เพราะตามหลักประกันภัย จะไม่มีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนเกินกว่าความเสียหายที่แท้จริง แม้จะประกันเกินจำนวนก็ตาม (Over Insurance) หรือในกรณีเอาประกันภัยไว้หลายราย (Double Insurance) และจำนวนเงินที่เอาประกันภัยหลายรายนั้นเกินมูลค่าความเสียหาย วิธีการนี้เป็น หลักการเฉลี่ย ที่มาจากกฎแห่งความเสมอภาค ในกฎหมาย Common Law ของประเทศอังกฤษ เป็นการเฉลี่ยระหว่างผู้รับประกันภัย ด้วยกัน ทั้งนี้เพื่อให้ผู้รับประกันภัยในวัตถุประสงค์เดียวกันในการเสี่ยงภัยเดียวกัน และในส่วนได้เสียเดียวกัน ต้องรับผิดชอบส่วนแห่งความเสียหายที่ผู้รับประกันภัยแต่ละคนมีอยู่ตามสัญญาประกันภัยเป็นอัตราส่วนกับจำนวนเงินที่ตนรับประกันภัยไว้ สิทธิในการเฉลี่ยจะเกิดขึ้นเมื่อประกอบด้วยสาระสำคัญดังนี้

1. มีกรรมธรรม์ประกันภัยสองฉบับหรือมากกว่า ภายใต้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 870 บัญญัติว่า ถ้าได้ทำสัญญาประกันภัยเป็นสองรายหรือกว่านั้นพร้อมกันเพื่อความวินาศภัยอันเดียวกัน และจำนวนเงินซึ่งเอาประกันภัยรวมกันทั้งหมดนั้นท่วมจำนวนที่วินาศภัยจริงไซ้ ท่านว่าผู้รับประกันภัยข้อบที่จะได้รับค่าสินไหมทดแทนเพียงเสมอจำนวนวินาศจริงเท่านั้น ผู้รับประกันภัยแต่ละคนต้องจ่ายเงินจำนวนวินาศจริงแบ่งตามส่วนมากน้อยที่ตนได้รับประกันภัยไว้

2. อันสัญญาประกันภัยทั้งหลาย ถ้าลงวันเดียวกัน ท่านให้ถือว่าได้ทำพร้อมกัน ถ้าได้ทำสัญญาประกันภัยเป็นสองรายหรือกว่านั้นสืบเนื่องเป็นลำดับกัน ท่านว่าผู้รับประกันภัยคนแรกจะต้องรับผิดชอบเพื่อความวินาศภัยก่อน ถ้าและจำนวนเงินซึ่งผู้รับประกันภัยคนแรกได้ใช้นั้นยังไม่คุ้มจำนวนวินาศภัยไซ้ ผู้รับประกันภัยคนถัดไปก็ต้องรับผิดชอบในส่วนที่ยังขาดอยู่นั้นต่อ ๆ ไปจนกว่าจะคุ้มวินาศ

2.1) กรมธรรม์ประกันภัยนั้น คุ้มครองส่วนได้เสียอันเดียวกัน (Same Interest)

2.2) กรมธรรม์ประกันภัยเหล่านั้น คุ้มครองภัยชนิดเดียวกัน (Same Peril)

2.3) กรมธรรม์ประกันภัยเหล่านั้น คุ้มครองวัตถุที่เอาประกันภัยเดียวกัน (Same Subject Matter)

2.4) กรมธรรม์แต่ละฉบับจะต้องมีผลบังคับเมื่อเกิดวินาศภัยขึ้น

6. หลักสาเหตุใกล้ชิด (Proximate Cause)

สาเหตุใกล้ชิดนั้น หมายถึง การกระทำผลที่เกิดขึ้นเป็นเหตุการณ์อันเดียวกันต่อเนื่องจากจุดเริ่มต้นจนบังเกิดผลของการนั้น โดยปราศจากการแทรกแซงของกำลังอื่นใดที่เกิดขึ้นใหม่แต่ไม่เกี่ยวกับสาเหตุเดิมหมายความว่า เมื่อเกิดวินาศภัยดังที่ได้รับประกันภัยขึ้น และมีความเสียหายอันเกิดขึ้นจากเหตุการณ์อื่นร่วมกัน ภัยที่ได้รับประกันภัยความเสียหายเหล่านั้น แม้จะไม่ใช่ภัยที่รับประกันภัยไว้ แต่ก็ถือว่าเป็นสาเหตุใกล้ชิดที่ผู้รับประกันภัยจะต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทนด้วย (ปพพ. มาตรา 877 (2))

สำหรับธุรกิจประกันวินาศภัยของประเทศไทยนั้นได้มีวิวัฒนาการไม่แตกต่างจากประเทศอื่น ๆ และโดยที่ธุรกิจประกันวินาศภัยของประเทศไทยได้รับความสนใจจาก ต่างประเทศที่ต้องการเข้ามาประกอบธุรกิจในประเทศไทยอย่างมาก จึงมีความจำเป็นอย่างมากที่ประเทศไทยจะต้องเข้าร่วมเจรจา

ในเรื่องการเปิดเสรีการค้าบริการธุรกิจประกันวินาศภัย เพื่อที่จะได้มีส่วนร่วม
ในการเจรจาอีกทั้งเป็นการรักษาผลประโยชน์ตลอดจนกำหนดแนวทางพัฒนา
ธุรกิจประเภทนี้ให้เจริญเติบโต