



สมาคมประกันวินาศภัยไทย
Thai General Insurance Association

คู่มือประกันวินาศภัยไทย

Thai General Insurance Handbook

คู่มือประกันวินาศภัยไทย

Thai General Insurance Handbook



จัดพิมพ์โดย

คณะกรรมการพัฒนาธุรกิจและวิชาการประกันภัย ประจำปี 2562-64

สมาคมประกันวินาศภัยไทย

คู่มือประกันวินาศภัยไทย

Thai General Insurance Handbook

ISBN 978-616-91406-4-1

สงวนลิขสิทธิ์โดย

สมาคมประกันวินาศภัยไทย

Thai General Insurance Association

เนื้อหาและข้อมูลในคู่มือฯ เล่มนี้รวบรวมไว้ถึงวันที่ 30 พฤศจิกายน 2564

พิมพ์ครั้งที่ 1 ธันวาคม 2564

จำนวนพิมพ์ 2,000 เล่ม

จำนวนหน้า 338 หน้า

จัดทำโดย

คณะกรรมการพัฒนารูปร่างและวิชาการประกันภัย

สมาคมประกันวินาศภัยไทย

Thai General Insurance Association

25 ซอยสุขุมวิท 64/1 ถนนสุขุมวิท

แขวงพระโขนงใต้ เขตพระโขนง กรุงเทพฯ 10260

URL [http:// www.tgia.org](http://www.tgia.org)

E-mail: general@tgia.org

พิมพ์ที่

สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ถนนพญาไท แขวงวังใหม่ เขตปทุมวัน

กรุงเทพฯ 10330

โทร 0-2218-3549-50 โทรสาร 0-2218-3547

cuprint@hotmail.com

คำนิยม

การใช้ชีวิตและการประกอบธุรกิจต้องพบกับการเปลี่ยนแปลงในรูปแบบต่าง ๆ อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ การเปลี่ยนแปลงทางสังคม เศรษฐกิจ การเมือง สิ่งแวดล้อม และเทคโนโลยี ก่อให้เกิดความเสี่ยงที่ยากต่อการคาดการณ์และอาจส่งผลกระทบอย่างรุนแรงในวงกว้างต่อชีวิต ทรัพย์สิน ความมั่นคงทางการเงิน การเติบโต และการอยู่รอดของธุรกิจ ประกันภัยถือเป็นเครื่องมือในการบริหารความเสี่ยงที่ทรงพลังและนับวันก็จะเข้ามา มีบทบาทมากขึ้นตามลำดับ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในยุคที่กำลังมีการระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ในขณะนี้

อย่างไรก็ตาม ความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับการประกันภัยยังเป็นสิ่งที่ถูกมองข้าม และส่งผลทำให้ประชาชนหรือธุรกิจอาจไม่ได้รับความคุ้มครองทางการเงินเมื่อเกิดเหตุการณ์ที่ไม่พึงประสงค์ขึ้น ด้วยเหตุนี้ สมาคมประกันวินาศภัยไทย จึงได้กำหนดพันธกิจในการสร้างและยกระดับความรู้และความเข้าใจของประชาชน ในการนำการประกันวินาศภัยมาเป็นเครื่องมือในการบริหารความเสี่ยง รวมถึงส่งเสริมและสนับสนุนให้ประกันวินาศภัยเป็นปัจจัยที่ 5 ในการดำรงชีวิตของประชาชนและการประกอบธุรกิจ

คณะกรรมการพัฒนาธุรกิจและวิชาการประกันภัย สมาคมประกันวินาศภัยไทย ได้จัดทำคู่มือประกันวินาศภัยไทยเล่มนี้ขึ้น เพื่อเป็นเอกสารอ้างอิงในการเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจในการประกันวินาศภัย ที่ถูกต้อง โดยมีเนื้อหาสาระครอบคลุมหลักการของการประกันภัย การประกันวินาศภัยประเภทต่าง ๆ กลุ่มงานทั้งหมดในบริษัทประกันวินาศภัย ตลอดจนองค์กรต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจประกันวินาศภัย นอกจากนี้ ยังครอบคลุมประเด็นสำคัญในการประกอบธุรกิจประกันภัย ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของการบริหารความเสี่ยง การลงทุน เทคโนโลยี และอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ พร้อมตัวอย่างประกอบที่ทันสมัย ซึ่งจะช่วยสร้างความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องให้แก่ผู้อ่านได้เป็นอย่างดี นอกจากนี้ ผู้เขียนในแต่ละบทล้วนเป็นผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งมีความรู้และประสบการณ์จริงในการทำงานและได้เรียบเรียงเนื้อหาเป็นขั้นตอนให้อ่านเข้าใจได้ง่าย

ในนามของสมาคมประกันวินาศภัยไทย ผมขอขอบคุณคุณคุณธโนดม โลกาพัฒนา หัวหน้าคณะทำงานในการจัดทำคู่มือประกันวินาศภัยไทย รวมถึงคณะทำงานและผู้ทรงคุณวุฒิทุกท่านที่ได้ร่วมกันสร้างคู่มือประกันวินาศภัยไทยที่ทรงคุณค่าเล่มนี้ ผมเชื่อมั่นว่าผู้ที่อ่านคู่มือประกันวินาศภัยไทยทุกท่าน จะได้รับความรู้และประโยชน์สมดังเจตนารมณ์ทุกประการ

อานนท์ วัจสุ

นายกสมาคมประกันวินาศภัยไทย

ประจำปี 2562-64



คำนิยม

ธุรกิจประกันภัยในปัจจุบันมีความสำคัญและมีบทบาทมากขึ้นกว่าในอดีต ด้วยเหตุผลดังกล่าวคณะกรรมการพัฒนาธุรกิจและวิชาการประกันภัยจึงได้จัดทำคู่มือประกันวินาศภัยไทย (Thai General Insurance Handbook) ขึ้น โดยรวบรวมองค์ความรู้ทางวิชาการทั้งหมดที่เกี่ยวข้องในธุรกิจประกันภัย ความเป็นมาของธุรกิจประกันภัย กลไกในธุรกิจประกันภัย หลักสำคัญของสัญญาประกันภัย การชดเชยค่าสินไหมทดแทน แนวทางการปฏิบัติของบริษัทประกันภัย ผลิตภัณฑ์ประกันภัยต่าง ๆ ช่องทางจำหน่ายที่มี ให้มีความทันสมัยและเป็นปัจจุบันมากที่สุด เพื่อให้สามารถนำไปใช้เป็นคู่มือในการปฏิบัติงานสำหรับบุคลากรในธุรกิจประกันภัย หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน นิสิต นักศึกษา และผู้ที่มีความสนใจในสาขาวิชาการประกันภัยทั่วไป

ในนามคณะกรรมการพัฒนาธุรกิจและวิชาการประกันภัย ประจำปี 2562-64 ขอขอบคุณคณะทำงานผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งเป็นผู้เชี่ยวชาญในแต่ละส่วนของเนื้อหาซึ่งปรากฏอยู่ในเล่มทั้ง 18 บทของคู่มือประกันวินาศภัยไทย (Thai General Insurance Handbook) ขอขอบคุณทุกท่านที่ได้ทุ่มเท เสียสละทั้งกำลังกาย กำลังใจ กำลังสติปัญญา และเวลาอันมีค่าเพื่อสร้างแหล่งเรียนรู้อันจะเป็นประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นกับธุรกิจประกันภัยในภายหน้าต่อไป

มนตรี วงศ์ท่าเรือ

ประธานคณะกรรมการพัฒนาธุรกิจและวิชาการประกันภัย
ประจำปี 2562-64



คำนำ

คู่มือประกันวินาศภัยไทย (Thai General Insurance Handbook) เป็นหนึ่งในโครงการของคณะกรรมการพัฒนาธุรกิจและวิชาการประกันภัย สมาคมประกันวินาศภัยไทย เพื่อเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับการประกันวินาศภัยให้นักเรียน นิสิต นักศึกษา คณาจารย์ และผู้สนใจทั่วไปทั้งในและนอกรวงการประกันภัยได้ใช้ศึกษาค้นคว้า โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ผู้อ่านได้รับความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับความเสี่ยงประเภทต่าง ๆ วิธีการบริหารความเสี่ยง หลักสำคัญของสัญญาประกันภัย ประเภทของการประกันวินาศภัย การดำเนินงานของบริษัทประกันภัยในด้านต่าง ๆ กลุ่มงานที่มีในบริษัทประกันภัย ตลอดจนองค์กรที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจประกันภัยไทย เนื้อหาในคู่มือฯ นี้ได้รับการเรียบเรียงขึ้นให้ทันสมัยตามสภาพของความเสี่ยงในปัจจุบัน

สิ่งหนึ่งซึ่งไม่มีในคู่มือฯ นี้คือภาพประกอบของการเกิดวินาศภัย ตลอดจนอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ใช้ในการป้องกันหรือบรรเทาความเสียหาย รูปแบบของสิ่งเหล่านี้จะเปลี่ยนแปลงไปตามกาลเวลา เพื่อให้คู่มือฯ นี้ทันสมัยอยู่เสมอ ขอให้ผู้อ่านหาดูภาพประกอบที่มีล่าสุดได้จาก Google โดยคลิกที่ “ค้นรูป” หรือ “Images”

สำหรับภาษาที่ใช้ในคู่มือฯ เล่มนี้ส่วนใหญ่ใช้ภาษาที่เป็นทางการ และการใช้ชื่อเต็มขององค์กรต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนการใช้ศัพท์ภาษาไทยตามพจนานุกรมศัพท์ประกันภัยฉบับราชบัณฑิตยสถานและกำกับด้วยศัพท์ทางด้านประกันภัยที่เป็นภาษาอังกฤษซึ่งใช้กันสากล เพื่อให้ผู้อ่านเกิดความคุ้นเคยกับคำเหล่านี้ ส่วนคำว่า “ธุรกิจประกันภัย บริษัทประกันภัย คนกลางประกันภัย และผลิตภัณฑ์ประกันภัย” ที่ใช้ในคู่มือฯ เล่มนี้ จะหมายถึง “ธุรกิจประกันวินาศภัย บริษัทประกันวินาศภัย คนกลางประกันวินาศภัย และผลิตภัณฑ์ประกันวินาศภัย”

อนึ่ง ในช่วงที่กำลังจัดทำคู่มือฯ นี้ ซึ่งกำลังมีการระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ได้มีการเพิ่มเนื้อหาและตัวอย่างที่เกี่ยวข้องเข้าไปด้วย โดยใช้คำว่า “โรคระบาดที่แพร่กระจายเป็นวงกว้างไปทั่วโลก (Pandemic)” เพื่อให้เห็นถึงการระบาดใหญ่ที่มีความรุนแรงมากที่สุด ซึ่งต่อไปเมื่อการระบาดได้ลดน้อยลงก็จะกลายเป็น “โรคประจำถิ่น (Endemic)” ไปในที่สุด

การจัดทำคู่มือประกันวินาศภัยไทยได้สำเร็จเรียบร้อยด้วยความร่วมมือของคณะทำงานฯ และจิตอาสาซึ่งเป็นผู้มีความรู้และประสบการณ์ตรงในวงการประกันภัยไทย ซึ่งทุกท่านมีความตั้งใจเหมือนกันคือ “เราทำความดีด้วยหัวใจ”

คู่มือประกันวินาศภัยไทยเล่มนี้ได้สะท้อนถึงความตั้งใจของผมในการถ่ายทอดความรู้และประสบการณ์ที่มีเพื่อเป็นวิทยาทานแก่วงการประกันภัยหลังจากที่ผมได้เกษียณอายุจากการทำงานประจำแล้ว โดยเป็น “การให้ที่ไม่สิ้นสุด” ซึ่งผมหวังเป็นอย่างยิ่งว่าคู่มือฯ นี้จะเป็นประโยชน์แก่ท่านผู้อ่านเป็นอย่างมาก

ธโนดม โลกพัฒนา
หัวหน้าคณะทำงานจัดทำคู่มือประกันวินาศภัยไทย
ประจำปี 2562 - 64



สารบัญ

บทที่ 1 ความเสี่ยง	1
ความเสี่ยงและโอกาส	2
ความเสี่ยง	2
ภัย	3
ภาวะภัย	3
องค์ประกอบของความเสี่ยง	5
ประเภทของความเสี่ยง	5
 บทที่ 2 การบริหารความเสี่ยงขององค์กร	 9
วัตถุประสงค์ของการบริหารความเสี่ยง	9
วัตถุประสงค์ก่อนที่จะมีความสูญเสียเกิดขึ้น	9
วัตถุประสงค์ภายหลังจากที่มีความสูญเสียเกิดขึ้น	10
ขั้นตอนในการบริหารความเสี่ยง	10
การระบุและวิเคราะห์ภัยที่อาจก่อให้เกิดความสูญเสีย	10
ความเสี่ยงต่อทรัพย์สิน	11
ความเสี่ยงต่อรายได้	12
ความเสี่ยงต่อความรับผิดชอบตามกฎหมาย	13
ความเสี่ยงต่อบุคคล	13
การหาวิธีการต่าง ๆ ที่เป็นไปได้ในการบริหารความเสี่ยง	15
การควบคุมความเสี่ยง	15
การจัดการทางการเงินสำหรับความเสี่ยง	17
การคัดเลือกวิธีการที่คิดว่าดีที่สุดในการบริหารความเสี่ยง	18
การลงมือปฏิบัติตามแผน หรือวิธีการที่ได้เลือกไว้	19
การติดตามผลลัพธ์ที่ได้	20
การตรวจสอบและปรับปรุงวิธีการให้เหมาะสมกับภัยที่เปลี่ยนแปลงไป	20
 บทที่ 3 การประกันภัย	 21
ความหมายของการประกันภัย	21
คำนิยามของการประกันภัยที่ใช้	22
บุคคลที่เกี่ยวข้องในสัญญาประกันภัย	22
กลไกของการประกันภัย	23
ลักษณะขั้นพื้นฐานของการประกันภัย	24
ความเป็นมาของการประกันภัย	25
จุดเริ่มต้นของบริษัทประกันภัยในต่างประเทศ	27
ลักษณะสำคัญของความเสี่ยงที่ปกติสามารถจะเอาประกันภัยได้	28

ลักษณะสำคัญของความเสี่ยงที่ปกติไม่สามารถจะเอาประกันภัยได้	30
การประกันภัย และการพนัน	31
ประโยชน์ของการประกันภัย	31
ทฤษฎีพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัย	34
การกำหนดเบี้ยประกันภัย	35
ประเภทของการประกันภัยในประเทศไทย	37
บทที่ 4 สัญญาประกันภัย	39
ข้อกำหนดทั่วไปของสัญญาประกันภัยที่สามารถบังคับได้ตามกฎหมาย	39
ข้อเสนอ หรือการเสนอ และคำสนอง หรือการสนอง	39
สิ่งตอบแทน	41
คู่สัญญาที่มีความสามารถตามกฎหมาย	41
วัตถุประสงค์ตามกฎหมาย	41
แบบฟอร์มตามกฎหมาย	41
ลักษณะพิเศษทางกฎหมายของสัญญาประกันภัย	42
เป็นสัญญาที่ไม่มีแบบ	42
เป็นสัญญาที่ต้องมีหลักฐานเป็นหนังสือจึงจะฟ้องร้องบังคับคดีกันได้	42
เป็นสัญญาต่างตอบแทน	42
เป็นสัญญาที่มีค่าตอบแทนไม่เท่าเทียมกัน	42
เป็นสัญญาเพื่อการเสี่ยงภัย หรือเสี่ยงโชค	43
เป็นสัญญาเพื่อการชดเชยค่าสินไหมทดแทน	43
เป็นสัญญาที่อาศัยเหตุในอนาคตอันไม่แน่นอน	43
เป็นสัญญาเพื่อประโยชน์ของบุคคลภายนอก	44
บทที่ 5 หลักสำคัญของสัญญาประกันภัย	45
หลักส่วนได้เสียในเหตุที่เอาประกันภัย หรือหลักส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยได้	45
ความหมายของส่วนได้เสีย	45
ส่วนได้เสียกรณีประกันวินาศภัย	46
ความสัมพันธ์ของผู้เอาประกันภัยกับทรัพย์สิน สิทธิ ผลประโยชน์ หรือรายได้ใด ๆ ที่เอาประกันภัย	46
เวลาที่ต้องมีส่วนได้เสีย	47
วัตถุประสงค์ของการกำหนดให้มีสิทธิส่วนได้เสีย	49
หลักความสุจริตอย่างยิ่ง	49
กฎหมายที่รองรับหลักความสุจริตอย่างยิ่ง	50
สาระสำคัญที่ถือว่าไม่ปฏิบัติตามหลักความสุจริตอย่างยิ่ง	52
การไม่เปิดเผยข้อความจริง	52
การแถลงข้อความเท็จ	54
การไม่ปฏิบัติตามคำรับรอง	55

หลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน	56
แบบของสัญญาประกันภัยตามการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน	57
สัญญาประกันภัยแบบชดใช้ตามความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง	57
สัญญาประกันภัยแบบกำหนดมูลค่า	64
สัญญาประกันภัยแบบผสมระหว่างการชดใช้ตามความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง และแบบกำหนดมูลค่า	65
สัญญาประกันภัยแบบชดใช้ตามมูลค่าทรัพย์สินที่เป็นของใหม่	66
วิธีการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน	67
หลักการรับช่วงสิทธิ	68
หลักการร่วมชดใช้ค่าสินไหมทดแทน หรือหลักการร่วมชดใช้	70
วิธีการคำนวณในการร่วมชดใช้ค่าสินไหมทดแทน	72
วิธีคำนวณตามส่วนจำนวนเงินเอาประกันภัย	72
วิธีคำนวณความรับผิดชอบโดยเอกเทศ	76
หลักสาเหตุใกล้ชิด หรือหลักเหตุใกล้ชิด	79
ตัวอย่างกรณีศึกษาการวิเคราะห์สาเหตุใกล้ชิด	81
หลักสาเหตุใกล้ชิดในประมวลกฎหมายไทย	82
แนวทางการพิจารณาหาสาเหตุใกล้ชิด	83
บทที่ 6 เอกสารที่เกี่ยวข้องกับสัญญาประกันภัย	87
ใบคำขอเอาประกันภัย	87
รายละเอียดในใบคำขอเอาประกันภัย	87
กรมธรรม์ประกันภัย	88
รายละเอียดในกรมธรรม์ประกันภัย	88
โครงสร้างของกรมธรรม์ประกันภัย	89
เอกสารแนบท้ายกรมธรรม์ประกันภัย	91
ใบสลักหลัง หรือ บันทึกการสลักหลัง	92
หนังสือคุ้มครองชั่วคราว	92
กรมธรรม์ประกันภัยแบบเปิด หรือสัญญาประกันภัยเปิด	92
หนังสือรับรองการประกันภัย หรือใบรับรองการประกันภัย	93
บทที่ 7 ช่องทางการขายผลิตภัณฑ์ประกันภัย	95
ช่องทางหลักในการขายผลิตภัณฑ์ประกันภัย	95
การขายผ่านตัวแทนและนายหน้า	95
การขายผ่านธนาคาร	95
การขายผ่านไปรษณีย์	96
การขายผ่านทางโทรศัพท์	96

การขายโดยที่ลูกค้าติดต่อโดยตรงกับบริษัท	96
การขายผ่านองค์กร	96
การขายผ่านอินเทอร์เน็ต	96
การขายผ่านช่องทางอื่น ๆ	97
บทที่ 8 คนกลางประกันภัย	101
ประเภทของคนกลางประกันภัย	101
ตัวแทนประกันภัย	101
นายหน้าประกันภัย	102
นายหน้าประกันภัยตรง	102
นายหน้าประกันภัยต่อ	103
บทบาทของนายหน้าประกันภัย	104
หน้าที่ของนายหน้าประกันภัย	105
บทที่ 9 บทบาทของผู้พิจารณาการรับประกันภัย	107
ผู้พิจารณาการรับประกันภัย	107
กระบวนการพิจารณารับประกันภัย	108
หลักการพิจารณารับประกันภัย	108
ลักษณะของการพิจารณารับประกันภัย	109
การวัดผลการพิจารณารับประกันภัย	110
วิธจักรการรับประกันภัย	112
บทที่ 10 บทบาทของผู้ประเมินวินาศภัย	119
ผู้ประเมินวินาศภัย	119
หน้าที่ของผู้ประเมินวินาศภัย	119
การทำงานของผู้ประเมินวินาศภัย	121
บทที่ 11 การประกันภัยต่อ	123
ความหมายของการประกันภัยต่อ	123
สาเหตุของการเอาประกันภัยต่อ	124
ความสำคัญของการประกันภัยต่อ	125
ประโยชน์ของการประกันภัยต่อ	125
สาระสำคัญของการประกันภัยต่อ	127

ประเภทของการประกันภัยต่อ	127
การประกันภัยต่อเฉพาะราย	127
การประกันภัยต่อตามสัญญา	128
การประกันภัยต่อตามสัญญาแบบเป็นสัดส่วน	128
การประกันภัยต่อตามสัญญาแบบไม่เป็นสัดส่วน	136
ตลาดประกันภัยต่อ	139
บทที่ 12 การบริหารความเสี่ยงของบริษัทประกันภัย	141
ความเสี่ยง	141
การบริหารความเสี่ยง	142
ความเสี่ยงของบริษัทประกันภัย	143
ความเชื่อมโยงของการบริหารความเสี่ยงและการดำเนินธุรกิจ	145
กระบวนการบริหารความเสี่ยง	147
การระบุความเสี่ยง	147
การประเมินความเสี่ยง	148
การตอบสนองความเสี่ยง	148
การควบคุมและติดตามผล	149
การรายงานข้อมูล	150
กิจกรรมหลักของบริษัทประกันภัย	150
การประเมินความเสี่ยงและความมั่นคงทางการเงิน	151
โครงสร้างการกำกับดูแลการบริหารความเสี่ยงของบริษัทประกันภัย	153
บทที่ 13 อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญของบริษัทประกันภัย	155
อัตราส่วนดำเนินงาน	155
อัตราส่วนสภาพคล่อง	157
อัตราส่วนเงินกองทุน	159
บทที่ 14 การลงทุนของบริษัทประกันภัย	161
การลงทุนประกอบธุรกิจอื่นของบริษัทประกันวินาศภัย	161
บทที่ 15 เทคโนโลยีกับการประกันภัย	167
ความเป็นมาในการนำเทคโนโลยีมาใช้งานในธุรกิจประกันภัย	167
การนำเทคโนโลยีมาใช้กับธุรกิจประกันภัยในปัจจุบัน	168
การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีกับการประกันภัย	169
การเตรียมความพร้อมรับมือเรื่องความปลอดภัยทางไซเบอร์	170
ความเสี่ยงอุบัติใหม่จากการพัฒนาทางด้านเทคโนโลยี	171

บทที่ 16 ตำแหน่งงานในธุรกิจประกันภัยไทย	173
การแบ่งกลุ่มของตำแหน่งงานในธุรกิจประกันภัยไทย	173
กลุ่มงานด้านคณิตศาสตร์ประกันภัย บริหารความเสี่ยง และกลยุทธ์องค์กร	173
กลุ่มงานด้านพัฒนาธุรกิจ	174
กลุ่มงานด้านการพิจารณารับประกันภัย และวิศวกรรมสำรวจภัย	175
กลุ่มงานด้านสินไหมทดแทน	175
กลุ่มงานด้านการโฆษณา ประชาสัมพันธ์และสื่อสารองค์กร	176
กลุ่มงานด้านกำกับ ควบคุม ตรวจสอบภายใน และกฎหมาย	177
กลุ่มงานด้านธุรการ	177
กลุ่มงานด้านทรัพยากรมนุษย์	178
กลุ่มงานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ	179
กลุ่มงานด้านบัญชี การเงิน	180
 บทที่ 17 องค์กรที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจประกันภัยไทย	 183
สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.)	183
สภาธุรกิจประกันภัยไทย	184
สมาคมประกันวินาศภัยไทย	184
สมาคมประกันชีวิตไทย	185
สมาคมนายหน้าประกันภัยไทย	185
สมาคมตัวแทนประกันชีวิตและที่ปรึกษาการเงิน	185
สมาคมนักคณิตศาสตร์ประกันภัยแห่งประเทศไทย	185
สมาคมผู้ประเมินวินาศภัย	186
สถาบันประกันภัยไทย	186
สำนักงานอตราเบี้ยประกันวินาศภัย สมาคมประกันวินาศภัยไทย	186
บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด	187
บริษัท ไทยอินชัวร์เรสดาต้าเนท จำกัด	187
สำนักงานอนุญาโตตุลาการ สมาคมประกันวินาศภัยไทย	188
สถาบันอนุญาโตตุลาการ สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.)	188
กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย	188
กองทุนประกันวินาศภัย	189
กองทุนประกันชีวิต	189
 บทที่ 18 ประเภทของการประกันวินาศภัย	 191
การแบ่งประเภทการประกันวินาศภัยตามวัตถุที่เอาประกันภัย	191
การแบ่งประเภทการประกันวินาศภัยตามลักษณะของผู้เอาประกันภัย	191
การแบ่งประเภทการประกันวินาศภัยตามที่กำหนดในพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535	192

ผลิตภัณฑ์ประกันวินาศภัยในประเทศไทย	192
การประกันอัคคีภัย	192
การประกันภัยรถยนต์	194
การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ	194
การประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ	196
แบบกรมธรรม์ประกันภัยที่ใช้สำหรับการประกันภัยรถยนต์	200
การประกันภัยรถยนต์กับผู้ขับขี่	200
การประกันภัยทางทะเลและขนส่ง	201
ประเภทการประกันภัยทางทะเลและขนส่ง	202
ประเภทการประกันภัยทางอากาศ	209
การประกันภัยเบ็ดเตล็ด	212
การประกันภัยที่เกี่ยวกับทรัพย์สิน	212
การประกันภัยที่เกี่ยวกับงานวิศวกรรม	219
การประกันภัยที่เกี่ยวกับความรับผิดชอบตามกฎหมาย	223
การประกันภัยที่เกี่ยวกับอุบัติเหตุและสุขภาพ	229
ผลิตภัณฑ์ประกันภัยพิเศษ	241
การประกันภัยสำหรับรายย่อย (ไมโครอินชัวร์نس)	251

ภาคผนวก

ภาคผนวก 1 ตัวอย่างใบคำขอเอาประกันอัคคีภัย	255
ภาคผนวก 2 ตัวอย่างตารางกรมธรรม์ประกันอัคคีภัย	259
ภาคผนวก 3 ตัวอย่างกรมธรรม์ประกันอัคคีภัย	263
ภาคผนวก 4 ตัวอย่างเอกสารแนบท้ายความคุ้มครองประกันอัคคีภัย	273
ภาคผนวก 5 ตัวอย่างหนังสือคุ้มครองชั่วคราวของการประกันอัคคีภัย	277
ภาคผนวก 6 ตัวอย่างกรมธรรม์ประกันภัยแบบเปิด Marine Cargo Open Policy	281
ภาคผนวก 7 ตัวอย่างหนังสือรับรองการประกันภัย กรมธรรม์ประกันภัยอุบัติเหตุ	287
ภาคผนวก 8 ตัวอย่างหนังสือรับรองการต่ออายุ กรมธรรม์ประกันภัยอุบัติเหตุ	291
ภาคผนวก 9 คำสั่งนายทะเบียนที่ 44/2564 เรื่อง การจ่ายค่ารักษาพยาบาล ตามกรมธรรม์ประกันภัย สำหรับผู้เอาประกันภัยที่ติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) และได้เข้ารับการดูแลรักษาพยาบาลแบบ Home Isolation หรือแบบ Community Isolation สำหรับบริษัทประกันวินาศภัย	295

สารบัญตาราง

ตารางที่ 2-1 วิธีการบริหารความเสี่ยงที่ธุรกิจควรใช้ในแต่ละระดับความเสี่ยง	18
ตารางที่ 3-1 เปรียบเทียบลักษณะของการประกันภัยและการพนัน	31
ตารางที่ 5-1 มาตรฐานราคากลางสิ่งปลูกสร้าง ปี 2564 (ราคาไม่รวมฐานราก)	59

ตารางที่ 11-1	โครงสร้าง Surplus Treaty, Maximum Retention 3 ล้านบาทต่อภัย No. of Lines = 10 เท่า	132
ตารางที่ 11-2	การแบ่งจำนวนเงินเอาประกันภัยของ Combined Quota Share & Surplus Treaty	134
ตารางที่ 11-3	การแบ่งค่าสินไหมทดแทนของ Working Excess of Loss Cover	137
ตารางที่ 14-1	การเปรียบเทียบสภาพคล่องและข้อดีข้อเสียของสินทรัพย์ลงทุนแต่ละประเภท	163
ตารางที่ 18-1	ความคุ้มครองการประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (พ.ร.บ.)	195
ตารางที่ 18-2	เปรียบเทียบเงื่อนไขความคุ้มครอง Institute Cargo Clauses (A),(B),(C)	205
ตารางที่ 18-3	การประกันภัยคุ้มครองผู้พักในห้องพัก	229

สารบัญรูปรูปภาพ

รูปภาพที่ 1-1	ความสัมพันธ์ระหว่างความเสี่ยงแท้จริงและความเสี่ยงเชิงกำไร	6
รูปภาพที่ 1-2	ความสัมพันธ์ระหว่างความเสี่ยงประเภทต่าง ๆ	8
รูปภาพที่ 3-1	เบี้ยประกันวินาศภัยรับตรงแยกตามประเภทการประกันภัย (พ.ศ. 2545-2563)	21
รูปภาพที่ 3-2	กลไกของการประกันภัย	24
รูปภาพที่ 4-1	ผังแสดงการเกิดของสัญญาประกันภัย	40
รูปภาพที่ 5-1	การรับช่วงสิทธิของผู้รับประกันภัย	68
รูปภาพที่ 5-2	การร่วมชดใช้ค่าสินไหมทดแทน	70
รูปภาพที่ 5-3	ความเสียหายเกิดจากสาเหตุเดียว	83
รูปภาพที่ 5-4	ความเสียหายเกิดขึ้นพร้อมกัน โดยไม่มีภัยที่ยกเว้นมาเกี่ยวข้อง	84
รูปภาพที่ 5-5	ความเสียหายเกิดขึ้นพร้อมกัน แต่มีภัยที่ยกเว้นมาเกี่ยวข้อง	84
รูปภาพที่ 5-6	ความเสียหายเกิดจากสาเหตุต่อเนื่องเรียงลำดับกัน โดยไม่ขาดตอน หรือเป็นเหตุการณ์ต่อเนื่อง	85
รูปภาพที่ 5-7	ความเสียหายเกิดจากสาเหตุต่อเนื่องเรียงลำดับกัน แต่ขาดตอน หรือเป็นเหตุการณ์ไม่ต่อเนื่อง	86
รูปภาพที่ 6-1	ความคุ้มครองแบบระบุภัย (Named Perils Basis)	89
รูปภาพที่ 6-2	ความคุ้มครองแบบสรรพภัย (All Risks Basis)	90
รูปภาพที่ 7-1	สัดส่วนของช่องทางการขายผลิตภัณฑ์ประกันภัยโดยจำนวนกรมธรรม์ระหว่าง พ.ศ. 2555-2562	98
รูปภาพที่ 7-2	สัดส่วนของช่องทางการขายผลิตภัณฑ์ประกันภัยโดยเบี้ยประกันภัยรับตรง ระหว่าง พ.ศ. 2555-2562	98
รูปภาพที่ 7-3	สัดส่วนของช่องทางการขายผลิตภัณฑ์ประกันภัยโดยจำนวนกรมธรรม์ ตามประเภทผลิตภัณฑ์ครั้งแรก พ.ศ. 2561-2563	99
รูปภาพที่ 7-4	สัดส่วนของช่องทางการขายผลิตภัณฑ์ประกันภัยโดยเบี้ยประกันภัยรับตรง ตามประเภทผลิตภัณฑ์ครั้งแรก พ.ศ. 2561-2563	99
รูปภาพที่ 8-1	ตัวอย่างใบอนุญาตเป็นตัวแทนประกันวินาศภัย	101
รูปภาพที่ 8-2	ตัวอย่างใบอนุญาตเป็นนายหน้าประกันวินาศภัย	102

รูปภาพที่ 8-3	ตัวอย่างใบอนุญาตเป็นนายหน้าประกันวินาศภัย (นว.6) ประเภทการจัดให้มีการประกันภัยโดยตรง	103
รูปภาพที่ 8-4	ตัวอย่างใบอนุญาตเป็นนายหน้าประกันวินาศภัย (นว.6) ประเภทการจัดให้มีการประกันภัยต่อ	103
รูปภาพที่ 9-1	การจัดโครงสร้างองค์กรที่เกี่ยวข้องกับการพิจารณารับประกันภัย	108
รูปภาพที่ 9-2	วัฏจักรการรับประกันภัย	112
รูปภาพที่ 11-1	การประกันภัยต่อไปยังผู้รับประกันภัยต่อเพียงรายเดียว	123
รูปภาพที่ 11-2	การประกันภัยต่อไปยังผู้รับประกันภัยต่อหลายราย	124
รูปภาพที่ 11-3	การประกันภัยต่อช่วง	124
รูปภาพที่ 11-4	โครงสร้าง 90% Quota Share	129
รูปภาพที่ 11-5	โครงสร้าง 90% Quota Share, Maximum Treaty Limit 100 ล้านบาทต่อภัย	130
รูปภาพที่ 11-6	โครงสร้างของ Surplus Treaty	131
รูปภาพที่ 11-7	โครงสร้างการมี Surplus Treaty มากกว่า 1 สัญญา	132
รูปภาพที่ 11-8	โครงสร้าง Combined Quota Share & Surplus Treaty	133
รูปภาพที่ 11-9	โครงสร้างของ Facultative Obligatory Treaty คู่กับ Surplus Treaty	135
รูปภาพที่ 11-10	การแบ่งความรับผิดชอบระหว่างผู้เอาประกันภัยต่อและผู้รับประกันภัยต่อ ในกรณีของการประกันภัยต่อแบบไม่เป็นสัดส่วน	136
รูปภาพที่ 11-11	การติดต่อโดยตรง	139
รูปภาพที่ 11-12	การติดต่อผ่านคนกลาง	139
รูปภาพที่ 12-1	ความเสี่ยงของบริษัทประกันภัย	143
รูปภาพที่ 12-2	ความเชื่อมโยงของการบริหารความเสี่ยงและการดำเนินธุรกิจ	145
รูปภาพที่ 12-3	กระบวนการบริหารความเสี่ยง	147
รูปภาพที่ 12-4	กิจกรรมหลักของบริษัทประกันภัย	150
รูปภาพที่ 12-5	กรอบการบริหารความเสี่ยงและความมั่นคงทางการเงิน	152
รูปภาพที่ 12-6	โครงสร้างการกำกับดูแลการบริหารความเสี่ยงของบริษัทประกันภัย	153
รูปภาพที่ 18-1	ประเภทการประกันภัยทางทะเลและขนส่ง	201
บรรณานุกรม		301
ประวัติย่อของผู้เขียน		313



บทที่ 1

ความเสี่ยง

ธโนดม โลกพัฒนา

คนเราทุกวันนี้ ล้วนเผชิญกับความไม่แน่นอน และการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา และไม่อาจคาดคะเนได้ว่า จะเกิดอะไรขึ้นกับเราในอนาคต ไม่ว่าจะเป็นเหตุการณ์จากภัยธรรมชาติ อุบัติภัย โรคภัยไข้เจ็บ โรคระบาด ที่แพร่กระจายเป็นวงกว้างไปทั่วโลก (Pandemic) จนมีคำกล่าวว่า “**สิ่งที่แน่นอนที่สุดคือ ความไม่แน่นอน**”

ปัจจุบัน มีความเจริญทางด้านวัตถุมากขึ้น และมีการประดิษฐ์สิ่งอำนวยความสะดวกในชีวิตประจำวัน ต่าง ๆ มากมาย เช่น เครื่องจักรกล เครื่องใช้ไฟฟ้า อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ สถาปัตยกรรมที่ทันสมัย การก่อสร้างที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง ส่งผลให้เกิดความเสี่ยงมากขึ้น การดำเนินชีวิตของเราจึงมีความเสี่ยงเพิ่มขึ้นตลอดเวลา หากไม่มีการจัดการกับความเสี่ยงเหล่านั้นอย่างเหมาะสม ก็อาจจะได้รับความสูญเสียหรือความเสียหาย

คนทั่วไปมักจะคุ้นกับความเสี่ยงเดิม ๆ เช่น ไฟไหม้บ้าน รถเฉี่ยวชนกัน อุบัติเหตุจากการเดินทาง การเจ็บไข้ได้ป่วย เป็นต้น อย่างไรก็ตาม ในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา ได้เกิดความเสี่ยงใหม่ ๆ ซึ่งมีความรุนแรงมากขึ้น และมีผลกระทบต่อคนเป็นจำนวนมากในเวลาเดียวกัน เช่น การเกิดความแห้งแล้ง ไฟไหม้ป่า พายุไต้ฝุ่น พายุเฮอริเคน พายุไซโคลน ฝนตกหนัก และตามมาด้วยน้ำท่วมอย่างรุนแรง ตลอดจนดินถล่ม ภาวะโลกร้อน การเกิดพายุหิมะในหลายประเทศที่ไม่เคยมีหิมะตกมาเป็นเวลาหลายสิบปี การเกิดแผ่นดินไหวอย่างรุนแรงและบ่อยขึ้น การเกิดแผ่นดินไหวอย่างรุนแรงในทะเลและตามมาด้วยคลื่นสึนามิที่พัดถล่มและทำลายล้างทรัพย์สิน ชีวิตคนและสัตว์ ตลอดจนระบบนิเวศน์ในประเทศต่าง ๆ การเกิดวินาศภัยจากการก่อการร้าย อุบัติเหตุระหว่างการเดินทาง เช่น รถไฟชนกัน เครื่องบินตก โรคภัยไข้เจ็บใหม่ ๆ เช่น โรคเมอร์ส ภาวะหัวใจล้มเหลวเฉียบพลัน ตลอดจนการเกิดโรคระบาดชนิดใหม่ เช่น โรคทางเดินหายใจเฉียบพลันรุนแรง (Severe Acute Respiratory Syndrome: SARS) โรคทางเดินหายใจตะวันออกกลาง (Middle East Respiratory Syndrome: MERS) โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (Coronavirus Disease 2019: COVID-19) ซึ่งมีการระบาดไปทั่วโลกอย่างรวดเร็ว ความเสี่ยงเหล่านี้ได้ก่อให้เกิดความสูญเสียอย่างมหาศาลต่อทรัพย์สิน และทำให้มีผู้ได้รับบาดเจ็บ เจ็บป่วย พิการ ทุพพลภาพ หรือเสียชีวิตเป็นจำนวนมาก การดำเนินธุรกิจในปัจจุบันก็ต้องเผชิญกับความเสี่ยงใหม่ ๆ เช่น อาชญากรรมด้านคอมพิวเตอร์ (Computer Crime) อาชญากรรมด้านไซเบอร์ (Cyber Crime) โดยเฉพาะการเจาะระบบเข้าไปโจรกรรมข้อมูล หรือเงินในบัญชีเงินฝากผ่านระบบคอมพิวเตอร์ เป็นต้น ซึ่งล้วนเป็นเหตุการณ์ที่ทุกคนไม่เคยคาดคิดมาก่อนเลยว่าจะเกิดขึ้นได้ เป็นที่ยอมรับกันว่าภัยต่าง ๆ ที่ได้กล่าวมาข้างต้น ยังไม่สามารถจะป้องกันได้ 100% ทำให้ประชาชน และธุรกิจโดยทั่วไปมีความหวาดกลัว และวิตกกังวลว่าภัยเหล่านี้จะเกิดขึ้นกับตนหรือธุรกิจของตนเมื่อใด

การเอาประกันภัยจึงเป็นวิธีหนึ่งในการจัดการกับความเสี่ยงต่าง ๆ ที่เราเผชิญอยู่เพื่อบรรเทาความสูญเสียที่อาจจะเกิดขึ้นโดยการโอนความเสี่ยงไปให้แก่ผู้รับประกันภัย หากมีวินาศภัยเกิดขึ้นจากภัยที่ได้เอาประกันภัยไว้ ผู้เอาประกันภัยก็จะได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามความเสียหายที่เกิดขึ้นจริงเพื่อให้สามารถกลับคืนสู่สภาพเดิมก่อนที่จะเกิดวินาศภัย

1. ความเสี่ยง (Risk) และโอกาส (Chance)

ในอดีตเวลาที่เรารู้ถึงความเสี่ยง (Risk) จะหมายถึงความสูญเสียหรือความเสียหาย (Loss or damage) ซึ่งเป็นการคิดตั้งต้นไปก่อนในมุมมองว่า ความเสี่ยงเป็นสิ่งที่เกี่ยวข้องกับผลลัพธ์ที่จะเกิดขึ้นในทางไม่ดี หรือไม่พึงปรารถนา เช่น ความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุรถยนต์ อุบัติเหตุระหว่างการเดินทาง ไฟไหม้บ้านหรือโรงงานอุตสาหกรรม เป็นต้น แต่เวลาที่เรารู้ถึงโอกาส (Chance) เรามักจะคิดตั้งต้นไปก่อนในมุมมองว่า โอกาสเป็นสิ่งที่เกี่ยวข้องกับผลลัพธ์ที่จะเกิดขึ้นในทางที่ดี เช่น โอกาสที่จะได้กำไรจากการลงทุนในตลาดหลักทรัพย์ โอกาสที่จะได้กำไรจากการลงทุนขายของออนไลน์ เป็นต้น

2. ความเสี่ยง (Risk)

ด้วยโลกที่เปลี่ยนไปและความรู้ที่พัฒนามากขึ้น คำว่า “ความเสี่ยง” ในปัจจุบันนี้ไม่ได้มีความหมายในเชิงลบแต่เพียงอย่างเดียวอีกต่อไป แต่ความเสี่ยง (Risk) หมายถึงสภาวะซึ่งมีความไม่แน่นอนในผลลัพธ์ที่จะเกิดขึ้นในอนาคตว่าจะต่างไปจากที่เราได้คาดการณ์ไว้มากน้อยเพียงใด (State of uncertainty in the deviation of the actual outcome from the expected outcome)

ดังนั้น ความเสี่ยงจึงเป็นเรื่องที่มีความไม่แน่นอนในอนาคตแฝงอยู่ด้วย หากเหตุการณ์ใดที่เราสามารถทราบชัดเจนแน่นอนแล้วว่าผลลัพธ์ที่จะเกิดขึ้นจะเป็นเช่นไร เหตุการณ์ในลักษณะเช่นนั้นจะไม่นับว่ามีความเสี่ยงอีกต่อไป

ความเสี่ยงอาจเป็นสิ่งที่ไม่ดี หากผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น (Actual Outcome) นั้นออกมาแย่กว่าผลลัพธ์ที่เราคาดการณ์ (Expected Outcome) ไว้ ซึ่งเรียกว่า ความเสี่ยงด้านลบ (Downside Risk) หรือภัยคุกคาม (Threat) และในทางกลับกัน ความเสี่ยงก็อาจถูกมองในเชิงบวกหรือเป็นสิ่งที่ดีได้ ซึ่งเรียกว่า ความเสี่ยงด้านบวก (Upside Risk) หรือโอกาส (Chance)

ดังนั้น ความเสี่ยงจะดีหรือไม่ดีก็ขึ้นอยู่กับมุมมองของแต่ละคนว่าใครจะสามารถมองเห็นโอกาสจากเหตุการณ์ต่าง ๆ ซึ่งเป็นภัยคุกคามในมุมมองของผู้อื่น แล้วดำเนินการบางสิ่งบางอย่าง (Take Action) เพื่อปรับเปลี่ยนภัยคุกคามนั้นให้กลายเป็นโอกาสของเราได้ เช่น การเกิดโรคระบาดจากการติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (Coronavirus Pandemic) ถือเป็นภัยคุกคามที่ทำลายระบบเศรษฐกิจ ทำลายธุรกิจต่าง ๆ ตลอดจนชีวิตและสุขภาพของคนทั่วโลก ซึ่งถือว่าเป็นภัยคุกคาม หรือ Downside Risk ในสายตาของคนทั่วไป

สำหรับบริษัทประกันภัยกลับมองเห็นว่าเป็นความเสี่ยงด้านบวก (Upside Risk) หรือโอกาสที่จะพัฒนาประกันภัย COVID-19 รูปแบบต่าง ๆ เพื่อรองรับความเสี่ยงด้านการเงินและสุขภาพที่อาจจะเกิดขึ้นกับผู้เอาประกันภัย ซึ่งสามารถจะเพิ่มรายได้เบี้ยประกันภัยรับให้แก่ธุรกิจประกันภัยเป็นจำนวนมาก หากมีการบริหารความเสี่ยงจากการรับประกันภัยนี้ได้ดีและเหมาะสมในสถานการณ์นั้น ๆ

สำหรับนักลงทุนในตลาดหลักทรัพย์ กลับมองเห็นว่าในช่วงแรกที่มีการระบาดอย่างรุนแรง เกิดการตื่นตระหนกและเทขายหุ้นออกมาอย่างหนัก ทำให้ราคาหุ้นทั่วโลกตกลงมามาก ก็มีนักลงทุนจำนวนหนึ่งมองเห็นเป็นโอกาสในการเข้าเลือกซื้อเฉพาะหุ้นที่มีคุณภาพดีราคาถูก และถือไว้เพื่อรอขายทำกำไรเมื่อราคาหุ้นนั้นเพิ่มสูงขึ้นในอนาคต

3. ภัย (Peril)

ภัย (Peril) หมายถึง สาเหตุที่ทำให้เกิดความสูญเสีย หรือเหตุที่ก่อให้เกิดการสูญเสียต่อชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สิน เราสามารถจำแนกภัยออกได้ 3 ประเภทใหญ่ ๆ คือ

3.1 ภัยจากธรรมชาติ (Natural Perils)

เป็นเหตุซึ่งอยู่นอกเหนือความสามารถที่มนุษย์จะควบคุมได้ เช่น การเกิดน้ำท่วม พายุไต้ฝุ่น ลูกเห็บ แผ่นดินไหว คลื่นสึนามิ ภูเขาไฟระเบิด ดินถล่ม โรคระบาด ฯลฯ ซึ่งทั่วโลกมีแนวโน้มที่จะเกิดภัยธรรมชาติบ่อยขึ้น

3.2 ภัยจากบุคคล (Human Perils หรือ Man-Made Perils)

เป็นเหตุซึ่งเกิดจากการกระทำของมนุษย์ เช่น การลอบวางเพลิง การประมาทเลินเล่อของตัวเองหรือบุคคลอื่น การชิงทรัพย์ การลักทรัพย์ การยกยอกทรัพย์สินหรือเงินของนายจ้าง การถูกฆ่าหรือถูกทำร้ายร่างกาย การกระทำอัตวินิบาตกรรม การก่อการร้าย การก่อวินาศกรรม การจลาจล ฯลฯ

3.3 ภัยจากเศรษฐกิจ (Economic Perils or Business Perils)

เป็นเหตุซึ่งเกิดจากสภาพเศรษฐกิจ เช่น ภาวะเงินเฟ้อ ภาวะเงินฝืด เศรษฐกิจตกต่ำ การเปลี่ยนแปลงในอัตราแลกเปลี่ยนซึ่งมีผลต่อต้นทุนของสินค้า หรือวัตถุดิบที่ต้องนำเข้าจากต่างประเทศ สภาพของสังคม เช่น การเปลี่ยนแปลงในรสนิยมของผู้บริโภคที่หันมาซื้อสินค้าผ่านระบบออนไลน์มากขึ้น ความก้าวหน้าในเทคโนโลยี ทำให้ธุรกิจที่ปรับตัวไม่ทันต้องเลิกกิจการไปในที่สุด

4. ภาวะภัย (Hazard)

ภาวะภัย (Hazard) เป็นภาวะหรือเงื่อนไขที่ทำให้ความเสี่ยงภัยเกิดขึ้น หรือเพิ่มขึ้น ซึ่งอาจจะเพิ่มระดับความรุนแรงของการสูญเสียให้มากขึ้น หรือเพิ่มโอกาสที่จะเกิดการสูญเสียให้บ่อยขึ้น

เราสามารถจำแนกภาวะภัยได้ 3 ประเภท คือ

4.1 ภาวะภัยทางกายภาพ (Physical Hazard)

4.2 ภาวะภัยทางศีลธรรม (Moral Hazard)

4.3 ภาวะภัยทางอุปนิสัย (Morale Hazard)

4.1 ภาวะภัยทางกายภาพ (Physical Hazard)

เป็นสภาพทางด้านกายภาพของทรัพย์สินหรือวัตถุที่เพิ่มโอกาสให้เกิดการสูญเสียจากเหตุต่าง ๆ เช่น

4.1.1 ประเภทของสิ่งปลูกสร้าง เช่น บ้านที่สร้างด้วยไม้ทั้งหลัง มีโอกาสที่จะถูกไฟไหม้เสียหายได้ง่ายกว่าบ้านที่สร้างด้วยคอนกรีต เนื่องจากไม้เป็นวัสดุที่ติดไฟได้ง่ายและลุกลามได้เร็ว

4.1.2 ที่ตั้งของทรัพย์สิน เช่น บ้านที่อยู่ในซอยแคบ รถดับเพลิงไม่สามารถจะเข้าถึงได้ ย่อมมีโอกาสเสียหายจากไฟไหม้ได้มากกว่าบ้านที่อยู่ริมถนนใหญ่ ห้องในอาคารชุดที่อยู่ชั้นสูง ๆ มีโอกาสเสียหายจากไฟไหม้ได้มากกว่าห้องในอาคารชุดที่อยู่ชั้นล่าง ๆ เนื่องจากแรงดันน้ำจากหัวฉีดของรถดับเพลิงอาจฉีดขึ้นไปไม่ถึง

4.1.3 การใช้สถานที่ เช่น ใช้เป็นสถานที่เก็บวัตถุไวไฟต่าง ๆ ในปริมาณมาก เช่น ทินเนอร์ แอลกอฮอล์ น้ำมันก๊าด มีโอกาสที่จะเกิดไฟไหม้ได้ง่ายกว่าอาคารที่ใช้อุณหภูมิเย็น หรือเป็นสำนักงานเท่านั้น

4.1.4 การบรรทุกสิ่งของบนรถกระบะทั้งหนัก และสูงเกินไปจะเพิ่มโอกาสให้เพลาารถขาด และเกิดอุบัติเหตุพลิกคว่ำได้

4.1.5 การขับรถคนเดียวเป็นเวลานานหลายชั่วโมงติดต่อกัน ทำให้เกิดความอ่อนเพลีย และเมื่ออยู่ลำพังเพิ่มโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์จากการหลับใน

4.1.6 สุขภาพของคน เช่น ผู้ที่สูบบุหรี่เป็นจำนวนมากในแต่ละวัน ย่อมมีโอกาสป่วยเป็นโรคมะเร็งปอด วัณโรค โรคหัวใจ หรือโรคความดันโลหิตสูง มากกว่าผู้ที่ไม่สูบบุหรี่ และรักษาสุขภาพของตนเองให้ดียิ่งเสมอ ผู้ที่มีโรคประจำตัวซึ่งเป็นกลุ่มโรคไม่ติดต่อเรื้อรังได้แก่ โรคทางเดินหายใจเรื้อรัง โรคหัวใจและหลอดเลือด โรคไตวายเรื้อรัง โรคหลอดเลือดสมอง โรคอ้วน โรคมะเร็ง และโรคเบาหวาน หญิงตั้งครรภ์อายุครรภ์ 12 สัปดาห์ขึ้นไป หากติดเชื้อ COVID-19 จะทำให้มีโอกาสเกิดภาวะแทรกซ้อนและอาการรุนแรงมากกว่าคนปกติ

4.1.7 อาชีพของคน เช่น พนักงานส่งเอกสารนอกสถานที่ คนงานที่คุมเครื่องจักรในโรงงานอุตสาหกรรม กรรมกรก่อสร้าง มีโอกาสที่จะประสบอุบัติเหตุมากกว่าคนที่ทำงานอยู่ในสำนักงาน

4.2 ภาวะภัยทางศีลธรรม (Moral Hazard)

เป็นสภาพ หรือเงื่อนไขที่ทำให้เกิด หรือเพิ่มการเสี่ยงภัยสูงขึ้นอันเนื่องมาจากการกระทำอันไม่สุจริต เพื่อหวังผลประโยชน์จากการเอาประกันภัย ซึ่งเป็นการเพิ่มโอกาสให้เกิดการสูญเสียมากกว่าปกติ เช่น

4.2.1 เจ้าของโรงงานเจตนาวางเพลิงทรัพย์สินของตนที่เอาประกันอัคคีภัยไว้ เพื่อหวังเอาเงินค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัย

4.2.2 การที่ผู้เอาประกันภัยบางคนดัดอวัยวะของตนบางส่วน เช่น นิ้วมือบางนิ้ว หรือเอาของแหลม ทิ่มแทงนัยน์ตาข้างหนึ่งให้บอดแล้วไปแจ้งกับผู้รับประกันภัยว่าเกิดจากอุบัติเหตุ โดยหวังจะได้รับเงินค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัย

4.2.3 ผู้เอาประกันภัยบางรายปกปิดข้อเท็จจริงเกี่ยวกับการที่ตนกำลังป่วยด้วยโรคร้ายแรงบางอย่างในระยะสุดท้าย ซึ่งผู้รับประกันภัยไม่สามารถจะรับประกันชีวิตได้อย่างแน่นอนถ้าหากได้ทราบข้อมูลการเจ็บป่วยนั้นโดยละเอียด ภายหลังจากที่รับประกันชีวิตบุคคลนั้นได้ไม่นานนัก ผู้เอาประกันภัยรายนั้นก็เสียชีวิตลง โดยมีผู้รับประกันภัยมาติดต่อขอรับเงินค่าสินไหมทดแทนตามกรมธรรม์ประกันชีวิต

4.2.4 ผู้รับประกันภัยฆ่าผู้เอาประกันภัยเพื่อหวังได้รับเงินค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัย

ความเสียหายที่เกิดจากภาวะภัยทางศีลธรรมนี้ ถือเป็นการกระทำโดยไม่สุจริต ผู้รับประกันภัยมีสิทธิปฏิเสธการชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยได้

4.3 ภาวะภัยทางอุปนิสัย (Morale Hazard)

เป็นสภาพ หรือเงื่อนไขที่ทำให้เกิด หรือเพิ่มการเสี่ยงภัยอันเนื่องมาจากการกระทำตามอุปนิสัย มิใช่การกระทำโดยเจตนาทุจริต ซึ่งเป็นสภาพที่มีมักจะเกิดขึ้นกับบุคคลบางคนที่มีอุปนิสัยประมาทเลินเล่อ และเจตนา เช่น การขับรถฝ่าสัญญาณไฟแดง การขับขีรถจักรยานยนต์ย้อนศรและไม่เปิดไฟหน้ารถในเวลากลางคืน มีโอกาสที่จะประสบอุบัติเหตุถูกรถคันอื่นเฉี่ยวชนได้มากกว่าบุคคลทั่วไปที่ปฏิบัติตามกฎจราจร เป็นต้น นอกจากนั้นยังมีบุคคลบางประเภทที่ได้เอาประกันภัยทรัพย์สินของตนไว้แล้ว แต่ไม่เอาใจใส่ป้องกันอุบัติเหตุ หรือความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นต่อทรัพย์สินนั้นอย่างเต็มที่ โดยถือว่าตนเองได้เอาประกันภัยไว้แล้ว หากมีความเสียหายอะไรเกิดขึ้นต่อทรัพย์สินที่เอาประกันภัยไว้ ผู้รับประกันภัยมีหน้าที่จะต้องมาชดเชยค่าเสียหายตามที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย

ความสูญเสียในกรณีเหล่านี้ ล้วนเกิดจากการขาดความระมัดระวังในการป้องกันภัยตามสมควร เช่น การขับรถด้วยความคึกคะนอง โดยไม่สนใจว่าอาจจะเกิดความเสียหายต่อรถยนต์ของตน หรือไปทำความเสียหายต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอก หรือไปชนคนอื่นบาดเจ็บ หรือเสียชีวิตได้ โดยคิดแต่เพียงว่าตนได้เอาประกันภัยไว้แล้ว ผู้รับประกันภัยมีหน้าที่ต้องชดเชยค่าเสียหายที่เกิดขึ้นในทุกกรณี เป็นต้น

5. องค์ประกอบของความเสี่ยง

ความเสี่ยงโดยทั่วไปประกอบด้วยองค์ประกอบ 4 อย่างคือ

5.1 ภัย (Peril) เป็นเหตุที่ก่อให้เกิดการสูญเสียต่อชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สิน เช่น ไฟไหม้ ภัยธรรมชาติต่าง ๆ การกระทำของคน ฯลฯ

5.2 ระดับของความเสียหาย (Degree of Risk) ซึ่งเป็นการรวมกันระหว่างความถี่ (Frequency) ที่จะเกิดเหตุการณ์หนึ่ง และความรุนแรง (Severity) ของความเสียหายหากเกิดเหตุการณ์นั้นขึ้น ความเสี่ยงที่มีระดับสูงมักเป็นความเสี่ยงที่มีโอกาสเกิดน้อย (Low Frequency) แต่เมื่อเกิดแล้วมีความรุนแรงมาก (High Severity)

5.3 ภาวะภัย (Hazard) เป็นภาวะ หรือเงื่อนไขที่ทำให้ความเสี่ยงภัยเพิ่มขึ้น ซึ่งอาจจะเพิ่มระดับความรุนแรงของการสูญเสียให้มากขึ้น หรือเพิ่มโอกาสที่จะเกิดการสูญเสียให้บ่อยขึ้น

5.4 ความไม่แน่นอน (Uncertainty) บ่งบอกว่าจะเกิดเหตุการณ์นั้นหรือไม่ เนื่องจากมีข้อมูลเกี่ยวกับอนาคตไม่สมบูรณ์ ยังมีความไม่แน่นอนมากเพียงไร ก็จะมีความเสี่ยงมากขึ้นเพียงนั้น

6. ประเภทของความเสียหาย (Classifications of Risk)

ความเสี่ยงสามารถจำแนกออกเป็น 4 ประเภท คือ

6.1 ความเสี่ยงแท้จริง และความเสี่ยงเก็งกำไร (Pure Risk & Speculative Risk)

6.2 ความเสี่ยงต่อส่วนรวม และความเสี่ยงจำเพาะ (Fundamental Risk & Particular Risk)

6.3 ความเสี่ยงที่ผันแปร และความเสี่ยงที่คงที่ (Dynamic Risk & Static Risk)

6.4 ความเสี่ยงที่เอาประกันภัยได้ และความเสี่ยงที่เอาประกันภัยไม่ได้ (Insurable Risk & Uninsurable Risk)

6.1 ความเสี่ยงแท้จริงและความเสี่ยงเก็งกำไร (Pure Risk & Speculative Risk)

6.1.1 ความเสี่ยงแท้จริง หรือ ความเสี่ยงภัยแท้จริง (Pure Risk)

เป็นความเสี่ยงจากเหตุการณ์ที่ไม่แน่นอน ซึ่งเกิดขึ้นเองตามธรรมชาติหรือจากอุบัติเหตุ ซึ่งมีโอกาสที่จะเกิดการสูญเสียถ้ามีภัยเกิดขึ้น หรือไม่มีการสูญเสียใด ๆ ถ้าไม่มีภัยเกิดขึ้น (Loss or No Loss) เช่น

1) ความเสี่ยงที่เกิดกับบ้าน มีหลายประการ เช่น อัคคีภัย ไฟผ่า ระเบิด แผ่นดินไหว ลมพายุ น้ำท่วม ลูกเห็บ เป็นต้น ถ้าหากมีภัยหนึ่งภัยใดที่กล่าวมานี้ จะทำให้บ้านได้รับความเสียหายได้ แต่ถ้าหากไม่มีเหตุการณ์ดังกล่าวเกิดขึ้น บ้านหลังนั้นก็ยังคงอยู่ในสภาพเดิม โดยที่เจ้าของบ้านไม่มีการสูญเสียทางการเงิน หรือได้รับกำไรจากการที่ไม่มีวินาศภัยเกิดขึ้น

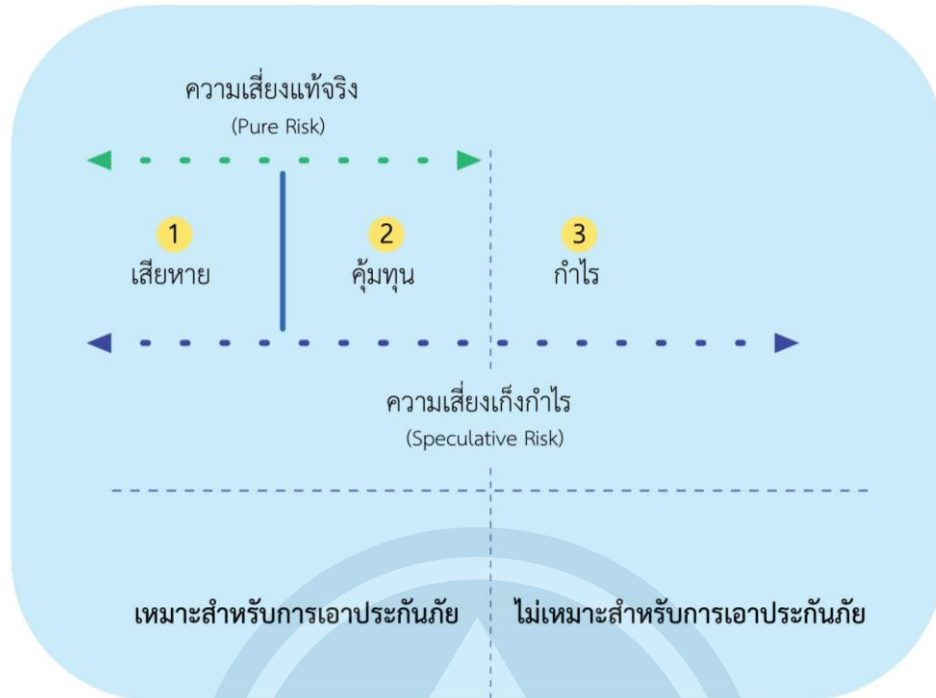
2) ผู้ที่เดินทางโดยรถโดยสารทัศนาศจรไปต่างจังหวัดมีความเสี่ยงต่อการที่อาจประสบอุบัติเหตุขณะเดินทาง เพราะรถเบรคแตกขณะแล่นลงเขา เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นบุคคลนั้นอาจได้รับบาดเจ็บ พิการ หรือเสียชีวิต แต่ถ้าหากไม่มีอุบัติเหตุใด ๆ เกิดขึ้น เขาก็จะเดินทางไปถึงจุดหมายได้ตามปกติ

6.1.2 ความเสี่ยงเก็งกำไร หรือ การเสี่ยงภัยเก็งกำไร (Speculative Risk)

เป็นความเสี่ยงที่มีโอกาสขาดทุน เสมอตัว หรือได้รับกำไร (Loss, Break Even or Gain) เช่น

1) การลงทุนในตลาดหลักทรัพย์ นักลงทุนอาจประสบกับการขาดทุนถ้าหากขายได้ต่ำกว่าราคาซื้อขาย (Realized Loss) เสมอตัวถ้าขายได้เท่ากับราคาซื้อขาย (Break Even) หรือได้รับกำไรถ้าหากขายได้สูงกว่าราคาซื้อขาย (Realized Gain)

2) นักการพนันอาจจะขาดทุน เสมอตัว หรือได้รับกำไรจากการเข้าไปเล่นการพนันในบ่อน เล่นหวยออนไลน์ หรือการพนันแข่งม้า



รูปภาพที่ 1-1 ความสัมพันธ์ระหว่างความเสี่ยงแท้จริงและความเสี่ยงเก็งกำไร

ผู้รับประกันภัยโดยทั่วไป จะรับประกันภัยเฉพาะความเสี่ยงแท้จริง (Pure Risk) เท่านั้น โดยไม่รับประกันภัยความเสี่ยงเก็งกำไร (Speculative Risk)

6.2 ความเสี่ยงต่อส่วนรวมและความเสี่ยงจำเพาะ (Fundamental Risk & Particular Risk)

6.2.1 ความเสี่ยงต่อส่วนรวม หรือ ความเสี่ยงพื้นฐาน (Fundamental Risk)

เป็นความเสี่ยงที่มีผลกระทบต่อส่วนรวม หรือกลุ่มคนจำนวนมากจากเหตุการณ์ หรือสาเหตุเดียวกัน ซึ่งเกิดจากการเปลี่ยนแปลงในเศรษฐกิจ สังคม การเมือง หรือจากภัยธรรมชาติบางอย่าง เช่น ภาวะเงินเฟ้อ ภาวะเงินฝืด การว่างงาน สงคราม แผ่นดินไหว การเกิดธรณีพิบัติคลื่นสึนามิ (Tsunami) การเกิดมหาอุทกภัย โรคระบาดที่แพร่กระจายเป็นวงกว้างไปทั่วโลก (Pandemic) เป็นต้น การควบคุมความเสี่ยงเหล่านี้เป็นไปได้ยาก

หากเทียบเคียงความเสี่ยงต่อส่วนรวม (Fundamental Risk) ที่ได้อธิบายข้างต้น จะมีบางส่วนเหมือนกับความเสี่ยงเชิงระบบ (Systemic Risk) ในทางการเงิน ซึ่งเป็นความเสี่ยงที่เกิดขึ้น และก่อให้เกิดผลกระทบในวงกว้าง ส่งผลกระทบต่อความมั่นคงของระบบการเงินหรือเสถียรภาพของระบบเศรษฐกิจ เช่น การเกิดภาวะเศรษฐกิจตกต่ำครั้งใหญ่ในช่วงปี ค.ศ. 1930 (The Great Depression of the 1930s) หรือการเกิดโรคระบาดจากการติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (Coronavirus Pandemic) ซึ่งมีการระบาดไปทั่วโลกอย่างรวดเร็ว และส่งผลกระทบในวงกว้างทั้งต่อระบบเศรษฐกิจทั่วโลก เช่น ธุรกิจต่าง ๆ ต้องหยุดดำเนินกิจการ ทำให้ต้องลดหรือเลิกจ้างพนักงาน ความต้องการบริโภคน้ำมันทั่วโลกลดลงอย่างมากเนื่องจากประชาชนทั่วโลกถูกขอให้อยู่แต่ในบ้าน และการห้ามเดินทางระหว่างประเทศ ทำให้เกิดการหดตัวทางเศรษฐกิจหรือผลิตภัณฑ์มวลรวม (Gross Domestic Product: GDP) ของแต่ละประเทศ และยังส่งผลกระทบต่อระบบการเงินทั่วโลก รัฐบาลของหลายประเทศต้องออกมาตรการหรือนโยบายต่าง ๆ เพื่อที่จะพยายามกระตุ้นการขยายตัวทางเศรษฐกิจ

6.2.2 ความเสี่ยงจำเพาะ (Particular Risk)

เป็นความเสี่ยงที่มีผลกระทบ และก่อให้เกิดการสูญเสียต่อบุคคลหนึ่งบุคคลใด หรือกลุ่มบุคคลหนึ่งกลุ่มบุคคลใดโดยเฉพาะเท่านั้น โดยมีขอบเขตความสูญเสียอยู่ในวงจำกัด ซึ่งบุคคลเหล่านั้นสามารถมีส่วนควบคุมการเกิดภัยดังกล่าวได้ เช่น การเกิดเหตุรถชนกัน ไฟไหม้บ้าน ไฟไหม้โรงงานอุตสาหกรรม เป็นต้น

จะเห็นได้ว่าความเสี่ยงต่อส่วนรวมมีผลกระทบต่อคนจำนวนมากจากเหตุการณ์ หรือสาเหตุเดียวกัน และสามารถสร้างความเสียหายในวงกว้างกว่าความเสี่ยงจำเพาะ ผู้รับประกันภัยสามารถเข้าไปรับประกันภัยความเสี่ยงจำเพาะได้เป็นส่วนมาก ในขณะที่ความเสี่ยงต่อส่วนรวม เช่น การเกิดมหาอุทกภัย แผ่นดินไหว พายุไต้ฝุ่น โรคระบาดที่แพร่กระจายไปทั่วโลก (Pandemic) เป็นต้น ผู้รับประกันภัยโดยทั่วไปมีขีดความสามารถในการรับประกันภัยเหล่านี้ได้ในขอบเขตจำกัด จึงเป็นหน้าที่ของรัฐบาลในการเข้าไปบรรเทาความเสียหายแก่ประชาชนผู้ประสบภัย

6.3 ความเสี่ยงที่ผันแปรและความเสี่ยงที่คงที่ (Dynamic Risk & Static Risk)

6.3.1 ความเสี่ยงที่ผันแปร (Dynamic Risk)

เป็นความเสี่ยงที่เปลี่ยนแปลงไปตามสภาพเศรษฐกิจ สังคม การเมือง เทคโนโลยี และสิ่งแวดล้อม ซึ่งเปลี่ยนแปลงไปตามกาลเวลา แล้วก่อให้เกิดการสูญเสียทางการเงินแก่ผู้ที่เกี่ยวข้อง เช่น

1) การเปลี่ยนแปลงในรสนิยมของผู้บริโภคจากการซื้อหนังสือพิมพ์รายวัน วารสารเป็นเล่ม ๆ หรือซีดีเพลง มาเป็นการอ่านหนังสือพิมพ์ออนไลน์ ซื้อหนังสือ E-Book ดาวน์โหลดเพลงจาก YouTube หรือชมภาพยนตร์และซีรีส์ทาง Netflix

2) การที่ผู้บริโภครุ่นใหม่นิยมซื้อสินค้า หรือสั่งอาหารเดลิเวอรี่ออนไลน์เพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ทำให้กระทบต่อยอดขายของร้านค้า ร้านอาหาร และห้างสรรพสินค้าซึ่งยังต้องมีค่าใช้จ่ายในด้านสถานที่ และจำนวนพนักงานที่ต้องจ้างค่อนข้างมาก ในขณะที่ธุรกิจออนไลน์สามารถลดค่าใช้จ่ายส่วนนี้ลงไปได้

3) การเปลี่ยนแปลงในรูปแบบการค้าปลีก ในรูปของซูเปอร์เซ็นเตอร์ขนาดใหญ่ ตลอดจนการมีร้านสะดวกซื้อซึ่งเปิดตลอด 24 ชั่วโมง ทำให้ร้านค้าปลีกในรูปแบบเดิมแข่งขันไม่ได้ และต้องทยอยปิดตัวไป

4) การใช้ระบบการผลิตแบบอัตโนมัติ ซึ่งใช้เครื่องจักรและหุ่นยนต์ทั้งหมดตลอดสายการผลิต โดยมีวิศวกรทำหน้าที่ควบคุมระบบการผลิตเพียงไม่กี่คนเท่านั้น ทำให้ผู้ผลิตที่ยังใช้เทคโนโลยีสมัยเก่าซึ่งใช้คนงานจำนวนมากในการผลิตสินค้า และมีต้นทุนการผลิตที่สูงกว่าต้องเลิกกิจการไปในที่สุด

5) การก้าวไปสู่สังคมไร้เงินสด (Cashless Society) โดยผู้บริโภคสามารถจ่ายเงินค่าสินค้าและบริการผ่านบริการการเงินอิเล็กทรอนิกส์ (E-Payment) ซึ่งจะลดความเสี่ยงต่อการที่คนร้ายมาชิง หรือปล้นเงินสด ซึ่ง ๆ หน้า ตลอดจนลดความเสี่ยงจากการหยิบ หรือจับธนบัตร หรือเหรียญกษาปณ์ซึ่งอาจมีเชื้อโรคบางอย่างติดมา แต่การก้าวไปสู่สังคมไร้เงินสดนี้ก็กลับเพิ่มความเสี่ยงจากอาชญากรรมด้านไซเบอร์ (Cyber Crime) ที่คนร้ายอาจเจาะระบบเข้ามาโจรกรรมเงินจากในบัญชีไปได้

6.3.2 ความเสี่ยงที่คงที่ (Static Risk)

เป็นความเสี่ยงที่เกิดจากสาเหตุอื่น ๆ ซึ่งไม่ขึ้นอยู่กับการเปลี่ยนแปลงในทางเศรษฐกิจ สังคม การเมือง เทคโนโลยี และสิ่งแวดล้อม เช่น ไฟไหม้ น้ำท่วม แผ่นดินไหว ภูเขาไฟระเบิด เป็นต้น

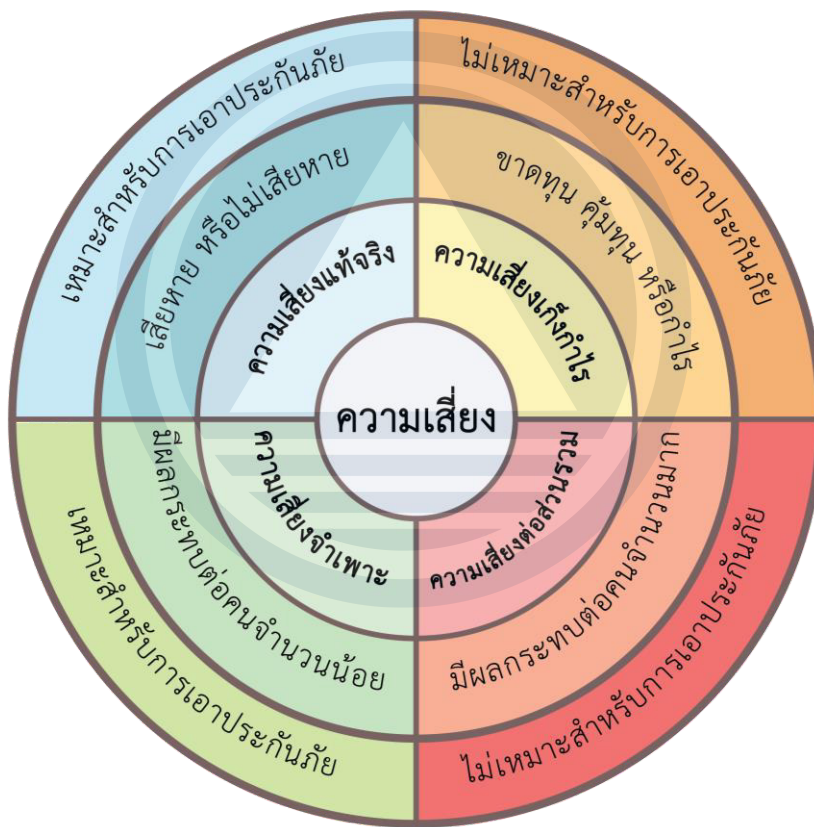
6.4 ความเสี่ยงที่เอาประกันภัยได้และความเสี่ยงที่เอาประกันภัยไม่ได้ (Insurable Risk & Uninsurable Risk)

6.4.1 ความเสี่ยงที่เอาประกันภัยได้ (Insurable Risk)

เป็นความเสี่ยงที่มีลักษณะเป็นความเสี่ยงแท้จริง (Pure Risk) และเป็นความเสี่ยงจำเพาะ (Particular Risk) ซึ่งมีผลกระทบเฉพาะบุคคล เท่านั้น เช่น กรณีที่ไฟไหม้บ้านหนึ่งหลัง หรือหลายหลังในละแวกเดียวกัน

6.4.2 ความเสี่ยงที่เอาประกันภัยไม่ได้ (Uninsurable Risk)

ในการรับประกันภัยนั้น ผู้รับประกันภัยไม่สามารถจะรับประกันความเสี่ยงได้ทุกประเภท เนื่องจาก ขาดสถิติ ขัดต่อกฎหมาย ศีลธรรมอันดี หรือผลประโยชน์ของสาธารณะ ผู้เอาประกันภัยไม่มีส่วนได้เสียในสิ่งที่เอาประกันภัย ตลอดจนเป็นความเสียหายที่เป็นมหันตภัย (Catastrophic Loss) ซึ่งเราจะได้ศึกษาโดยละเอียดใน บทที่ 3 ต่อไป



รูปภาพที่ 1-2 ความสัมพันธ์ระหว่างความเสี่ยงประเภทต่าง ๆ



บทที่ 2

การบริหารความเสี่ยงขององค์กร

ธโนดม โลกพัฒนา

เป็นธรรมชาติของมนุษย์ที่จะแสวงหาความปลอดภัยและความมั่นคงในชีวิต สำหรับผู้ประกอบการก็เช่นเดียวกัน ต่างก็ต้องการผลตอบแทนจากเงินที่ลงทุนไป ความเสี่ยงในรูปแบบต่าง ๆ เป็นสิ่งที่คู่กับการดำเนินธุรกิจ จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่ธุรกิจจะพยายามแสวงหามาตรการ วิธีการป้องกัน และการแก้ปัญหาเพื่อลดความเสี่ยงเหล่านั้น ความเสี่ยงที่เกิดขึ้นย่อมก่อให้เกิดความตึงเครียดทางร่างกายและจิตใจ เช่น ก่อให้เกิดความหวาดกลัว และความวิตกกังวลต่อบุคคลที่เผชิญกับความเสี่ยงนั้น ผลกระทบที่เกิดขึ้นจะแตกต่างกันไป ซึ่งขึ้นอยู่กับขีดความสามารถ และประสบการณ์ของบุคคลและธุรกิจที่จะเผชิญกับความสูญเสียทางการเงินที่อาจเกิดขึ้น

ในปัจจุบัน ธุรกิจขนาดใหญ่มีการบริหารความเสี่ยงอย่างเป็นระบบ ซึ่งมีขอบเขตกว้างกว่าการเอาประกันภัยเพียงอย่างเดียว

การบริหารความเสี่ยง (Risk Management) เป็นกระบวนการกำหนดกลยุทธ์ และการดำเนินงานอย่างเป็นระบบในการระบุเหตุการณ์ที่อาจก่อให้เกิดความเสี่ยง และประเมินความสูญเสียที่อาจเกิดขึ้นต่อองค์กร รวมทั้งการเลือกวิธีการบริหารความเสี่ยงที่เหมาะสม และนำไปปฏิบัติเพื่อขจัดความเสี่ยงให้หมดไป หรือลดความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่องค์กรยอมรับได้ โดยกระทำอย่างต่อเนื่องทั้งก่อน ระหว่าง และหลังจากที่เกิดวินาศภัยขึ้น เพื่อลดผลกระทบของความสูญเสียที่อาจเกิดขึ้นต่อองค์กรโดยเสียค่าใช้จ่ายน้อยที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้

ในปัจจุบัน ธุรกิจขนาดใหญ่มีการบริหารความเสี่ยงอย่างเป็นระบบในภาพรวมของทั้งองค์กร (Enterprise Risk Management) โดยมีการจัดตั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง (Risk Management Committee) เพื่อรับผิดชอบในการกำหนดนโยบาย และการกำกับดูแลการปฏิบัติงานของฝ่ายบริหารความเสี่ยง (Risk Management Department) ซึ่งจะกำหนดกลยุทธ์ทั่วทั้งองค์กรให้สามารถระบุเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้นและส่งผลกระทบต่อองค์กร รวมทั้งการจัดการกับความเสี่ยงเหล่านั้นให้อยู่ในระดับความเสี่ยงที่องค์กรยอมรับได้ (Risk Appetite) และมีแผนในการรับมือเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่อาจจะทำให้ธุรกิจต้องหยุดชะงักลง (Business Continuity Plan: BCP) ไม่ว่าจะเป็นเหตุที่ทำให้ธุรกิจหยุดลงเป็นเวลาเพียงไม่กี่ชั่วโมง หรือเป็นเวลาหลายวัน หรือหลายเดือนก็ตาม เพื่อที่จะทำให้สามารถกลับมาดำเนินธุรกิจได้อย่างต่อเนื่องเร็วที่สุด และเกิดความเสียหายต่อลูกค้า ทรัพย์สิน ชื่อเสียง ตลอดจนการดำเนินธุรกิจให้น้อยที่สุดด้วย

1. วัตถุประสงค์ของการบริหารความเสี่ยง

การบริหารความเสี่ยงมีวัตถุประสงค์ที่สำคัญหลายประการ ซึ่งสามารถจะแยกออกได้ 2 กลุ่ม คือ

- 1.1 วัตถุประสงค์ก่อนที่จะมีความสูญเสียเกิดขึ้น
- 1.2 วัตถุประสงค์ภายหลังจากที่มีความสูญเสียเกิดขึ้น

1.1 วัตถุประสงค์ก่อนที่จะมีความสูญเสียเกิดขึ้น

วัตถุประสงค์ก่อนที่จะมีความสูญเสียเกิดขึ้น มีดังต่อไปนี้

1.1.1 การประหยัด (Economy) ธุรกิจควรเตรียมการสำหรับความสูญเสียที่อาจเกิดขึ้นในทางที่ประหยัดที่สุด ซึ่งจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องวิเคราะห์ค่าใช้จ่ายของวิธีการต่าง ๆ ที่จะใช้ในการบริหารความเสี่ยง และพยายามเลือกวิธีการที่เสียค่าใช้จ่ายต่ำที่สุด แต่เกิดประสิทธิผลสูงสุด

1.1.2 การลดความกระวนกระวายใจ (Reduction of Anxiety) วิธีการบริหารความเสี่ยงที่มีอยู่จะต้องลดความกระวนกระวายใจ และความหวาดกลัวที่มีอยู่ให้เหลือน้อยที่สุด

1.1.3 การปฏิบัติตามกฎหมาย และกฎระเบียบข้อบังคับของทางราชการ (Meeting Regulatory Obligations) เช่น พระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล กฎระเบียบต่าง ๆ ของกรมควบคุมโรงงานอุตสาหกรรม เป็นต้น ซึ่งธุรกิจจะต้องปฏิบัติตามกฎหมาย และกฎระเบียบข้อบังคับเหล่านี้ของทางราชการอย่างเคร่งครัด

1.2 วัตถุประสงค์ภายหลังจากที่มีความสูญเสียเกิดขึ้น

วัตถุประสงค์ภายหลังจากที่มีความสูญเสียเกิดขึ้น มีดังต่อไปนี้

1.2.1 การอยู่รอดของธุรกิจ (Survival of the firm) ภายหลังจากที่มีความสูญเสียเกิดขึ้นแล้ว ธุรกิจนั้นจะต้องสามารถเปิดดำเนินการบางส่วน โดยเฉพาะศูนย์บริการลูกค้า ต่อไปได้ภายในระยะเวลาอันสมควร

1.2.2 การดำเนินธุรกิจอย่างต่อเนื่อง (Continued Operation) ธุรกิจจะต้องพยายามดำเนินการต่อไปให้ได้ภายหลังจากที่เกิดวินาศภัยอย่างรุนแรง หากไม่สามารถดำเนินธุรกิจต่อไปได้ ธุรกิจนั้นก็ต้องสูญเสียลูกค้าทั้งหมดไปให้กับคู่แข่ง

1.2.3 การรับผิดชอบต่อสังคม (Corporate Social Responsibility) การที่จะลดผลกระทบของวินาศภัยที่เกิดขึ้นต่อสาธารณชน สิ่งแวดล้อม และสังคม ธุรกิจจะต้องคำนึงถึงความรับผิดชอบต่อสังคมที่ควรจะมีต่อผู้ที่ได้รับผลกระทบจากวินาศภัยที่เกิดขึ้น

2. ขั้นตอนในการบริหารความเสี่ยง

การบริหารความเสี่ยง โดยทั่วไปประกอบด้วย 6 ขั้นตอน ดังนี้

2.1 การระบุ และวิเคราะห์ภัยที่อาจก่อให้เกิดความสูญเสีย (Identify and analyze exposures which may lead to accidental losses)

2.2 การหาวิธีการต่าง ๆ ที่เป็นไปได้ในการบริหารความเสี่ยง (Formulate feasible Risk Management alternatives for dealing with these exposures)

2.3 การคัดเลือกวิธีการที่คิดว่าดีที่สุดในการบริหารความเสี่ยง (Select the apparently best alternative technique or combination of techniques)

2.4 การลงมือปฏิบัติตามแผน หรือวิธีการที่ได้เลือกไว้ (Implement the chosen technique(s))

2.5 การติดตามผลลัพธ์ที่ได้ (Monitor the results)

2.6 การตรวจสอบ และปรับปรุงวิธีการให้เหมาะสมกับภัยที่เปลี่ยนแปลงไป (Modify the chosen technique(s) to adapt to changes in the loss exposures or to tolerable changes in the level of losses)

2.1 การระบุและวิเคราะห์ภัยที่อาจก่อให้เกิดความสูญเสีย

การบริหารความเสี่ยงขององค์กร (Enterprise Risk Management) สามารถแบ่งประเภทของความเสียหายออกได้ 11 ประเภทหลัก คือ

1. ความเสี่ยงด้านสินเชื่อ (Credit Risk)
2. ความเสี่ยงด้านสภาพคล่อง (Liquidity Risk)
3. ความเสี่ยงด้านการเงิน (Financial Risk)
4. ความเสี่ยงด้านทรัพยากรบุคคล (Human Resource Risk)
5. ความเสี่ยงด้านปฏิบัติการ (Operational Risk)
6. ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ (Strategic Risk)
7. ความเสี่ยงด้านชื่อเสียง (Reputational Risk)

8. ความเสี่ยงในการดำเนินธุรกิจ (Business Risk)
9. ความเสี่ยงด้านกฎหมาย กฎระเบียบ (Regulatory / Legal Risk)
10. ความเสี่ยงด้านเศรษฐกิจ การเมือง (Economic / Political Risk)
11. ความเสี่ยงอุบัติใหม่ (Emerging Risk)

ในบทนี้เราจะศึกษาเน้นหนักเฉพาะการบริหารความเสี่ยงด้านปฏิบัติการ (Operational Risk Management) ซึ่งเป็นความเสี่ยงที่เกิดจากความล้มเหลว ความไม่เพียงพอ หรือความไม่เหมาะสมของบุคลากร กระบวนการปฏิบัติงานภายใน ระบบงาน หรือเกิดจากเหตุปัจจัยภายนอก และส่งผลให้เกิดความเสียหายต่อการปฏิบัติงานขององค์กร หรือทำให้องค์กรไม่สามารถปฏิบัติงานให้บรรลุวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ในมุมมองของบุคคลหรือธุรกิจทั่วไป

สาเหตุของความเสี่ยงด้านปฏิบัติการมาจาก 4 ด้าน คือ

1. สาเหตุความเสี่ยงจากบุคลากร (Human Cause) เช่น เจ้าหน้าที่ขาดความรู้ หรือทักษะที่จำเป็นในการปฏิบัติงาน เจ้าหน้าที่ทำงานผิดพลาด หรือละเลยการปฏิบัติหน้าที่ จำนวนเจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอ เจ้าหน้าที่ทุจริต เจ้าหน้าที่ทำงานเกินอำนาจหน้าที่ เป็นต้น
2. สาเหตุความเสี่ยงจากกระบวนการปฏิบัติงาน (Process Cause) เช่น ไม่มีการกำหนดขั้นตอนการปฏิบัติงานที่ชัดเจน คู่มือการปฏิบัติงานไม่เหมาะสม หน่วยงานไม่มีหลักเกณฑ์ในการพิจารณาอนุมัติ/อนุญาต ขาดการตรวจสอบ หรือการควบคุมภายใน โครงสร้างการบริหารไม่เหมาะสม เป็นต้น
3. สาเหตุความเสี่ยงจากเทคโนโลยีสารสนเทศ (Information Technology Cause) เช่น ระบบคอมพิวเตอร์ไม่เสถียร หรือไม่ปลอดภัยเพียงพอ ประสิทธิภาพของเทคโนโลยีที่ใช้ไม่เพียงพอ หรือไม่เหมาะสมกับงาน มีความขัดข้องของระบบสื่อสารทำให้ไม่สามารถทำงานได้ เป็นต้น
4. สาเหตุความเสี่ยงจากปัจจัยภายนอก (External Cause) เช่น ภัยธรรมชาติที่รุนแรง หรือมีบุคคลภายนอกกระทำการทุจริต หรือฉ้อฉล ซึ่งส่งผลกระทบต่อการทำงานของหน่วยงาน เป็นต้น

จากสาเหตุของความเสี่ยงด้านปฏิบัติการทั้ง 4 ด้าน เราสามารถจะแบ่งประเภทของความเสี่ยงที่อาจจะก่อให้เกิดความสูญเสียแท้จริง (Potential Pure Loss Exposure) ต่อธุรกิจได้ 4 ประเภทใหญ่ ๆ คือ

1. ความเสี่ยงต่อทรัพย์สิน (Property Loss Exposure)
2. ความเสี่ยงต่อรายได้ (Net Income Loss Exposure)
3. ความเสี่ยงต่อความรับผิดตามกฎหมาย (Legal Liability Loss Exposure)
4. ความเสี่ยงต่อบุคคล (Personnel Loss Exposure)

1. ความเสี่ยงต่อทรัพย์สิน ซึ่งสามารถจะแยกเป็น

1.1 ความสูญเสียโดยตรงต่อทรัพย์สิน (Direct Property Loss) เกิดขึ้นเมื่อทรัพย์สินเสียหาย หรือสูญหายโดยภัยบางอย่าง เช่น

1.1.1 บ้าน อาคารสำนักงาน โรงงานอุตสาหกรรม อาจเกิดความเสียหายจากภัยต่าง ๆ เช่น อัคคีภัย ฟ้าผ่า แผ่นดินไหว ระเบิด ลมพายุ เปียกน้ำ น้ำท่วม การจลาจล การก่อการร้าย ภัยนุท หรือเครื่องบินพุ่งชน ตลอดจนอุบัติเหตุอื่น ๆ

1.1.2 ของใช้ในบ้าน เครื่องจักร เครื่องใช้สำนักงาน สต็อกสินค้า นอกจากจะเสียหายจากภัยต่าง ๆ ที่ได้กล่าวข้างต้นแล้ว ยังอาจจะสูญหายเนื่องจากการโจรกรรมโดยบุคคลภายนอก หรือการทุจริต ยักยอกโดยพนักงานด้วย

1.2 ความสูญเสียโดยอ้อมต่อทรัพย์สิน (Indirect Property Loss) เกิดขึ้นเมื่อทรัพย์สินนั้นสูญเสียมูลค่า เพราะมีความเสียหายที่เกี่ยวเนื่องกันต่อทรัพย์สินอื่น เช่น

1.2.1 การเปลี่ยนแปลงในสภาพของทรัพย์สิน (A change in condition of property) ซึ่งไม่ได้รับ ความเสียหายโดยตรง เช่น ไฟฟ้าลัดวงจรในระบบแช่แข็งของบริษัทที่ผลิตและจำหน่ายไอศกรีมแท่งหนึ่ง ความสูญเสียที่เกิดขึ้นโดยตรง คือ ระบบแช่แข็งในห้องเย็นได้รับความเสียหาย แต่ความสูญเสียโดยอ้อมที่เกิดขึ้น คือ ผลิตภัณฑ์นม และไอศกรีมทั้งหมดที่แช่ไว้ละลาย หรือบูดจนกระทั่งรับประทานไม่ได้เนื่องจากมีความเย็นไม่พอ

1.2.2 ความสูญเสียต่อส่วนหนึ่งส่วนใดที่เป็นชุด (Damage to part of a “set”) เมื่อทรัพย์สินชุด หนึ่งประกอบด้วยสิ่งต่าง ๆ หลายสิ่งซึ่งจะมีคุณค่าต่อเมื่อใช้ร่วมกัน เช่น เครื่องจักรกลที่ใช้ในสายการผลิตในโรงงาน อุตสาหกรรม หากมีเครื่องจักรเครื่องหนึ่งเครื่องใดเสียหายแล้ว ก็ไม่สามารถที่จะใช้เครื่องจักรอื่น ๆ ที่เหลือในการ ผลิตต่อไปได้ และถ้าหากแยกจำหน่ายเครื่องจักรที่เหลือแต่ละเครื่องก็จะจำหน่ายได้ในราคาที่ต่ำมาก

1.2.3 การรื้ออาคารที่ได้รับความเสียหายอย่างรุนแรง (Demolition of a severely damaged building) ในกรณีที่อาคารได้รับความเสียหายอย่างรุนแรงเนื่องจากอัคคีภัย หรือแผ่นดินไหว จนกระทั่งอาคารส่วน ที่เหลือไม่อยู่ในสภาพปลอดภัยสำหรับการใช้งานได้อีกต่อไป เช่น กรณีที่มีไฟไหม้อาคารสูงแห่งหนึ่ง ซึ่งเผาผลาญ อาคารชั้นล่าง ๆ ไปถึง 90% และจำเป็นต้องรื้อถอนอาคารหลังนี้ทั้งหมด ส่วนของอาคารซึ่งเป็นชั้นบน ๆ ที่เหลืออยู่ 10% ซึ่งไม่ถูกไฟไหม้เสียหาย แต่จำเป็นต้องถูกรื้อถอนไปด้วย จะถือเป็นความสูญเสียโดยอ้อมต่อ ทรัพย์สิน

1.2.4 การสูญเสียการใช้งานของทรัพย์สิน (Loss of use of property) เช่น ในกรณีที่รถยนต์ที่ เอาประกันภัยไว้ถูกชนเสียหาย และจำเป็นต้องนำรถเข้าอู่เพื่อทำการซ่อมเป็นเวลา 2 สัปดาห์ ทำให้เจ้าของรถ คันนั้นสูญเสียประโยชน์จากการใช้งานรถคันนั้น

2. ความเสี่ยงต่อรายได้ เป็นความเสี่ยงที่เกิดขึ้นต่อธุรกิจภายหลังจากที่เกิดวินาศภัยต่อทรัพย์สินจนทำให้ ธุรกิจหยุดชะงัก (Business Interruption) และต้องหยุดดำเนินงานชั่วคราวระยะเวลาหนึ่ง โดยแบ่งเป็น

2.1 การลดลงของรายได้ (Decrease in Revenues) เช่น ภายหลังจากที่เกิดไฟไหม้โรงงาน ทำให้ ไม่สามารถผลิตสินค้าให้ลูกค้าประจำได้ตามปกติ ลูกค้าจึงหันไปสั่งซื้อสินค้าจากผู้ผลิตรายอื่นแทน หรือในกรณีที่เกิด โรคระบาดในบริเวณที่โรงงานแห่งนั้นตั้งอยู่ และถูกทางราชการสั่งให้ปิดโรงงานในช่วงที่กำลังมีโรคระบาดซึ่งทำให้ ธุรกิจไม่สามารถผลิตสินค้าได้ตามปกติ ทำให้สูญเสียรายได้และกำไรที่ควรจะได้รับ ตลอดจนสูญเสียส่วนแบ่ง การตลาดไปด้วย

2.2 การเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน (Increase in Expenses) เช่น ภายหลังจากที่เกิด ไฟไหม้สำนักงาน ธุรกิจจำเป็นต้องไปเช่าสำนักงานอยู่ที่อื่นชั่วคราวในระหว่างการซ่อมแซม เพื่อให้สามารถประกอบ ธุรกิจได้ตามปกติ โดยจะต้องเสียค่าเช่าในอัตราที่ค่อนข้างสูงเนื่องจากการเช่าระยะสั้น ตลอดจนการเสียเงิน ค่าซ่อมแซมเพิ่มขึ้นในรูปของค่าล่วงเวลาเพื่อให้ผู้รับเหมาเร่งทำงานให้เสร็จเร็วขึ้น เพื่อให้ธุรกิจสามารถเปิด ดำเนินการได้เร็วขึ้น หรือในกรณีที่เกิดไฟไหม้โรงงาน ทำให้ไม่สามารถผลิตสินค้าเพื่อส่งมอบให้แก่ลูกค้าประจำ รายใหญ่ที่มีคำสั่งซื้อล่วงหน้า การที่จะรักษาลูกค้ารายนี้ในระยะยาว ธุรกิจอาจจำเป็นต้องไปจ้างโรงงานอื่นช่วย ผลิตสินค้าให้ในราคาสูงกว่าที่ผลิตเองเพื่อที่จะส่งมอบให้แก่ลูกค้ารายนั้นได้ตามปกติ

ธุรกิจหยุดชะงักส่วนมากมักจะเกิดขึ้น ณ สถานที่ตั้งของธุรกิจนั่นเอง แต่ในบางกรณีก็อาจจะเกิดธุรกิจ หยุดชะงักขึ้น ณ สถานที่อื่นและส่งผลกระทบมาถึงธุรกิจ เช่น กรณีของธุรกิจซึ่งเป็นโรงงานประกอบรถยนต์ใน ประเทศไทยต้องสั่งซื้อชิ้นส่วนจากผู้ผลิตหลายรายเพื่อนำมาประกอบเป็นรถยนต์ หากเกิดไฟไหม้ หรือวินาศภัย ขนาดใหญ่ที่โรงงานผลิตเครื่องยนต์ในประเทศญี่ปุ่น ซึ่งเป็นผู้ผลิตเครื่องยนต์เพียงรายเดียวที่ป้อนให้แก่โรงงานนี้จะ ทำให้โรงงานแห่งนี้ไม่สามารถประกอบรถยนต์ส่งมอบให้แก่ลูกค้าได้ตามปกติ กรณีนี้เรียกว่าธุรกิจหยุดชะงักมี เงื่อนไข (Contingent Business Interruption)

3. ความเสี่ยงต่อความรับผิดตามกฎหมาย เป็นความเสี่ยงที่ธุรกิจต้องรับผิดตามกฎหมายจากการกระทำโดยประมาทเลินเล่อของพนักงาน หรือลูกจ้างของตน และทำให้บุคคลอื่นได้รับบาดเจ็บ เสียชีวิต หรือทรัพย์สินเสียหาย โดยสามารถจะแยกความรับผิดตามกฎหมายออกได้ 6 ประเภท คือ

3.1 ความรับผิดตามกฎหมายจากการประกอบการ (Operation Liability) เช่น การที่ผู้ประกอบการธุรกิจนำเที่ยวพานักท่องเที่ยวไปทัศนจร และเกิดอุบัติเหตุรถพลิกคว่ำระหว่างทาง อันเนื่องมาจากคนขับหลับใน ทำให้นักท่องเที่ยวได้รับบาดเจ็บ เสียชีวิต และทรัพย์สินที่ติดตัวไปได้รับความเสียหาย เป็นต้น

3.2 ความรับผิดตามกฎหมายจากความบกพร่องของสถานที่ (Premise Liability) เช่น การที่ป้ายโฆษณาบนดาดฟ้าของอาคารล้มลงมาถูกรถที่วิ่งอยู่บนถนนได้รับความเสียหาย หรือคนที่กำลังเดินอยู่บนทางเท้าได้รับบาดเจ็บ หรือมีลูกค้าที่เข้ามาติดต่อธุรกิจในสำนักงานลื่นหกล้มขาหัก เนื่องจากแม่บ้านถูพื้นโดยไม่มีการวางป้ายเตือน เป็นต้น

3.3 ความรับผิดตามกฎหมายจากผลิตภัณฑ์ (Product Liability) เป็นความรับผิดที่ผู้ผลิต หรือผู้จำหน่ายสินค้าต้องรับผิดชอบต่อผู้ที่ซื้อสินค้านั้นไปใช้ หรือบริโภคแล้วได้รับบาดเจ็บ หรือเสียชีวิต หรือทรัพย์สินอื่นเสียหาย ซึ่งเกิดจากความบกพร่อง หรือความผิดพลาดในกระบวนการผลิตสินค้า เช่น การที่ผู้ผลิตแชมพูสระผมยี่ห้อหนึ่งใส่ส่วนผสมผิดชนิด ทำให้ผู้ที่ใช้แชมพูสระผมยี่ห้อนั้นเกิดอาการแพ้อย่างรุนแรง เป็นต้น

3.4 ความรับผิดตามกฎหมายของผู้ประกอบวิชาชีพ (Professional Liability) เช่น แพทย์ ทันตแพทย์ เภสัชกร สถาปนิก วิศวกร หนายความ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต นายหน้าประกันภัยและตัวแทนประกันภัย ซึ่งเป็นผู้ผ่านการฝึกอบรม และการทดสอบจนได้รับใบอนุญาตประกอบวิชาชีพจากทางราชการ ในกรณีที่กระทำการประมาทเลินเล่อในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการตามวิชาชีพของตน และทำให้ผู้ที่มาใช้บริการได้รับความเสียหาย เช่น การที่ศัลยแพทย์ลืมนัดผ่าตัดไว้ในท้องคนไข้ การที่สถาปนิกออกแบบอาคารสูงแห่งหนึ่งผิดพลาด และทำให้อาคารที่กำลังก่อสร้างตามแบบพังทลายในเวลาต่อมา เป็นต้น

3.5 ความรับผิดตามกฎหมายของกรรมการและเจ้าหน้าที่บริหาร (Directors & Officers Liability) ไม่ว่าจะเป็นบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด จากการละเมิด หรือการกระทำผิด (Wrongful Act) อำนาจหน้าที่ การบริหารจัดการผิดพลาดในข้อกล่าวหาที่กฎหมายกำหนดให้กรรมการ และเจ้าหน้าที่บริหารต้องรับผิดชอบ

3.6 ความรับผิดของนายจ้างต่อลูกจ้าง (Employer's Liability) จากการที่พนักงานที่เป็นลูกจ้างของตนประสบอุบัติเหตุขณะปฏิบัติงานให้แก่ นายจ้าง ซึ่งสามารถพิสูจน์ได้ว่าเกิดจากความประมาทเลินเล่อของนายจ้าง

4. ความเสี่ยงต่อบุคคล เป็นความเสี่ยงที่มีผลกระทบโดยตรงต่อบุคคล หรือธุรกิจจากการที่มีพนักงานบางคนไม่สามารถทำงานต่อไปได้ หรือทำงานได้แต่ไม่เต็มที่ หรือมีค่าใช้จ่ายพิเศษเกิดขึ้น

4.1 ความเสี่ยงต่อพนักงาน ลูกจ้าง หรือผู้บริหารของธุรกิจ

4.2 ความเสี่ยงต่อบุคคลโดยทั่วไป

4.1 ความเสี่ยงต่อพนักงาน ลูกจ้าง หรือผู้บริหารของธุรกิจ สามารถจะแยกออกได้ดังนี้

4.1.1 ความเสี่ยงที่เกิดจากการเจ็บป่วย (Risk of poor health) เช่น ผู้บริหารระดับสูงขององค์กรมีอาการเส้นเลือดแตกในสมอง ทำให้การบริหารงานขององค์กรต้องสะดุดลง หรือป่วยด้วยโรคมะเร็งตับ หรือโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) และจำเป็นต้องพักรักษาตัว ทำให้ไม่สามารถทำงานได้อย่างเต็มที่ และยังมีค่ารักษาพยาบาลเป็นจำนวนมาก และในบางรายอาจเสียชีวิตไปในที่สุด

4.1.2 ความเสี่ยงที่เกิดจากอุบัติเหตุ (Risk of accident) ทั้งในและนอกเวลาปฏิบัติงานให้แก่ นายจ้าง เช่น ผู้บริหารระดับสูงด้านการตลาดขององค์กรประสบอุบัติเหตุรถพลิกคว่ำขณะเดินทางไปเยี่ยมลูกค้าในต่างจังหวัด และทำให้ผู้บริหารท่านนั้นได้รับบาดเจ็บสาหัส พิการ ทุพพลภาพ หรือเสียชีวิต ซึ่งเป็นภาระของนายจ้าง

ที่จะต้องจ่ายค่ารักษาพยาบาล ตลอดจนค่าชดเชยอื่น ๆ แก่ผู้บริหารท่านนั้น ขณะเดียวกันก็ทำให้การบริหารงานขององค์กรต้องสะดุดลง

4.1.3 ความเสี่ยงต่อการที่พนักงานที่มีความสำคัญขององค์กรลาออก (Risk of key employee's resignation) ธุรกิจบางแห่งอาจประสบกับการสูญเสียอย่างใหญ่หลวง เมื่อพนักงาน หรือผู้บริหารที่มีความสำคัญต่อองค์กรซึ่งมีความรู้ ประสบการณ์ และความชำนาญงานมาเป็นเวลายาวนานตัดสินใจลาออกไป ทำให้ธุรกิจต้องเสียค่าใช้จ่ายในการจ้างพนักงาน หรือผู้บริหารใหม่มาทดแทน และยังจะต้องใช้เวลาอีกระยะหนึ่งกว่าพนักงาน หรือผู้บริหารใหม่นั้นจะสามารถทำงานเข้าที่

4.2 ความเสี่ยงต่อบุคคลโดยทั่วไป จะมีความเสี่ยงดังต่อไปนี้

4.2.1 ความเสี่ยงต่อสุขภาพ (Risk of poor health) จากการเจ็บป่วย หรือประสบอุบัติเหตุโดยที่ไม่ได้คาดคิดมาก่อน เช่น ประสบอุบัติเหตุรถพลิกคว่ำทำให้ขาหักต้องเข้ารับการรักษายาบาล ป่วยด้วยโรคมะเร็ง ซึ่งจะต้องไปรับการรักษาอย่างต่อเนื่อง และจะต้องเสียค่ารักษาพยาบาลเป็นจำนวนมาก

4.2.2 ความเสี่ยงต่อการพิการหรือทุพพลภาพระยะยาว (Risk of long term disability) ภายหลังจากประสบอุบัติเหตุรถยนต์ทำให้กระดูกสันหลังเคลื่อนไปทับประสาทไขสันหลังอย่างรุนแรงจนไม่สามารถจะขยับตัวและกลายเป็นบุคคลทุพพลภาพไปตลอดชีวิต ในขณะที่ผู้ที่ป่วยด้วยโรคเบาหวานอย่างรุนแรงนั้นแพทย์จำเป็นต้องตัดขาที่เป็นเนื้อตายและติดเชื้อ เพื่อไม่ให้ลุกลามไปยังอวัยวะอื่นทำให้บุคคลนั้นต้องกลายเป็นคนพิการไป

4.2.3 ความเสี่ยงต่อการเสียชีวิตก่อนวัยอันควร (Risk of premature death) บุคคลโดยทั่วไปต่างก็หวังว่าจะมีชีวิตที่ยืนยาว และมีสุขภาพที่ดีในบั้นปลายของชีวิต แต่บางครั้งบุคคลเหล่านี้อาจเสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุบางอย่าง เช่น อุบัติเหตุรถยนต์ หรือเสียชีวิตอย่างกะทันหันจากการที่หัวใจวายเฉียบพลัน หรือจากการติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ในขณะที่บุคคลนั้นยังอยู่ในวัยทำงาน เช่น อายุเพียง 40 ปี ซึ่งยังมีโอกาสที่จะเจริญก้าวหน้าในอาชีพ และสามารถจะหาเงินเลี้ยงครอบครัวได้อีกเป็นเวลาหลายปี ซึ่งในปัจจุบันนี้ สาเหตุของการเสียชีวิตก่อนวัยอันควรในประเทศไทยมักเกิดจากอุบัติเหตุ โรคมะเร็ง และโรคหัวใจ

4.2.4 ความเสี่ยงต่อความชราภาพ (Risk of old age) เป็นความเสี่ยงที่บุคคลบางคนอาจมีชีวิตที่ยืนยาวเกินไป และไม่มีเงินเพียงพอสำหรับเป็นค่าใช้จ่ายเพื่อการดำรงชีวิตในบั้นปลาย หรือไม่มีลูกหลานคอยดูแลเอาใจใส่ ด้วยสภาพสังคมที่เปลี่ยนไป ส่งผลให้ประเทศไทยก้าวเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ (Aging Society) อย่างเต็มรูปแบบ โดยสัดส่วนประชากรที่มีอายุ 60 ปีขึ้นไปเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ขณะที่สัดส่วนประชากรในวัยทำงานมีแนวโน้มที่ลดลง

4.2.5 ความเสี่ยงต่อการว่างงาน (Risk of unemployment) เป็นความเสี่ยงที่คนหนุ่มสาวจำนวนมากของประเทศประสบอยู่ในปัจจุบัน รวมทั้งคนบางส่วนที่ทำงานในวงการธุรกิจ หรือในโรงงานอุตสาหกรรม ซึ่งเกิดขึ้นในช่วงที่ภาวะเศรษฐกิจตกต่ำ โดยเฉพาะในช่วงที่มีโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ธุรกิจหลายแห่งมีรายได้ลดลงอย่างมากหรือไม่มีรายได้เลย ทำให้ประสบกับภาวะขาดทุน และจำเป็นต้องตัดสินใจปลด หรือเลิกจ้างพนักงานบางส่วนหรือทั้งหมด ตลอดจนมีแนวโน้มการว่างงานที่เพิ่มขึ้นเนื่องจากความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีทำให้มีการใช้ระบบปัญญาประดิษฐ์ (Artificial Intelligence: AI) และหุ่นยนต์ (Robot) ในการทำงานแทนคนในหน้าที่ต่าง ๆ โดยเฉพาะในโรงงานอุตสาหกรรม และโกดังเก็บสินค้าเพิ่มมากขึ้น

2.2 การหาวิธีการต่าง ๆ ที่เป็นไปได้ในการบริหารความเสี่ยง

วิธีการต่าง ๆ ที่สามารถจะใช้ในการบริหารความเสี่ยงของบุคคล หรือธุรกิจโดยทั่วไปแบ่งออกได้เป็น 2 กลุ่มใหญ่ ๆ คือ

1. การควบคุมความเสี่ยง (Risk Control)
2. การจัดการทางการเงินสำหรับความเสี่ยง (Risk Financing)

1 การควบคุมความเสี่ยง (Risk Control)

มีวัตถุประสงค์เพื่อลดโอกาสที่จะเกิดความสูญเสีย (Loss Frequency) และ/หรือลดระดับความรุนแรงของความสูญเสีย (Loss Severity) ที่อาจจะเกิดขึ้นให้เหลือน้อยที่สุด ซึ่งแบ่งออกได้ 5 วิธี คือ

1.1 การหลีกเลี่ยงความเสี่ยง หรือ การหลีกเลี่ยงภัย (Risk Avoidance) โดยพยายามขจัดโอกาสที่จะเกิดความสูญเสียจากสาเหตุบางอย่างให้หมดสิ้นไป โดยการใช้มาตรการต่าง ๆ เพื่อหลีกเลี่ยงภัย เช่น

- 1) เมาไม่ขับ แต่กลับรถแท็กซี่แทน
- 2) หลีกเลี่ยงอุบัติเหตุที่อาจจะเกิดจากการขับซี้ หรือโดยสารรถจักรยานยนต์โดยเปลี่ยนไปขึ้นรถโดยสารสาธารณะแทน
- 3) หลีกเลี่ยงการทำงานที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ง่ายโดยเปลี่ยนไปทำงานอื่นที่เสี่ยงอันตรายน้อยกว่า

4) หลีกเลี่ยงการเดินทางเข้าไปในพื้นที่เสี่ยงซึ่งกำลังมีโรคระบาด

วิธีการหลีกเลี่ยงความเสี่ยงนี้อาจจะมีข้อจำกัดบางประการในทางปฏิบัติ เช่น เป็นคำสั่งของนายจ้างให้พนักงานที่กลัวเครื่องบินตกเป็นอย่างมากต้องเดินทางโดยเครื่องบินเพื่อให้ทันไปพบลูกค้ารายใหญ่ ซึ่งเป็นสิ่งที่พนักงานผู้นั้นหลีกเลี่ยงไม่ได้

1.2 การป้องกันความสูญเสีย หรือการป้องกันวินาศภัย (Risk Prevention หรือ Loss Prevention) เป็นการใช้มาตรการต่าง ๆ เพื่อป้องกันความสูญเสีย หรือความเสียหายก่อนที่จะเกิดเหตุขึ้น เช่น

- 1) การติดป้ายห้ามสูบบุหรี่ในบริเวณโรงงานและโกดังสินค้า
- 2) การตรวจสอบสภาพรถยนต์ให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์อยู่เสมอ
- 3) การพักผ่อนให้เพียงพอเพื่อให้มีร่างกายที่พร้อมสำหรับการขับรถทางไกล
- 4) การมีพนักงานขับรถสำรองเพื่อผลัดเปลี่ยนกันขับรถสำหรับกรณีการเดินทางที่มีระยะทางไกล
- 5) การตรวจกระเป๋า และสัมภาระตลอดจนการตรวจยานพาหนะของผู้ที่จะเข้าไปภายในอาคารสำนักงานเพื่อป้องกันการก่อการร้าย หรือลอบวางระเบิด
- 6) การหมั่นตรวจตรา และบำรุงรักษาเครื่องใช้ไฟฟ้าให้อยู่ในสภาพที่ดี
- 7) การตรวจคัดกรอง (Screening) บุคคลก่อนที่จะอนุญาตให้ผ่านเข้าไปในอาคาร หรือในพื้นที่
- 8) การสวมใส่หน้ากากอนามัย (Mask) สำหรับผู้ที่ปกติเพื่อป้องกันการติดเชื้อโรคจากผู้อื่น และสำหรับผู้ป่วยเพื่อป้องกันการแพร่กระจายเชื้อโรคไปยังผู้อื่น
- 9) การสวมใส่ชุดอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล (Personal Protective Equipment: PPE) สำหรับเจ้าหน้าที่ซึ่งจะต้องปฏิบัติงานในพื้นที่ที่มีอันตราย หรือกำลังมีโรคระบาด

1.3 การบรรเทาความสูญเสีย หรือการควบคุมความเสียหาย (Loss Reduction หรือ Loss Control) เป็นการใช้มาตรการต่าง ๆ เพื่อควบคุม และลดระดับความรุนแรงของความสูญเสีย หรือเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้น ซึ่งจะกระทำขณะที่กำลังเกิด หรือภายหลังจากที่มีวินาศภัยเกิดขึ้น เช่น

- 1) การมีทีมผจญเพลิงตลอด 24 ชั่วโมงซึ่งสามารถจะดำเนินการดับเพลิงได้อย่างทันท่วงทีในกรณีที่เกิดเพลิงไหม้ขึ้น
- 2) การติดตั้งเครื่องจับควัน (Smoke Detector) และระบบพรมน้ำดับเพลิงอัตโนมัติ (Automatic Sprinkler System) ซึ่งจะปฏิบัติงานโดยอัตโนมัติในกรณีที่เกิดเพลิงไหม้ในระยะเริ่มต้นในบริเวณที่ติดตั้งระบบนี้
- 3) การคาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับรถเพื่อลดความบาดเจ็บของร่างกายจากการกระแทกกับตัวรถกรณีเบรคกะทันหัน หรือเกิดการชนขึ้น
- 4) การใส่หมวกนิรภัยขณะขับขี่ หรือโดยสารรถจักรยานยนต์เพื่อลดความบาดเจ็บของศีรษะกรณีรถเกิดอุบัติเหตุพลิกคว่ำ
- 5) การจำกัดจำนวนเงินสดที่เก็บไว้ในเคาน์เตอร์ของร้านสะดวกซื้อในช่วงเวลาหนึ่งเวลาใด ซึ่งจะช่วยลดมูลค่าความเสียหายในกรณีที่มีคนร้ายเข้ามาชิง หรือปล้นทรัพย์ในร้าน
- 6) การจัดเตรียมระบบคอมพิวเตอร์สำรองไว้ล่วงหน้าในกรณีที่ระบบคอมพิวเตอร์หลักเกิดขัดข้อง
- 7) การจัดเตรียมสำนักงาน และศูนย์บริการลูกค้าสำรองไว้ที่อื่นล่วงหน้าในกรณีที่เกิดไฟไหม้หรือน้ำท่วมที่สำนักงานใหญ่ของบริษัท
- 8) การดูแลสุขภาพอนามัยส่วนบุคคล (Personal Hygiene) โดยเฉพาะการหมั่นล้างมือด้วยสบู่หรือแอลกอฮอล์เจลอย่างถูกวิธี เพื่อลดความเสี่ยงจากการติดเชื้อโรคซึ่งอยู่ที่มือ
- 9) การออกมาตรการจำกัดการเคลื่อนย้ายของคน (Lockdown) เพื่อลดการแพร่กระจายของเชื้อโรคในช่วงที่กำลังมีโรคระบาด โดยห้ามผู้ที่เดินทางมาจากพื้นที่เสี่ยงซึ่งกำลังมีโรคระบาดรุนแรงเข้าพื้นที่ที่กำหนดไว้ ตลอดจนห้ามผู้ที่อยู่ในพื้นที่เสี่ยงซึ่งกำลังมีโรคระบาดรุนแรงเดินทางออกจากพื้นที่นั้นเป็นระยะเวลาหนึ่ง
- 10) การออกมาตรการให้ผู้เดินทางมาจากพื้นที่เสี่ยงซึ่งกำลังมีโรคระบาดรุนแรงต้องถูกกักตัว (Quarantine) อยู่ในสถานที่ซึ่งทางราชการกำหนดไว้เป็นระยะเวลาหนึ่ง เช่น 7 - 14 วัน
- 11) การฉีดวัคซีนโควิด-19 เพื่อลดการเกิดโรค ลดความรุนแรงของโรค และลดการแพร่กระจายของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19)

1.4 การกระจายความเสี่ยง หรือ การกระจายความสูญเสีย (Risk Separation หรือ Loss Separation) เป็นวิธีการที่ธุรกิจพยายามลดความสูญเสียที่อาจจะเกิดขึ้น โดยการแบ่งหน่วยความเสี่ยงออกเป็นขนาดที่เล็กลง (Segregation) เพื่อว่าเวลาที่เกิดความเสียหายจะได้ไม่เสียหายหมด เช่น

- 1) การแยกสถานที่ตั้งโรงงาน และโกดังไว้คนละที่
- 2) การกระจายการสั่งซื้อวัตถุดิบจากผู้ผลิตวัตถุดิบ (Supplier) หลายราย
- 3) การกระจายจำนวนลูกค้ารายใหญ่ให้มีหลายราย แทนการมีลูกค้ารายใหญ่เพียงรายเดียว
- 4) การกระจายจำนวนผู้บริหารระดับสูงของบริษัทที่จะต้องเดินทางโดยเครื่องบินเพื่อไปประชุมในต่างจังหวัด หรือต่างประเทศออกเป็นหลายเที่ยวบิน
- 5) การให้ผู้บริหาร และพนักงานบางส่วนปรับรูปแบบการทำงานเป็นการทำงานจากที่บ้าน (Work From Home) การจัดการประชุมออนไลน์ (Online Meeting) เพื่อลดการกระจุกตัวของจำนวนคนในสำนักงานใหญ่ช่วงที่กำลังมีโรคระบาด
- 6) การรักษาระยะห่างทางสังคม (Social Distancing) หรือการเว้นระยะห่างทางกายภาพ (Physical Distancing) จากบุคคลอื่นอย่างน้อย 2 เมตรขึ้นไปในช่วงที่กำลังมีโรคระบาด เพื่อลดโอกาสที่จะได้รับเชื้อโดยตรงในระยะใกล้

1.5 การทำสำเนา (Risk Duplication) เป็นวิธีการที่ธุรกิจพยายามลดความสูญเสียที่อาจเกิดขึ้น โดยการทำสำเนาเอกสารที่สำคัญของธุรกิจ เช่น สมุดบัญชี รายชื่อลูกค้า แบบแปลน โปรแกรมคอมพิวเตอร์ ฯลฯ ซึ่งในปัจจุบัน อาจจัดทำในรูปของการถ่ายสำเนา หรือสแกนเอกสาร หรือทำสำเนาไฟล์ข้อมูล หรือโปรแกรมคอมพิวเตอร์ขึ้นมาอีก 1-2 ชุด และแยกเก็บสำเนาเหล่านี้ไว้ที่อื่นที่มีความปลอดภัย

2 การจัดการทางการเงินสำหรับความเสี่ยง (Risk Financing)

มีวัตถุประสงค์ในการพยายามหาวิธีการทางการเงินมาใช้ในการบรรเทาความสูญเสียที่เกิดขึ้นโดยการหาเงินทุนไว้จัดการกับความสูญเสียที่อาจเกิดขึ้น ซึ่งสามารถแบ่งออกได้ 4 วิธี คือ

2.1 การรับความเสี่ยงไว้เอง หรือการเก็บความเสี่ยงไว้เอง หรือการรับเสี่ยงภัยเอง (Risk Retention หรือ Risk Assumption) เป็นวิธีการจัดการทางการเงินโดยการตัดสินใจรับภาระทางการเงินจากความสูญเสียที่อาจเกิดขึ้นเองทั้งหมด หรือบางส่วน ซึ่งอาจจะเป็นการกระทำโดยตั้งใจ หรือไม่ตั้งใจ เช่น การที่ธุรกิจตัดสินใจจ่ายค่ารักษาพยาบาลให้แก่พนักงาน หรือลูกจ้างของตนที่ประสบอุบัติเหตุนอกเวลาทำงานจากเงินของธุรกิจนั่นเองโดยไม่ได้เอาประกันภัยอุบัติเหตุไว้แต่อย่างใด เพราะได้ศึกษาสถิติการเกิดอุบัติเหตุของพนักงานแล้วเห็นว่าไม่คุ้มที่จะไปเอาประกันภัย การรับความเสี่ยงไว้เองตามตัวอย่างนี้เกิดจากการที่ธุรกิจได้พิจารณาอย่างถี่ถ้วนแล้วพบว่าจากสถิติที่ผ่านมาหลายปีมีค่ารักษาพยาบาลต่อปีที่จะต้องจ่ายให้แก่พนักงาน หรือลูกจ้างของตนในกรณีประสบอุบัติเหตุเป็นจำนวนเงินไม่มากนัก และอยู่ในวิสัยที่ธุรกิจสามารถรับความเสี่ยงไว้เองได้

แต่ในบางกรณีการรับความเสี่ยงไว้เองอาจเกิดขึ้นจากความรู้เท่าไม่ถึงการณ์มาก่อน เช่น เพิ่งเริ่มประกอบธุรกิจ และยังไม่มีการพิจารณาเกี่ยวกับการเอาประกันภัยทรัพย์สินซึ่งมีทั้งภัยคุ้มครองมาตรฐาน และภัยเพิ่มพิเศษ ปรากฏว่าธุรกิจซื้อการคุ้มครองเฉพาะภัยคุ้มครองมาตรฐานเท่านั้น แต่เกิดความเสียหายจากลมพายุ ซึ่งเป็นภัยเพิ่มพิเศษที่จะต้องซื้อเพิ่มต่างหาก ทำให้ธุรกิจจำเป็นต้องรับภาระจ่ายค่าซ่อมแซมทรัพย์สินที่เสียหายจากลมพายุเองทั้งหมดอย่างไม่มีทางเลือก ซึ่งถ้าหากธุรกิจไม่มีเงินเพียงพอในขณะนั้นก็จำเป็นต้องไปกู้ยืมจากผู้อื่นมาอย่างเร่งด่วนเพื่อนำไปจ่ายค่าซ่อมแซมเหล่านั้น

โดยปกติแล้ว การรับความเสี่ยงไว้เองทั้งหมดมีความเสี่ยงมากในกรณีที่เกิดวินาศภัยขนาดใหญ่ เช่น เกิดไฟไหม้ใหญ่ หรือมีโศกนาฏกรรมหมู่ ซึ่งมีพนักงาน หรือลูกจ้างได้รับบาดเจ็บ หรือเสียชีวิตพร้อมกันเป็นจำนวนมาก ธุรกิจจึงควรรับความเสี่ยงไว้เองเฉพาะกรณีที่เป็นความเสียหายเล็ก ๆ น้อย ๆ เท่านั้น

2.2 การป้องกันความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงของค่าเงิน (Hedging) เป็นวิธีการในการบริหารความเสี่ยงโดยการใช้เครื่องมือต่าง ๆ ทางการเงินเข้ามาช่วยในการบริหารความเสี่ยง เช่น การซื้อตราสารอนุพันธ์ เพื่อช่วยบริหารความเสี่ยงเนื่องจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนที่อาจเกิดจากการลดค่าเงินบาท ซึ่งเกิดขึ้นกับธุรกิจเป็นจำนวนมากในช่วงวิกฤตเศรษฐกิจในประเทศไทยเมื่อปี พ.ศ. 2540 เนื่องจากธุรกิจเหล่านั้นได้ไปกู้เงินดอลลาร์สหรัฐจากต่างประเทศ โดยไม่ได้ทำการป้องกันความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงของค่าเงินไว้ เมื่อรัฐบาลไทยประกาศลดค่าเงินบาทในขณะนั้น ทำให้หนี้เงินกู้จากต่างประเทศในรูปของเงินบาทเพิ่มขึ้นกว่าเท่าตัวทันที ซึ่งส่งผลให้ธุรกิจเหล่านั้นขาดทุนยับยั้งและมีหลายรายล้มละลาย

2.3 การโอนความเสี่ยง หรือการโอนความเสี่ยงภัย (Risk Transfer) เป็นวิธีการจัดการทางการเงินสำหรับความเสี่ยงที่ได้รับความนิยมมากที่สุด โดยการโอนความเสี่ยงไปให้บุคคลอื่นรับผิดชอบต่อความสูญเสียทางการเงินที่อาจเกิดขึ้น ซึ่งกระทำได้ 2 วิธี คือ

1) การโอนความเสี่ยงไปให้บุคคลอื่นที่ไม่ใช่การเอาประกันภัย (Non-Insurance Transfer) หมายถึง การโอนความเสี่ยงไปให้บุคคลอื่นซึ่งไม่ใช่ผู้รับประกันภัย โดยการทำสัญญาต่อกัน ซึ่งในสัญญาบางประเภทคู่สัญญาได้รับโอนความเสี่ยงในการปฏิบัติตามสัญญานั้นไปด้วย ซึ่งในปัจจุบันนี้ได้รับความนิยมมากขึ้นเรื่อย ๆ ในรูปของการทำสัญญาจ้างบุคคล หรือองค์กรภายนอก (Outsource) มาปฏิบัติงานบางอย่างให้แก่ธุรกิจ เช่น การจ้างบริษัทภายนอกมาทำความสะอาดภายนอกอาคารสูง หากเกิดความเสียหายขึ้นบริษัทรับจ้างทำความสะอาดก็ต้อง

รับผิดชอบต่อความเสียหายนั้นแทนเจ้าของอาคาร การจ้างบริษัทภายนอกมาทำหน้าที่รับส่งเอกสาร หรือสินค้าให้แก่ธุรกิจ

2) การโอนความเสี่ยงโดยการเอาประกันภัย (Insurance Transfer) เป็นวิธีซึ่งธุรกิจที่มีความเสี่ยงประเภทต่าง ๆ จะโอนความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นไปให้ผู้รับประกันภัยโดยการเอาประกันภัย ซึ่งผู้รับประกันภัยสัญญาว่าจะชดเชยค่าเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ผู้เอาประกันภัยสำหรับความเสียหายที่ได้รับการคุ้มครองตามสัญญาประกันภัยนั้น

2.4 การผสมผสาน (Combination Techniques) ระหว่างการรับความเสี่ยงไว้เองบางส่วนกับวิธีการโอนความเสี่ยงโดยการเอาประกันภัยเข้าด้วยกัน เป็นการโอนความเสี่ยงในรูปของการเอาประกันภัยโดยผู้เอาประกันภัยรับผิดชอบค่าเสียหายจำนวนหนึ่งเอง เช่น 2,000 บาทแรกสำหรับความเสียหายต่อตัวรถอันเกิดจากการชน ในกรณีเช่นนี้ ค่าเสียหายส่วนแรก (Deductible) 2,000 บาทที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบจ่ายเองสำหรับความเสียหายต่อตัวรถที่เกิดจากการชนแต่ละครั้งก็ถือเป็นการรับความเสี่ยงไว้เองบางส่วนเพื่อแลกกับการจ่ายค่าเบี้ยประกันภัยที่ถูกลง ธุรกิจที่ตัดสินใจเช่นนี้นั้นใจว่ารถที่ตนเอาประกันภัยไว้นั้นไม่เคยเกิดอุบัติเหตุมาเป็นเวลาหลายปีติดต่อกัน

2.3 การคัดเลือกวิธีการที่คิดว่าดีที่สุดในการบริหารความเสี่ยง

ภายหลังจากที่ธุรกิจนั้นได้ค้นหาวิธีการบริหารความเสี่ยงวิธีต่าง ๆ ที่คิดว่าเป็นไปได้แล้ว ธุรกิจจะต้องตัดสินใจเลือกวิธีการบริหารความเสี่ยงที่คิดว่าเหมาะสมที่สุดวิธีหนึ่ง หรือหลายวิธีร่วมกัน

แนวทางที่จะช่วยธุรกิจตัดสินใจว่าจะเลือกบริหารความเสี่ยงแต่ละอย่างด้วยวิธีใด ควรพิจารณาปัจจัยต่อไปนี้

1. ความรุนแรงของความสูญเสีย (Loss Severity) ที่อาจจะเกิดขึ้นในรูปค่าเสียหายที่เป็นตัวเงิน
2. ความถี่ของความสูญเสีย (Loss Frequency) หรือความน่าจะเป็น (Probability) ที่อาจจะเกิดความสูญเสียขึ้น

3. ระดับของความเสี่ยงที่ธุรกิจยอมรับได้ (Risk Appetite)

ธุรกิจสามารถจะตัดสินใจเลือกวิธีการบริหารความเสี่ยงที่เหมาะสมโดยดูจากประเภทของความเสี่ยงตามลักษณะของความถี่ และความรุนแรงของความสูญเสีย ที่อาจเกิดขึ้นดังนี้

ตารางที่ 2-1 วิธีการบริหารความเสี่ยงที่ธุรกิจควรใช้ในแต่ละระดับความเสี่ยง

ระดับของความเสี่ยง	ความถี่ของความสูญเสีย	ความรุนแรงของความสูญเสีย	วิธีการบริหารความเสี่ยงที่แนะนำ
1	ต่ำ	ต่ำ	การรับความเสี่ยงไว้เอง
2	สูง	ต่ำ	การรับความเสี่ยงไว้เอง และ/หรือ การป้องกันความสูญเสีย + การบรรเทาความสูญเสีย
3	ต่ำ	สูง	การโอนความเสี่ยงโดยการเอาประกันภัย
4	สูง	สูง	การหลีกเลี่ยงความเสี่ยง

จากตารางข้างต้นสามารถอธิบายถึงวิธีการบริหารความเสี่ยงที่ธุรกิจควรใช้ในแต่ละระดับความเสี่ยง ดังนี้

1. ความเสี่ยงที่มีโอกาสเกิดน้อยมาก และมีค่าเสียหายที่เกิดขึ้นแต่ละครั้งเป็นจำนวนเงินที่น้อยมาก ควรบริหารความเสี่ยงด้วยการรับความเสี่ยงไว้เอง เพราะไม่คุ้มที่จะไปเอาประกันภัย หรือจ้างเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย เช่น การที่มีลูกค้าเข้ามาติดต่องานในสำนักงาน และทำแก้วน้ำแตกตก เป็นต้น

2. ความเสี่ยงที่มีโอกาสเกิดบ่อย และมีค่าเสียหายที่เกิดขึ้นแต่ละครั้งเป็นจำนวนเงินไม่มาก ควรบริหารความเสี่ยงด้วยการรับความเสี่ยงไว้เอง ควบคู่ไปกับการป้องกันความสูญเสีย และการบรรเทาความสูญเสียที่อาจเกิดขึ้น เช่น การที่มีลูกค้าเข้ามาติดต่องานในสำนักงาน และมักจะหยิบปากกาติดตัวกลับไปด้วย ธุรกิจอาจจะยอมรับภาระค่าปากกาแต่ละด้ามที่สูญหายไปเองซึ่งมีมูลค่าไม่มากนัก หรืออาจป้องกันโดยการทำแป้นเสียบปากกาพร้อมกับเอาเชือกผูกติดกับปากกานั้น เป็นต้น

3. ความเสี่ยงที่มีโอกาสเกิดน้อยมาก แต่มีค่าเสียหายที่เกิดขึ้นแต่ละครั้งเป็นจำนวนเงินที่สูงมากจนเกินความสามารถที่จะรับความเสี่ยงไว้เองได้ ควรบริหารความเสี่ยงด้วยการโอนความเสี่ยงโดยการเอาประกันภัย ซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องจ่ายเบี้ยประกันภัยจำนวนหนึ่งซึ่งถือว่าเป็นจำนวนเล็กน้อยเมื่อเทียบกับวงเงินที่ได้รับการคุ้มครอง เช่น

3.1 โอกาสที่จะเกิดไฟไหม้ในสำนักงาน หรือโรงงานมีไม่บ่อยนัก แต่ถ้าเกิดขึ้นแล้วอาจจะมีค่าเสียหายค่อนข้างสูง ธุรกิจจึงควรเอาประกันภัยอัคคีภัย หรือประกันภัยความเสี่ยงภัยทรัพย์สิน

3.2 โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุกับพนักงานระหว่างการปฏิบัติงานมีไม่บ่อยนัก แต่ถ้าเกิดขึ้นแล้วจะมีพนักงานที่ได้รับบาดเจ็บ พิการ ทุพพลภาพ หรือเสียชีวิตได้ ซึ่งเป็นจำนวนเงินค่าเสียหายที่ธุรกิจต้องรับผิดชอบที่สูงมาก จึงควรเอาประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคลให้แก่พนักงาน

4. ความเสี่ยงที่มีโอกาสเกิดบ่อยมาก และมีค่าเสียหายที่เกิดขึ้นแต่ละครั้งเป็นจำนวนเงินที่สูงมากควรบริหารความเสี่ยงด้วยการหลีกเลี่ยงความเสี่ยงนั้น เช่น การพาพนักงานไปทัศนจรประจำปีที่ทะเลอันดามันในช่วงฤดูมรสุมมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเรือพลิกคว่ำสูงมาก ธุรกิจจึงควรหลีกเลี่ยงการจัดรายการทัศนจรไปบริเวณนี้ในช่วงเวลาดังกล่าว

2.4 การลงมือปฏิบัติตามแผน หรือวิธีการที่ได้เลือกไว้

ภายหลังจากที่ธุรกิจได้ตัดสินใจเลือกวิธีการบริหารความเสี่ยงแล้ว ก็จะต้องปฏิบัติตามวิธีการที่ได้เลือกไว้ ซึ่งจะต้องลงมือปฏิบัติอย่างเป็นขั้นเป็นตอน โดยจะต้อง

1. จัดการมอบหมายให้ใครรับผิดชอบในเรื่องอะไร
2. จัดการให้ผู้รับผิดชอบในเรื่องนั้น ๆ ดำเนินการในรายละเอียด

ตัวอย่าง หากธุรกิจตัดสินใจที่จะบริหารความเสี่ยงการเกิดอัคคีภัยภายในโรงงานโดยการติดตั้งถังดับเพลิงแบบหัวได้ก็จะต้อง

1. พิจารณาว่าควรที่จะเลือกสารเคมีแบบใดที่เหมาะสมที่สุดสำหรับใช้ภายในโรงงาน
2. กำหนดจุดที่จะติดตั้งถังดับเพลิงเหล่านี้ เพื่อให้มีประสิทธิภาพในการใช้ดับเพลิงได้มากที่สุด
3. คำนวณจำนวนถังดับเพลิงที่จะต้องจัดซื้อ เพื่อเปรียบเทียบกับงบประมาณที่มี
4. พิจารณาคุณสมบัติของบริษัทที่จำหน่ายถังดับเพลิงโดยเฉพาะบริการหลังการขายที่มี
5. ฝึกอบรมพนักงานให้รู้จักวิธีการใช้ถังดับเพลิงเหล่านี้
6. จัดตั้งทีมผจญเพลิง และกำหนดตารางการปฏิบัติงานตลอด 24 ชั่วโมง
7. กำหนดผู้รับผิดชอบรวมทั้งระยะเวลาในการตรวจความเรียบร้อยของถังดับเพลิงเหล่านี้

ตัวอย่าง หากธุรกิจตัดสินใจที่จะโอนความเสี่ยงโดยการเอาประกันภัยรถยนต์ก็ต้อง

1. กำหนดคุณสมบัติ และพิจารณาเลือกผู้รับประกันภัยที่ต้องการจะซื้อประกันภัยด้วย
2. ตกลงรายละเอียดการคุ้มครองที่ต้องการว่าจะเอาประกันภัยรถยนต์เป็นคัน ๆ หรือเป็นหมู่ อัตราเบี้ยประกันภัย วิธีปฏิบัติในการแจ้งประกันภัยกรณีที่ธุรกิจมีการซื้อรถเพิ่มเติมระหว่างปี เงื่อนไขการชำระค่าเบี้ยประกันภัย อยู่ที่สามารถจะนำรถเข้าซ่อมได้กรณีเกิดอุบัติเหตุ ตลอดจนแนวทางปฏิบัติในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุขึ้น
3. กำหนดตัวเจ้าหน้าที่ของธุรกิจซึ่งจะเป็นผู้รับผิดชอบ และประสานงานในการแจ้งผู้รับประกันภัยกรณีที่เกิดอุบัติเหตุขึ้น

2.5 การติดตามผลลัพธ์ที่ได้

ภายหลังจากที่ธุรกิจได้ปฏิบัติตามวิธีการบริหารความเสี่ยงที่ได้เลือกไปแล้วสักระยะหนึ่ง จะต้องมีการติดตามผลลัพธ์ที่ได้จากการดำเนินการตามวิธีการบริหารความเสี่ยงที่ได้เลือกไว้ว่ามีความเหมาะสมกับสถานการณ์ในปัจจุบันที่เปลี่ยนแปลงตลอดเวลาหรือไม่ ทั้งนี้ เพราะวิธีการบริหารความเสี่ยงบางอย่าง เช่น มาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุบางอย่างที่ได้กำหนดไว้เมื่อปีที่แล้วอาจไม่เหมาะสมในปีนี้ได้ เนื่องจากมีสถานการณ์บางอย่างเปลี่ยนแปลงไป บางครั้งอาจมีข้อผิดพลาดในการตัดสินใจเลือกวิธีการบริหารความเสี่ยงบางอย่าง

การติดตามผลลัพธ์ที่ได้อย่างสม่ำเสมอจะทำให้ธุรกิจทราบว่าข้อผิดพลาดอะไรบ้าง และสามารถดำเนินการแก้ไขได้อย่างทันทั่วถึงก่อนที่จะสายเกินไป

การติดตามผลลัพธ์ที่ได้นี้ ธุรกิจควรมีการกำหนดมาตรฐานซึ่งเป็นที่ยอมรับของธุรกิจขึ้นมาด้วย เช่น การกำหนดมาตรฐานอัตราการเกิดอุบัติเหตุของพนักงานขณะปฏิบัติงานภายในโรงงานในระยะเวลา 1 ปี หลังจากนั้น จะต้องมีการติดตามผลลัพธ์ที่ได้จริง และทำการเปรียบเทียบผลลัพธ์ที่ได้จริงกับมาตรฐานที่วางไว้ หากยังคงมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่ามาตรฐานที่วางไว้ ธุรกิจจะต้องวิเคราะห์ว่ามีสาเหตุเกิดจากอะไร เช่น เกิดจากความบกพร่องของพนักงานที่ไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบของโรงงานอย่างเคร่งครัด หรือเกิดจากการที่พนักงานไม่เข้าใจขั้นตอนการปฏิบัติงานบางอย่าง ซึ่งธุรกิจจะต้องรีบวิเคราะห์หาสาเหตุ และพยายามหาทางแก้ไขโดยเร็ว เช่น การจัดให้พนักงานในแผนกที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยเข้ารับการอบรมในหลักสูตรการทำงานอย่างปลอดภัย การให้รางวัลแก่พนักงานในแผนกที่สามารถปฏิบัติงานโดยไม่เกิดอุบัติเหตุใด ๆ เลยในระยะเวลา 1 ปี เป็นต้น

2.6 การตรวจสอบและปรับปรุงวิธีการให้เหมาะสมกับภัยที่เปลี่ยนแปลงไป

ภายหลังจากที่ธุรกิจได้ติดตามผลลัพธ์ของวิธีการบริหารความเสี่ยงที่ได้เลือกไว้แล้ว ในขั้นสุดท้ายของการบริหารความเสี่ยง คือ การเปลี่ยนแปลงวิธีการบริหารความเสี่ยงบางอย่างที่ใช้อยู่ให้เหมาะสมกับสภาพความเสี่ยงที่เปลี่ยนแปลงไปโดย

1. การปรับปรุงผลลัพธ์จริงให้ดีขึ้น เช่น พยายามลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุของพนักงานขณะปฏิบัติงานในโรงงานให้น้อยลงจนอยู่ในระดับมาตรฐานที่ยอมรับได้ ซึ่งจะต้องอาศัยความร่วมมือจากหลาย ๆ ฝ่าย
2. การเปลี่ยนแปลงมาตรฐานที่กำหนดไว้เดิมให้ใกล้เคียงกับความเป็นจริง และเป็นที่ยอมรับมากขึ้น ถ้าหากว่ามาตรฐานที่กำหนดไว้เดิมนั้นสูง หรือต่ำเกินไป



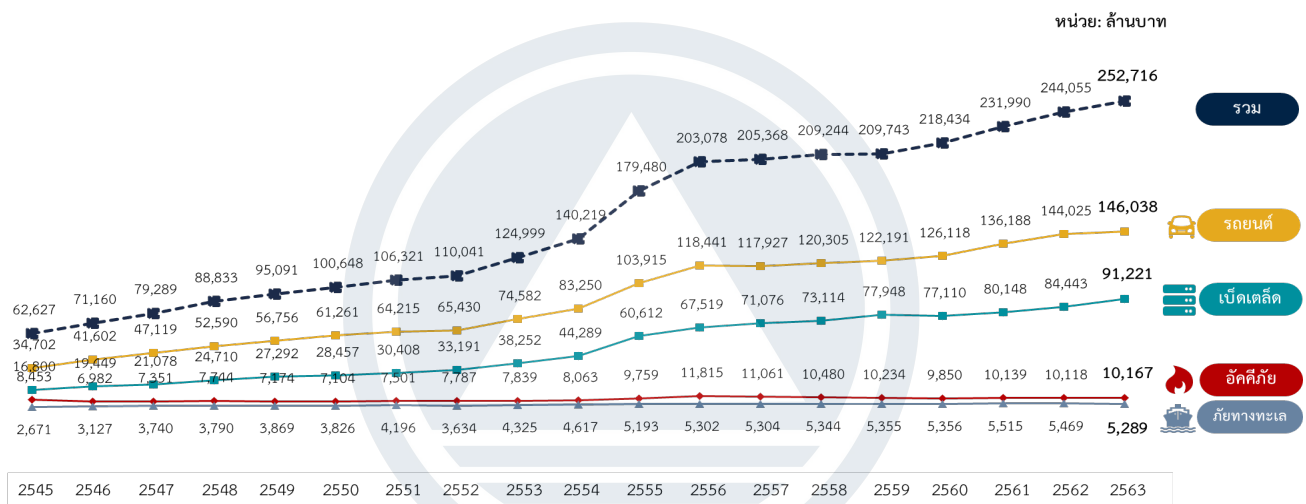
บทที่ 3

การประกันภัย

ธโนดม โลกพัฒนา

การโอนความเสี่ยงโดยการเอาประกันภัย (Insurance Transfer) เป็นวิธีการจัดการทางการเงินสำหรับความเสี่ยงเพื่อบรรเทาภาระความสูญเสียทางการเงินที่อาจเกิดขึ้นจากความเสี่ยงที่เกิดไม่บ่อยนัก แต่มีค่าเสียหายค่อนข้างมาก

เบี้ยประกันภัยของธุรกิจประกันภัยทั้งระบบที่จัดเก็บได้ในแต่ละปีรวมทั้งเงินสำรองต่าง ๆ ที่ธุรกิจประกันภัยต้องดำรงไว้ตามกฎหมายซึ่งมีอยู่เป็นจำนวนมากได้ถูกนำไปใช้ในการลงทุน และการพัฒนาประเทศในด้านต่าง ๆ ทั้งในตลาดเงิน และตลาดทุนในรูปแบบต่าง ๆ โดยเฉพาะการซื้อพันธบัตรรัฐบาล ตัวเงินคลัง และการให้กู้ยืมแก่ภาคธุรกิจ จึงถือได้ว่า ธุรกิจประกันภัยมีบทบาทสำคัญในการระดมทุนเพื่อการพัฒนาประเทศด้วย



รูปภาพที่ 3-1 เบี้ยประกันวินาศภัยรับตรงแยกตามประเภทการประกันภัย (พ.ศ. 2545-2563)

ที่มา: สำนักงานอตราเบี้ยประกันวินาศภัย

การประกันภัยโดยทั่วไปมีจุดเริ่มต้นจากการที่มีคนจำนวนมากซึ่งมีความเสี่ยงที่คล้ายคลึงกัน เช่น คนที่ทำงานในอาชีพ หรือในหน้าที่ต่าง ๆ ซึ่งอาจประสบอุบัติเหตุระหว่างการทำงาน หรือระหว่างการเดินทาง เจ้าของบ้านซึ่งอาจจะได้รับ ความเสียหายหากเกิดเพลิงไหม้บ้านของเขา เจ้าของรถยนต์ซึ่งอาจประสบอุบัติเหตุรถยนต์ชนกัน ทำให้รถยนต์ของตนเสียหาย หรือขับรถไปชนคนที่กำลังเดินข้ามถนนได้รับบาดเจ็บ หรือเสียชีวิต เป็นต้น ตัดสินใจรวมตัวกันเป็นกลุ่ม ๆ และโอนความเสี่ยงที่มีลักษณะคล้ายคลึงกันภายในกลุ่มของตนไปให้ผู้รับประกันภัย ทำหน้าที่เป็นผู้จัดการกองทุนของกลุ่มนั้น

1. ความหมายของการประกันภัย

การประกันภัย เป็นการที่บุคคลฝ่ายหนึ่งซึ่งเรียกว่า “ผู้รับประกันภัย” ทำหน้าที่เป็นหลักประกันแก่บุคคลอีกฝ่ายหนึ่งซึ่งเรียกว่า “ผู้เอาประกันภัย” ในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยได้รับความเดือดร้อนทางการเงินจากภัยที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตซึ่งทำความสูญเสีย หรือความเสียหายแก่ชีวิต และทรัพย์สินของเขา โดยผู้รับประกันภัยสัญญาว่าจะจ่ายเงินค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยตามจำนวน และเงื่อนไขที่ตกลงกันไว้ หรืออาจจัดการทำให้

ทรัพย์สินที่เอาประกันภัยนั้นกลับคืนสู่สภาพเดิมก่อนที่จะเกิดความเสียหายขึ้น โดยผู้รับประกันภัยจะได้รับเงินค่าเบี้ยประกันภัยตามจำนวนที่ตกลงกันเป็นการตอบแทนจากผู้เอาประกันภัย

การประกันภัยจึงเป็นเครื่องมือทางสังคมในการจัดสรรเงินเพื่อทดแทนผลของวินาศภัยที่เกิดกับสมาชิกบางคนในสังคมนั้น เงินที่นำมาจัดสรรนั้นเป็นเงินที่เก็บรวบรวมมาจากสมาชิกทุกคนที่เข้าร่วมในโครงการ ดังนั้นการประกันภัยจึงเป็นเสมือนกองกลางซึ่งผู้เอาประกันภัยทุกคนจะต้องช่วยกันจ่าย โดยจะมีจำนวนค่าเบี้ยประกันภัยมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับความเสี่ยงที่นำมาเอาประกันภัย และเมื่อมีวินาศภัยที่ได้เอาประกันภัยไว้เกิดขึ้น สมาชิกที่ได้รับความเสียหายก็มีสิทธิ์ที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน และได้รับการชดเชยจากกองกลางตามค่าเสียหายที่เกิดขึ้นจริง แต่สูงสุดไม่เกินจำนวนเงินที่ได้เอาประกันภัยไว้

จะเห็นได้ว่า การประกันภัยมิได้เป็นการรับประกันว่าจะไม่เกิดภัยนั้นขึ้น เช่น การที่ นาย ก. เอาประกันอัคคีภัยบ้านของเขาไว้กับผู้รับประกันภัย ก็ไม่ได้หมายความว่าจะไม่เกิดไฟไหม้ที่บ้านของเขาแต่อย่างใด แต่สิ่งที่นาย ก. ในฐานะที่เป็นผู้เอาประกันภัยจะได้รับคือ ความมั่นใจว่าหากเกิดไฟไหม้บ้านของเขาจริง ผู้รับประกันภัยจะชดเชยค่าสินไหมทดแทน เพื่อให้เขามีเงินเพียงพอที่จะไปซ่อมแซมบ้านที่ถูกไฟไหม้เสียหายให้กลับคืนสู่สภาพเดิมได้

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 861 บัญญัติว่า “อันว่าสัญญาประกันภัยนั้น คือสัญญาซึ่งบุคคลหนึ่งตกลงจะใช้ค่าสินไหมทดแทนหรือใช้เงินจำนวนหนึ่งให้ ในกรณีวินาศภัยหากมีขึ้น หรือในเหตุอย่างอื่นในอนาคตดังได้ระบุไว้ในสัญญา และในการนี้บุคคลอีกคนหนึ่งตกลงจะส่งเงินซึ่งเรียกว่า เบี้ยประกันภัย”

สรุป การประกันภัย คือ วิธีการกระจายความเสี่ยงอย่างหนึ่ง ซึ่งสมาชิกทุกคนที่ประสงค์จะเข้าร่วมในโครงการจะต้องจ่ายเงินคนละเล็กละน้อยซึ่งเรียกว่า เบี้ยประกันภัยให้กับกองกลาง และเมื่อมีสมาชิกคนหนึ่งคนใดได้รับความเสียหายจากเหตุการณ์ที่เอาประกันภัยไว้ สมาชิกผู้นั้นก็จะได้รับชดเชยจากกองกลางตามที่ตกลงกันไว้ โดยมีผู้รับประกันภัยเป็นผู้จัดการกองกลางนี้ ตั้งแต่การประเมินความเสี่ยงไปจนถึงการให้บริการชดเชยค่าสินไหมทดแทน

2. คำนิยามของการประกันภัยที่ใช้

การประกันภัย เป็นการรวมกลุ่มของความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นโดยอุบัติเหตุ โดยการโอนความเสี่ยงเหล่านั้นไปยังผู้รับประกันภัย โดยการทำสัญญาระหว่างผู้เอาประกันภัย และผู้รับประกันภัย ซึ่งสัญญาว่าจะชดเชยค่าเสียหายแก่ผู้เอาประกันภัยตามความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง หรือเพื่อให้ผลประโยชน์ทางการเงินอื่นใดในกรณีที่มีเหตุการณ์นั้นขึ้น หรือเพื่อให้บริการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับความเสี่ยงนั้น

3. บุคคลที่เกี่ยวข้องในสัญญาประกันภัย

ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 862 ได้บัญญัติไว้ว่ามีบุคคลที่เกี่ยวข้องในสัญญาประกันภัยอยู่ 3 บุคคลด้วยกัน คือ

3.1 ผู้เอาประกันภัย (Insured) เป็นคู่สัญญาฝ่ายซึ่งมีหน้าที่เปิดเผยข้อความจริงที่สำคัญต่อการพิจารณาของผู้รับประกันภัย มีหน้าที่ชำระเบี้ยประกันภัยตามจำนวนที่ได้ตกลงไว้ในสัญญา และมีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามความเสียหายที่แท้จริงเมื่อเกิดเหตุกับสิ่งที่เอาประกันภัย

3.2 ผู้รับประกันภัย (Insurer) เป็นคู่สัญญาฝ่ายซึ่งมีหน้าที่พิจารณารับประกันภัย มีสิทธิรับเบี้ยประกันภัย และชดเชยค่าสินไหมทดแทนเมื่อเกิดความเสียหายกับสิ่งที่รับประกันภัยไว้ ซึ่งตามมาตรา 6 ของพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ได้กำหนดให้การประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยจะกระทำได้เมื่อได้จัดตั้งขึ้นในรูปบริษัทมหาชนจำกัดตามกฎหมายว่าด้วยบริษัทมหาชนจำกัด และโดยได้รับใบอนุญาตประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังโดยอนุมัติของคณะกรรมการที่แต่งตั้ง

3.3 ผู้รับประโยชน์ (Beneficiary) เป็นบุคคลผู้มีสิทธิจะได้รับค่าสินไหมทดแทน หรือรับจำนวนเงินใช้ให้ตามข้อตกลงในสัญญาประกันภัยระหว่างผู้เอาประกันภัย และผู้รับประกันภัย ผู้รับประโยชน์อาจจะเป็น

3.3.1 บุคคลเดียวกับผู้เอาประกันภัย ซึ่งจะทำให้มีสิทธิเรียกร้องประโยชน์จากผู้รับประกันภัยได้ทันทีในฐานะคู่สัญญา เช่น นาย ก. ซึ่งเป็นเจ้าของบ้านได้เอาประกันอัคคีภัยบ้านของเขาไว้กับผู้รับประกันภัยรายหนึ่ง หากเกิดไฟไหม้บ้านหลังนี้ นาย ก. ก็จะเป็นผู้รับประโยชน์ตามกรมธรรม์ประกันภัย

3.3.2 บุคคลซึ่งผู้เอาประกันภัยได้ระบุชื่อให้เป็นผู้รับประโยชน์ตามกรมธรรม์ประกันภัย เช่น นาย ข. ได้เอาประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคล โดยระบุให้ นาง จ. ซึ่งเป็นภรรยาของเขาเป็นผู้รับประโยชน์ในกรณีที่เขาประสบอุบัติเหตุเสียชีวิต

อีกตัวอย่างหนึ่งของผู้รับประโยชน์ที่มีการระบุชื่อไว้ เช่น กรณีที่ นาย ก. ได้จ้างอบบ้านของเขาไว้กับธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) โดย นาย ก. เป็นผู้เอาประกันภัย และเป็นผู้ชำระค่าเบี้ยประกันอัคคีภัยบ้านหลังนี้ โดยระบุให้ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับประโยชน์ตามภาระผูกพัน เมื่อเกิดไฟไหม้บ้านหลังนี้จนเสียหายสิ้นเชิง ผู้รับประกันภัยก็ต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้รับประโยชน์ตามที่ระบุไว้ คือ ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) ตามมูลหนี้ที่ นาย ก. ยังคงค้างชำระธนาคารอยู่ หากยังมีจำนวนเงินค่าสินไหมทดแทนเหลืออยู่อีกเท่าไร ผู้รับประกันภัยจึงจะจ่ายค่าสินไหมทดแทนส่วนที่เหลือนั้นให้แก่ นาย ก. ต่อไป

3.3.3 บุคคลภายนอกผู้ได้รับความเสียหายจากการกระทำละเมิดโดยผู้เอาประกันภัยมีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยจากผู้รับประกันภัยของคู่กรณีได้โดยตรงตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 887 เช่น นาย ส. ได้เอาประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจไว้กับบริษัทประกันภัยแห่งหนึ่ง กรณีที่รถของ นาย อ. ถูกรถที่ นาย ส. ขับชนได้รับความเสียหาย นาย อ. มีสิทธิที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนทั้งค่าซ่อมรถและค่าขาดประโยชน์จากการใช้รถระหว่างซ่อมจากบริษัทที่รับประกันภัยรถยนต์ที่ นาย ส. ได้เอาประกันภัยไว้

4. กลไกของการประกันภัย (Insurance Mechanism)

การประกันภัยเป็นระบบซึ่งทำให้ผู้ที่ได้รับความเสียหายจากภัยบางอย่างได้รับการชดใช้สำหรับความสูญเสียทางการเงินที่เป็นผลมาจากภัยนั้น

อย่างไรก็ตาม มักจะมีผู้สงสัยว่าผู้รับประกันภัยสามารถชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดขึ้นได้อย่างไร ในเมื่อเงินค่าเบี้ยประกันภัยที่เก็บจากผู้เอาประกันภัยแต่ละรายเป็นจำนวนไม่มากเมื่อเทียบกับจำนวนเงินที่เอาประกันภัย

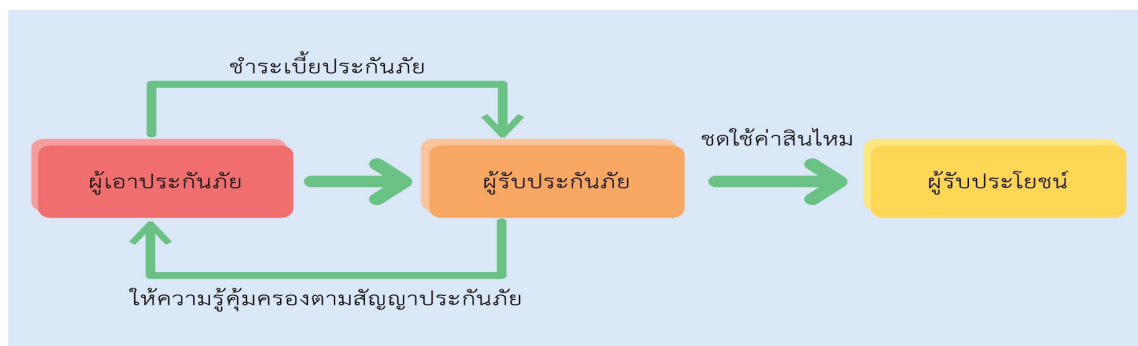
คำตอบ คือ ผู้รับประกันภัยใช้สถิติในการพยากรณ์ว่าจะมีโอกาสเกิดเหตุการณ์เหล่านั้นมาน้อยเพียงไร ถึงแม้ว่าผู้รับประกันภัยจะไม่ทราบอย่างแน่นอน แต่ก็พอจะมีวิธีการพยากรณ์ได้โดยอาศัยประสบการณ์จากการรับประกันภัยต่าง ๆ มาเป็นเวลานาน และที่สำคัญคือ ผู้รับประกันภัยมั่นใจว่าผู้เอาประกันภัยทุกรายจะไม่เกิดวินาศภัยพร้อมกัน โดยมีผู้เอาประกันภัยเพียงบางรายที่เกิดวินาศภัยในแต่ละปี

ผู้รับประกันภัยจึงสามารถจะให้การคุ้มครองผู้เอาประกันภัยแต่ละรายโดยการรวมกลุ่มคนซึ่งเผชิญกับความเสี่ยงที่คล้ายคลึงกันเข้าไว้ในกลุ่มเดียวกัน ทำให้ผู้รับประกันภัยคาดคะเนได้ว่า ในแต่ละปีจะมีผู้เอาประกันภัยประมาณกี่รายในกลุ่มนี้ที่คาดว่าจะได้รับความสูญเสีย และโดยการรวบรวมเงินค่าเบี้ยประกันภัยจากผู้เอาประกันภัยแต่ละรายในกลุ่มนี้ จึงทำให้ผู้รับประกันภัยมีเงินทุนก้อนหนึ่งซึ่งเก็บไว้เป็นกองกลางเพื่อนำไปจ่ายเป็นค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เอาประกันภัยที่ได้รับความสูญเสียนั้น

การที่ผู้รับประกันภัยสามารถเก็บเบี้ยประกันภัยจำนวนเล็กน้อยจากผู้เอาประกันภัยแต่ละรายเมื่อเทียบกับจำนวนเงินที่เอาประกันภัยก็เพราะมีการรวบรวมค่าเบี้ยประกันภัยจากผู้เอาประกันภัยจำนวนมากราย ในขณะที่ผู้เอาประกันภัยส่วนใหญ่ไม่มีวินาศภัยในระหว่างระยะเวลาที่เอาประกันภัยนั้น โดยการจ่ายเบี้ยประกันภัยให้แก่ผู้รับประกันภัยทำให้ผู้เอาประกันภัยมั่นใจได้ว่า หากเกิดวินาศภัยจากภัยที่เอาประกันภัยไว้ จะได้รับการบรรเทาด้วย

การชดใช้จากผู้รับประกันภัยอย่างแน่นอน ดังคำขวัญของสมาคมประกันวินาศภัยไทยที่ว่า “วินาศภัยบรรเทาได้ ด้วยการประกันภัย”

จากสิ่งต่าง ๆ ที่ได้อธิบายมาข้างต้น สามารถจะอธิบายกลไกของการประกันภัยโดยใช้รูปภาพต่อไปนี้



รูปภาพที่ 3-2 กลไกของการประกันภัย

5. ลักษณะขั้นพื้นฐานของการประกันภัย

การประกันภัยมีลักษณะขั้นพื้นฐานที่สำคัญ 5 ประการ คือ

- 5.1 การรวมกลุ่มของความเสียหาย
- 5.2 การโอนความเสี่ยง
- 5.3 การชำระเบี้ยประกันภัย
- 5.4 การชดใช้ความเสียหายที่เกิดขึ้นโดยอุบัติเหตุ
- 5.5 การชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

5.1 การรวมกลุ่มของความเสียหาย

การรวมกลุ่มของความเสียหายเป็นหัวใจของการประกันภัย การรวมกลุ่มเข้าด้วยกันทำให้มีการกระจายความสูญเสียทางการเงินที่เกิดขึ้นกับคนบางคนไปยังทุกคนในกลุ่มนั้น โดยกระบวนการนี้ทำให้สมาชิกแต่ละคนในกลุ่มร่วมกันเฉลี่ยความสูญเสียทางการเงินที่เกิดขึ้นเพียงคนละเล็กน้อยเท่านั้น

นอกจากนั้น การรวมกลุ่มของความเสียหายยังเกี่ยวข้องกับการรวมกลุ่มของความเสียหายจำนวนมากที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน ซึ่งจะช่วยให้ผู้รับประกันภัยสามารถใช้กฎว่าด้วยจำนวนมาก (Law of Large Numbers) ในการพยากรณ์ความเสียหายที่จะเกิดขึ้นในอนาคตได้ค่อนข้างแม่นยำ

กฎว่าด้วยจำนวนมากเป็นกฎว่าด้วยความเป็นไปได้ซึ่งเป็นพื้นฐานของการประกันภัย ถ้าจำนวนวัตถุที่มีความเสี่ยงภัยในลักษณะเดียวกัน และมีความเป็นอิสระต่อกันที่เอาประกันภัยไว้มีจำนวนมากเท่าใด ความเป็นไปได้ของความเสียหายที่เกิดขึ้นจริงจะใกล้เคียงกับความเสียหายที่คาดหวังไว้มากขึ้นเท่านั้น ซึ่งเป็นประโยชน์ในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยสำหรับการประกันภัยแต่ละประเภทของผู้รับประกันภัย

กฎว่าด้วยจำนวนมากเป็นหัวใจในการดำเนินงานของผู้รับประกันภัย ซึ่งอาศัยหลักคณิตศาสตร์ที่ว่า เมื่อมีจำนวนของภัยในกลุ่มมากขึ้น จะทำให้ผลลัพธ์จริงที่เกิดขึ้นใกล้เคียงกับผลลัพธ์ที่คาดหวังไว้

กฎว่าด้วยจำนวนมากจะบอกให้เราทราบว่า โดยการเพิ่มจำนวนของภัยเข้าไปในกลุ่ม เช่น เพิ่มจำนวนคนที่เอาประกันภัยอุบัติเหตุ เพิ่มจำนวนบ้านที่เอาประกันอัคคีภัย หรือเพิ่มจำนวนรถที่เอาประกันภัยรถยนต์

จะลดความเสี่ยงของผู้รับประกันภัยเกี่ยวกับผลลัพธ์จริงของความเสียหายที่จะเกิดขึ้นในแต่ละปี ทั้งนี้เพราะผู้รับประกันภัยจะมีความไม่แน่นอนเกี่ยวกับผลลัพธ์จริงทั้งหมดที่จะเกิดขึ้นในแต่ละกลุ่มน้อยลง

5.2 การโอนความเสี่ยง

การโอนความเสี่ยงเป็นอีกลักษณะหนึ่งที่สำคัญของการประกันภัย การประกันภัยจะเกี่ยวข้องกับการโอนความสูญเสียทางการเงินซึ่งอาจเกิดขึ้นจากความเสี่ยงแท้จริง เช่น ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุซึ่งจะต้องเสียค่ารักษาพยาบาล ความเสี่ยงต่อการเกิดอัคคีภัยซึ่งจะต้องเสียค่าซ่อมแซมบ้าน ไปยังผู้รับประกันภัยซึ่งมีฐานะทางการเงินมั่นคง และสามารถจะชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดขึ้นเพื่อให้ผู้เอาประกันภัยกลับคืนสู่สภาพเดิมได้

5.3 การชำระเบี้ยประกันภัย

ผู้รับประกันภัยก็เป็นผู้ประกอบธุรกิจที่เข้ามารับภาระทางการเงินที่อาจเกิดขึ้นจากความเสี่ยงบางอย่างแทนผู้เอาประกันภัยซึ่งเผชิญกับความเสี่ยงเหล่านั้น เพื่อให้ผู้รับประกันภัยมีเงินที่สามารถชดใช้ให้ผู้เอาประกันภัยบางรายซึ่งได้รับความเสียหายจากภัยที่คุ้มครองไว้ ผู้รับประกันภัยจึงต้องเก็บเงินค่าเบี้ยประกันภัยจากผู้เอาประกันภัยแต่ละรายตามสภาพความเสี่ยง และจำนวนเงินเอาประกันภัยของผู้เอาประกันภัยแต่ละราย โดยผู้ที่มีความเสี่ยงสูงกว่าก็ควรจะจ่ายเบี้ยประกันภัยในอัตราที่สูงกว่าผู้ที่มีความเสี่ยงต่ำกว่า

5.4 การชดใช้ความเสียหายที่เกิดขึ้นโดยอุบัติเหตุ

ความเสียหายที่เกิดขึ้นโดยอุบัติเหตุเป็นเหตุการณ์ที่ไม่อาจคาดคิด หรือทราบมาก่อน และเป็นผลของความไม่แน่นอน ซึ่งผู้รับประกันภัยจะไม่ชดใช้ความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการกระทำโดยเจตนาของผู้เอาประกันภัย หรือผู้รับประกันภัย เช่น การที่เจ้าของโรงงานแห่งหนึ่งตัดสินใจวางเพลิงเผาโรงงานของตนเพื่อหวังเอาเงินค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัย ทั้งนี้เพราะผู้เอาประกันภัยสามารถจะทราบได้ล่วงหน้าว่าจะเกิดผลลัพธ์อย่างไร

5.5 การชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

ภายหลังจากผู้รับประกันภัยได้รับชำระเบี้ยประกันภัยจากผู้เอาประกันภัยแล้ว ก็เป็นหน้าที่ของผู้รับประกันภัยที่จะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขในสัญญาประกันภัย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เอาประกันภัยที่ได้รับความเสียหายจากภัยที่ได้ซื้อความคุ้มครองไว้ หากผู้เอาประกันภัยไม่ชำระเบี้ยประกันภัยให้แก่ผู้รับประกันภัยภายในกำหนดเวลา และเกิดวินาศภัยขึ้น ผู้รับประกันภัยมีสิทธิ์ปฏิเสธการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนได้

ในกรณีที่เกิดความเสียหายจากภัยที่ผู้เอาประกันภัยไม่ได้ซื้อความคุ้มครองไว้ ผู้รับประกันภัยก็ไม่มีหน้าที่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เอาประกันภัย

6. ความเป็นมาของการประกันภัย

มีเรื่องปรากฏในพระคัมภีร์ไบเบิลเกี่ยวกับโจเซฟ และความอดอยากในประเทศอียิปต์ ซึ่งถือว่าเป็นการประกันภัยโครงการแรกเท่าที่บันทึกไว้ในประวัติศาสตร์ เล่ากันว่า คืบวันหนึ่ง กษัตริย์ฟาโรห์ทรงพระสุบินว่ามีวัวอันเจ็ดตัวกำลังถูกวัวซูบผอมเจ็ดตัวกัดกิน โจเซฟทำนายฝันว่า ประเทศอียิปต์จะมีพืชพันธุ์ธัญญาหารอุดมสมบูรณ์เป็นเวลาเจ็ดปี และต่อจากนั้นจะเกิดความแห้งแล้ง ประชาชนจะอดอยากปากแห้งเป็นเวลาเจ็ดปี ดังนั้นจึงทูลเสนอต่อกษัตริย์ฟาโรห์ให้สะสมธัญญาหารในปีที่อุดมสมบูรณ์ไว้สำหรับเลี้ยงประชาชนในปีที่ข้าวขาดแคลน วิธีนี้เรียกได้ว่าเป็นการประกันภัยพื้นฐาน กล่าวคือ เก็บบอมนตั้งแต่วันนี้เพื่อไว้ใช้ในอนาคต

ในประเทศจีน ประมาณ 3,000 ปีก่อนคริสตกาล พ่อค้าชาวจีนได้พัฒนาวิธีการประกันภัยขึ้นสำหรับการขนส่งสินค้าตามแม่น้ำแยงซี ซึ่งมีสายน้ำที่เชี่ยวกราก และเรือบรรทุกสินค้ามักอับปางอยู่เสมอ เนื่องจากมีหินใต้น้ำและเกาะแก่งที่คดเคี้ยวซึ่งเป็นอันตรายต่อการเดินเรือ มีปรากฏอยู่เสมอว่าพ่อค้าบางคนต้องสิ้นเนื้อประดาตัวเพราะสินค้าได้รับความเสียหายหมด ดังนั้น ด้วยความกลัวพ่อค้าเหล่านั้นจึงหาวิธีการกระจายความเสี่ยงภัยออกไป โดยนำสินค้าของตนบรรทุกไว้ในเรือลำอื่นหลายลำ เฉลี่ยกันไปจนครบจำนวนหีบห่อสินค้า ซึ่งถ้าเรือลำหนึ่งลำใดจมลงก็หมายความว่าสินค้าของพ่อค้าแต่ละคนสูญเสียเพียงคนละ 1 ส่วนเท่านั้น ซึ่งวิธีการเช่นนี้เป็นที่มาของการประกันภัยในปัจจุบัน

ราวก่อนศตวรรษที่ 13 และ 14 ปรากฏว่ามีการประกันภัยทางทะเลกันอย่างแพร่หลายตามเมืองต่าง ๆ ในทะเลเมดิเตอร์เรเนียน สัญญาประกันภัยการขนส่งสินค้าทางทะเลฉบับแรกของโลกเท่าที่มีปรากฏเป็นหลักฐานจนถึงปัจจุบันนี้ คือ ฉบับลงวันที่ 23 ตุลาคม ค.ศ. 1347 ออกให้ ณ เมืองเจนัว ประเทศอิตาลี

ส่วนสัญญาประกันภัยฉบับแรกของอังกฤษ เท่าที่ปรากฏตามหลักฐานซึ่งยังคงเก็บรักษาไว้ถึงปัจจุบัน คือ “Broke Sea Insurance Policy” ปี ค.ศ. 1547 วิธีทำประกันภัยในสมัยนั้น คือ เจ้าของเรือ หรือพ่อค้าที่ต้องการซื้อประกันภัย จะทำบัญชีแสดงรายการทรัพย์สินต่าง ๆ ที่จะบรรทุกลงเรือได้รายการเหล่านี้ นายธนาคาร หรือบุคคลอื่น ๆ ที่ประสงค์จะรับประกันภัยจะลงชื่อพร้อมกับระบุจำนวนเงินที่ตนจะรับเสี่ยงแล้วลงลายมือชื่อไว้ (และนี่คือที่มาของคำว่า Underwriter) และเพื่อเป็นค่าตอบแทนในการเข้ารับเสี่ยงภัย ผู้ลงนามข้างใต้ หรือผู้พิจารณาการรับประกันภัย (Underwriter) แต่ละคนจะได้รับค่าตอบแทนเรียกว่าเบี้ยประกันภัย (Premium)

ในช่วงเวลานั้น สัญญาประกันภัยส่วนมากเป็นสัญญาประกันภัยทางทะเล ต่อมาก็ขยายออกไปคุ้มครองถึงการเสียชีวิตของนายเรือ และลูกเรือรวมทั้งพ่อค้าที่คุมสินค้าไปกับเรือ ตลอดจนคุ้มครองจำนวนเงินที่จะเป็นค่าไถ่ตัวเมื่อถูกโจรสลัดจับตัวด้วย

กรรมธรรม์ประกันชีวิตฉบับแรกที่มีการบันทึกไว้ได้ทำขึ้นเมื่อวันที่ 18 มิถุนายน ค.ศ. 1583 (พ.ศ. 2126) ที่ประเทศอังกฤษ โดยมี Mr. Richard Martin ซึ่งปกติเป็นผู้รับประกันภัยทางทะเลได้ร่วมกับเพื่อน ๆ ตัวแทนอีก 15 คน ดำเนินการรับประกันชีวิต Mr. William Gibbons พ่อค้าเกลือ โดยมีเงื่อนไขให้ Mr. Gibbons จ่ายเงินค่าเบี้ยประกันชีวิตให้แก่ผู้รับประกันภัยในอัตรา 8% และถ้า Mr. Gibbons ถึงแก่กรรมภายในระยะเวลา 12 เดือน ผู้รับประกันภัยจะจ่ายเงินเอาประกันภัยจำนวน 383 ปอนด์ 6 ชิลลิง 8 เพนนี ปรากฏว่า Mr. Gibbons ถึงแก่กรรมในวันที่ 29 พฤษภาคม ค.ศ. 1584 (พ.ศ. 2127) ซึ่งเท่ากับ 345 วันนับจากวันที่เริ่มต้นของสัญญา แต่กลุ่มผู้รับประกันภัยไม่ยอมจ่ายเงินเอาประกันภัยตามสัญญา โดยอ้างว่าตามหลักกฎหมายระยะเวลาความคุ้มครองจะเท่ากับ 336 วัน (12 เดือน คูณ 28 วัน โดยถือเอาเดือนที่สั้นที่สุดซึ่งมี 28 วัน) ไม่ใช่ 365 วันตามปฏิทิน จึงถือว่า Mr. Gibbons ได้เสียชีวิตภายหลังจากที่กรรมธรรม์ประกันชีวิตฉบับนี้ได้สิ้นสุดการคุ้มครองไปแล้ว แต่เมื่อศาลพิจารณาแล้ว ตัดสินให้ผู้รับประกันภัยต้องจ่ายเงินเอาประกันภัยให้แก่ทายาทของ Mr. Gibbons การประกันชีวิตในระยะสั้นเช่นนี้นิยมทำกันมาประมาณหนึ่งศตวรรษในรูปแบบของการช่วยเหลือสงเคราะห์กันในกลุ่ม สมาชิแต่ละคนสละเงินจำนวนหนึ่งให้กับสมาชิกในกลุ่มที่เสียชีวิต ซึ่งคล้ายกับการฌาปนกิจสงเคราะห์ในปัจจุบัน

การประกันชีวิตได้พัฒนาระบบ และวิธีการมากยิ่งขึ้น ในปี ค.ศ. 1705 มีการก่อตั้งสมาคมเพื่อประโยชน์ในการประกันชีวิตร่วมกัน (Mutual Associations) และในปี ค.ศ. 1757 มีระบบการจ่ายเงินขั้นต่ำที่สมาคมจะจ่ายให้สมาชิกที่ถึงแก่กรรม ซึ่งปรากฏว่าระบบนี้ได้รับความนิยมจากสมาชิกเป็นอย่างมาก เมื่อมีเงื่อนไขในการจ่ายเงินที่แน่นอนให้กับภรรยาของสมาชิกแล้ว งานสำคัญที่เกิดขึ้น คือ คณิตศาสตร์ประกันภัย โดยนำหลักวิชาคำนวณมาใช้กับตารางมรณะของสมาชิก นักคณิตศาสตร์ที่ทุ่มเทเสียสละให้กับงานชิ้นนี้คนหนึ่ง คือ Mr. Edmund Halley ซึ่งเป็นนักดาราศาสตร์ที่มีชื่อเสียงจากการค้นพบดาวหาง Halley ได้ร่วมกับ Mr. James Dodson จัดทำสถิติการเสียชีวิตของคนอายุต่าง ๆ กัน เพื่อคำนวณอัตราเบี้ยประกันภัยสำหรับการประกันชีวิตในรูปแบบต่าง ๆ ได้สำเร็จ โดยมี

เงื่อนไขการคุ้มครองที่เป็นธรรมยิ่งขึ้น โดยอาศัยอายุของผู้เอาประกันภัยเป็นเกณฑ์ ซึ่งแต่เดิมคิดเบี้ยประกันภัยเท่ากันไม่ว่าผู้เอาประกันภัยจะมีอายุเท่าใดก็ตาม

ในปี ค.ศ. 1762 (พ.ศ. 2305) ได้มีการก่อตั้ง The Society for Equitable Assurances on Lives and Survivorships เพื่อดำเนินธุรกิจประกันชีวิต และถือได้ว่าเป็นผู้รับประกันชีวิตแห่งแรกที่ดำเนินธุรกิจตามหลักการในปัจจุบัน โดยรับประกันชีวิตแบบตลอดชีพด้วย มีการคำนวณเบี้ยประกันภัยจากอายุของผู้เอาประกันภัย และระยะเวลาการคุ้มครอง มีการออกกรมธรรม์ประกันภัยให้แก่ผู้เอาประกันภัย โดยผู้เอาประกันภัยจะต้องระบุข้อมูลหลัก 2 ประการ คือ สถานะทางสุขภาพ และอาชีพ รวมทั้งข้อมูลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับผู้เอาประกันภัย การประกันชีวิตในระยะนี้ได้ใช้หลักเกณฑ์ทางคณิตศาสตร์มากยิ่งขึ้น โดยคำนวณเบี้ยประกันภัยจากการอ้างอิงตารางมรณะซึ่งแสดงอัตราการเสียชีวิตของเพศชายและเพศหญิงที่อายุต่าง ๆ กัน หลังจากนั้นเป็นต้นมาธุรกิจประกันชีวิตได้รับการพัฒนาให้ก้าวหน้าขึ้นอย่างมากจนกระทั่งรัฐบาลอังกฤษได้ออกพระราชบัญญัติประกันชีวิตฉบับแรกในปี ค.ศ. 1774 (พ.ศ. 2317) คือ The Life Assurance Act 1774 โดยมีวัตถุประสงค์ที่สำคัญคือ ห้ามประกันชีวิตผู้ที่ไม่มีส่วนได้เสียในการดำรงชีพหรือการมรณะของผู้เอาประกันภัยหรือผู้ถูกเอาประกันภัย

7. จุดเริ่มต้นของบริษัทประกันภัยในต่างประเทศ

บริษัทที่รับประกันอัคคีภัยในรูปแบบสมัยใหม่มีจุดกำเนิดจากการเกิดไฟไหม้ครั้งใหญ่ในมหานครลอนดอนในราวเดือนกันยายน ค.ศ. 1666 เพลิงไหม้ครั้งนั้นทำให้อาคารบ้านเรือนเกือบสามในสี่ของมหานครลอนดอนต้องพินาศลงจากเหตุไฟไหม้ Dr. Nicholas Barbon ได้จัดตั้งสำนักงานประกันอัคคีภัยขึ้นเป็นแห่งแรกเรียกว่า “The Fire Office” ในปี ค.ศ. 1667 และรับหุ้นส่วนเพิ่มขึ้นเพื่อเข้าเฉลี่ยความเสี่ยงในปี ค.ศ. 1680 ซึ่งแต่เดิมเขาเป็นผู้รับภาระอยู่คนเดียว สามปีต่อมามีคู่แข่งเพิ่มขึ้นอีกแห่งหนึ่งชื่อ “The Friendly” ทั้งสองแห่งนี้ออกกรมธรรม์รับประกันอัคคีภัยและจัดพนักงานดับเพลิงไว้สำหรับผจญเพลิงที่เกิดขึ้นกับทรัพย์สินที่รับประกันภัยไว้

สำนักงานที่รับประกันอัคคีภัยในสมัยนั้นไม่อาจเรียกว่าเป็น “บริษัท” ในความหมายของบริษัทประกันภัยในปัจจุบันซึ่งมีขนาดใหญ่ และมีผู้ถือหุ้นจำนวนมากได้ เพราะในสมัยนั้นสำนักงานที่รับประกันภัยเป็นธุรกิจของรายบุคคล หรือหุ้นส่วนกลุ่มน้อย ซึ่งจำกัดการรับประกันภัยเฉพาะอาคารที่อยู่อาศัยเท่านั้น

อย่างไรก็ดี ในปี ค.ศ. 1710 มีการจัดตั้งบริษัทรับประกันอัคคีภัยขึ้นเป็นครั้งแรก คือ The Sun Fire Office ซึ่งได้มีการควบรวมกิจการหลายครั้งจนเป็น Royal & Sun Alliance Insurance Plc. ในปี ค.ศ. 1996 และเปลี่ยนชื่อเป็น RSA Insurance Group Plc. ในปี ค.ศ. 2008

ในเวลาเดียวกัน การประกันภัยทางทะเล และการประกันชีวิตก็เข้าสู่ระยะของการเติบโตอย่างรวดเร็ว ก่อนปี ค.ศ. 1699 ธุรกิจประกันภัยทั้งสองประเภทนี้กระทำกันอยู่เฉพาะผู้รับประกันภัยในวงจำกัดเหมือนกับการประกันอัคคีภัย ผู้รับประกันภัยส่วนใหญ่มักใช้ร้านค้ากาแฟในมหานครลอนดอนเป็นที่ติดต่อธุรกิจกัน ร้านกาแฟจึงกลายเป็นสถานที่ที่คนนิยมไปพบปะกันเพื่อกระจายหรือรับข่าวสารประจำวัน หนึ่งในจำนวนร้านค้ากาแฟเหล่านี้เป็นของ Mr. Edward Lloyd ตั้งอยู่บนถนนลอมบาร์ด (Lombard Street) ที่ร้านนี้เป็นสถานที่ที่พ่อค้า นักธุรกิจ และนายเรือ ตลอดจนผู้สนใจในการประกันภัยมักจะมาพบปะพูดคุยรับฟังข่าวสารต่าง ๆ เช่น เรื่องเรือที่มาเทียบท่า เรือที่กำลังเดินทางใกล้ถึงที่หมาย เรือที่อับปาง รวมทั้งเป็นที่ตกลงทำสัญญาประกันภัยกันด้วย ในที่สุดก็กลายเป็นที่มาของ Lloyd's of London ซึ่งเป็นตลาดรับประกันภัยต่อที่สำคัญของโลกในปัจจุบัน

ในปี ค.ศ. 1720 บริษัทประกันภัย 2 แห่งของอังกฤษคือ The London Assurance Corporation และ The Royal Exchange Assurance Corporation ได้รับพระบรมราชานุญาต (Royal Charter) จัดทะเบียนจัดตั้งบริษัทตาม The Royal Exchange and London Assurance Corporation Act 1719 หรือที่รู้จักกันในนาม Bubble Act เพื่อประกอบธุรกิจประกันภัยทางทะเล และนับเป็นจุดเริ่มต้นยุคของการประกอบธุรกิจประกันภัยขนาดใหญ่ในปัจจุบัน

การปฏิวัติอุตสาหกรรมในช่วงต้นศตวรรษที่ 18 ทำให้เกิดความต้องการในการรับประกันภัยอุบัติเหตุ และทำให้มีการก่อตั้งบริษัทประกันภัยใหม่ ๆ เพิ่มขึ้น เครื่องจักรที่นำมาติดตั้งกับโรงงานใหม่ ๆ และหัตถจักรสมัยใหม่ ทำให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สิน และชีวิตของบุคคลเพิ่มขึ้นอย่างมาก การประกันภัยนอกจากจะช่วยคุ้มครองความเสียหายด้านการเงินที่เกิดขึ้นแล้ว ยังมีบทบาทสำคัญในการส่งเสริมให้มีการประดิษฐ์อุปกรณ์ด้านความปลอดภัย และมีส่วนช่วยในการกำหนดกฎระเบียบในการรักษาความปลอดภัยด้านต่าง ๆ ด้วย

ก่อนปี ค.ศ. 1880 เมื่อลูกจ้างได้รับบาดเจ็บในขณะที่ปฏิบัติงาน นายจ้างมักมีข้อต่อสู้ทางกฎหมายทำให้พ้นผิดไม่ต้องรับผิดชอบต่อลูกจ้าง แต่เมื่อมีการประกาศใช้พระราชบัญญัติความรับผิดชอบของนายจ้างในปี ค.ศ. 1880 (Employer's Liability Act 1880) บรรดาข้อต่อสู้ทางกฎหมายเหล่านั้นก็ถูกลบล้างไปโดยกฎหมายฉบับนี้ ส่งผลให้เกิดความต้องการเอาประกันภัย “ความรับผิดชอบของนายจ้าง” ขึ้น และในช่วงปลายศตวรรษที่ 19 ลูกจ้างก็ยังได้รับการคุ้มครองเพิ่มขึ้นเมื่อมีการประกาศใช้พระราชบัญญัติเงินทดแทนแรงงาน (Workers' Compensation Act)

8. ลักษณะสำคัญของความเสี่ยงที่ปกติสามารถจะเอาประกันภัยได้

ผู้รับประกันภัยโดยทั่วไปจะรับประกันภัยความเสี่ยงแท้จริง (Pure Risk) ได้เพียงบางประเภทเท่านั้น จึงต้องมีข้อกำหนดเกี่ยวกับลักษณะสำคัญของความเสี่ยงที่ปกติสามารถจะเอาประกันภัยได้ ไว้ดังนี้

1. ต้องมีหน่วยของความเสี่ยงที่คล้ายคลึงกันเป็นจำนวนมาก (There must be a large number of homogeneous exposure units)

วัตถุประสงค์ของข้อกำหนดนี้ก็เพื่อช่วยให้ผู้รับประกันภัยสามารถพยากรณ์ความเสียหายที่คาดว่าจะเกิดขึ้นโดยอาศัยกฎว่าด้วยจำนวนมาก (Law of Large Numbers) ถ้าหากมีหน่วยความเสี่ยงที่มีลักษณะคล้ายคลึงกันเป็นจำนวนมาก และอยู่ในกลุ่มเดียวกัน ผู้รับประกันภัยก็สามารถคำนวณความเสียหายที่จะเกิดขึ้นได้ค่อนข้างแม่นยำทั้งในแง่ของความถี่ และความรุนแรงโดยเฉลี่ยของความสูญเสีย (Average Frequency and Average Severity of Loss)

จากข้อกำหนดนี้ จะเห็นได้ว่าผู้รับประกันภัยต้องจัดสิ่งที่จะรับประกันภัยไว้เป็นกลุ่ม ๆ เช่น การรับประกันอัคคีภัยบ้านอยู่อาศัยซึ่งแบ่งออกเป็น บ้านไม้ทั้งหมด บ้านครึ่งตึกครึ่งไม้ และบ้านที่สร้างด้วยคอนกรีตทั้งหมด เป็นต้น หรือในการรับประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคลที่จัดแบ่งกลุ่มของผู้เอาประกันภัยตามลักษณะอาชีพ และหน้าที่การทำงาน ซึ่งมีความเสี่ยงต่างกัน เช่น กลุ่มอาชีพที่ทำงานอยู่ในสำนักงานซึ่งมีความเสี่ยงต่ำ กลุ่มอาชีพที่ทำงานเกี่ยวกับเครื่องจักรกลต่าง ๆ ซึ่งมีความเสี่ยงสูง เป็นต้น

2. ความเสียหายที่เกิดขึ้น ต้องเป็นอุบัติเหตุ และไม่ได้เกิดจากการกระทำโดยเจตนาของผู้เอาประกันภัย (The loss must be accidental and unintentional from the viewpoint of the Insured)

โดยทั่วไป ผู้รับประกันภัยจะชดเชยความเสียหายที่เกิดขึ้นโดยอุบัติเหตุซึ่งไม่อาจคาดคะเน หรือทราบมาก่อนได้ และต้องไม่ใช่ความเสียหายที่เกิดจากการกระทำโดยเจตนาของผู้เอาประกันภัย หรือมีส่วนรู้เห็นในการทำลายทรัพย์สิน หรือสิ่งที่เอาประกันภัยไว้

ถ้าหากผู้รับประกันภัยยอมชดเชยค่าเสียหายที่เกิดจากการกระทำโดยเจตนาของผู้เอาประกันภัยแล้ว อาจจะก่อให้เกิดภาวะภัยทางศีลธรรม (Moral Hazard) เพิ่มขึ้น โดยผู้เอาประกันภัยจะทำลายทรัพย์สิน หรือสิ่งที่เอาประกันภัยนั้น เพื่อหวังเอาเงินค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัย เช่น โกดังของ นาย ก. ซึ่งเก็บสินค้าเฟอร์นิเจอร์พลาสติกเป็นจำนวนมากตั้งอยู่ติดกับโกดังเก็บเครื่องใช้ไฟฟ้าของ นาย ข. ต่างฝ่ายต่างเอาประกันอัคคีภัยไว้กับบริษัทประกันภัยคนละบริษัท ต่อมากิจการค้าของ นาย ข. ประสบกับการขาดทุนอย่างหนักเพราะเครื่องใช้ไฟฟ้าที่มีอยู่เป็นจำนวนมากในโกดังนั้นล้าสมัย และจำหน่ายไม่ค่อยได้ นาย ข. จึงตัดสินใจจ้างคนมาวางเพลิงเผาโกดัง และ สต็อกเครื่องใช้ไฟฟ้าเหล่านั้น เพื่อหวังเอาเงินค่าสินไหมทดแทนจากบริษัทประกันภัยปรากฏว่าไฟได้ไหม้โกดัง และ สต็อกเครื่องใช้ไฟฟ้าของ นาย ข. จนหมดสิ้น และไฟนั้นยังลามไปยังโกดังของ นาย ก. จนเสียหายอย่างหนักเช่นเดียวกัน โดยที่ นาย ก. ไม่ได้รู้เห็นเป็นใจกับการกระทำที่ไม่สุจริตของ นาย ข. มา

ก่อนเลย กรณีเช่นนี้บริษัทประกันภัยที่รับประกันอัคคีภัยของ นาย ข. ไม่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ นาย ข. เพราะไฟไหม้ที่เกิดขึ้นในโกดังของ นาย ข. ไม่ได้เกิดจากอุบัติเหตุ แต่เกิดจากการกระทำโดยทุจริตของผู้เอาประกันภัย คือ นาย ข. ที่หวังจะได้รับเงินค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัย

อย่างไรก็ตาม ไฟที่ไหม้ลามจากโกดังของ นาย ข. ไปยังโกดังของ นาย ก. นั้นถือว่าเป็นอุบัติเหตุที่ไม่ได้เกิดจากการกระทำโดยเจตนา หรือรู้เห็นเป็นใจของ นาย ก. กรณีเช่นนี้ความเสียหายจากอัคคีภัยที่มีต่อโกดัง และสต็อกสินค้าของ นาย ก. จะได้รับการคุ้มครอง และชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามกรมธรรม์ประกันอัคคีภัยของ นาย ก.

3. ความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นต้องสามารถหาสาเหตุ และประเมินความเสียหายเป็นตัวเงินได้ (The loss must be determinable and measurable)

วัตถุประสงค์ของข้อกำหนดนี้ก็เพื่อให้เจ้าหน้าที่ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนของผู้รับประกันภัยค้นหาสาเหตุที่ทำให้เกิดความเสียหายขึ้นว่าเป็นสาเหตุที่ได้รับการคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยนั้นหรือไม่ และถ้าหากคุ้มครองผู้รับประกันภัยจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เอาประกันภัยเป็นจำนวนเงินเท่าใด โดยความเสียหายที่เกิดขึ้นต้องมีความแน่นอนทั้งในด้านสาเหตุ เวลา สถานที่ และจำนวนเงินค่าเสียหาย หากไม่มีข้อกำหนดนี้แล้วจะเกิดความยุ่งยากในการพิจารณาชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเป็นอันมาก โดยเฉพาะในกรณีที่ไม่สามารถวินิจฉัยได้ว่าความเสียหายนั้นเกิดจากสาเหตุใด และได้รับการคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยหรือไม่ นอกจากนั้น หากไม่สามารถประเมินความเสียหายเป็นตัวเงินได้แล้ว ผู้รับประกันภัยก็ไม่สามารถชดใช้ค่าเสียหายที่แท้จริงได้อย่างถูกต้อง

4. ความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นต้องไม่เป็นมหันตภัย (The loss should not be catastrophic)

ความเสี่ยงต่าง ๆ ที่รับประกันภัยไว้เป็นจำนวนมากรายต้องไม่เกิดความเสียหายขึ้นพร้อมกัน ทั้งนี้เพราะผู้รับประกันภัยตั้งข้อสมมติฐานในการคำนวณอัตราเบี้ยประกันภัยไว้ว่าความเสียหายจะไม่เกิดขึ้นพร้อมกัน มีภัยบางอย่างซึ่งสามารถก่อให้เกิดความเสียหายในแต่ละครั้งคิดเป็นเงินจำนวนมหาศาลซึ่งเกินกำลังของผู้รับประกันภัยรายเดียว หรือหลายรายจะรับภาระได้ ซึ่งผู้รับประกันภัยจะมีเงินไม่พอจ่ายค่าเสียหายที่เป็นมหันตภัย เช่น ความเสียหายจากภัยสงคราม ภัยจากระเบิดนิวเคลียร์ แผ่นดินไหว มหาอุทกภัย โรคระบาดที่แพร่กระจายเป็นวงกว้างไปทั่วโลก (Pandemic) เป็นต้น ซึ่งปกติแล้วผู้รับประกันภัยโดยทั่วไปไม่สามารถรับประกันภัยได้ แต่ในปัจจุบันมีผู้รับประกันภัยบางรายในต่างประเทศที่เริ่มสนใจจะรับประกันภัยเหล่านี้ โดยมีการกำหนดเงื่อนไขการรับประกันภัยเป็นพิเศษ

5. ความเสี่ยงนั้นควรเป็นความเสี่ยงแท้จริง (Pure Risk) และเป็นความเสี่ยงจำเพาะ (Particular Risk)

ข้อกำหนดนี้ก็มีลักษณะคล้ายคลึงกับข้อที่แล้ว ซึ่งความเสียหายนั้นควรจะเกิดกับบุคคลบางคน หรือบางกลุ่มเท่านั้น หากมีความเสียหายเป็นจำนวนมากเกิดขึ้นพร้อม ๆ กันจะก่อให้เกิดปัญหาการดำเนินงาน และปัญหาทางการเงินแก่ผู้รับประกันภัยได้ ขณะเดียวกันผู้เอาประกันภัยก็ควรจะได้รับชดใช้เท่ากับค่าเสียหายที่เกิดขึ้นจริงเท่านั้น และไม่ควรมีการได้รับกำไรจากการเอาประกันภัย เพราะจะก่อให้เกิดความไม่สุจริตของผู้เอาประกันภัยขึ้นได้

6. ความน่าจะเป็นที่จะเกิดความสูญเสียจะต้องคำนวณ หรือประมาณได้ (The probability of loss must be calculable)

ผู้รับประกันภัยจะต้องคำนวณความน่าจะเป็นที่จะเกิดความสูญเสีย และความรุนแรงของความสูญเสียที่คาดว่าจะเกิดขึ้นได้อย่างแม่นยำพอสมควร ทั้งนี้เพื่อจะได้นำข้อมูลเหล่านี้มาคำนวณเบี้ยประกันภัยที่พอเพียงสำหรับจ่ายเป็นค่าสินไหมทดแทน ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน และมีเหลือเป็นเงินสำรองสำหรับความเสียหายที่คาดไม่ถึง

7. เป็นสิ่งจำเป็นที่บุคคลที่เอาประกันภัยต้องเป็นบุคคลเดียวกับบุคคลที่จะได้รับความเดือดร้อน ถ้าหากมีความสูญเสียเกิดขึ้น (It is essential that the person insuring must be the one who suffer should the loss occur)

เช่น นาย ก. สามารถที่จะเอาประกันอัคคีภัยบ้านของเขาได้ ทั้งนี้เพราะ นาย ก. จะเป็นผู้ประสบความเดือดร้อนทางการเงินถ้าหากมีไฟไหม้ขึ้นที่บ้านของเขา แต่ นาย ก. ไม่สามารถจะเอาประกันอัคคีภัยบ้านเพื่อนของเขาเพราะ นาย ก. จะไม่ประสบความเดือดร้อนทางการเงินใด ๆ แม้ว่าจะมีอัคคีภัยเผาผลาญบ้านเพื่อนของเขา

8. เบี้ยประกันภัยที่คิดโดยผู้รับประกันภัยต้องสมเหตุสมผล (The premium charged by the Insurer must be reasonable)

ผู้เอาประกันภัยต้องสามารถจ่ายค่าเบี้ยประกันภัยได้ โดยมีอัตราเบี้ยประกันภัยที่ไม่สูงจนเกินไป ขณะเดียวกัน ก็เป็นอัตราเบี้ยประกันภัยที่เพียงพอให้ผู้รับประกันภัยสามารถจ่ายค่าสินไหมทดแทน ค่าใช้จ่ายในการขาย ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน และยังมีเหลือเป็นกำไรจากการดำเนินงานบ้าง

9. ลักษณะสำคัญของความเสียหายที่ปกติไม่สามารถจะเอาประกันภัยได้

มีความเสี่ยงบางประเภทซึ่งปกติไม่สามารถรับประกันภัยโดยผู้รับประกันภัยทั่วไป เช่น

1. ความเสี่ยงทางการตลาด (Market Risk) เช่น การเปลี่ยนแปลงในรสนิยมของผู้บริโภค ฯลฯ
2. ความเสี่ยงทางการเงิน (Financial Risk) เช่น ความสูญเสียที่อาจขาดทุนจากการลงทุนในหลักทรัพย์ ฯลฯ
3. ความเสี่ยงในการผลิต (Production Risk) เช่น การใช้ระบบการผลิตที่ล้าสมัยทำให้เสียเปรียบคู่แข่งที่ใช้ระบบหุ่นยนต์ซึ่งเพิ่มประสิทธิภาพ และลดต้นทุนการผลิตด้วย ฯลฯ
4. ความเสี่ยงทางการเมือง (Political Risk) เช่น ภัยสงคราม สงครามกลางเมือง การก่อวินาศกรรม และการก่อการร้าย ฯลฯ

การที่ผู้รับประกันภัยทั่วไปไม่สามารถจะรับประกันภัยความเสี่ยงเหล่านี้ได้เพราะ

1. เป็นความเสี่ยงที่มีลักษณะของการเก็งกำไร ซึ่งทำให้มีโอกาสที่จะได้รับกำไรจากความเสียหายนั้นได้
2. เป็นความเสี่ยงที่มีโอกาสจะเกิดมหันตภัย (Catastrophic Loss) ได้มาก โดยเฉพาะภัยสงคราม ภัยจากอาวุธนิวเคลียร์ ซึ่งอาจจะทำลายเมืองทั้งเมือง หรือมีคนเป็นจำนวนมากได้รับบาดเจ็บ หรือเสียชีวิตจากการสู้รบกัน เนื่องจากมีความเสียหายเกิดขึ้นในวงกว้าง ส่งผลให้ผู้เอาประกันภัยจำนวนมากได้รับความสูญเสียในคราวเดียวกัน ซึ่งผู้รับประกันภัยแต่ละรายอาจไม่สามารถชดเชยค่าเสียหายได้หมด และอาจส่งผลให้ผู้รับประกันภัยล้มละลายด้วย
3. เป็นความเสี่ยงที่ไม่สามารถคำนวณความน่าจะเป็นของการเกิดความเสียหายได้อย่างแม่นยำ และทำให้ยากต่อการคำนวณเบี้ยประกันภัยที่เหมาะสมสำหรับความเสี่ยงเหล่านั้น
4. เป็นความเสี่ยงที่ขาดสถิติ ทำให้ไม่มีข้อมูลเพียงพอที่จะใช้ในการคำนวณเบี้ยประกันภัยที่เหมาะสม ความเสี่ยงที่ไม่อาจคำนวณจากข้อมูลในทางสถิติ จึงไม่สามารถเอาประกันภัยได้
5. เป็นความเสี่ยงที่ไม่มีสิทธิส่วนได้เสียในสิ่งที่เอาประกันภัย ถ้าผู้เอาประกันภัยไม่มีส่วนได้เสียในสิ่งที่เอาประกันภัย เขาจะไม่ได้รับความสูญเสียจากการเกิดวินาศภัยนั้นแต่อย่างใด เช่น นาย ก. ไม่ได้เป็นเจ้าของ หรือเป็นเจ้าหนี้ในบ้านที่เอาประกันอัคคีภัย ทำให้ไม่มีความเดือดร้อนทางการเงินใด ๆ ในกรณีที่บ้านหลังนั้นถูกไฟไหม้เสียหาย นาย ก. จึงไม่มีสิทธิเอาประกันภัยในบ้านหลังนั้นได้
6. เป็นความเสี่ยงที่ขัดต่อกฎหมาย ศีลธรรมอันดี หรือผลประโยชน์ของสาธารณะ เช่น ผู้ขับขียานพาหนะไม่สามารถเอาประกันภัยค่าปรับเมื่อกระทำความผิดกฎจราจร เพราะจะทำให้คนที่ควรได้รับโทษไม่ต้องได้รับโทษ ทำให้ไม่เหลาบาป

อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันนี้มีผู้รับประกันภัยบางรายที่อยู่ในลloyd's of London) ซึ่งเป็นผู้รับประกันภัยที่มีความชำนาญเฉพาะด้าน (Specialized Insurer) เริ่มเข้ามารับประกันภัยความเสี่ยงทางการเมือง ซึ่งเรียกว่าการประกันภัยความไม่สงบทางการเมือง (Political Violence Insurance)

10. การประกันภัย และการพนัน (Insurance and Gambling)

การประกันภัย และการพนันมีลักษณะบางอย่างที่คล้ายคลึงกัน และบางอย่างที่แตกต่างกัน โดยส่วนที่คล้ายคลึงกัน คือ เป็นการเสี่ยงโชค หรือการเสี่ยงภัย และเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นนั้นจะต้องเป็นเหตุการณ์ในอนาคต ส่วนที่แตกต่างกันมีดังต่อไปนี้

ตารางที่ 3-1 เปรียบเทียบลักษณะของการประกันภัย และการพนัน

การประกันภัย	การพนัน
1. เกี่ยวข้องกับความเสี่ยงแท้จริง	1. เกี่ยวข้องกับความเสี่ยงเก็งกำไร
2. ความเสี่ยงไม่จำเป็นต้องเกิดขึ้น	2. ความเสี่ยงเกิดขึ้นแน่นอน
3. พยายามลดความเสี่ยงที่มีอยู่ในขณะนั้นซึ่งไม่อยู่ในวิสัยที่จะหลีกเลี่ยงได้	3. ก่อให้เกิดความเสี่ยงซึ่งไม่มีอยู่เดิม
4. ผู้เอาประกันภัยต้องมีส่วนได้เสียในวัตถุที่เอาประกันภัย	4. ผู้เข้าร่วมพนันไม่จำเป็นต้องมีส่วนได้เสียในวัตถุ หรือ เหตุที่เอาพนัน
5. ผู้เอาประกันภัย และผู้รับประกันภัยต้องอาศัยความสุจริตอย่างยิ่งต่อกัน	5. ผู้เข้าร่วมพนันไม่จำเป็นต้องซื่อสัตย์สุจริตต่อกัน
6. มีผลบังคับตามกฎหมาย	6. ถือเป็นสิ่งที่ผิดกฎหมาย
7. เป็นภัยที่ก่อให้เกิดเหตุการณ์ที่ไม่พึงประสงค์จะให้เกิดขึ้น	7. เป็นการจงใจสร้างสถานการณ์ให้เกิดขึ้น
8. เมื่อผู้เอาประกันภัยได้ชำระเงินค่าเบี้ยประกันภัยแล้วย่อมเป็นที่ทราบแน่ชัดว่าเมื่อเกิดวินาศภัยขึ้น ผู้เอาประกันภัยจะได้รับการชดเชยค่าเสียหายจากผู้รับประกันภัย	8. ไม่สามารถทราบล่วงหน้าได้เลยว่าใครจะได้กำไร หรือ ขาดทุนจนกว่าจะมีผู้เล่นพนันชนะ หรือ แพ้
9. เป็นการชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง ทำให้ผู้เอาประกันภัยไม่ได้รับกำไรจากการเอาประกันภัยแต่อย่างใด	9. เป็นการจ่ายเงินกำไรเมื่อมีผู้เล่นพนันชนะตามเงื่อนไขที่ตกลงกันไว้ จึงทำให้มีทั้งผู้ที่ชนะ และผู้ที่แพ้การพนัน
10. เป็นการชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้กับผู้มีส่วนได้เสียในขณะเกิดวินาศภัยเท่านั้น ถ้าในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยไม่มีส่วนได้เสียในวัตถุที่เอาประกันภัย แม้จะเป็นคู่สัญญาในการประกันภัยที่มีผลบังคับตามกฎหมายก็ไม่มีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทน	10. เป็นการจ่ายเงินให้กับผู้เล่นพนันชนะ

11. ประโยชน์ของการประกันภัย

11.1 ด้านผู้เอาประกันภัย

1. ช่วยลดความกังวลใจ บุคคลทั่วไปมักมีความวิตกกังวลต่อการที่ทรัพย์สินของเขาจะเสียหายจากภัยบางอย่าง เช่น บ้านที่ผ่อนมาหลายปีอาจถูกไฟไหม้หมดในชั่วพริบตา แต่เมื่อได้เอาประกันอัคคีภัยแล้ว ก็จะลดความกังวลใจได้ เพราะมั่นใจว่าจะได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัยในกรณีที่บ้านของเขาถูกไฟไหม้เสียหาย ถ้าปราศจากการประกันภัยแล้ว ผู้ประสบภัยอาจจะสิ้นเนื้อประดาตัว และเงินออมที่สะสมมาตลอดชีวิตก็อาจหมดไปภายในเวลาอันสั้น

2. บรรเทาความเดือดร้อนทางการเงิน ภัยบางอย่างอาจมีความรุนแรงมาก เช่น การที่ผู้ขับขี่รถยนต์ประสบอุบัติเหตุรถคว่ำ ทำให้รถเสียหาย และตัวผู้ขับขี่เองได้รับบาดเจ็บสาหัส ซึ่งจะต้องเสียค่าซ่อมรถ และค่ารักษาพยาบาลเป็นจำนวนมาก เมื่อรักษาแล้วก็ไม่หาย และไม่สามารถประกอบอาชีพใด ๆ ได้อีก ทำให้กลายเป็นบุคคลทุพพลภาพ หากมีประกันภัยไว้ก็จะได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัยเพื่อบรรเทาความเดือดร้อนได้ระดับหนึ่ง

3. ประกันรายได้ที่จะใช้จ่ายในการดำรงชีพ การที่บุคคลใดบุคคลหนึ่งมีประกันชีวิตไว้ก็เปรียบเสมือนว่าบุคคลนั้นได้สร้างหลักประกันรายได้แก่ตนเองว่าจะมีเงินไว้ใช้จ่ายในยามชรา แต่ถ้าหากบุคคลนั้นเสียชีวิตก่อนวัยอันควร เช่น เสียชีวิตกะทันหันจากอุบัติเหตุ หรือหัวใจวายเฉียบพลัน ครอบครัวของเขาก็จะได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามจำนวนเงินที่ได้เอาประกันภัยไว้ ซึ่งพอที่จะใช้จ่ายในการดำรงชีพไปได้ระยะหนึ่ง ตลอดจนช่วยชำระหนี้สินต่าง ๆ ที่อาจจะมีค้างอยู่

4. ลดหย่อนภาษี เบี้ยประกันชีวิตของผู้เอาประกันภัยซึ่งเป็นบุคคลธรรมดาที่เอาประกันชีวิตกับบริษัทประกันชีวิตในประเทศไทยซึ่งมีระยะเวลาของกรมธรรม์ประกันชีวิตตั้งแต่ 10 ปีขึ้นไป ตลอดจนเบี้ยประกันภัยสุขภาพของตนเอง สามารถนำมาหักลดหย่อนภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาได้ตามเบี้ยประกันภัยที่จ่ายจริง แต่สูงสุดไม่เกินวงเงินที่กรมสรรพากรกำหนดให้ต่อคนต่อปี ในขณะที่ผู้เอาประกันภัยซึ่งเป็นนิติบุคคล เช่น บริษัท ห้าง ร้าน ที่เอาประกันภัยประเภทต่าง ๆ สามารถนำเบี้ยประกันภัยที่ได้จ่ายไปหักเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของธุรกิจซึ่งในบางประเทศมีมาตรการส่งเสริมให้ธุรกิจเอาประกันภัยบางประเภท เช่น การประกันภัยการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศฯ เข้ากับผู้รับประกันภัยในประเทศของผู้นำเข้า โดยอนุญาตให้หักลดหย่อนค่าเบี้ยประกันภัยที่ได้จ่ายไปเป็น 2 เท่าของเบี้ยประกันภัยที่ได้จ่ายไปจริง

11.2 ด้านเศรษฐกิจ และสังคม

1. ช่วยให้มีการระดมทุน ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญของการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ และการระดมทุนนั้นจะสำเร็จได้ก็โดยการประหยัดของประชาชนในประเทศนั้น ๆ และนำเอาส่วนที่ออมไว้นั้นไปลงทุน บริษัทประกันภัยจัดเป็นสถาบันการเงินประเภทหนึ่ง ซึ่งมีส่วนส่งเสริมให้ประชาชนประหยัดทางอ้อม คือ นำเงินที่หามาได้ส่วนหนึ่งฝากไว้ในรูปของการเอาประกันชีวิต ซึ่งผู้เอาประกันภัยจะได้รับความคุ้มครอง และได้ออมเงินไปพร้อมกัน

2. ออมทรัพย์ การที่บุคคลใดบุคคลหนึ่งมีการเอาประกันชีวิตไว้ก็เปรียบเสมือนว่าบุคคลนั้นได้มีการออมอย่างสม่ำเสมอทุกเดือน หรือทุกปี เมื่อเขามีความจำเป็นต้องใช้เงินอย่างกะทันหัน ก็สามารถเบิกจากเงินที่สะสมไว้นี้ ขณะเดียวกันก็ยังได้รับการคุ้มครองในกรณีเสียชีวิตด้วย เงินที่ผู้เอาประกันภัยได้รับตามสัญญาประกันชีวิตอาจเป็นเงินจำนวนมากพอที่จะใช้จ่ายในวัตถุประสงค์ต่าง ๆ เช่น ทัศนอาจร หรือเป็นทุนการศึกษาแก่บุตรธิดา เป็นต้น

3. รับผิดชอบต่อสังคม หากธุรกิจมีประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกไว้ ในกรณีที่เกิดความผิดพลาดในการดำเนินงาน เช่น ผู้รับเหมาก่อสร้างอาคารสูงแห่งหนึ่งทำวัสดุก่อสร้างหล่นใส่หลังคาบ้านที่อยู่ติดกับสถานที่ก่อสร้างได้รับความเสียหาย โรงงานอุตสาหกรรมแห่งหนึ่งเกิดอุบัติเหตุสารเคมีรั่วไหลจากโรงงานออกสู่แหล่งน้ำ หรือชั้นบรรยากาศ และทำให้ประชาชนที่อยู่ใกล้เคียงโรงงานได้รับบาดเจ็บ หรือเสียชีวิตจากมลภาวะที่เกิดขึ้น ผู้รับประกันภัยก็จะช่วยในการประนีประนอม และชดเชยค่าเสียหายต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นแก่ผู้ประสบภัยเหล่านั้น ในนามของผู้เอาประกันภัยทำให้ประหยัดเวลา และได้รับความสะดวก

4. สร้างหลักประกันความมั่นคง และสวัสดิภาพทางสังคม การที่นายจ้างเอาประกันภัยอุบัติเหตุกลุ่มให้แก่ลูกจ้างในกรณีที่ประสบอุบัติเหตุ ซึ่งอาจทำให้ลูกจ้างได้รับบาดเจ็บ พิการ ทุพพลภาพ หรือเสียชีวิต มีส่วนช่วยเพิ่มขวัญ และกำลังใจของลูกจ้างเหล่านั้นให้ดีขึ้น และช่วยเพิ่มผลผลิตของประเทศทางอ้อมด้วย การประกันภัยจึงมีส่วนช่วยสร้างความมั่นคงให้แก่สังคม ทำให้สังคมมีหลักประกัน และสวัสดิภาพที่ดีขึ้น

5. พัฒนาประเทศ ภัยที่ผู้รับประกันภัยรับเสี่ยงไว้นั้นอาจจะเกิดหรือไม่ก็ได้ และอาจจะเกิดไม่พร้อมกัน ผู้รับประกันภัยจึงสามารถจะนำเงินค่าเบี้ยประกันภัยที่รวบรวมมาได้ไปลงทุนหาผลประโยชน์เพิ่มเติม ภายใต้ประกาศของสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) เรื่องการลงทุนประกอบธุรกิจอื่นของบริษัทประกันวินาศภัย เช่น ซื้อพันธบัตรรัฐบาล หรือหุ้นกู้ของรัฐบาลหรือวิสาหกิจต่าง ๆ เป็นต้น การรับประกันภัยจึงมีส่วนช่วยพัฒนาประเทศในโครงการต่าง ๆ ด้วย

11.3 ด้านธุรกิจ

1. เพิ่มความมั่นใจในการดำเนินธุรกิจ หรือการลงทุน การดำเนินธุรกิจ หรือการลงทุนในโครงการอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ในปัจจุบันต้องใช้เงินจำนวนมาก แต่บางครั้งก็อาจมีวินาศภัยเกิดขึ้นในระหว่างการก่อสร้างหรือในระหว่างการประกอบการ หากเจ้าของโรงงานอุตสาหกรรมได้เอาประกันภัยทรัพย์สินไว้ ก็จะเพิ่มความมั่นใจแก่ผู้ที่จะลงทุน หรือขยายธุรกิจ ตลอดจนผู้ที่เชื่อสำหรับโครงการลงทุนเหล่านั้น

2. อำนวยสินเชื่อ เจ้าหนี้โดยทั่วไปมักคำนึงถึงความปลอดภัยของเงินต้น และการที่จะได้รับชำระหนี้คืนจากลูกหนี้เป็นสำคัญ ถึงแม้ว่าผู้ที่มาขอกู้เงินจะมีความซื่อสัตย์ และมีกำลังความสามารถที่จะชำระหนี้ได้ดีเพียงใดก็ตาม แต่ก็อาจมีความเสี่ยงบางอย่างที่คาดไม่ถึงมาก่อน เช่น ภัยธรรมชาติ หรืออุบัติเหตุ ทำให้ความเสียหายอย่างรุนแรงต่อธุรกิจนั้น ซึ่งส่งผลกระทบต่อความสามารถในการชำระหนี้ เพื่อเป็นการสร้างหลักประกันแก่เจ้าหนี้ว่าจะได้รับชำระหนี้อย่างแน่นอนในกรณีที่เกิดวินาศภัยขึ้น เจ้าหนี้โดยทั่วไป เช่น ธนาคารพาณิชย์ และสถาบันการเงินอื่น ๆ มักจะกำหนดให้ลูกหนี้ต้องเอาประกันภัยทรัพย์สิน เช่น อาคารโรงงาน เครื่องจักร สต็อกสินค้าที่นำมาจำหน่ายไว้ และเอาประกันชีวิตของลูกหนี้เท่ากับจำนวนเงินที่ต้องการกู้ โดยระบุให้เจ้าหนี้เป็นผู้รับประโยชน์ตามกรมธรรม์ประกันภัยถ้าลูกหนี้เสียชีวิตลง เจ้าหนี้ก็จะได้รับชดเชยเงินกู้ส่วนที่เหลือคืนจากผู้รับประกันภัย การรับประกันภัยจึงมีส่วนช่วยให้การอำนวยสินเชื่อสะดวกขึ้น

3. ก่อให้เกิดเสถียรภาพในการประกอบธุรกิจ ถ้าเป็นความมุ่งหมายของการลงทุน แต่กำไรจะไม่แน่นอน หากมีต้นทุนการผลิตที่ไม่แน่นอน ถ้ามีการโอนความเสี่ยงไปให้ผู้รับประกันภัย โดยจ่ายเบี้ยประกันภัยจำนวนหนึ่งตามที่ตกลงกันไว้ โดยให้ผู้รับประกันภัยเป็นผู้รับภาระในการชดเชยค่าเสียหายในกรณีที่เกิดวินาศภัยขึ้น จะทำให้ต้นทุนการผลิตแน่นอนขึ้น การลงทุนก็จะมีเสถียรภาพมากขึ้น

4. ก่อให้เกิดประสิทธิภาพในการประกอบธุรกิจ เมื่อผู้ลงทุนสามารถลดความเสี่ยงโดยการเอาประกันภัยแล้วย่อมใช้ความสามารถและเวลาในการมุ่งหากำไร ซึ่งเป็นวัตถุประสงค์โดยตรงของการลงทุน เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพให้แก่ธุรกิจนั้น

5. ช่วยเหลือธุรกิจขนาดเล็ก และขนาดกลาง ผู้ที่เพิ่งจะลงทุนในธุรกิจขนาดเล็ก หรือขนาดกลาง (SME) มักมีเงินทุนไม่มากนัก และไม่สามารถรับภาระทางการเงินในกรณีที่มิวินาศภัยขนาดใหญ่ การรับประกันภัยจึงมีส่วนช่วยบรรเทาความสูญเสียทางการเงินแก่ธุรกิจเหล่านี้ให้สามารถกลับคืนสู่สภาพเดิมได้โดยเร็ว และมีส่วนช่วยให้การดำเนินธุรกิจของประเทศเป็นไปอย่างราบรื่น และไม่ผูกขาดอยู่แต่เพียงกลุ่มนายทุนขนาดใหญ่เพียงไม่กี่รายเท่านั้น

6. ส่งเสริมให้การค้าระหว่างประเทศดำเนินไปอย่างราบรื่น ในการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งผู้ซื้อสินค้าขอให้ธนาคารเปิดเลตเตอร์ออฟเครดิต (Letter of Credit) แก่ผู้ขายสินค้า เพื่อให้ผู้ขายสินค้าสามารถรับเงินจากธนาคารได้นั้น หากเงื่อนไขการซื้อขายสินค้าเป็นแบบ CIF แล้ว ผู้ขายสินค้าก็มีหน้าที่ต้องเอาประกันภัยการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศตามที่ระบุไว้ หากไม่มีประกันภัยนี้แล้ว ผู้ขายสินค้าก็ไม่สามารถรับเงินจากธนาคารได้

7. ส่งเสริมให้ผู้ประกอบธุรกิจพยายามป้องกันอุบัติเหตุ หรือบรรเทาความรุนแรงของความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้น โดยให้ส่วนลดประวัติดีแก่ผู้เอาประกันภัยรถยนต์ที่ไม่มีการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในระหว่างที่เอาประกันภัย หรือให้ส่วนลดอุปกรณ์ดับเพลิงแก่ผู้เอาประกันภัยที่มีการติดตั้งอุปกรณ์ หรือระบบดับเพลิงในสถานที่

เอาประกันภัยตามชนิดและจำนวนที่กำหนดไว้ ซึ่งทำให้ผู้เอาประกันภัยจ่ายเบี้ยประกันภัยน้อยลง และช่วยบรรเทาความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้นให้น้อยลงด้วย

8. เป็นตลาดจ้างงาน การประกันภัยมีความสำคัญไม่ยิ่งหย่อนไปกว่าธุรกิจอื่น ๆ ในบางประเทศ เช่น อังกฤษ สหรัฐอเมริกา และญี่ปุ่น ธุรกิจประกันภัยมีขนาดพอ ๆ หรือใหญ่กว่าธนาคารพาณิชย์ ทำให้เกิดการจ้างงานบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจประกันภัยเป็นจำนวนมากด้วย

12. ทฤษฎีพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัย

ทฤษฎีพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยซึ่งมีความสำคัญต่อผู้รับประกันภัยในการพิจารณารับประกันภัยและการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยเป็นอย่างมาก มีอยู่ 3 ทฤษฎีด้วยกัน คือ

12.1 ทฤษฎีความน่าจะเป็น (Probability Theory)

12.2 กฎของการถัวเฉลี่ย (Law of Averages)

12.3 กฎว่าด้วยจำนวนมาก (Law of Large Numbers)

12.1 ทฤษฎีความน่าจะเป็น (Probability Theory)

ในทางคณิตศาสตร์ ความน่าจะเป็นจะมีตัวเลขอยู่ระหว่างศูนย์ (0) กับหนึ่ง (1) เพื่อกำหนดให้กับเหตุการณ์ใดเหตุการณ์หนึ่ง ความน่าจะเป็นที่เท่ากับ 0 ก็คือไม่มีโอกาสที่เหตุการณ์นั้นจะเกิดขึ้น แต่ถ้าความน่าจะเป็นเท่ากับ 1 แสดงว่าเหตุการณ์นั้นเกิดขึ้นอย่างแน่นอน

ในทางปฏิบัติ ผู้รับประกันภัยจะนำทฤษฎีความน่าจะเป็นมาใช้ในการกำหนดเบี้ยประกันภัยโดยประมาณ การความเสียหายทั้งหมดต่อปี จำนวนครั้งของการเกิดความเสียหายจากภัยต่อปี และจำนวนเงินความเสียหายต่อเหตุการณ์ ซึ่งผลลัพธ์จากการประมาณการดังกล่าวถือเป็นการประมาณความสูญเสียที่จะเกิดขึ้นต่อผู้รับประกันภัย

ค่าของความน่าจะเป็นจะอยู่ระหว่าง 0 ถึง 1 เสมอ ตัวอย่าง สมมติว่ามีรถยนต์ที่เอาประกันภัยอยู่ 1,000 คัน และคาดว่ามียอดยนต์ 8 คันเสียหายโดยสิ้นเชิง เพราะฉะนั้น ค่าความน่าจะเป็นของการเสียหายโดยสิ้นเชิงของรถยนต์ที่เอาประกันภัยนี้เท่ากับ 0.008 หรือ 0.8% เมื่อเชื่อมโยงเรื่องนี้เข้ากับการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย ถ้าค่าความน่าจะเป็นสูงเท่าใด อัตราเบี้ยประกันภัยจะต้องเพียงพอสำหรับค่าความน่าจะเป็นของการเสียหายนั้น

12.2 กฎของการถัวเฉลี่ย (Law of Averages)

กฎของการถัวเฉลี่ยเป็นการเฉลี่ยความเสี่ยงภัยร่วมกัน ดังนั้น กฎของการถัวเฉลี่ยจึงเป็นหลักสำคัญของการประกันภัย ถ้ามีภัยเกิดขึ้นและมีความสูญเสียจำนวนเท่าใดให้เฉลี่ยกันไประหว่างผู้เอาประกันภัย ซึ่งค่าความสูญเสียที่เฉลี่ยนี้แสดงออกในรูปของเบี้ยประกันภัย

หากมีผู้เอาประกันภัยจำนวนน้อยราย การประกันภัยก็จะดำเนินไปได้ยาก ส่งผลให้เบี้ยประกันภัยต่อรายมีจำนวนเงินสูง แต่หากมีผู้เอาประกันภัยเป็นจำนวนมากราย จะส่งผลให้เบี้ยประกันภัยต่อรายมีจำนวนเงินที่ต่ำลง

12.3 กฎว่าด้วยจำนวนมาก (Law of Large Numbers)

กฎว่าด้วยจำนวนมากหรือกฎว่าด้วยความเป็นไปได้เป็นพื้นฐานของการประกันภัย กล่าวคือ ถ้าจำนวนวัตถุหรือเหตุที่เอาประกันภัยไว้มีจำนวนมากเท่าใด ความเป็นไปได้ที่จะเกิดเหตุการณ์ใดเหตุการณ์หนึ่งจะใกล้เคียงกับเหตุการณ์ที่เกิดจริงมากขึ้นเท่านั้น ซึ่งเป็นประโยชน์ในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยแต่ละประเภทของผู้รับประกันภัย

ดังนั้น ในการประกันภัยผู้รับประกันภัยต้องมีสถิติมากพอสมควร จึงจะคำนวณ หรือคาดคะเนได้แม่นยำมากขึ้น เช่น ในการโยนเหรียญ ผลลัพธ์นั้นเป็นไปได้ 2 ทาง คือ ออกหัวหรือออกก้อย ซึ่งมีโอกาสออกได้เท่า ๆ กัน หรือกล่าวอีกอย่างหนึ่งได้ว่า ความน่าจะเป็นของการออกหัวเท่ากับ 0.5 และความน่าจะเป็นของการออกก้อยก็เท่ากับ 0.5 การโยนเหรียญเพียง 2 ครั้ง อาจเป็นไปได้ว่าเหรียญจะไม่ออกหัวแต่จะออกก้อยทั้งสองครั้ง หรือออกหัวทั้งสองครั้ง แต่ถ้าเราโยนเหรียญ 10 ครั้ง โอกาสที่เหรียญจะออกใกล้เคียงกับค่าความน่าจะเป็นที่ 0.5 คือ ออกหัวและก้อยอย่างละ 5 ครั้ง ย่อมมีมากขึ้น ถ้าเราโยนเหรียญ 10,000 ครั้ง โอกาสที่จะออกหัว หรือก้อยเท่ากับ หรือใกล้เคียงกับค่า 0.5 ย่อมมีมากขึ้นเรื่อย ๆ ตามจำนวนครั้งที่โยนมากขึ้น

สมมติว่า ในการรับประกันอัคคีภัย ถ้ามีบ้านอยู่ 10,000 หลัง โดยมีจำนวนเงินเอาประกันภัยหลังละ 100,000 บาท จากการเก็บสถิติความเสียหายจากไฟไหม้เป็นระยะเวลานานหลายปีจนทราบว่า โดยเฉลี่ยแล้วแต่ละปีจะเกิดเพลิงไหม้ 60 ครั้งจากบ้าน 10,000 หลังนี้ ฉะนั้น โอกาสที่บ้านแต่ละหลังจะเกิดไฟไหม้ในแต่ละปีจะเท่ากับ 60 หารด้วย 10,000 หรือ 0.006 แต่เนื่องจากการเกิดเพลิงไหม้แต่ละครั้งย่อมทำความเสียหายในขอบเขตไม่เท่ากัน การเก็บสถิติความเสียหายจึงต้องคิดเป็นจำนวนเงินรวมทั้งหามูลค่าของบ้านทั้ง 10,000 หลังนี้ด้วย จึงจะสามารถหาค่าทางคณิตศาสตร์ที่ถูกต้องยิ่งขึ้น ถ้าหากความเสียหายตามสถิติที่เก็บเฉลี่ย 60 ครั้ง/ปี โดยมีค่าเสียหายเฉลี่ย 60,000 บาท/ครั้ง คิดเป็นค่าเสียหายปีละ 3.6 ล้านบาท ดังนั้น ผู้รับประกันภัยก็จะสามารถคำนวณความน่าจะเป็นที่จะเกิดความเสียหายกับบ้านแต่ละหลังอย่างถูกต้องตรงตามหลักสถิติ คือ 3.6 ล้านบาทต่อ 1,000 ล้านบาท (ได้จากบ้าน 10,000 หลัง $\times$ มูลค่าหลังละ 100,000 บาท) หรือเท่ากับ 0.0036

ตามกฎว่าด้วยจำนวนมากนั้น การที่ผลลัพธ์จะออกมาอย่างแม่นยำ ใกล้เคียงกับค่า 0.0036 ที่คาดคะเนไว้นั้น จะต้องมีการบ้านที่เอาประกันอัคคีภัยอย่างน้อย 10,000 หลัง แต่ถ้าจำนวนบ้านที่เอาประกันอัคคีภัยเพิ่มขึ้นเป็น 100,000 หลัง โอกาสที่ความเสียหายจริงจะใกล้เคียงกับความเป็นไปได้ตามค่า 0.0036 ก็แม่นยำมากขึ้น ในทางกลับกัน ถ้าเราลดจำนวนบ้านที่เอาประกันอัคคีภัยลงเหลือ 1,000 หลัง โอกาสที่ความเสียหายจริงจะคลาดเคลื่อนจากค่า 0.0036 ก็จะมีได้มากเหมือนกับกรณีการโยนเหรียญเพียงไม่กี่ครั้ง ซึ่งโอกาสที่จะออกหัว และออกก้อยอย่างละเท่า ๆ กัน จะขึ้นกับจำนวนครั้งที่โยน ผลลัพธ์ที่ได้จากการคำนวณอาจจะไม่เป็นไปตามที่คาดคะเน หรือคำนวณไว้เสมอไป ทั้งนี้ อาจเนื่องมาจากปัจจัยบางประการที่คาดไม่ถึง เช่น ข้อมูลที่ใช้ในการคำนวณคลาดเคลื่อนหรือไม่ครบถ้วน เป็นต้น

13. การกำหนดเบี้ยประกันภัย

ในการกำหนดเบี้ยประกันภัยที่จะเรียกเก็บจากผู้เอาประกันภัย ผู้รับประกันภัยต้องคำนึงถึงหลักการพื้นฐานต่อไปนี้

1. มีความพอเพียง (Adequate) เพื่อที่จะสามารถนำมาชดเชยค่าสินไหมทดแทนที่จะเกิดขึ้นในอนาคต และเพียงพอสำหรับค่าใช้จ่ายในการขาย ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน โดยมีผลกำไรพอสมควร
2. มีความยุติธรรม (Equitable) หมายความว่า ผู้เอาประกันภัยต้องเสียเบี้ยประกันภัยตามความเสี่ยงของตน ผู้ที่มีความเสี่ยงมากย่อมต้องเสียเบี้ยประกันภัยมากกว่าผู้ที่มีความเสี่ยงน้อยกว่า หรือเรียกอีกอย่างหนึ่งว่า Fairly Discriminatory
3. มีความสมเหตุสมผล (Reasonable) ผู้รับประกันภัยไม่ควรแสวงหากำไรจากการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยมากเกินไปเมื่อเทียบกับสภาพความเสี่ยง (Not Excessive) และจำเป็นต้องคำนึงถึงความสามารถในการขายด้วยว่า ถ้าอัตราเบี้ยประกันภัยสูงเกินไปจะมีผู้เอาประกันภัยกับบริษัทหรือไม่โดยเฉพาะในสภาวะการแข่งขันที่รุนแรง

เบี้ยประกันภัยที่ผู้รับประกันภัยเก็บจากผู้เอาประกันภัย โดยปกติจะคำนวณจากองค์ประกอบต่อไปนี้

1. ความเสียหายแท้จริงที่คาดคะเนตามสถิติ ซึ่งคำนวณจากค่าความเป็นไปได้ในการเกิดวินาศภัยกับจำนวนความเสียหายโดยเฉลี่ยแต่ละครั้ง
2. ค่าใช้จ่ายในการบริหารงานของผู้รับประกันภัย เช่น ค่าบำเหน็จ ค่าใช้จ่ายในการรับประกันภัย ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ค่าใช้จ่ายในการเอาประกันภัยต่อ เป็นต้น
3. เงินสำรองสำหรับความเสียหายที่คาดไม่ถึง รวมถึงกำไรที่คาดว่าจะได้จากการรับประกันภัย

ผู้รับประกันภัยมีสูตรที่ใช้ในการคำนวณเบี้ยประกันภัย ซึ่งสามารถจะอธิบายได้ง่าย ๆ ดังนี้

$$P = (F \times S) + E + C$$

โดยที่

P (Premium)	คือ	เบี้ยประกันภัย
F (Frequency)	คือ	ความถี่ หรือ ความเป็นไปได้ของการเกิดวินาศภัย
S (Severity)	คือ	จำนวนความเสียหายโดยเฉลี่ย เมื่อเกิดวินาศภัยแต่ละครั้ง
E (Expense)	คือ	ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของผู้รับประกันภัยซึ่งรวมถึงเงินที่จ่ายเป็นค่าบำเหน็จแก่ตัวแทน และนายหน้า
C (Contingency Reserve)	คือ	เงินสำรองเพื่อเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิด ซึ่งเป็นส่วนที่ผู้รับประกันภัยได้บวกเผื่อไว้เพื่อป้องกันความผิดพลาดของสถิติรวมทั้งสำรองฉุกเฉินในกรณีที่เกิดมหันตภัยเป็นครั้งคราวจนทำให้ความเสียหายแท้จริง ที่คาดคะเนตามหลักสถิติพลาดไปอย่างมาก (โดยปกติแล้วถ้าปีใดไม่เกิดมหันตภัยขึ้น ผู้รับประกันภัยที่ดำเนินธุรกิจอย่างถูกต้องตามหลักวิชาการก็จะนำเงินจำนวนนี้ไปเป็นเงินกองทุนประกันภัยสำรองฉุกเฉิน) รวมถึงกำไรจากการรับประกันภัยที่คาดว่าจะได้รับ

จากตัวอย่างของการรับประกันอัคคีภัยบ้านอยู่อาศัยจำนวน 10,000 หลังข้างต้น โดยกำหนดให้มีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของผู้รับประกันภัยเท่ากับ 27% ของเบี้ยประกันภัยทั้งหมดและมีเงินสำรองเพื่อเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิดเท่ากับ 5% ของเบี้ยประกันภัยทั้งหมด เบี้ยประกันภัยสำหรับบ้านแต่ละหลังสามารถคำนวณได้ ดังนี้

$$\begin{aligned}
 F &= 60 \text{ (ครั้ง) } \text{หารด้วย } 10,000 \text{ (หลัง) } \text{เท่ากับ } 0.006 \\
 S &= 60,000 \text{ บาท} \\
 E + C &= 27\% + 5\% = 32\% \text{ ของเบี้ยประกันภัย หรือ } 32\% \text{ ของ } P \\
 F \times S &= (0.006 \times 60,000) \\
 &= 360 \\
 P &= 360 + (32\% \text{ ของ } P) \\
 &= 360 + 0.32P \\
 P - 0.32P &= 360 \\
 0.68P &= 360 \\
 P &= 360 \div 0.68 \\
 &= 529.41 \text{ บาท}
 \end{aligned}$$

ดังนั้น เบี้ยประกันภัยสำหรับบ้านแต่ละหลัง คิดเป็นเงิน 529.41 บาทต่อปี ต่อจำนวนเงินเอาประกันภัย 100,000 บาท

14. ประเภทของการประกันภัยในประเทศไทย

การประกันภัยตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 เอกเทศสัญญา ลักษณะ 20 ได้แบ่งประเภทของการประกันภัยไว้ 2 ประเภท คือ

14.1 การประกันชีวิต

14.2 การประกันวินาศภัย

14.1 การประกันชีวิต (Life Insurance เป็นศัพท์ที่ใช้ในประเทศสหรัฐอเมริกา และประเทศส่วนใหญ่ทั่วโลกที่มีพื้นฐานการประกันชีวิตจากประเทศสหรัฐอเมริกา หรือ Life Assurance เป็นศัพท์ที่ในอดีตเริ่มใช้ในประเทศอังกฤษและปัจจุบันยังมีใช้อยู่ในบางประเทศที่มีพื้นฐานการประกันชีวิตจากประเทศอังกฤษ) หมายถึง การประกันภัยที่การจ่ายเงินอาศัการทรงชีพ หรือการมรณะของบุคคลเป็นเหตุในการจ่าย ดังนั้นการประกันชีวิตจึงเป็นการประกันภัยที่มุ่งให้การคุ้มครองต่อการเสียชีวิต หรือการยังมีชีวิตอยู่ของบุคคล หรือการอาศัการทรงชีพของผู้เอาประกันภัยเป็นสำคัญในการกำหนดสิทธิที่จะได้รับการคุ้มครอง ปกติสัญญาประกันชีวิตจะมีระยะเวลาประกันภัยที่ยาวนาน เช่น 10 ปี 15 ปี 20 ปี ครบอายุ 60 ปี หรือตลอดชีพของผู้เอาประกันภัย เป็นต้น

สำหรับคำว่า Life Insurance จะหมายถึงการประกันชีวิตที่มีกำหนดระยะเวลาที่แน่นอน (Specified Term) เช่น 10 ปี 15 ปี 20 ปี หรือครบอายุ 60 ปี ซึ่งมีความไม่แน่นอนในเหตุการณ์ที่ผู้เอาประกันภัยอาจจะเสียชีวิตอยู่จนครบกำหนดสัญญา หรืออาจจะเสียชีวิตก่อนครบกำหนดสัญญา ในขณะที่คำว่า Life Assurance จะหมายถึงการประกันชีวิตที่คุ้มครองตลอดชีวิต (Whole of Life) ของผู้เอาประกันภัย ซึ่งมีความแน่นอนในเหตุการณ์ที่ผู้เอาประกันภัยทุกคนจะต้องเสียชีวิต

14.2 การประกันวินาศภัย (Non-Life Insurance เป็นศัพท์ที่ใช้ในทวีปเอเชียเป็นส่วนใหญ่ หรือ General Insurance เป็นศัพท์ที่ใช้ในประเทศอังกฤษ หรือ Property/Casualty Insurance เป็นศัพท์ที่ใช้ในประเทศสหรัฐอเมริกา และประเทศญี่ปุ่น) คือ การประกันภัยทุกประเภทที่นอกเหนือจากการประกันชีวิต โดยผู้รับประกันภัยตกลงจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้ผู้เอาประกันภัยหากทรัพย์สินที่เอาประกันภัยไว้เกิดความสูญเสียหรือเสียหายจากภัยต่าง ๆ ซึ่งความเสียหายนั้นสามารถประเมินค่าเป็นตัวเงินได้ ปกติสัญญาประกันวินาศภัยจะมีระยะเวลาประกันภัย 1 ปี แต่ก็อาจจะมีประกันภัยบางประเภทที่มีระยะเวลาประกันภัยเกิน 1 ปี เช่น 2 ปี 3 ปี หรือตามระยะเวลาของสัญญาที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น

ทั้ง “บริษัทประกันวินาศภัย” (ซึ่งนิยมเรียกกันว่า “บริษัทประกันภัย”) และ “บริษัทประกันชีวิต” อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) แต่มีหลักเกณฑ์ และการกำกับดูแลภายใต้กฎหมายที่แตกต่างกัน กล่าวคือ การประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยอยู่ภายใต้การกำกับดูแลตามพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ส่วนการประกอบธุรกิจประกันชีวิตอยู่ภายใต้การกำกับดูแลตามพระราชบัญญัติประกันชีวิต พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม





บทที่ 4

สัญญาประกันภัย

ธโนดม โลกพัฒนา

สัญญาประกันภัยเป็นเอกเทศสัญญาชนิดหนึ่งซึ่งมีบทบัญญัติพิเศษแตกต่างไปจากสัญญาทั่วไปบ้าง แต่ยังคงยึดหลักทั่วไปของนิติกรรมสัญญาไว้ ก่อนที่จะศึกษาสัญญาประกันภัยควรจะต้องมีความเข้าใจลักษณะของสัญญาทั่วไปโดยสังเขป ดังนี้

1. สัญญาทั่วไปที่เกิดขึ้นจากการแสดงเจตนาต้องตรงกันของบุคคลตั้งแต่สองฝ่ายขึ้นไป กล่าวคือ ต้องมีคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งแสดงเจตนาทำข้อเสนอไปยังคู่สัญญาฝ่ายที่สอง เมื่อคู่สัญญาฝ่ายที่สองตอบรับคำเสนอนั้นด้วยคำสนองแล้ว สัญญาที่เกิดขึ้นเนื่องจากการแสดงเจตนาข้อเสนอคำสนองต้องตรงกัน
2. คู่สัญญาต้องมีความสามารถในการทำสัญญาตามกฎหมาย
3. สัญญานั้นต้องมีวัตถุประสงค์ที่ไม่ขัดต่อกฎหมาย

1. ข้อกำหนดทั่วไปของสัญญาประกันภัยที่สามารถบังคับได้ตามกฎหมาย

(General Requirements of an Enforceable Insurance Contract)

กรรมธรรม์ประกันภัยโดยทั่วไปจะอยู่บนรากฐานของกฎหมายเกี่ยวกับสัญญา เพื่อที่จะให้มีผลบังคับได้ตามกฎหมาย สัญญาประกันภัยจะต้องครบตามข้อกำหนด 5 ประการต่อไปนี้

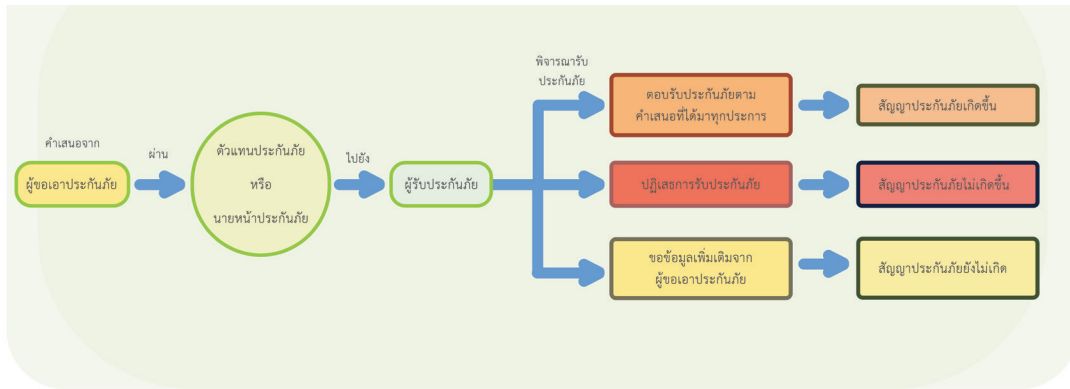
- 1.1 คำเสนอ หรือการเสนอ (Offer) และคำสนอง หรือการสนอง (Acceptance)
- 1.2 สิ่งตอบแทน (Consideration)
- 1.3 คู่สัญญาที่มีความสามารถตามกฎหมาย (Competent Parties)
- 1.4. วัตถุประสงค์ถูกกฎหมาย (Legal Purpose)
- 1.5 แบบฟอร์มถูกกฎหมาย (Legal Form)

1.1 คำเสนอ หรือการเสนอ (Offer) และคำสนอง หรือการสนอง (Acceptance)

ข้อกำหนดข้อแรกของสัญญาประกันภัยที่สามารถจะบังคับได้ตามกฎหมายจะต้องมีคำเสนอ และคำสนองที่ตรงกันทุกประการ

คำเสนอ (Offer) โดยทั่วไปมักจะมาจากผู้ขอเอาประกันภัย (Proposer or Applicant for Insurance) กฎทั่วไปคือ ผู้ขอเอาประกันภัยเป็นผู้ทำข้อเสนอ (Proposal) ในรูปของคำขอเอาประกันภัย ผ่านตัวแทน หรือนายหน้าประกันภัย ซึ่งเป็นคนกลางระหว่างผู้ขอเอาประกันภัยกับผู้รับประกันภัย ผู้รับประกันภัยอาจจะตอบรับหรือปฏิเสธคำขอเอาประกันภัยของผู้ขอเอาประกันภัยก็ได้ การตัดสินใจของผู้รับประกันภัยว่าจะรับ หรือปฏิเสธการรับประกันภัยนี้ขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายอย่าง

สัญญาประกันภัยจะเกิดขึ้นทันทีเมื่อคำสนอง (Acceptance) ของผู้รับประกันภัยตรงกับคำเสนอของผู้ขอเอาประกันภัยทุกประการ ถึงแม้ว่าผู้รับประกันภัยยังไม่ได้ออกกรรมธรรม์ประกันภัยก็ตาม ณ จุดนี้ผู้ขอเอาประกันภัยจะมีสถานภาพเป็นผู้เอาประกันภัยทันที



รูปภาพที่ 4-1 ผังแสดงการเกิดของสัญญาประกันภัย

สำหรับการปฏิบัติในประเทศไทยนั้น คำขอเอาประกันภัยอาจจะเป็น

1. วาจา (Oral) เช่น กรณีที่ผู้ขอเอาประกันภัยโทรศัพท์ติดต่อไปยังบริษัทประกันภัยที่เขารู้จักเพื่อขอเอาประกันภัยบางอย่าง เช่น ประกันภัยอุบัติเหตุการเดินทาง ถ้าหากผู้รับประกันภัยตอบตกลงรับประกันภัยแล้ว สัญญาประกันภัยก็จะเกิดขึ้นทันทีถึงแม้ว่าผู้รับประกันภัยยังไม่ได้ออกกรมธรรม์ประกันภัยให้แก่ผู้เอาประกันภัยก็ตาม คำเสนอด้วยวาจานี้มีใช้ในการประกันวินาศภัยบางประเภท

2. ทำเป็นหนังสือ (In Writing) คำขอเอาประกันภัยที่ทำเป็นหนังสือ หรือลายลักษณ์อักษรนี้เป็นที่นิยมใช้โดยทั่วไปทั้งการประกันชีวิต และการประกันวินาศภัย เช่น เมื่อ นาย ข. ต้องการจะขอเอาประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคลตัวของเขา ตัวแทนประกันภัยก็จะขอให้ นาย ข. กรอกรายละเอียดในใบคำขอเอาประกันภัย ซึ่งในทางปฏิบัติ ตัวแทนประกันภัยมักจะเป็นผู้ซักถาม และกรอกรายละเอียดต่าง ๆ ให้ เสร็จแล้วจะให้ นาย ข. ซึ่งเป็นผู้ขอเอาประกันภัยตรวจสอบและลงนามในฐานะผู้ขอเอาประกันภัย

ถ้าหากผลการพิจารณาของผู้รับประกันภัยพบว่า ผู้ขอเอาประกันภัยรายนั้นมีคุณสมบัติตามมาตรฐาน หรือเกณฑ์ที่ตั้งไว้ก็จะตกลงรับประกันภัย ซึ่งทำให้สัญญาประกันภัยนั้นเริ่มมีผลบังคับตั้งแต่วัน และเวลาที่บริษัทกำหนดไว้ แต่ถ้าหากผลการพิจารณาของผู้รับประกันภัยพบว่าไม่สามารถรับประกันภัยรายนั้นตามมาตรฐาน หรือเกณฑ์ที่กำหนดไว้ ก็อาจจะเพิ่มเบี้ยประกันภัย หรือปฏิเสธการรับประกันภัยรายนั้น หรือกำหนดเงื่อนไขสุขภาพที่เป็นมาก่อนการเอาประกันภัย (Pre-Existing Condition) เช่น ไม่คุ้มครองโรค (รวมทั้งโรคแทรกซ้อน) อาการ หรือความผิดปกติที่เกิดขึ้นกับผู้เอาประกันภัยก่อนการเอาประกันภัยสุขภาพ เป็นต้น

ภายหลังจากที่ผู้รับประกันภัยได้ตอบรับคำขอเอาประกันภัยแล้ว ก็อาจจะใช้เวลาอีกสักระยะหนึ่งก่อนที่จะออกกรมธรรม์ประกันภัยให้แก่ผู้ขอเอาประกันภัยได้ ในช่วงเวลานี้ถ้าหากผู้เอาประกันภัยไม่แน่ใจว่าผู้รับประกันภัยจะคุ้มครองตามสัญญาประกันภัยนั้นหรือไม่ ผู้เอาประกันภัยอาจจะขอให้ผู้รับประกันภัยออกหนังสือคุ้มครองชั่วคราว (Cover Note) ให้ ซึ่งจะเป็นหลักฐานที่แสดงว่ามีการคุ้มครองชั่วคราวระยะเวลาหนึ่ง เช่น 30 วันก่อนที่ผู้รับประกันภัยจะออกกรมธรรม์ประกันภัยให้แก่ผู้เอาประกันภัย โดยปกติแล้วเงื่อนไขในหนังสือคุ้มครองชั่วคราวจะยึดถือตามเงื่อนไขการคุ้มครองที่ผู้รับประกันภัยใช้อยู่ตามปกติ

1.2 สิ่งตอบแทน (Consideration)

สิ่งตอบแทนเป็นสิ่งมีค่าที่คู่สัญญาแต่ละฝ่ายในสัญญาประกันภัยให้ต่อกัน

1.2.1 สิ่งตอบแทนของผู้เอาประกันภัย คือ การชำระเบี้ยประกันภัย หรือคำสัญญาว่าจะชำระเบี้ยประกันภัยให้แก่ผู้รับประกันภัยภายในกำหนด รวมทั้งการตกลงที่จะปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย เช่น การรายงานความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อผู้รับประกันภัยโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้ เป็นต้น

1.2.2 สิ่งตอบแทนของผู้รับประกันภัย คือ คำสัญญาที่จะปฏิบัติตามเงื่อนไขต่าง ๆ ที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย เช่น การชดเชยความเสียหายที่เกิดขึ้นโดยไม่ชักช้า การต่อสู้ในคดีแพ่งในนามของผู้เอาประกันภัย เป็นต้น

1.3 คู่สัญญามีความสามารถตามกฎหมาย (Competent Parties)

ในการทำสัญญาประกันภัยนั้น ผู้ขอเอาประกันภัย และผู้รับประกันภัยซึ่งเป็นคู่สัญญาจะต้องมีความสามารถตามกฎหมายในการที่จะเข้าผูกพันตามสัญญา กฎหมายเกี่ยวกับความสามารถตามกฎหมายนี้จะเกี่ยวกับผู้เยาว์ และผู้ที่ไร้ความสามารถ ซึ่งสามารถจะแยกออกเป็น

1.3.1 ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 19 ผู้เยาว์จะเป็นบุคคลที่มีอายุน้อยกว่า 20 ปี โดยปกติแล้วผู้เยาว์เหล่านี้ไม่สามารถที่จะเข้าผูกพันตามสัญญาประกันภัยได้

อย่างไรก็ตาม กฎหมายก็มีข้อยกเว้นไว้บางประการ เช่น ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 20 ผู้เยาว์ที่ได้สมรสเมื่ออายุ 17 ปี จะพ้นจากสภาพการเป็นผู้เยาว์ และมีความสามารถที่จะเข้าผูกพันตามสัญญาประกันภัย หรือว่าเป็นการกระทำเพื่อจะได้ไปซึ่งสิทธิอันใดอันหนึ่ง เป็นการที่ต้องทำเองเฉพาะตัว หรือเป็นการสมแก่นานาหรูปแห่งตน และเป็นการอันจำเป็นเพื่อเลี้ยงชีพตามสมควร

1.3.2 สำหรับบุคคลที่ไร้ความสามารถ เช่น คนวิกลจริต ถึงขนาดที่ไม่มีทางดูแลตัวเอง หรือผลประโยชน์ของตัวเองได้เลย ซึ่งศาลสั่งให้เป็นคนไร้ความสามารถตามคำร้องขอของคู่สมรส บุพการี ผู้สืบสันดาน ผู้ปกครอง ผู้พิทักษ์ ผู้ดูแลรักษาทั่วไป หรือพนักงานอัยการ ถือเป็นผู้ไม่มีความสามารถตามกฎหมายที่จะเข้าผูกพันตามสัญญาประกันภัย

1.4 วัตถุประสงค์ถูกกฎหมาย (Legal Purpose)

สัญญาประกันภัยซึ่งกระตุ้น หรือส่งเสริมการกระทำบางอย่างที่ผิดกฎหมาย หรือศีลธรรมไม่สามารถจะบังคับได้ตามกฎหมาย เช่น ผู้รับประกันภัยไม่สามารถจะคุ้มครองความเสียหายทางการเงินของบุคคลที่ค้ายาเสพติด เมื่อยาเสพติดเหล่านั้นถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจยึด และทำลาย ตลอดจนทรัพย์สินอื่นที่ถูกยึดเป็นของแผ่นดิน เป็นต้น

1.5 แบบฟอร์มถูกกฎหมาย (Legal Form)

โดยทั่วไปแล้ว ไม่มีข้อกำหนดว่าสัญญาประกันภัยจะต้องกระทำเป็นลายลักษณ์อักษร อย่างไรก็ตามได้มีการบัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 867 ว่าการที่จะฟ้องร้องให้บังคับคดีได้นั้น สัญญาประกันภัยนั้นจะต้องมีหลักฐานเป็นหนังสือลงลายมือชื่อฝ่ายที่รับผิดชอบเพื่อการฟ้องร้องบังคับคดี โดยที่กฎหมายบังคับให้ผู้รับประกันภัยต้องส่งมอบกรมธรรม์ประกันภัยที่มีเนื้อความถูกต้องตามสัญญาให้แก่ผู้เอาประกันภัย และมีรายการดังต่อไปนี้

1. วัตถุประสงค์ที่เอาประกันภัย
2. ภัยใดซึ่งผู้รับประกันภัยรับเสี่ยง
3. ราคาแห่งมูลประกันภัยถ้าหากได้กำหนดกันไว้
4. จำนวนเงินซึ่งเอาประกันภัย
5. จำนวนเบี้ยประกันภัย และวิธีส่งเบี้ยประกันภัย
6. ถ้าหากสัญญาประกันภัยมีกำหนดเวลา ต้องลงเวลาเริ่มต้น และเวลาสิ้นสุดไว้ด้วย
7. ชื่อ หรือยี่ห้อของผู้รับประกันภัย
8. ชื่อ หรือยี่ห้อของผู้เอาประกันภัย

9. ชื่อของผู้รับประกันภัย ถ้าจะมี
10. วันทำสัญญาประกันภัย
11. สถานที่ และวันที่ได้ทำกรมธรรม์ประกันภัย

แบบ และเนื้อหาของกรมธรรม์ประกันภัยทุกฉบับที่จำหน่ายในประเทศไทย จะต้องได้รับการพิจารณา และอนุมัติจากเลขาธิการสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) ในฐานะนายทะเบียนประกันภัย

2. ลักษณะพิเศษทางกฎหมายของสัญญาประกันภัย (Special Legal Characteristics of Insurance Contracts)

แม้ว่าสัญญาประกันภัยจะมีลักษณะโดยทั่ว ๆ ไปคล้ายสัญญาชนิดอื่นก็ตาม แต่เนื่องจากสัญญาประกันภัยเป็นสัญญาในทางการค้า (Commercial Contract) จึงมีลักษณะพิเศษเฉพาะตัวอยู่หลายประการ คือ

2.1 เป็นสัญญาที่ไม่มีแบบ สัญญาประกันภัยเป็นสัญญาที่เกิดขึ้นมีผลสมบูรณ์ตามกฎหมาย โดยอาศัยคำเสนอ และคำสนองต้องตรงกันเท่านั้น ไม่จำเป็นต้องอาศัยหลักฐาน หรือเอกสารอื่นใดอีก จึงอาจกล่าวได้ว่าเป็นสัญญาปากเปล่าที่สำเร็จลงได้โดยการตกลงกันด้วยวาจาเท่านั้น การที่ผู้รับประกันภัยต้องออกกรมธรรม์ประกันภัยให้ผู้เอาประกันภัยนั้นเป็นเพียงการออกหลักฐานเป็นหนังสือเพื่อแสดงว่าได้มีการทำสัญญาประกันภัย ซึ่งมีข้อความเช่นเดียวกับที่ได้ระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยนั่นเอง ดังนั้น กรมธรรม์ประกันภัยจึงไม่ใช่สัญญาประกันภัย แต่สัญญาประกันภัยเป็นที่มาของกรมธรรม์ประกันภัย

2.2 เป็นสัญญาที่ต้องมีหลักฐานเป็นหนังสือ จึงจะฟ้องร้องบังคับคดีกันได้ สำหรับสัญญาประกันภัยที่เกิดขึ้นสมบูรณ์ตามกฎหมายด้วยวาจานั้น แม้จะเป็นสัญญาประกันภัยที่สมบูรณ์กันตามกฎหมายก็ตาม แต่เมื่อจะต้องฟ้องร้องบังคับคดีกันแล้ว กฎหมายบังคับว่าต้องมีหลักฐานเป็นหนังสือลงลายมือชื่อฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบ หรือลายมือชื่อของตัวแทนฝ่ายนั้นเป็นสำคัญ มิฉะนั้นจะไม่สามารถฟ้องร้องบังคับคดีได้ คำว่าหลักฐานเป็นหนังสือนั้นหมายถึงการจัดทำข้อความใด ๆ ลงในเอกสารเพื่อให้เกิดความหมายว่าได้มีการทำสัญญาประกันภัยขึ้นไว้ หากผู้เอาประกันภัยเป็นฝ่ายที่ทำขึ้นไว้ ผู้รับประกันภัยก็สามารถใช้หลักฐานเป็นหนังสือนั้นฟ้องร้องบังคับคดี เช่นเรียกร้องเบี้ยประกันภัยได้ แต่ถ้าหากฝ่ายผู้รับประกันภัยทำขึ้นไว้เป็นกรมธรรม์ประกันภัย ผู้เอาประกันภัยก็สามารถใช้หลักฐานเป็นหนังสือนั้นฟ้องร้องเรียกค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยได้

2.3 เป็นสัญญาต่างตอบแทน ในสัญญาประกันภัยนั้นคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายต่างเป็นเจ้าหนี้ และลูกหนี้ตอบแทนกัน ผู้เอาประกันภัยเป็นลูกหนี้ในค่าเบี้ยประกันภัยค้างชำระ แต่เป็นเจ้าหนี้ในค่าสินไหมทดแทนหากเกิดวินาศภัยตามสัญญาขึ้น ส่วนผู้รับประกันภัยเป็นเจ้าหนี้ในค่าเบี้ยประกันภัยค้างรับ แต่เป็นลูกหนี้ในค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยนั้นหากมีวินาศภัยเกิดขึ้นตามสัญญา ฉะนั้น การที่ผู้เอาประกันภัย และผู้รับประกันภัยต่างฝ่ายต่างมีหนี้ต่อกันเช่นนี้จึงเรียกว่าสัญญาประกันภัยเป็นสัญญาต่างตอบแทน ซึ่งคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งมีสิทธิไม่ยอมชำระหนี้จนกว่าอีกฝ่ายหนึ่งจะชำระหนี้ของตน หรือขอปฏิบัติการชำระหนี้ก็ได้ (ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 369) เช่น ผู้รับประกันภัยอาจจะยังไม่จ่ายค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัย จนกว่าผู้เอาประกันภัยจะชำระค่าเบี้ยประกันภัยที่ค้างชำระนั้นให้แก่ผู้รับประกันภัยได้

2.4 เป็นสัญญาที่มีค่าตอบแทนไม่เท่าเทียมกัน โดยปกติแล้วสัญญาต่างตอบแทนส่วนใหญ่จะเป็นสัญญาที่มีค่าตอบแทนด้วย หรือในทางกลับกัน สัญญาที่มีค่าตอบแทนมักจะเป็นสัญญาต่างตอบแทนเสียเป็นส่วนใหญ่ แต่ก็ไม่เป็นเช่นนั้นทุกกรณี สัญญาที่มีค่าตอบแทนนั้นหมายถึงสัญญาที่คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายต่างได้รับประโยชน์ในทางทรัพย์สินเป็นการแลกเปลี่ยนตอบแทนกัน เช่น นาย ก. ขายรถยนต์ให้ นาย ข. นาย ก. ย่อมได้เงินค่าราคารถยนต์เป็นประโยชน์แก่ตน ส่วน นาย ข. ก็ได้รับรถยนต์คันนั้นไปใช้เป็นประโยชน์ในทางทรัพย์สิน ฉะนั้น สัญญาซื้อขายจึง

เป็นสัญญาที่มีค่าตอบแทน เพราะทั้งสองฝ่ายต่างได้รับประโยชน์ในทางทรัพย์สิน แต่สำหรับสัญญาประกันภัยนั้น มีลักษณะพิเศษกว่าสัญญาที่มีค่าตอบแทนโดยทั่วไป คือ สัญญาที่มีค่าตอบแทนโดยทั่ว ๆ ไปมักจะมีค่าตอบแทนที่เสมอกัน หรือเท่าเทียมกัน เพราะคู่สัญญาแต่ละฝ่ายต่างพยายามรักษามูลประโยชน์ของตนไม่ให้เสียเปรียบอีกฝ่ายหนึ่ง เช่น ผู้ซื้อรถยนต์ก็ต้องเจรจาราคารถให้เหมาะสมกับราคากลาง ผู้ขายรถยนต์ก็ต้องระมัดระวังที่จะไม่ขายรถต่ำกว่าราคากลางจนขาดทุน ฉะนั้น จึงกล่าวได้ว่าสัญญาที่มีค่าตอบแทนโดยทั่ว ๆ ไปจะมีค่าตอบแทนที่เท่าเทียมกัน หรือเสมอเหมือนใกล้เคียงกัน แต่ในสัญญาประกันภัยนั้น ผู้เอาประกันภัยชำระค่าเบี้ยประกันภัยเพียงเล็กน้อยเมื่อเทียบกับจำนวนเงินเอาประกันภัย แต่เมื่อเกิดวินาศภัยตามสัญญาขึ้น ผู้รับประกันภัยต้องชำระค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยตอบแทนผู้เอาประกันภัย ซึ่งมีค่าในทางทรัพย์สินสูงกว่าค่าเบี้ยประกันภัยมาก เช่น ผู้เอาประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจประเภท 1 ต้องชำระค่าเบี้ยประกันภัยจำนวน 30,000 บาทต่อปี ในขณะที่ผู้รับประกันภัยต้องคุ้มครองรถคันนั้นในกรณีประสบอุบัติเหตุ หรือถูกโจรกรรมในจำนวนเงินเอาประกันภัยสูงถึง 750,000 บาท เป็นต้น

2.5 เป็นสัญญาเพื่อการเสี่ยงภัย หรือเสี่ยงโชค สัญญาประกันภัยมีลักษณะพิเศษแตกต่างจากสัญญาทั่วไป ตรงที่การชำระหนี้ของฝ่ายผู้รับประกันภัยนั้นไม่แน่นอน หรือเป็นการชำระหนี้ที่มีเงื่อนไขว่าจะเกิดวินาศภัยดังที่ระบุไว้ในสัญญาหรือไม่ เป็นเงื่อนไขในการเกิดหนี้ของฝ่ายผู้รับประกันภัย เงื่อนไขดังกล่าวนี้ คือ การเสี่ยงภัยว่าจะเกิดวินาศภัยขึ้นหรือไม่ ถ้าเกิดภัยขึ้นผู้รับประกันภัยก็ต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทน แต่ถ้าไม่เกิดภัยขึ้นผู้รับประกันภัยก็ไม่ต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทน ซึ่งถือเป็นการเสี่ยงโชคอย่างหนึ่ง วัตถุประสงค์ของสัญญาประกันภัยก็คือการเข้ารับเสี่ยงภัยที่อาจจะเกิดขึ้นกับผู้เอาประกันภัย ฉะนั้น การที่จะมีสัญญาประกันภัยได้ต้องปรากฏว่าผู้เอาประกันภัยอยู่ในภาวะการเสี่ยงภัยในทรัพย์สิน สิทธิ หรือประโยชน์ใด ๆ ที่ตนมีอยู่ หรือมีความรับผิดชอบตามกฎหมายอย่างใดอย่างหนึ่ง ผู้เอาประกันภัยจึงจะมีสิทธิ์นำการเสี่ยงภัยนั้นมาให้ผู้รับประกันภัยรับเสี่ยงภัยแทน หากในขณะทำสัญญาประกันภัยนั้นไม่มีการเสี่ยงภัยดังกล่าวเลย หรือภัยนั้นได้หมดไปแล้ว สัญญาประกันภัยก็เกิดขึ้นไม่ได้

2.6 เป็นสัญญาเพื่อการชดเชยค่าสินไหมทดแทน ค่าสินไหมทดแทนหมายถึงเงินที่ต้องชดเชยเพื่อทดแทนความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ทรัพย์สิน หรือแก่บุคคลอันเนื่องมาจากการละเมิด หรือการผิดสัญญา รวมทั้งทรัพย์สินที่ต้องคืนให้แก่ผู้เสียหายด้วย การทำสัญญาประกันวินาศภัยนั้นทำขึ้นเพื่อจะชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้ในกรณีที่เกิดวินาศภัยขึ้นในอนาคตดังได้ระบุไว้ในสัญญา (ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 861) ฉะนั้น ผู้รับประกันภัยจะชดเชยค่าสินไหมทดแทนต่อเมื่อเกิดความเสียหายกับทรัพย์สิน สิทธิ ประโยชน์ หรือเกิดความรับผิดชอบตามกฎหมายกับผู้เอาประกันภัย หรือผู้รับประโยชน์แล้วแต่กรณี หากปรากฏว่าผู้เอาประกันภัย หรือผู้รับประโยชน์ไม่ได้รับความเสียหายจากวินาศภัยดังที่ระบุไว้ในสัญญาประกันภัยแล้ว ผู้รับประกันภัยก็ไม่ต้องรับผิดชอบชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัย ส่วนจำนวนเงินค่าสินไหมทดแทนที่จะชดเชยให้กันนั้นต้องเป็นไปตามความเสียหายที่แท้จริง ซึ่งจะต้องมีราคาแห่งความเสียหายที่เกิดขึ้น ณ สถานที่ และในเวลาที่เกิดวินาศภัย (ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 877)

2.7 เป็นสัญญาที่อาศัยเหตุในอนาคตอันไม่แน่นอน เนื่องจากสัญญาประกันภัยเป็นสัญญาเสี่ยงภัย หรือเสี่ยงโชคดังกล่าวมาแล้วข้างต้น การชำระหนี้ของฝ่ายผู้รับประกันภัยจึงต้องอาศัยเหตุการณ์อย่างใดอย่างหนึ่งในอนาคตอันไม่แน่นอนเป็นปัจจัยในการกำหนดหนี้ของผู้รับประกันภัย ซึ่งคล้ายกับเงื่อนไขในนิติกรรม วินาศภัยที่จะกำหนดไว้ในสัญญาประกันภัยนั้นต้องเป็นวินาศภัยที่อาจจะเกิดขึ้นได้ในอนาคต และมีสภาพที่ไม่แน่นอน อาจเกิดก็ได้ หรืออาจจะไม่เกิดขึ้นเลยก็ได้ แต่ถ้าเป็นวินาศภัยที่ต้องเกิดขึ้นเสมอไป เช่น บ้านที่ปลูกไว้บนเกาะแห่งหนึ่งเมื่อถึงหน้ามรสุมแล้วต้องถูกพายุพัดพังไปทุกปีเช่นนี้ ถือว่าภัยอันเกิดจากพายุนั้นเป็นภัยที่ต้องเกิดขึ้นแน่นอน แม้จะเป็นเหตุการณ์ในอนาคตก็ตาม แต่เมื่อเหตุการณ์นั้นจะต้องเกิดขึ้นอย่างแน่นอนแล้วก็ไม่ถือว่าเป็นสัญญาเพื่อการเสี่ยงภัยในทางกลับกัน แม้วินาศภัยนั้นจะมีสภาพไม่แน่นอน หากแต่ในวันทีเอาประกันภัย วินาศภัยนั้นได้เกิดขึ้นแล้ว ไม่มีสภาพเป็นเหตุการณ์ในอนาคตอีกต่อไป ก็ไม่สามารถเอาประกันภัยได้ เช่น เจ้าของรถไม่สามารถจะนำรถที่เกิดอุบัติเหตุถูกเฉี่ยวชนได้รับความเสียหายอย่างหนักแล้วมาเอาประกันภัยรถยนต์ได้ หากเจ้าของรถนำรถคันนั้นมา

เอาประกันภัยโดยที่ผู้รับประกันภัยไม่ทราบถึงอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนั้นมาก่อน รวมทั้งไม่ได้ทำการตรวจสอบสภาพรถขณะที่เจ้าของรถมาติดต่อขอเอาประกันภัย แต่ผู้รับประกันภัยมาทราบเหตุฉ้อฉลนี้ภายหลัง ผู้รับประกันภัยก็มีสิทธิที่จะปฏิเสธการชดเชยค่าสินไหมทดแทนนั้นได้เนื่องจากเป็นอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นก่อนที่บริษัทจะตกลงรับประกันภัย

2.8 เป็นสัญญาเพื่อประโยชน์ของบุคคลภายนอก สัญญาประกันภัยที่ผู้เอาประกันภัยได้ยกประโยชน์แห่งสัญญานั้นให้บุคคลภายนอกเป็นผู้รับประโยชน์ ผู้เอาประกันภัยจะไม่มีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนหากเกิดวินาศภัยดังที่กำหนดไว้ในสัญญาประกันภัยนั้น การยกประโยชน์ดังกล่าวจะทำให้แก่บุคคลใดก็ได้โดยผู้รับประโยชน์ไม่จำเป็นจะต้องมีส่วนได้เสียกับทรัพย์สินที่เอาประกันภัยนั้นแต่อย่างใด เพียงขอให้ผู้รับประโยชน์เป็นบุคคล หรือนิติบุคคลที่มีตัวตนตามกฎหมาย และสามารถแสดงเจตนาเข้ารับประโยชน์ตามสัญญาประกันภัยนั้นได้ ก็ถือว่าเป็นผู้รับประโยชน์ตามสัญญาประกันภัยนั้นโดยถูกต้องแล้ว สัญญาประกันภัยชนิดนี้เรียกว่าสัญญาเพื่อประโยชน์ของบุคคลภายนอกซึ่งต้องบังคับตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 374 – 376 เมื่อผู้รับประโยชน์ได้แสดงเจตนาเข้ารับประโยชน์ตามสัญญาประกันภัยแล้ว ผู้รับประโยชน์สามารถเรียกให้ผู้รับประกันภัยชำระค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยนั้นได้ทันที การแสดงเจตนาเข้ารับประโยชน์ตามสัญญาประกันภัยนั้นสามารถจะทำเป็นหนังสือ หรือด้วยวาจาก็ได้ แต่ส่วนมากมักจะทำเป็นหนังสือเพื่อจะได้มีเป็นหลักฐานที่ชัดเจน โดยผู้รับประโยชน์อาจจะแสดงเจตนาก่อนที่จะเกิดวินาศภัย หรือภายหลังจากที่เกิดวินาศภัยก็ได้ เช่น กรณีที่ นาย ก. ได้เอาประกันอัคคีภัยบ้านของเขาซึ่งจำนองไว้กับธนาคารอาคารสงเคราะห์ และได้ยกประโยชน์ตามสัญญาประกันภัยให้แก่ธนาคารอาคารสงเคราะห์เป็นผู้รับประโยชน์ตามภาระผูกพัน ธนาคารอาคารสงเคราะห์ก็จะทำหนังสือถึงผู้รับประกันภัยเพื่อแสดงเจตนาเข้ารับประโยชน์ตามสัญญาประกันภัยนี้ในกรณีที่เกิดวินาศภัยขึ้น เมื่อผู้รับประโยชน์ได้แสดงเจตนาต่อผู้รับประกันภัยแล้ว คู่สัญญาประกันภัยจะเปลี่ยนแปลงผู้รับประโยชน์เป็นบุคคลอื่นไม่ได้ อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่ นาย ก. ได้ชำระหนี้เงินกู้ทั้งหมดคืนธนาคารอาคารสงเคราะห์จนครบถ้วน และมีการจดทะเบียนโอนกรรมสิทธิ์ในบ้านหลังนั้นกลับคืนมาให้ นาย ก. แล้ว ธนาคารอาคารสงเคราะห์ก็จะไม่มีสิทธิรับประโยชน์ใด ๆ ตามสัญญาประกันภัยนั้นอีก

ในกรณีของการประกันภัยค้ำจุน ได้มีการบัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 887 วรรคแรกว่า “อันว่าประกันภัยค้ำจุนนั้น คือสัญญาประกันภัยซึ่งผู้รับประกันภัยตกลงว่าจะใช้ค่าสินไหมทดแทนในนามของผู้เอาประกันภัย เพื่อความวินาศภัยอันเกิดขึ้นแก่บุคคลอีกคนหนึ่ง และซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบ” เช่น การประกันภัยความรับผิดชอบตามกฎหมายต่อบุคคลภายนอก หากผู้เอาประกันภัยได้ทำความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สินของบุคคลภายนอก และมีความรับผิดชอบตามกฎหมายจะต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกแล้ว บุคคลภายนอกผู้ได้รับความเสียหายจะเป็นผู้เข้ามารับค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัย โดยผลของกฎหมายจากผู้รับประกันภัยโดยตรง ผู้รับประกันภัยก็จะชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอก ผู้ได้รับความเสียหายเท่านั้น จะชำระค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยค้ำจุนให้แก่ผู้เอาประกันภัยเช่นสัญญาประกันภัยชนิดอื่นไม่ได้ เว้นแต่ผู้รับประกันภัยจะพิสูจน์ได้ว่าเงินค่าสินไหมทดแทนที่ได้ชำระให้ผู้เอาประกันภัยไปนั้น ผู้เอาประกันภัยได้ชำระให้บุคคลภายนอกผู้ได้รับความเสียหายแล้ว ผู้รับประกันภัยจึงจะหลุดพ้นจากความรับผิดชอบในการชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยค้ำจุน



บทที่ 5

หลักสำคัญของสัญญาประกันภัย

ธโนดม โลกพัฒนา¹
ทัตเทพ สุจิตจร²

หลักสำคัญพื้นฐานของสัญญาประกันภัย มีอยู่ 6 ประการ คือ

1. หลักส่วนได้เสียในเหตุที่เอาประกันภัย (Principle of Insurable Interest)
2. หลักความสุจริตอย่างยิ่ง (Principle of Utmost Good Faith)
3. หลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน (Principle of Indemnity)
4. หลักการรับช่วงสิทธิ (Principle of Subrogation)
5. หลักการร่วมชดใช้ค่าสินไหมทดแทน (Principle of Contribution)
6. หลักสาเหตุใกล้เคียง (Principle of Proximate Cause)

1. หลักส่วนได้เสียในเหตุที่เอาประกันภัย หรือหลักส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยได้ (Principle of Insurable Interest)

หลักส่วนได้เสียในเหตุที่เอาประกันภัยเป็นหลักกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับสัญญาประกันภัยที่สำคัญที่สุด ซึ่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 863 บัญญัติว่า “อันสัญญาประกันภัยนั้น ถ้าผู้เอาประกันภัยมิได้มีส่วนได้เสียในเหตุที่ประกันภัยไว้วันไซ้ ท่านว่าย่อมไม่ผูกพันคู่สัญญาแต่อย่างหนึ่งอย่างใด ” เช่น ไม่ใช่เจ้าของบ้านแต่เอาบ้านของผู้อื่นไปทำประกันอัคคีภัยโดยไม่มีส่วนได้เสีย สัญญาประกันภัยนั้นย่อมไม่ผูกพันคู่กรณี ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 863 ใช้กับสัญญาประกันภัยทุกประเภท ไม่ว่าจะเป็นการประกันวินาศภัยซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องเป็นผู้มีส่วนได้เสียในเหตุที่ประกันภัย หรือการประกันชีวิตซึ่งผู้เอาประกันภัยต้องมีส่วนได้เสียในชีวิตของบุคคลที่เอาประกันภัยนั้น

1.1 ความหมายของส่วนได้เสีย

ส่วนได้เสียเป็นสิทธิตามกฎหมายในการเอาประกันภัยที่เกิดจากความสัมพันธ์ทางการเงินระหว่างผู้เอาประกันภัยและวัตถุที่เอาประกันภัย (Subject Matter of Insurance) หากวัตถุที่เอาประกันภัยยังคงมีอยู่ตามปกติ ผู้เอาประกันภัยจะได้ประโยชน์ใช้สอยจากการคงอยู่ของวัตถุ สิทธิ หรือกรรมสิทธิ์ดังกล่าวได้ตลอดไป แต่หากวัตถุที่เอาประกันภัย สิทธิ หรือกรรมสิทธิ์นั้นได้รับความสูญเสียหรือเสียหาย ผู้เอาประกันภัยจะได้รับความสูญเสียทางการเงินด้วยเช่นกัน

¹ เป็นผู้เขียนหลักสำคัญพื้นฐานของสัญญาประกันภัยที่ 1, 2, 3, 4 และ 5

² เป็นผู้เขียนหลักสำคัญพื้นฐานของสัญญาประกันภัยที่ 6

1.2 ส่วนได้เสียกรณีประกันวินาศภัย

ถ้าหากในระหว่างสัญญาประกันภัยมีผลบังคับ การเสี่ยงภัยได้หมดไปหรือวัตถุที่เอาประกันภัยหมดไปหรือได้มีการโอนวัตถุที่เอาประกันภัยไปให้ผู้อื่นแล้ว ส่วนได้เสียในเหตุประกันภัยนั้นก็จะหมดไปด้วย ซึ่งจะทำให้สัญญาประกันภัยนั้นไม่มีผลผูกพันกับผู้ที่ไม่มีส่วนได้เสียในเหตุประกันภัยนั้นต่อไป

ส่วนได้เสียในเหตุที่ประกันภัยนี้จะต้องเป็นส่วนได้เสียที่อาจเอาประกันภัยได้ด้วย ซึ่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 869 บัญญัติว่า “อันคำว่า “วินาศภัย” ในหมวดนี้ ท่านหมายรวมเอาความเสียหายอย่างใด ๆ บรรดาซึ่งจะพึงประมาณเป็นเงินได้” และตามพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 มาตรา 4 ให้ความหมายของ “วินาศภัย” ว่า “ความเสียหายอย่างใด ๆ บรรดาซึ่งจะพึงประมาณเป็นเงินได้ และหมายความรวมถึงความสูญเสียในสิทธิ์ ผลประโยชน์หรือรายได้ด้วย” เพราะฉะนั้น ส่วนได้เสียที่จะเอาประกันภัยได้ในเรื่องของการประกันวินาศภัยจึงมี 2 ลักษณะ คือ

1. ผู้เอาประกันภัยมีความสัมพันธ์อยู่กับทรัพย์สิน สิทธิ์ ผลประโยชน์หรือรายได้ ซึ่งถ้ามีเหตุการณ์อย่างหนึ่งอย่างใดเกิดขึ้นจะทำให้ผู้นั้นต้องเสียหายหรือต้องรับผิดชอบ

2. ความเสียหายที่ผู้นั้นจะได้รับจะต้องประมาณเป็นเงินได้

คำว่าส่วนได้เสียที่อาจเอาประกันภัยได้ หมายถึง ส่วนได้เสียที่สามารถคำนวณหรือประเมินเป็นราคา หรือเงินได้ ความเสียหายใดที่ไม่สามารถคำนวณหรือประเมินเป็นเงินได้ก็ไม่สามารถเอาประกันวินาศภัยได้ แต่อาจจะเป็นเรื่องของการประกันชีวิตได้

1.3 ความสัมพันธ์ของผู้เอาประกันภัยกับทรัพย์สิน สิทธิ์ ผลประโยชน์ หรือรายได้ใด ๆ ที่จะเอาประกันภัย

ความสัมพันธ์ของผู้เอาประกันภัยกับทรัพย์สิน สิทธิ์ ผลประโยชน์ หรือรายได้ใด ๆ ที่จะเอาประกันภัยสามารถแยกพิจารณาได้ดังต่อไปนี้

1.3.1 เป็นเจ้าของ ผู้ครอบครอง ผู้รับจ้างนอกรับฝากทรัพย์สิน ผู้เช่า ผู้ดูแล หรือผู้พิทักษ์ทรัพย์สิน

ย่อมมีส่วนได้เสียในทรัพย์สิน การเป็นเจ้าของย่อมมีกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่เอาประกันภัย และเจ้าของย่อมได้รับความเสียหายหรือสูญเสียผลประโยชน์ ถ้าทรัพย์สินที่เอาประกันภัยไว้เกิดความเสียหายหรือสูญเสีย การแสดงความเป็นเจ้าของนั้นไม่จำเป็นต้องเป็นเจ้าของแต่เพียงผู้เดียว อาจเป็นเจ้าของร่วมหรือเป็นเจ้าของบางส่วนก็ได้

นอกจากนี้ ผู้เป็นเจ้าของย่อมมีส่วนได้เสียในทรัพย์สินที่ตนยึดถือไว้เป็นหลักประกันค่าประกันในการชำระหนี้ เช่น ผู้รับจำนำ ผู้รับจำนอง เป็นต้น ตัวอย่าง นาย ก. ไปขอกู้เงินจากธนาคารจำนวน 2 ล้านบาท โดยนำเอาบ้านของตนไปจำนองไว้กับธนาคาร ธนาคารในฐานะเจ้าหนี้เกรงว่าจะเกิดไฟไหม้บ้านที่รับจำนองไว้ จึงมีสิทธิ์ที่จะกำหนดให้ นาย ก. ต้องเอาประกันอัคคีภัยโดยระบุให้ธนาคารเป็นผู้รับประโยชน์ตามภาระผูกพัน ถ้าเกิดไฟไหม้บ้านหลังดังกล่าว ผู้รับประกันภัยจะต้องจ่ายเงินค่าสินไหมทดแทนให้แก่ธนาคารตามมูลหนี้ที่ นาย ก. ยังค้างชำระธนาคารอยู่

1.3.2 ผู้มีสิทธิ์ตามสัญญา

สัญญาในที่นี้หมายถึงข้อผูกพันที่ได้ทำการตกลงกันเฉพาะกรณีและมีผลบังคับกับคู่สัญญา เป็นสิทธิ์ที่เรียกร้องให้คู่สัญญาฝ่ายหนึ่งต้องกระทำหรือจ่ายเงินชดเชยความเสียหายถ้ามีเหตุให้ทรัพย์สินนั้นต้องเสียหายหรือสูญเสียเกิดขึ้น ซึ่งมักเกิดในกรณีของการประกันวินาศภัย เช่น เจ้าของอาคารในฐานะผู้ให้เช่าทำสัญญากับผู้เช่าอาคาร โดยกำหนดให้ผู้เช่าอาคารรับผิดชอบค่าเสียหายถ้าหากเกิดไฟไหม้อาคารนั้น ผู้เช่าอาคารย่อมมีส่วนได้เสียในการทำประกันอัคคีภัยอาคารที่เช่า

1.3.3 ผู้มีความรับผิดชอบตามกฎหมาย หรือตามสัญญา

เป็นความรับผิดชอบซึ่งเกิดขึ้นตามกฎหมายต่อชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สินที่ตนละเมิด เช่น ผู้รับเหมาก่อสร้างไปทำความเสียหายต่อบ้านข้างเคียง หรือเป็นความรับผิดชอบตามกฎหมายซึ่งตนมีหน้าที่ต้องรับผิดชอบ ต่อความปลอดภัยของทรัพย์สินที่รับมอบให้ดูแลรักษาหรือเข้าครอบครองทรัพย์สินของบุคคลอื่นโดยชอบด้วยกฎหมาย เช่น ผู้รับขนส่งสินค้า ผู้เช่า ผู้รับจ้างทำของ ต้องดูแลทรัพย์สินนั้นให้ปลอดภัย จึงถือว่าผู้รับผิดชอบดังกล่าวมีส่วนได้เสียสามารถเอาประกันภัยทรัพย์สินได้ เป็นต้น

1.3.4 ผู้มีส่วนได้เสียในฐานะตัวแทนของเจ้าของ

ตัวแทนหมายถึงบุคคลที่มีอำนาจกระทำการแทนอีกบุคคลหนึ่งตามที่ได้ตกลงไว้ การเป็น “ตัวแทน” จะเป็นโดยการแต่งตั้ง แสดงออกโดยชัด หรือโดยปริยายก็ได้ เนื่องจากตัวแทนเป็นบุคคลที่ได้รับมอบอำนาจจากเจ้าของให้กระทำการแทน จึงต้องรับผิดชอบต่อดูแลทรัพย์สินให้ได้รับความปลอดภัย และต้องชดเชยถ้าหากเกิดความเสียหายต่อทรัพย์สินนั้น ตัวแทนจึงมีสิทธิ์ที่จะเอาประกันภัยทรัพย์สินนั้นได้

1.3.5 ผู้รับประกันภัย

ผู้รับประกันภัยมีส่วนได้เสียตามความรับผิดชอบที่มีต่อผู้เอาประกันภัยตามสัญญาประกันภัย จึงสามารถนำไปประกันภัยต่อโดยการทำสัญญาประกันภัยต่อ (Reinsurance Contract) กับผู้รับประกันภัยต่อได้

1.4 เวลาที่ต้องมีส่วนได้เสีย

ในการประกันวินาศภัย ผู้เอาประกันภัยต้องมีส่วนได้เสียในขณะที่เข้าทำสัญญาประกันภัยกับผู้รับประกันภัย และในขณะที่เกิดวินาศภัย ยกเว้นกรณีการประกันภัยทางทะเลซึ่งผู้เอาประกันภัยไม่จำเป็นต้องมีส่วนได้เสียในขณะที่ทำสัญญาประกันภัยก็ได้ แต่จะต้องมีส่วนได้เสียในขณะที่เกิดวินาศภัยต่อทรัพย์สินที่เอาประกันภัย ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์จึงจะมีสิทธิ์ได้รับเงินชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัย

ในการพิจารณาเวลาที่จะต้องมีส่วนได้เสียของการประกันวินาศภัยให้ถือเวลาในขณะที่ทำสัญญาประกันภัย ซึ่งหมายความว่าในขณะที่ตกลงทำสัญญาประกันภัย ผู้เอาประกันภัยต้องมีส่วนได้เสียในเหตุที่เอาประกันภัยนั้น สัญญาประกันภัยจึงจะผูกพัน แต่ถ้าส่วนได้เสียนั้นหมดสิ้นไปหรือไม่มีส่วนได้เสียหลังจากทำสัญญาประกันภัยแล้ว แต่ระยะเวลาการคุ้มครองในสัญญาประกันภัยยังไม่สิ้นสุด ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์ไม่มีสิทธิ์ที่จะไปเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัยได้

สำหรับการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ การพิจารณาว่าผู้เอาประกันภัยมีส่วนได้เสียหรือไม่นั้นจะพิจารณาในขณะที่เวลาเอาประกันภัย และหากในขณะที่เอาประกันภัยมีส่วนได้เสียแล้ว แม้ต่อมาส่วนได้เสียนั้นจะหมดไป สัญญาประกันภัยนั้นก็ยังคงมีผลสมบูรณ์จนกว่าสัญญานั้นจะสิ้นสุดความคุ้มครอง แต่การชดเชยกรณีนี้จะต้องชดเชยให้กับผู้เสียหายที่แท้จริง

ตัวอย่างที่ 1 นาย ก. ซึ่งเป็นเจ้าของบ้านและที่ดินได้เอาประกันอัคคีภัยบ้านอยู่อาศัยหลังนี้ไว้กับบริษัทช่อสัตย์ประกันภัย จำกัด (มหาชน) ตามกรมธรรม์ประกันอัคคีภัยสำหรับที่อยู่อาศัยมาเป็นเวลาหลายปี ต่อมา นาย ก. ได้ขายบ้านและที่ดินนี้ โดยมีการจดทะเบียนโอนกรรมสิทธิ์ให้แก่ นาย ข. ซึ่งเป็นผู้ซื้อ ณ สำนักงานที่ดินเสร็จเรียบร้อยแล้ว ตามหลักฐานได้เสียในเหตุที่เอาประกันภัยถือว่า สิทธิส่วนได้เสียของ นาย ก. ในบ้านที่เอาประกันอัคคีภัยหลังนี้หมดไปตั้งแต่วันที่ นาย ก. ได้มีการจดทะเบียนโอนกรรมสิทธิ์ให้แก่ นาย ข. ไปแล้ว ส่วน นาย ข. จะมีสิทธิส่วนได้เสียในบ้านและที่ดินที่ซื้อมาจาก นาย ก. ตั้งแต่วันที่ นาย ข. ได้มีการจดทะเบียนรับโอนกรรมสิทธิ์มาจาก นาย ก.

กรมธรรม์ประกันอัคคีภัยสำหรับที่อยู่อาศัยได้ระบุไว้ในหมวด 6. เงื่อนไขทั่วไป ข้อ 6.13 การระบุไปแห่งสัญญาประกันภัยว่า ความคุ้มครองกรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้ เป็นอันระงับสิ้นไปทันทีเมื่อ “6.13.2 กรณีสิทธิ์ในทรัพย์สินที่เอาประกันภัยไว้ ได้ถูกเปลี่ยนมือจากผู้เอาประกันภัยโดยวิธีอื่น นอกจากทางพินัยกรรมหรือโดยบัญญัติแห่งกฎหมาย อย่างไรก็ตาม เงื่อนไขข้อนี้จะไม่นำมาบังคับใช้ หากลักษณะการใช้สิ่งปลูกสร้าง อันเป็นทรัพย์สินที่

เอาประกันภัย หรือสถานที่ที่ระบุเอาประกันภัยในตารางกรมธรรม์ยังคงใช้เพื่อการอยู่อาศัยต่อไป ทั้งนี้ บริษัทจะคืนเบี้ยประกันภัยตามตารางอัตราเบี้ยประกันภัยระยะสั้น” นอกจากนั้น ท้ายเงื่อนไขข้อ 6.13 ยังระบุว่า “เงื่อนไขข้อ 6.13 นี้ จะไม่นำมาบังคับใช้ หากผู้เอาประกันภัยได้แจ้งให้บริษัททราบและตกลงยินยอมรับประกันภัยต่อไป โดยได้ออกใบสลับหลังกรมธรรม์ไว้เป็นหลักฐานแล้ว”

จากตัวอย่างข้างต้นหาก นาย ข. ต้องการจะใช้น้ำที่ซื้อมาจาก นาย ก. เพื่อการอยู่อาศัย และ นาย ก. ต้องการให้ นาย ข. ซึ่งเป็นเจ้าของใหม่ในบ้านหลังนี้ ได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันอัคคีภัยสำหรับที่อยู่อาศัยที่เขาได้ทำไว้ต่อไป นาย ก. ในฐานะผู้เอาประกันภัยจะต้องแจ้งบริษัท ชื่อสัตย์ประกันภัย จำกัด (มหาชน) ในฐานะผู้รับประกันภัยทราบก่อนที่จะไปทำการจดทะเบียนโอนกรรมสิทธิ์บ้านและที่ดินนี้ให้แก่ นาย ข. เพื่อดำเนินการออกใบสลับหลังกรมธรรม์ประกันภัย เป็นหลักฐานบันทึกการเปลี่ยนชื่อผู้เอาประกันภัยจาก นาย ก. เป็น นาย ข. โดยให้มีผลบังคับตั้งแต่วันที่จดทะเบียนโอนกรรมสิทธิ์เป็นต้นไป

ตัวอย่างที่ 2 นาย ข. ได้ขายรถยนต์ที่เอาประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจประเภท 1 รวมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถให้แก่ นาย ส. ซึ่งต้องการซื้อรถยนต์คันนี้ ไปใช้รับส่งครอบครัวของเขา เมื่อ นาย ข. ได้จดทะเบียนโอนกรรมสิทธิ์รถยนต์คันนี้ให้ นาย ส. แล้ว ถือว่าสิทธิส่วนได้เสียของ นาย ข. ในรถยนต์คันนี้สิ้นสุดลง ณ วัน เวลา ที่มีการจดทะเบียนโอนกรรมสิทธิ์ ส่วน นาย ส. จะมีสิทธิส่วนได้เสียในรถยนต์คันนี้ตั้งแต่วันที่ นาย ส. ได้มีการจดทะเบียนรับโอนกรรมสิทธิ์มาจาก นาย ข.

อย่างไรก็ตาม กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ รวมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ระบุในหมวดเงื่อนไขทั่วไป ข้อ 9 การโอนรถยนต์ไว้ดังนี้ “เมื่อผู้เอาประกันภัยได้โอนรถให้แก่ผู้อื่น ให้ถือว่าผู้รับโอนเป็นผู้เอาประกันภัยตามกรมธรรม์ประกันภัยนี้ และบริษัทต้องรับผิดชอบตามกรมธรรม์ประกันภัยต่อไปตลอดอายุกรมธรรม์ประกันภัยที่เหลืออยู่ อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่ทำประกันภัยประเภทระบุชื่อผู้ขับขี่ ผู้เอาประกันภัยจะต้องแจ้งการเปลี่ยนแปลงผู้ขับขี่ให้บริษัททราบเพื่อจะได้มีการปรับปรุงอัตราเบี้ยประกันภัยตามสภาพความเสี่ยงภัยที่เปลี่ยนแปลงไป มิฉะนั้นผู้เอาประกันภัยอาจจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายส่วนแรกเองตามเงื่อนไขความคุ้มครองที่ปรากฏในกรมธรรม์ประกันภัยนี้

สำหรับกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ที่มีความคุ้มครองความเสียหายต่อรถยนต์ และผู้เอาประกันภัยได้ขายรถยนต์ให้แก่ผู้มีอาชีพรับซื้อขายรถยนต์ หรือให้เช่ารถยนต์ หรือซ่อมแซมรถยนต์ หรือบำรุงรักษารถยนต์ ไม่ว่าจะขายนั้นจะได้มีการทำเป็นหนังสือ หรือมีการจดทะเบียนโอนทางทะเบียนหรือไม่ก็ตาม กรมธรรม์ประกันภัยนี้จะสิ้นสุดความคุ้มครองนับแต่ วัน เวลา ที่มีการขายรถยนต์ บริษัทจะคืนเบี้ยประกันภัยให้แก่ผู้เอาประกันภัยโดยหักเบี้ยประกันภัยสำหรับระยะเวลาที่กรมธรรม์ประกันภัยได้ใช้บังคับมาแล้วออกตามส่วน ภายใน 15 วันนับแต่วันที่บริษัทได้รับแจ้งการขายจากผู้เอาประกันภัย หรือกรณีที่บริษัททราบถึงการขายรถยนต์ดังกล่าว บริษัทจะแจ้งการสิ้นสุดความคุ้มครองพร้อมคืนเบี้ยประกันภัย โดยการส่งหนังสือถึงผู้เอาประกันภัยตามที่อยู่ครั้งสุดท้ายที่แจ้งให้บริษัททราบ”

ตามเงื่อนไขทั่วไปข้อ 9 วรรคแรก เมื่อ นาย ข. ในฐานะผู้เอาประกันภัยได้ขายรถยนต์ที่เอาประกันภัยให้แก่ นาย ส. และได้ดำเนินการจดทะเบียนโอนกรรมสิทธิ์ในรถคันนี้ให้แก่ นาย ส. ในฐานะผู้รับโอนจะเป็นผู้เอาประกันภัยที่ได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยนี้ต่อไปตลอดอายุกรมธรรม์ประกันภัยที่เหลืออยู่โดยอัตโนมัติ แต่เพื่อให้ผู้รับประกันภัยมีข้อมูลล่าสุด นาย ส. ควรจะนำหลักฐานการรับโอนกรรมสิทธิ์รถคันนี้ไปแจ้งให้บริษัทประกันภัยทราบเพื่อออกใบสลับหลังบันทึกการเปลี่ยนแปลงชื่อผู้เอาประกันภัยจาก นาย ข. เป็น นาย ส. ต่อไป

อย่างไรก็ตาม หาก นาย ข. ขายรถยนต์ที่เอาประกันภัยให้แก่ผู้มีอาชีพรับซื้อขายรถยนต์ เช่น เติ้นท์ที่รับซื้อขายรถ ตามเงื่อนไขทั่วไปข้อ 9 วรรคสอง ความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยนี้จะสิ้นสุดนับแต่ วัน เวลา ที่ นาย ข. ขายรถยนต์ให้แก่ผู้ซื้อนั้น

1.5 วัตถุประสงค์ของการกำหนดให้มีสิทธิส่วนได้เสีย

หลักส่วนได้เสียในเหตุประกันภัยเป็นหลักฐานพื้นฐานของการประกันภัย หลักข้อนี้เป็นแนวความคิดทางกฎหมาย ซึ่งมีวัตถุประสงค์ 3 ประการคือ

1. เพื่อป้องกันมิให้สัญญาประกันภัยเป็นสัญญาการพนันเพราะการที่บุคคลใดเอาประกันภัยในสิ่งที่เขาไม่มีความเกี่ยวข้องย่อมไม่ได้รับความเสียหายเมื่อสิ่งนั้นถูกทำลายหรือเสียหาย ฉะนั้น การที่เขาได้รับค่าสินไหมทดแทนเมื่อเกิดความเสียหายนั้นย่อมเป็นการไม่ถูกต้องเพราะเท่ากับอนุญาตให้มีการพนันในรูปของสัญญาประกันภัย เช่น การเอาประกันชีวิตบุคคลอื่นซึ่งป่วยด้วยโรคมะเร็งในระยะสุดท้าย

2. เพื่อลดภาวะภัยทางศีลธรรม โดยการป้องกันวัตถุที่เอาประกันภัย (Subject Matter of Insurance) ไม่ให้เกิดความเสียหายโดยจงใจหรือเจตนาของผู้เอาประกันภัย ถ้าผู้เอาประกันภัยไม่มีกรรมสิทธิ์ หรือประโยชน์อันใดในทรัพย์สินที่เอาประกันภัยแล้ว เขาจะไม่สามารถได้รับความเสียหายหากเกิดวินาศภัยกับทรัพย์สินนั้น เช่น การไปเอาประกันอัคคีภัยบ้านของคนอื่น ในไม่ช้าอาจจะลอบวางเพลิงบ้านหลังนั้นเพื่อหวังเอาเงินค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัย ในทางตรงกันข้าม ถ้าเขามีสิทธิ์หรือประโยชน์ในทรัพย์สินที่เอาประกันภัยแล้ว เขาจะหวงแหนและเสียสละไม่ยินยอมให้เกิดความเสียหายกับทรัพย์สินนั้น

3. เพื่อให้สอดคล้องกับหลักการชดเชยค่าสินไหมทดแทน (Principle of Indemnity) ในการประเมินค่าเสียหาย หลักส่วนได้เสียในเหตุที่เอาประกันภัยจะช่วยผู้รับประกันภัยประเมินมูลค่าความเสียหายที่ผู้เอาประกันภัยมี ณ เวลาที่เกิดวินาศภัย เช่น การพิจารณาชดเชยค่าสินไหมทดแทนของการประกันอัคคีภัยสำหรับบ้านหลังหนึ่งซึ่งถูกเพลิงไหม้เสียหายหมดทั้งหลังซึ่งลูกหนี้ได้จำนองบ้านหลังนี้ไว้กับธนาคาร ผู้รับประกันภัยต้องประเมินค่าเสียหายของลูกหนี้ในฐานะผู้จำนองและธนาคารในฐานะผู้รับจำนองตามยอดมูลหนี้ที่ผู้จำนองยังคงค้างชำระต่อผู้รับจำนอง ณ วันที่เกิดไฟไหม้บ้านหลังนี้

2. หลักความสุจริตอย่างยิ่ง (Principle of Utmost Good Faith)

การประกันภัยเป็นธุรกิจที่แตกต่างจากธุรกิจอื่น เพราะเป็นการขายความเชื่อมั่นและความศรัทธาของประชาชน เป็นผลิตภัณฑ์ที่ไม่มีตัวตน เป็นการที่ผู้เอาประกันภัยซื้อบริการจากผู้รับประกันภัย ผู้เอาประกันภัยจะพิสูจน์คุณภาพของบริการที่ได้ซื้อไปก็ต่อเมื่อเกิดวินาศภัยขึ้น ผู้ที่จะเอาประกันภัยจึงต้องใช้ความระมัดระวังมากเป็นพิเศษ เพราะการซื้อสินค้าอย่างอื่น เช่น เสื้อผ้าสำเร็จรูป ผู้ซื้อพอมองเห็นข้อบกพร่องทางกายภาพของสินค้านั้นได้ แต่การเอาประกันภัยเป็นการซื้อความคุ้มครองสำหรับเหตุการณ์ที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคต ซึ่งผู้เอาประกันภัยจะเห็นข้อบกพร่องของประกันภัยที่ซื้อไปก็ต่อเมื่อเกิดวินาศภัยขึ้นและมีปัญหาบางอย่างที่ทำให้ไม่สามารถเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัยได้

การประกันภัยค่อนข้างจะแตกต่างจากการซื้อขายสินค้าหรือบริการอื่น ๆ เพราะในการซื้อขายสินค้าหรือบริการทั่วไป ผู้ซื้อสามารถที่จะตรวจสอบคุณภาพสินค้าหรือบริการก่อนที่จะตกลงซื้อจริง ๆ ได้ ดังนั้น ผู้ขายสินค้าหรือบริการในลักษณะเช่นนี้ จึงไม่จำเป็นต้องเปิดเผยข้อมูลซึ่งผู้ซื้อไม่ได้ซักถาม ทำให้การซื้อขายสินค้าทั่วไป มีหลักผู้ซื้อต้องระวัง (Caveat Emptor หรือ Let the buyer beware) ซึ่งอธิบายได้ว่า หากผู้ซื้อไม่ตรวจสอบสินค้าที่จะซื้อให้ถี่ หรือเห็นได้ชัดเจนว่าสินค้านั้นชำรุดบกพร่องแต่ก็ยังซื้อสินค้านั้นไป ถือว่าผู้ซื้อนั้นขาดความระมัดระวังเอง ผู้ขายไม่ต้องรับผิดชอบ ดังปรากฏอยู่ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 473

สำหรับการประกันภัยนั้น ในขณะที่ผู้ขอเอาประกันภัยสามารถจะขอดูตัวอย่างกรมธรรม์ประกันภัยก่อนที่จะตกลงซื้อประกันภัยตามเงื่อนไขที่มีอยู่ได้ แต่โดยทั่วไปแล้ว ผู้รับประกันภัยไม่สามารถจะตรวจสอบรายละเอียดทุกอย่างเกี่ยวกับผู้ขอเอาประกันภัยซึ่งมีความสำคัญต่อผู้รับประกันภัยได้ ถึงแม้ว่าผู้รับประกันภัยจะทำการสำรวจหรือการสอบถามตัวต่อตัวก็ตาม ผู้รับประกันภัยก็ยังต้องยึดถือหรือเชื่อถือตามข้อมูลที่ผู้ขอเอาประกันภัยให้มา จึงเป็นหน้าที่ของผู้ขอเอาประกันภัยจะต้องเปิดเผยข้อความจริงเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมและพฤติกรรมอันเกี่ยวกับการเสี่ยงภัย

ของตนให้ผู้รับประกันภัยเพื่อใช้ในการพิจารณารับประกันภัยว่าจะรับได้หรือไม่ และถ้ารับจะคิดเบี้ยประกันภัยเท่าไร

ดังนั้น หลักความสุจริตอย่างยิ่ง จึงกำหนดให้คู่สัญญาทั้งสองฝ่าย คือ ผู้เอาประกันภัย และผู้รับประกันภัย จะต้องมีความสุจริตใจต่อกันอย่างยิ่ง (Uberrima Fides หรือ Utmost Good Faith) ต่อกันในการทำสัญญาประกันภัยมากกว่าคู่สัญญาในสัญญาประเภทอื่น โดยคู่สัญญามีหน้าที่จะต้องเปิดเผยข้อความจริงที่เป็นสาระสำคัญทั้งหมดซึ่งเกี่ยวข้องกับสัญญา การไม่แถลงข้อความเท็จใด ๆ ที่เกี่ยวกับการประกันภัย และการรับรองว่าจะปฏิบัติตามสัญญาประกันภัย ถ้าหากคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งละเมิดหน้าที่นี้ คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งมีสิทธิที่จะบอกล้างสัญญานั้นได้ โดยใช้ในสัญญาประกันภัยทุกประเภท ทั้งการประกันวินาศภัยและการประกันชีวิต

หลักความสุจริตอย่างยิ่งนี้มีที่มาจากการประกันภัยสินค้าที่ขนส่งทางทะเล ซึ่งผู้รับประกันภัยต้องเชื่อถือข้อมูลเกี่ยวกับสินค้าที่ผู้เอาประกันภัยแจ้งมา ผู้รับประกันภัยอาจไม่มีโอกาสไปตรวจสินค้าที่จะส่งจริง และสัญญาประกันภัยนี้อาจจะเกิดขึ้นในประเทศปลายทางที่นำสินค้านั้นเข้า ซึ่งอยู่ห่างไกลจากประเทศต้นทางที่ส่งสินค้าออกค่อนข้างมาก ดังนั้น ต่างฝ่ายต่างก็ต้องเชื่อถือข้อมูลที่ส่งมาให้กัน

2.1 กฎหมายที่รองรับหลักความสุจริตอย่างยิ่ง

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 865 ได้บัญญัติไว้ว่า “ถ้าในเวลาทำสัญญาประกันภัย ผู้เอาประกันภัยก็ดี หรือในกรณีประกันชีวิต บุคคลอันการใช้เงินย่อมอาศัยความทรงชีพหรือมรณะของเขานั้นก็ดี รู้อยู่แล้วละเว้นเสียไม่เปิดเผยข้อความจริงซึ่งอาจจะได้แจ้งให้ผู้รับประกันภัยให้เรียกเบี้ยประกันภัยสูงขึ้นอีกหรือให้บอกปิดไม่ยอมทำสัญญา หรือว่ารู้อยู่แล้วแถลงข้อความนั้นเป็นเท็จไซ้ ท่านว่าสัญญานั้นเป็นโมฆะ

ถ้ามิได้ใช้สิทธิบอกล้างภายในกำหนดเดือนหนึ่งนับแต่วันที่ผู้รับประกันภัยทราบมูลอันจะบอกล้างได้ก็ดี หรือมิได้ใช้สิทธินั้นภายในกำหนดห้าปีนับแต่วันทำสัญญาก็ดี ท่านว่าสิทธินั้นเป็นอันระงับสิ้นไป”

จากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 865 นี้ เราจะเห็นได้ว่า ผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่

(1) ต้องเปิดเผยข้อความจริงที่เป็นสาระสำคัญที่ตนเองรู้ขณะเข้าทำสัญญาประกันภัยครั้งแรกให้แก่ผู้รับประกันภัยทราบ ซึ่งถ้าผู้เอาประกันภัยไม่เปิดเผยข้อความจริงดังกล่าว จะทำให้ผู้รับประกันภัยเสียเปรียบมาก เช่น นาย ก. ต้องการทำประกันอัคคีภัยบ้านอยู่อาศัย โดย นาย ก. ยังใช้บ้านหลังนั้นเป็นโรงงานทำและเก็บประตูดอกไม้ไฟและพลุไว้ในบ้านด้วย นาย ก. จะต้องเปิดเผยข้อความจริงนี้ให้ผู้รับประกันภัยทราบว่ารับประกันภัยได้หรือไม่ ถ้าได้จะรับประกันภัยแบบไหน และจะคิดเบี้ยประกันภัยเท่าไร

นอกจากนั้น ในการต่ออายุกรมธรรม์ประกันวินาศภัยซึ่งปกติมีระยะเวลาเอาประกันภัย 1 ปี จะถือว่าเป็นการทำสัญญาประกันภัยฉบับใหม่ หากผู้เอาประกันภัยมีข้อความจริงใหม่ที่เพิ่มขึ้น หรือเปลี่ยนแปลงไปจากข้อความจริงเดิมที่เคยเปิดเผยแก่ผู้รับประกันภัยไว้ เช่น ปีแรกที่เอาประกันภัย นาย ข. ใช้บ้านที่เอาประกันภัยไว้เพื่ออยู่อาศัยเท่านั้น แต่ในช่วงที่จะต่ออายุการประกันภัย นาย ข. มีแผนจะใช้บ้านหลังนี้เป็นโรงงานทำเฟอร์นิเจอร์ไม้ด้วย นาย ข. ในฐานะผู้เอาประกันภัยก็มีหน้าที่จะต้องเปิดเผยข้อความจริงใหม่นี้ให้ผู้รับประกันภัยทราบเพื่อพิจารณาว่าจะรับประกันภัยต่อไปได้หรือไม่ หรือจะต้องเปลี่ยนแปลงแบบ และเงื่อนไขการรับประกันภัยตลอดจนคิดเบี้ยประกันภัยใหม่ตามสภาพการเสี่ยงภัยที่เพิ่มขึ้นอย่างไร

อย่างไรก็ตาม หากผู้เอาประกันภัยมีการเปลี่ยนแปลงสภาพการเสี่ยงภัยที่เพิ่มเติมไปจากเดิมในระหว่างระยะเวลาเอาประกันภัย เช่น กรณีของ นาย ข. ได้เอาประกันอัคคีภัยบ้านอยู่อาศัยซึ่งตอนที่ทำสัญญาประกันภัยนั้น นาย ข. ใช้บ้านที่เอาประกันภัยนี้เพื่ออยู่อาศัยเท่านั้น แต่ในระหว่างระยะเวลาเอาประกันภัย นาย ข. ต้องการใช้บ้านหลังนี้เป็นโรงงานทำเฟอร์นิเจอร์ไม้ด้วย นาย ข. ควรจะแจ้งให้ผู้รับประกันภัยทราบเพื่อปรับเงื่อนไขการรับประกันภัยและอัตราเบี้ยประกันภัยใหม่ให้ถูกต้องกับการใช้บ้านหลังนี้เป็นโรงงานทำเฟอร์นิเจอร์ไม้ด้วย มิฉะนั้น หากเกิดวินาศภัยขึ้น ผู้รับประกันภัยจะชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามเงื่อนไข 6.5 กรณีที่ใช้สถานที่เอาประกันภัยเพิ่มเติมจากการอยู่อาศัย ซึ่งระบุว่า “หากปรากฏว่าสถานที่เอาประกันภัยซึ่งยังคงใช้เป็นที่อยู่อาศัยนั้น

ได้มีการใช้ประโยชน์อื่นนอกเหนือจากการอยู่อาศัยแม้เพียงบางส่วนในขณะที่เกิดความเสียหาย บริษัทจะชดใช้จำนวนเงินค่าสินไหมทดแทน โดยการคำนวณตามส่วนเฉลี่ยของจำนวนเงินเอาประกันภัยที่สามารถคำนวณได้ตามพิกัดอัตราเบี้ยประกันอัคคีภัย ตามลักษณะของภัยที่สถานที่เอาประกันภัยได้ถูกใช้งานจริงในจำนวนเบี้ยประกันภัยสุทธิ (ไม่รวมอากรแสตมป์และภาษีมูลค่าเพิ่ม) ภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้ในขณะเกิดความเสียหายนั้นกับมูลค่าแท้จริงของทรัพย์สินที่เอาประกันภัย ทั้งนี้ จำนวนเงินค่าสินไหมทดแทนที่จะต้องชดใช้ภายใต้เงื่อนไขจะไม่เกินกว่าจำนวนเงินเอาประกันภัยที่ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้”

ในกรณีของการประกันชีวิต ซึ่งเป็นการทำสัญญาระยะยาว เช่น คຸ່ມครอง 15 ปี หรือตลอดชีวิต ผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่จะต้องเปิดเผยข้อความจริงที่เป็นสาระสำคัญให้ผู้รับประกันภัยทราบในเวลาทำสัญญาประกันชีวิตครั้งแรก หลังจากที่ทำสัญญาประกันชีวิตเสร็จแล้ว ก็ไม่อยู่ในช่วงเวลาที่ต้องเปิดเผยข้อความจริงใหม่อีกต่อไป แม้จะทราบข้อความจริงใหม่ภายหลังก็ไม่จำเป็นต้องเปิดเผยให้ผู้รับประกันภัยทราบ เช่น ขณะทำสัญญาประกันชีวิตกับบริษัทประกันชีวิต A นาย ข. มีสุขภาพสมบูรณ์ ไม่มีโรคภัยไข้เจ็บ แต่หลังจากที่ทำประกันชีวิตไปได้ 1 ปี นาย ข. เริ่มรู้สึกเหนื่อยง่าย เลยไปพบแพทย์เพื่อทำการตรวจและพบว่าเป็นมะเร็งปอดในระยะเริ่มต้น กรณีนี้ นาย ข. ในฐานะผู้เอาประกันภัยไม่จำเป็นต้องเปิดเผยข้อความจริงใหม่นี้ให้บริษัทประกันชีวิต A ทราบแต่อย่างใด แต่หลังจากนี้ หาก นาย ข. ต้องการจะทำประกันชีวิตกับบริษัทประกันชีวิต A เพิ่มอีก 1 ฉบับ และทำประกันชีวิตกับบริษัทประกันชีวิต B 1 ฉบับด้วย นาย ข. มีหน้าที่ต้องเปิดเผยข้อความจริงนี้ให้แต่ละบริษัททราบ เพราะถือว่าเป็นการทำสัญญาประกันชีวิตใหม่ทั้ง 2 ฉบับ

(2) ไม่แถลงเท็จในข้อความจริงที่เป็นสาระสำคัญ เช่น นาย ป. ขอเอาประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคล ซึ่งในใบคำขอเอาประกันภัยถามว่า “เคยถูกปฏิเสธการรับประกันภัยหรือไม่” แต่ นาย ป. กรอว่า “ไม่เคย” ทั้ง ๆ ที่รู้ตัวว่าตนเคยถูกปฏิเสธการรับประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคลจากบริษัทอื่นมาก่อน

ถ้าผู้รับประกันภัยมาทราบภายหลังจากที่ได้ตกลงรับประกันภัยไปแล้ว กฎหมายก็ยังอนุญาตให้ผู้รับประกันภัยสามารถบอกล้างสัญญาได้ภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ กล่าวคือ จะต้องรีบบอกล้างภายใน 1 เดือนนับแต่วันที่ผู้รับประกันภัยทราบข้อมูลแน่นอนว่า ผู้เอาประกันภัยไม่แถลงข้อความจริง โดยมีระยะเวลาสูงสุดที่จะบอกล้างได้ภายใน 5 ปี นับแต่วันที่เริ่มต้นทำสัญญาประกันภัยนั้น ซึ่งผลของการบอกล้างจะทำให้สัญญาประกันภัยนั้นเป็นโมฆะตั้งแต่นั้น

ขณะเดียวกันประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 866 บัญญัติว่า “ถ้าผู้รับประกันภัยได้รับข้อความจริงดังกล่าวใน มาตรา 865 นั้นก็ดี หรือรู้ว่าข้อแถลงความเป็นความเท็จก็ดี หรือควรจะรู้เช่นนั้น หากใช้ความระมัดระวังตั้งจะพึงคาดหมายได้แต่วิญญูชนก็ดี ท่านให้ฟังว่าสัญญานั้นเป็นอันสมบูรณ์”

กรณีตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 866 เป็นเรื่องที่กฎหมายปิดปากผู้รับประกันภัย เพราะผู้รับประกันภัยได้รับข้อความจริงที่ผู้เอาประกันภัยปิดบัง หรือรู้ว่าผู้เอาประกันภัยแถลงข้อความเท็จ แต่ผู้รับประกันภัยเจตนาเข้าทำสัญญาประกันภัยโดยการตกลงใจเอง โดยมีได้เกิดจากมูลเหตุชักจูงใจที่ผู้เอาประกันภัยปิดบังข้อความจริงแต่อย่างใด ผลของสัญญาประกันภัยฉบับนั้นจึงมีผลสมบูรณ์ใช้บังคับได้ และไม่ตกเป็นโมฆียะแต่ประการใด หากผู้รับประกันภัยได้ใช้ความระมัดระวังอย่างวิญญูชนแบบบุคคลทั่ว ๆ ไป ก็ควรจะรู้ข้อความจริงที่ไม่เปิดเผยหรือข้อแถลงความเท็จนั้น แต่ถ้าผู้รับประกันภัยไม่ได้ใช้ความระมัดระวังอย่างวิญญูชน จึงทำให้ไม่ทราบข้อความจริงนั้น ก็เป็นความผิดของผู้รับประกันภัยเอง จึงไม่สามารถบอกล้างสัญญาได้ หรือพูดในอีกลักษณะหนึ่งคือ รู้ว่าเขาหลอก แล้วยังยอมรับประกันภัย หรือน่าจะรู้ว่าเขาหลอก หากระมัดระวังอีกสักนิดหนึ่ง แต่ผู้รับประกันภัยยังยอมเข้าทำสัญญาประกันภัยด้วย ดังนั้น ผู้รับประกันภัยจะมาอ้างเหตุนี้เพื่อบอกล้างสัญญาประกันภัยนั้นในภายหลังไม่ได้ทั้งที่ผิดประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 865 ไปแล้ว

2.2 สารระสำคัญที่ถือว่าไม่ปฏิบัติตามหลักความสุจริตอย่างยิ่ง

สารระสำคัญที่ถือว่าไม่ปฏิบัติตามหลักความสุจริตอย่างยิ่งมี 3 ประการ คือ

2.2.1 การไม่เปิดเผยข้อความจริง (หรือ “การไม่เปิดเผยความจริง”) (Non-Disclosure)

2.2.2 การแถลงข้อความเท็จ (Misrepresentation)

2.2.3 การไม่ปฏิบัติตามคำรับรอง (Non-Compliance to Warranties)

2.2.1 การไม่เปิดเผยข้อความจริง (Non-Disclosure)

เป็นหลักการส่วนหนึ่งของหลักความสุจริตอย่างยิ่งในการประกันภัยที่คู่สัญญาจะต้องเปิดเผยความจริงแก่กัน ซึ่งหมายถึงการเปิดเผยข้อความจริงที่อยู่ในความรู้เห็นของผู้เอาประกันภัย ทั้งที่เป็นข้อรู้เห็นโดยแท้ (Actual Knowledge) และข้อที่น่าจะรู้เห็น (Presumed Knowledge) โดยเป็นหน้าที่ของผู้เอาประกันภัยจะต้องเปิดเผยข้อความจริงอันเป็นสารระสำคัญ (Material Facts) ต่อผู้รับประกันภัยในการกำหนดเบี้ยประกันภัย หรือในการตัดสินใจว่าจะรับประกันภัยนั้นหรือไม่เท่าที่วิญญูชนทั่วไปคิดว่าควรต้องเปิดเผย โดยเต็มใจ ครบถ้วน และถูกต้อง แม้ว่าจะไม่ได้รับการร้องขอจากผู้รับประกันภัยก็ตาม การที่ผู้เอาประกันภัยไม่เปิดเผยข้อความจริงโดยคิดไปว่าเป็นข้อความจริงที่ไม่เป็นสารระสำคัญนั้น ตามหลักข้อนี้ไม่ถือเอาความคิดเห็นของผู้เอาประกันภัยคนหนึ่งคนใดมาเป็นข้อวินิจฉัย แต่จะต้องเอาความคิดเห็นของผู้เอาประกันภัยทั่ว ๆ ไปมาเป็นข้อวินิจฉัยว่าข้อความจริงนั้นเป็นข้อสารระสำคัญอันควรเปิดเผยหรือไม่ การไม่เปิดเผยข้อความจริง (Non-Disclosure) นี้ในบางกรณีเรียกว่าเป็นการปกปิดข้อความจริง (Concealment) แต่ในการตีความนั้น กรณีจะถือว่าเป็นการปกปิดข้อความจริงก็ต่อเมื่อผู้เอาประกันภัยมีเจตนาจะปกปิดข้อความจริงนั้นไว้ไม่ให้ผู้รับประกันภัยทราบ แต่การไม่เปิดเผยข้อความจริง (Non-Disclosure) นั้นแม้ไม่จงใจปกปิด แต่การที่ผู้เอาประกันภัยไม่ได้เปิดเผยข้อความจริงตามหน้าที่ของตนซึ่งอาจจะเป็นการประมาทเลินเล่อบกพร่องในหน้าที่ หรือรู้เท่าไม่ถึงการณ์ก็ถือว่าเป็นการไม่เปิดเผยข้อความจริง (Non-Disclosure) ซึ่งมีผลทำให้สัญญาประกันภัยเป็นโมฆียะได้เช่นเดียวกับการปกปิดข้อความจริง (Concealment)

ข้อความจริงอันเป็นสารระสำคัญซึ่งผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่จะต้องเปิดเผยให้ผู้รับประกันภัยทราบนั้น มักจะเป็นสิ่งซึ่งมีการเสี่ยงภัยมากกว่าปกติ และเกี่ยวเนื่องกับภาวะภัยทางศีลธรรม (Moral Hazard) ซึ่งผู้รับประกันภัยที่รอบคอบ (Prudent Insurer) จะให้ความสนใจเป็นพิเศษในการพิจารณาว่าจะรับประกันภัยนั้นหรือไม่ และถ้าหากรับประกันภัยได้ จะรับในอัตราเบี้ยประกันภัยปกติ หรือจะต้องคิดอัตราเบี้ยประกันภัยที่สูงขึ้น หรือจะต้องกำหนดเงื่อนไขพิเศษในการรับประกันภัยนั้น เป็นต้น เช่น การที่ นาย ก. นำรถของตนที่เพิ่งเสียหายจากการเกิดอุบัติเหตุเฉี่ยวชนมาขอเอาประกันภัยรถยนต์ประเภท 1 กับบริษัทประกันภัยแห่งหนึ่ง โดยไม่ได้แจ้งให้บริษัททราบว่ารถของตนเพิ่งไปเกิดอุบัติเหตุมาและมีส่วนใดของรถที่เสียหายบ้าง นอกจากนั้น นาย ก. ยังมีเจตนาที่จะทุจริตต่อบริษัทโดยการมาเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนความเสียหายจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถคันนี้ก่อนวันที่บริษัทตกลงรับประกันภัยด้วย ในกรณีเช่นนี้ ถือว่า นาย ก. ไม่เปิดเผยข้อความจริงอันเป็นสารระสำคัญให้บริษัททราบ ซึ่งถ้าหากบริษัททราบข้อความจริงนี้ก่อนก็จะปฏิเสธการรับประกันภัยรถยนต์คันนี้อย่างแน่นอน ผู้รับประกันภัยจึงสามารถจะใช้สิทธิบอกล้างสัญญาประกันภัยนั้นได้ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 865

ตัวอย่าง เงื่อนไขทั่วไปในกรมธรรม์ประกันอัคคีภัย ข้อ 2. การตกเป็นโมฆียะของกรมธรรม์ประกันภัย “ถ้าได้มีการบรรยายคลาดเคลื่อนในสารระสำคัญแห่งทรัพย์สินที่เอาประกันภัย หรือในสารระสำคัญแห่งสิ่งปลูกสร้าง หรือสถานที่ตั้งของทรัพย์สิน หรือสิ่งปลูกสร้างดังกล่าว หรือในข้อความอันเป็นสารระสำคัญอันจำเป็นต้องรู้เพื่อการประเมินความเสี่ยงภัย หรือเพื่อกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย หรือมีการละเว้นไม่เปิดเผยข้อความจริงดังกล่าวนี้ให้ถือว่าสัญญาประกันภัยตามกรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้ตกเป็นโมฆียะ และบริษัททรงไว้ซึ่งสิทธิในการบอกล้างสัญญาประกันภัยนี้ภายในระยะเวลาที่กฎหมายกำหนด”

ผลของการบอกล้างสัญญาที่เป็นโมฆียะ จะทำให้สัญญาประกันภัยนั้นตกเป็นโมฆียะตั้งแต่แรกเริ่ม ไม่มีผลบังคับคู่สัญญาแต่ประการใด โดยคู่กรณีกลับคืนยังฐานะเดิม สำหรับการประกันวินาศภัย ผู้รับประกันภัยต้องคืนเบี้ยประกันภัยที่ผู้เอาประกันภัยได้ชำระมาแล้ว และถ้าผู้รับประกันภัยได้خذใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยในกรณีที่เกิดวินาศภัยขึ้นตามสัญญาไปแล้ว ผู้เอาประกันภัยจะต้องคืนค่าสินไหมทดแทนให้ผู้รับประกันภัย สำหรับการประกันชีวิต ถ้ามีการบอกล้างสัญญาประกันชีวิตที่ตกเป็นโมฆียะ ผู้รับประกันภัยต้องคืนค่าไถ่ถอนกรมธรรม์ประกันชีวิตให้แก่ผู้เอาประกันภัยหรือทายาทของผู้นั้น ซึ่งในทางปฏิบัติ บริษัทประกันชีวิตก็จะคืนเบี้ยประกันภัยที่ได้รับชำระมาทั้งหมดให้แก่ผู้เอาประกันภัย หรือทายาท

หน้าที่ของการเปิดเผยข้อความจริงนี้จะประยุกต์ใช้กับผู้รับประกันภัยด้วย กล่าวคือ ผู้รับประกันภัยจะต้องไม่ทำให้ผู้เอาประกันภัยเข้าใจผิดคิดว่า ประเภทของสัญญาประกันภัยที่เขาได้ยื่นขอเอาประกันภัยนั้นเป็นสัญญาประกันภัยอีกประเภทหนึ่ง เช่น ในความเป็นจริงเป็นสัญญาประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคลซึ่งคุ้มครองผู้เอาประกันภัยกรณีเสียชีวิตจากการประสบอุบัติเหตุ แต่ผู้รับประกันภัยอาจใช้ข้อความในหนังสือชี้ชวนซึ่งทำให้ผู้เอาประกันภัยเข้าใจผิดคิดว่าเป็นการคุ้มครองการเสียชีวิตทุกกรณี เป็นต้น

ประเด็นสำคัญต่อหลักความสุจริตอย่างยิ่งจะเกี่ยวข้องกับข้อมูลที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องเปิดเผยต่อผู้รับประกันภัย ในทางปฏิบัติผู้เอาประกันภัยเป็นผู้ที่ทราบข้อมูลของตนแต่เพียงฝ่ายเดียว ดังนั้น สัญญาประกันภัยจึงระบุไว้อย่างชัดเจนว่าผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่ในการเปิดเผยข้อความจริงให้ผู้รับประกันภัยทราบ เพื่อให้ผู้รับประกันภัยสามารถพิจารณาว่าจะรับประกันภัยตามความเสี่ยงของผู้เอาประกันภัยได้หรือไม่ และหากตกลงรับประกันภัยแล้วจะกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยเป็นจำนวนเท่าใดและกำหนดเงื่อนไขอย่างไร ดังนั้น ข้อมูลที่ผู้เอาประกันภัยเปิดเผยในการขอเอาประกันภัยจะต้องเป็นข้อมูลอันเป็นสาระสำคัญของสัญญาเท่านั้นหาใช่ข้อมูลโดยปกติทั่วไป ข้อมูลอันเป็นสาระสำคัญนี้โดยปกติจะเป็นข้อมูลที่ผู้รับประกันภัยขอให้ผู้เอาประกันภัยแถลงในใบคำขอเอาประกันภัย เช่น ประวัติสุขภาพของผู้ขอเอาประกันภัยว่าเคยป่วยด้วยโรคอะไรบ้างในระยะเวลา 5 ปีที่ผ่านมา ประวัติความเสียหายที่ผ่านมาไม่ว่าจะได้มีการเอาประกันภัยหรือไม่ ประวัติการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนที่ผ่านมา การถูกปฏิเสธการรับประกันภัยที่ผ่านมา เป็นต้น

ข้อความจริงอันเป็นสาระสำคัญซึ่งผู้เอาประกันภัยไม่จำเป็นต้องเปิดเผย

การเปิดเผยข้อความจริงอันเป็นสาระสำคัญเป็นหน้าที่ของผู้เอาประกันภัย แต่มีข้อความจริงอันเป็นสาระสำคัญที่ผู้เอาประกันภัยไม่จำเป็นต้องเปิดเผยต่อผู้รับประกันภัย ทั้งนี้เพราะผู้รับประกันภัยควรจะทราบหรือสามารถหาข้อมูลเหล่านั้นได้เอง เช่น

(1) ข้อความจริงของกฎหมาย (Facts of Law) ได้แก่ กฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับและประกาศของกระทรวง ทบวง กรมต่าง ๆ ซึ่งได้มีการประกาศหรือพิมพ์เผยแพร่ลงในราชกิจจานุเบกษา ทั้งนี้เพราะเป็นเรื่องที่ถือว่าทุกคนต้องทราบ ดังนั้น สิ่งที่ผู้ขอเอาประกันภัยต้องปฏิบัติตามกฎหมายจึงไม่จำเป็นต้องเปิดเผยเป็นการเฉพาะ ถึงแม้จะเป็นสาระสำคัญก็ตาม

(2) ข้อความจริงที่คนทั่วไปรู้อยู่แล้ว (Facts of Public Knowledge) เป็นข้อมูลที่ผู้รับประกันภัยทราบอยู่แล้ว เช่น เรื่องของความรู้สามัญทั่วไป (Common Knowledge) ซึ่งผู้รับประกันภัยสามารถสอบถามหรือสืบค้นจากที่ใด ๆ ได้ เช่น กระบวนการผลิตทางอุตสาหกรรมซึ่งเป็นมาตรฐานสำหรับการค้า สถานที่ตั้งของเมืองที่ผู้เอาประกันภัยกำลังจะส่งสินค้าไปขาย หรือเรื่องที่โดยเหตุผลควรจะทราบ เช่น การมีภาวะสงครามในประเทศหรือภูมิภาคใด การมีความเสี่ยงต่อภัยธรรมชาติ เช่น พายุไต้ฝุ่น แผ่นดินไหว หรือน้ำท่วมใหญ่ในบางประเทศในช่วงเวลาหนึ่ง

(3) ข้อความจริงที่ทำให้ความเสี่ยงลดลง (Facts that lessen the risk) เพราะเป็นข้อความจริงที่ผู้รับประกันภัยได้ประโยชน์อยู่แล้ว ซึ่งโดยปกติแล้วเป็นเรื่องที่มีผลทำให้เบี้ยประกันภัยถูกลงหรือทำให้การคุ้มครองดีขึ้น เช่น การติดตั้งสัญญาณกันขโมยในบ้านหรือร้านค้าซึ่งจะลดความเสี่ยงต่อการถูกคนร้ายเข้าไปโจรกรรม

ทรัพย์สิน การติดตั้งระบบพรมน้ำดับเพลิงอัตโนมัติ (Automatic Sprinkler System) ในอาคารสูง เป็นต้น แต่ถ้าผู้เอาประกันภัยเปิดเผยข้อเท็จจริงนี้ให้ผู้รับประกันภัยทราบก็จะได้รับส่วนลดอัตราเบี้ยประกันภัยด้วย

(4) ข้อความจริงที่ผู้รับประกันภัยสละสิทธิ์ที่จะหาข้อมูล (Facts where the Insurer has waived its right to the information) ข้อความจริงเหล่านี้รวมถึงข้อความจริงซึ่งผู้เอาประกันภัยให้ข้อมูลเพียงบางส่วน หรือให้ข้อมูลไม่ครบ หรือไม่ได้ตอบคำถามบางข้อในใบคำขอเอาประกันภัย โดยที่ผู้รับประกันภัยก็ไม่ได้สนใจที่จะติดตามหาข้อมูลหรือคำตอบในเรื่องเหล่านี้ จะถือว่าผู้รับประกันภัยได้สละสิทธิ์ในข้อมูลเหล่านั้น และไม่สามารถจะอ้างในเรื่องของการไม่เปิดเผยข้อความจริง (Non-Disclosure) ในอนาคตได้อีก เช่น ในการขอเอาประกันภัยรถยนต์ ภาคสมัครใจประเภทระบุชื่อผู้ขับขี่ ซึ่งผู้รับประกันภัยกำหนดให้ผู้เอาประกันภัยต้องระบุชื่อผู้ขับขี่ที่ประสงค์จะให้บริษัทคุ้มครองพร้อมกับระบุวัน/เดือน/ปีเกิด และอาชีพของแต่ละบุคคลไว้ด้วย และเพื่อมิให้มีปัญหาโต้แย้งกันภายหลังได้ว่า ผู้เอาประกันภัยมีเจตนาจะปกปิด หรือแถลงเท็จเกี่ยวกับอายุ หรือความสามารถในการขับขี่รถยนต์ของผู้ขับขี่ จึงกำหนดให้ผู้เอาประกันภัยแนบสำเนาบัตรประจำตัวประชาชน และสำเนาใบอนุญาตขับขี่ไปพร้อมกับใบคำขอเอาประกันภัยด้วย และหากบริษัทตกลงรับประกันภัย โดยที่ผู้เอาประกันภัยมิได้แนบหลักฐานทั้งสองมาด้วยแล้ว ต้องถือว่าบริษัทไม่ติดใจในส่วนที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลดังกล่าว บริษัทจะยกขึ้นมากล่าวอ้างในภายหลังได้ว่า ผู้เอาประกันภัยปกปิด หรือแถลงเท็จเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าว

(5) ข้อความจริงที่เกินกว่าความจำเป็น เพราะมีคำรับรองโดยชัดแจ้ง (Express Warranty) หรือคำรับรองโดยปริยาย (Implied Warranty) ในส่วนของข้อเท็จจริงนั้นแล้ว เช่น ผู้เอาประกันภัยไม่จำเป็นต้องแจ้งให้ผู้รับประกันภัยทราบว่าสินค้าที่ตนเองทำประกันภัยสินค้าที่ขนส่งทางทะเลไว้นั้นเป็นสิ่งที่ชอบด้วยกฎหมายและไม่ได้นำไปใช้ในทางที่ผิดกฎหมาย เป็นต้น เนื่องจากเป็นข้อเท็จจริงที่เกินกว่าความจำเป็น ทั้งนี้เพราะมีคำรับรองโดยปริยายในกฎหมายบังคับไว้แล้วว่าการเสี่ยงภัยที่ได้ทำประกันภัยไว้นั้นจะต้องเป็นสิ่งที่ชอบด้วยกฎหมาย (Implied Warranty of Legality)

(6) ข้อความจริงซึ่งควรจะถูกเปิดเผยเมื่อมีการเข้าไปสำรวจ (Facts that a survey should have revealed) จะใช้เฉพาะในกรณีที่ผู้รับประกันภัยมีการเข้าไปสำรวจภัยจริง ๆ โดยมีข้อแม้ว่าผู้เอาประกันภัยไม่ได้ปิดบังเรื่องใด ๆ แก่ผู้สำรวจภัย หากผู้สำรวจภัยพลาดบางสิ่งบางอย่างซึ่งเป็นข้อความจริงที่เป็นสาระสำคัญ ผู้รับประกันภัยก็ไม่สามารถจะอ้างในเรื่องที่ผู้เอาประกันภัยไม่เปิดเผยข้อความจริงนี้ในภายหลังได้

(7) ข้อความจริงซึ่งผู้เอาประกันภัยไม่ทราบ (Facts that the Proposer does not know) กรณีนี้ จะมีความแตกต่างในการประยุกต์ใช้ระหว่างผู้เอาประกันภัยที่เป็นบุคคลธรรมดากับผู้เอาประกันภัยที่เป็นสถานประกอบการธุรกิจ สำหรับผู้เอาประกันภัยที่เป็นบุคคลธรรมดาจะต้องมีการทดสอบว่าเป็นการสมเหตุสมผลหรือไม่ที่จะคาดหวังให้ผู้เอาประกันภัยเปิดเผยข้อความจริงที่เป็นสาระสำคัญ และเป็นการแสดงข้อความอันเป็นเท็จโดยไม่มีเจตนา (Innocent Misrepresentation) หรือไม่

2.2.2 การแถลงข้อความเท็จ (Misrepresentation)

การแถลงข้อความเท็จ (Misrepresentation) หมายถึง การกล่าวข้อความจริงใด ๆ ของผู้เอาประกันภัย ในขณะที่ขอทำสัญญาประกันภัยเป็นความเท็จ ไม่ว่าข้อความนั้นผู้เอาประกันภัยจะกล่าวขึ้นเองหรือกล่าวเนื่องจากการตอบคำถามของผู้รับประกันภัยในขณะที่ทำสัญญาประกันภัย ผู้เอาประกันภัยจะต้องกล่าวข้อความจริงทั้งหมด การแถลงข้อความเท็จนี้อาจเกิดขึ้นโดยคำพูดเจรจาต่อรองในการทำสัญญาประกันภัยซึ่งเป็นการพูดตอบโต้กัน ต่อหน้า หรือทางโทรศัพท์ เอกสารตอบโต้ หรือข้อความที่กรอกในใบคำขอเอาประกันภัย การแถลงข้อความเท็จนี้ แตกต่างจากการไม่เปิดเผยข้อความจริง (Non-Disclosure) และการปกปิดข้อความจริง (Concealment) คือ ข้อความจริงที่ผู้เอาประกันภัยแถลงตามข้อนี้อาจไม่ใช่ข้อความจริงที่ผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่จะต้องเปิดเผยตามข้อ 2.2.1 แต่เมื่อผู้รับประกันภัยมีความประสงค์จะทราบ ผู้เอาประกันภัยจะต้องตอบข้อความเหล่านั้นตามความจริงทั้งหมด การกล่าวถึงความเชื่อ (Belief) หรือความเห็น (Opinion) ที่ผิดไปจากความจริงตามปกติ ไม่ถือว่าเป็นการแถลงข้อความเท็จ ผู้เอาประกันภัยจะถือว่าข้อความจริงเหล่านั้นไม่ใช่ข้อสาระสำคัญที่จะต้อง

เปิดเผยตามหน้าที่จึงกล่าวไปโดยผิดความจริงบ้างหรือกล่าวเป็นความเท็จทั้งหมดนั้นย่อมทำให้สัญญาประกันภัยตกเป็นโมฆียะเช่นเดียวกับการไม่เปิดเผยข้อความจริงหรือการปกปิดข้อความจริงตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 865 ซึ่งผู้รับประกันภัยมีสิทธิบอกล้างสัญญาได้ภายในระยะเวลาที่กฎหมายกำหนด

กรมธรรม์ประกันอัคคีภัยได้ระบุไว้ในเงื่อนไขทั่วไปในการรับประกันภัย ข้อ 2. การตกเป็นโมฆียะของกรมธรรม์ประกันภัยดังนี้ “ถ้าได้มีการบรรยายคลาดเคลื่อนในสาระสำคัญแห่งทรัพย์สินที่เอาประกันภัย หรือในสาระสำคัญแห่งสิ่งปลูกสร้างหรือสถานที่ตั้งของทรัพย์สินหรือสิ่งปลูกสร้างดังกล่าวหรือในข้อความจริงอันเป็นสาระสำคัญอันจำเป็นต้องรู้เพื่อการประเมินความเสี่ยงภัย หรือเพื่อกำหนดเบี้ยประกันภัย หรือมีการละเว้นไม่เปิดเผยข้อความจริงดังกล่าวนี้ ให้ถือว่าสัญญาประกันภัยตามกรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้ตกเป็นโมฆียะและบริษัททรงไว้ซึ่งสิทธิในการบอกล้างสัญญาประกันภัยนี้ภายในระยะเวลาที่กฎหมายกำหนด”

ตัวอย่าง นาย ส. มีความประสงค์จะเอาประกันอัคคีภัย สิ่งปลูกสร้างซึ่งเป็น “เพิงไม้หลังคามุงจาก” ที่ใช้เป็นร้านขายอาหารตามสั่ง แต่เกรงว่าการกรอกในใบคำขอเอาประกันภัยตามความเป็นจริงอาจทำให้ผู้รับประกันภัยปฏิเสธการรับประกันอัคคีภัย หรือคิดเบี้ยประกันภัยเพิ่มจากปกติ จึงกรอกในใบคำขอเอาประกันภัยว่าเป็น “อาคารคอนกรีตชั้นเดียว” ซึ่งผู้รับประกันภัยตกลงรับประกันภัยโดยไม่ได้ส่งเจ้าหน้าที่ไปสำรวจภัยก่อนการรับประกันภัย หรือขอรูปถ่ายประกอบใบคำขอเอาประกันภัย เนื่องจากเห็นว่ามีจำนวนเงินเอาประกันภัยไม่มากนัก ต่อมาร้านขายอาหารตามสั่งที่เอาประกันภัยสิ่งปลูกสร้างไว้นี้ได้รับความเสียหายจากไฟไหม้ ผู้รับประกันภัยได้จัดส่งเจ้าหน้าที่ไปสำรวจความเสียหายและพบว่าเป็นเพิงไม้หลังคามุงจากซึ่งไม่ตรงกับข้อมูลในใบคำขอเอาประกันภัยที่ระบุว่าเป็นอาคารคอนกรีตชั้นเดียว กรณีเช่นนี้ ผู้รับประกันภัยสามารถใช้สิทธิในการบอกล้างสัญญาประกันภัยตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 865 ภายใน 1 เดือนนับจากวันที่ผู้รับประกันภัยทราบข้อมูลจะบอกล้างนี้ได้ เนื่องจาก นาย ส. ในฐานะผู้เอาประกันภัยได้จงใจแถลงข้อความเท็จที่เป็นสาระสำคัญ (Fraudulent Misrepresentation) ในสาระสำคัญแห่งสิ่งปลูกสร้างจาก “เพิงไม้หลังคามุงจาก” เป็น “อาคารคอนกรีตชั้นเดียว” ให้แก่ผู้รับประกันภัย ซึ่งขัดต่อหลักความสุจริตอย่างยิ่งของสัญญาประกันภัย

การพิสูจน์เกี่ยวกับการแถลงข้อความเท็จที่มีสาระสำคัญนี้ ผู้รับประกันภัยจะต้องพิสูจน์ให้ได้ว่าผู้เอาประกันภัยทราบความจริงเหล่านั้นอยู่แล้วว่า อาจจะมีผลให้ผู้รับประกันภัยปฏิเสธการรับประกันภัย หรืออาจจะรับประกันภัยโดยคิดเบี้ยประกันภัยในอัตราที่สูงขึ้น โดยที่ผู้เอาประกันภัยมีเจตนาแถลงข้อความเท็จเพื่อให้ผู้รับประกันภัยตกลงใจรับประกันภัยรายนี้

2.2.3 การไม่ปฏิบัติตามคำรับรอง (Non-Compliance to Warranties)

คำรับรอง (Warranty) หมายถึงคำมั่นสัญญาของผู้เอาประกันภัยที่ให้ต่อผู้รับประกันภัยในขณะขอเอาประกันภัยว่า เมื่อได้ทำสัญญาประกันภัยขึ้นแล้ว ผู้เอาประกันภัยจะกระทำหรือไม่กระทำบางสิ่งบางอย่าง หรือจะปฏิบัติตามเงื่อนไข หรือให้ข้อมูลตามข้อเท็จจริงโดยไม่ปิดบัง ซึ่งในสัญญาประกันภัยหนึ่งอาจมีคำรับรองเพียงข้อเดียว หรือหลายข้อ ซึ่งผู้เอาประกันภัยต้องปฏิบัติตามคำรับรองที่มีโดยเคร่งครัด หากผู้เอาประกันภัยปฏิบัติผิดไปจากคำรับรอง (Breach of Warranties) หรือไม่ปฏิบัติตามคำรับรอง (Non-Compliance to Warranties) ที่มีอยู่ในสัญญาประกันภัย ผู้รับประกันภัยมีสิทธิที่จะปฏิเสธความรับผิดชอบตามสัญญาประกันภัยได้ เนื่องจากผู้รับประกันภัยหลุดพ้นจากความรับผิดชอบแต่ผู้เอาประกันภัยมีการฝ่าฝืนคำรับรองที่ให้ไว้

ตัวอย่าง เงื่อนไขทั่วไปในกรมธรรม์ประกันอัคคีภัย ข้อ 4. “การผิดคำรับรอง เมื่อผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่ที่จะต้องปฏิบัติตามข้อรับรองต่าง ๆ ที่แนบท้ายกรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้ แต่เจตนาไม่ปฏิบัติตามข้อรับรองดังกล่าวจนเป็นเหตุให้ทรัพย์สินที่เอาประกันภัยนั้นมีความเสี่ยงสูงขึ้น บริษัทมีสิทธิปฏิเสธการชดเชยค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายอันเนื่องมาจากความเสี่ยงภัยที่สูงขึ้นนั้น”

คำรับรองในกรมธรรม์ประกันภัย สามารถแยกออกเป็น

2.3.1 คำรับรองโดยชัดแจ้ง หรือคำรับรองเป็นลายลักษณ์อักษร (Express Warranties) เป็นการให้คำมั่นของผู้เอาประกันภัยที่ระบุเป็นลายลักษณ์อักษรไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยว่า จะต้องกระทำหรือไม่กระทำการใด หรือรับรองว่าสิ่งใดมีอยู่หรือไม่มีอยู่ เช่น

(1) ผู้เอาประกันภัยจะติดตั้งอุปกรณ์บางอย่าง เช่น อุปกรณ์ดับเพลิง สัญญาณกันขโมย กล้องวงจรปิด ที่ใช้การได้ตลอดเวลาในสถานที่เอาประกันภัยตามประเภทและจำนวนที่กำหนด

(2) ผู้เอาประกันภัยจะจัดให้มียามรักษาความปลอดภัยสถานที่เอาประกันภัยตลอด 24 ชั่วโมง

(3) ผู้เอาประกันภัยจะไม่เก็บวัสดุที่ไวต่อการเกิดไฟไหม้ไว้ในสถานที่เอาประกันภัยตามประเภทที่ระบุไว้และไม่เกินปริมาณที่กำหนดไว้ เช่น ข้อรับรองข้อที่ 49 สินค้าอันตรายข้อ 3 ในสัญญาประกันอัคคีภัยระบุว่า “ผู้เอาประกันภัยรับรองว่า ในระหว่างที่กรมธรรม์ประกันภัยนี้มีผลบังคับ ไม่มีการเก็บน้ำมันก๊าดเกินกว่า 1,800 ลิตรหรือน้ำมันเบนซิน หรือแก๊สโซลีน หรือน้ำมันยานยนต์อย่างใดอย่างหนึ่งเกินกว่า 900 ลิตร หรือไม้ขีดไฟเกินกว่า 4 หีบ หรือประทัดเกินกว่า 4 หีบ หรือฝ้ายที่ยังมิได้อัดแน่นเป็นเบล หรือปอ นุ่น หย้า และฟาง ไม่ว่าจะได้อัดแน่นเป็นเบลแล้วหรือไม่ก็ตาม ไว้ในบริเวณที่เอาประกันภัยตามกรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้เป็นอันขาด”

2.3.2 คำรับรองโดยปริยาย หรือคำรับรองโดยนัย (Implied Warranties) เป็นคำรับรองที่ได้ระบุเป็นลายลักษณ์อักษรในกรมธรรม์ประกันภัย แต่กฎหมายถือว่าคำรับรองประเภทนี้อยู่ในกรมธรรม์ประกันภัยและผู้เอาประกันภัยจะต้องถือปฏิบัติ เช่น ในการประกันภัยทางทะเลตามกรมธรรม์ประกันภัยแบบรายเที่ยว (Voyage Policy) มีคำรับรองโดยปริยายว่า เรือจะต้องมีสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยเมื่อเริ่มออกเดินทาง

หลักความสุจริตอย่างยิ่งนี้เป็นหลักเกณฑ์และวิธีปฏิบัติในสัญญาประกันภัย ซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องปฏิบัติในขณะที่ขอเอาประกันภัย จนกระทั่งสัญญาประกันภัยนั้นเป็นผลสำเร็จใช้บังคับตามกฎหมาย และเมื่อสัญญาประกันภัยเกิดขึ้นแล้วยังต้องใช้หลักความสุจริตอย่างยิ่งนี้บังคับในการปฏิบัติตามสัญญาประกันภัยนั้นต่อไป จนกว่าสัญญาประกันภัยจะสิ้นสุดลง

3. หลักการชดเชยค่าสินไหมทดแทน (Principle of Indemnity)

หลักการชดเชยค่าสินไหมทดแทน เป็นหลักกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับสัญญาประกันภัยซึ่งมีความสำคัญมากที่สุดอีกหลักหนึ่ง โดยมีวัตถุประสงค์ดังนี้

1. ชดเชยตามที่เสียหายจริง เพื่อให้ผู้เอาประกันภัยกลับสู่สถานะการเงินเดิมก่อนที่จะมีวินาศภัยเกิดขึ้น
2. ผู้เอาประกันภัยจะไม่ได้รับกำไร หรือขาดทุนหลังจากที่มีวินาศภัยเกิดขึ้น
3. ป้องกันมิให้ผู้เอาประกันภัยได้กำไรจากการเอาประกันภัย
4. ป้องกันมิให้เกิดความเสียหายโดยจงใจ
5. รักษาเบี้ยประกันภัยให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม

หลักการชดเชยค่าสินไหมทดแทนมีความสัมพันธ์กับหลักส่วนได้เสียในเหตุที่เอาประกันภัย ทั้งนี้เพราะผู้เอาประกันภัยได้เอาประกันภัยในสิทธิ์ที่เขามีในสิ่งที่เอาประกันภัยนั้น เช่น นาย ก. เอาประกันอัคคีภัยในสิทธิ์ที่เขาเป็นเจ้าของบ้าน ในกรณีที่วินาศภัยเกิดขึ้น นาย ก. ในฐานะผู้เอาประกันภัยจะได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง แต่ไม่เกินจำนวนเงินที่เอาประกันภัยไว้ แต่ถ้า นาย ก. ไม่ได้เป็นเจ้าของบ้านหลังนั้นอีกต่อไป นาย ก. ก็ไม่มีสิทธิ์ที่จะเอาประกันภัยบ้านหลังนั้นได้อีก และไม่มีสิทธิ์ที่จะได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนในกรณีที่วินาศภัยเกิดขึ้น

3.1 แบบของสัญญาประกันภัยตามการใช้ค่าสินไหมทดแทน³

ในการพิจารณาเกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน เราสามารถจำแนกสัญญาประกันภัยออกได้ 4 แบบ คือ

3.1.1 สัญญาประกันภัยแบบชดใช้ตามความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง (Indemnity Insurance Contract)

3.1.2 สัญญาประกันภัยแบบกำหนดมูลค่า (Valued Insurance Contract หรือ Agreed Value Insurance Contract)

3.1.3 สัญญาประกันภัยแบบผสมระหว่างการชดใช้ตามความเสียหายที่เกิดขึ้นจริงและแบบกำหนดมูลค่า (Combined Indemnity and Valued Insurance Contract หรือ Combined Indemnity and Agreed Valued Insurance Contract)

3.1.4 สัญญาประกันภัยแบบชดใช้ตามมูลค่าทรัพย์สินที่เป็นของใหม่ (Replacement Cost Insurance Contract)

3.1.1 สัญญาประกันภัยแบบชดใช้ตามความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 877 บัญญัติว่า “ผู้รับประกันภัยต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ดังจะกล่าวต่อไปนี้ คือ

(1) เพื่อจำนวนวินาศภัยอันแท้จริง

(2) เพื่อความบอบสลายอันเกิดแก่ทรัพย์สินซึ่งได้เอาประกันภัยไว้เพราะได้จัดการตามสมควรเพื่อป้องกันความวินาศภัย

(3) เพื่อบรรดาค่าใช้จ่ายอันสมควรซึ่งได้เสียไปเพื่อรักษาทรัพย์สินซึ่งเอาประกันภัยไว้ในวันมิให้วินาศ อันจำนวนวินาศจริงนั้น ท่านให้ตีราคา ณ สถานที่และในเวลาซึ่งเหตุวินาศภัยนั้นได้เกิดขึ้น อนึ่ง จำนวนเงินซึ่งได้เอาประกันภัยไว้ ท่านให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าเป็นหลักประมาณอันถูกต้องในการตีราคาเช่นนั้น ท่านห้ามมิให้คิดค่าสินไหมทดแทนเกินไปกว่าจำนวนเงินซึ่งเอาประกันภัยไว้”

เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นอันเป็นผลโดยตรงจากภัยที่เอาประกันภัยไว้ ผู้รับประกันภัยต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้มีสิทธิได้รับตามความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง รวมทั้งค่าใช้จ่ายที่ผู้เอาประกันภัยได้จ่ายไปเพื่อรักษาทรัพย์สินที่เอาประกันภัยไม่ให้เกิดความเสียหายจากภัยที่เอาประกันภัยไว้ แต่รวมกันแล้วต้องไม่เกินจำนวนเงินที่เอาประกันภัยไว้

สำหรับการประกันภัยทรัพย์สิน เช่น การประกันอสังหาริมทรัพย์ที่อยู่อาศัย การประกันอสังหาริมทรัพย์ การประกันภัยความเสี่ยงภัยทรัพย์สิน ฯลฯ ก่อนที่ผู้เอาประกันภัยจะได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง ณ วัน เวลา และสถานที่ที่เกิดความเสียหายนั้น ผู้เอาประกันภัยควรเอาประกันภัยตามมูลค่าที่แท้จริง (Actual Cash Value) ของทรัพย์สินนั้นก่อน เช่น บ้านที่มีมูลค่าที่แท้จริง (ไม่รวมฐานรากและที่ดิน) ตามสภาพ ณ เวลาที่ทำประกันภัยในปัจจุบันเท่ากับ 2 ล้านบาท ก็ควรมีจำนวนเงินเอาประกันภัย 2 ล้านบาท

เราสามารถคำนวณมูลค่าที่แท้จริงของทรัพย์สินได้ ดังนี้

มูลค่าที่แท้จริงของทรัพย์สิน = มูลค่าทรัพย์สินที่เป็นของใหม่ - ค่าเสื่อมราคา

[Actual Cash Value = Replacement Cost - Depreciation]

³ ตำราประกันภัยส่วนใหญ่จะจำแนกสัญญาประกันภัยเพียง 3 แบบ คือ 1, 2 และ 4 เท่านั้น

มูลค่าทรัพย์สินที่เป็นของใหม่ (Replacement Cost) หมายถึง ต้นทุนในปัจจุบันนี้ (ณ วันที่เกิดวินาศภัย) ในการสร้างหรือจัดหาทรัพย์สินที่ได้รับความเสียหายด้วยของใหม่ที่มีลักษณะและคุณภาพคล้ายคลึงกัน เช่น การซื้อเครื่องจักรใหม่ที่มีกำลังการผลิตเหมือนกับเครื่องจักรชุดที่ได้รับความเสียหายนั้น

ค่าเสื่อมราคา หมายถึง มูลค่าของทรัพย์สินที่ลดลงอันเนื่องมาจากการใช้งานของทรัพย์สินนั้น สำหรับค่าเสื่อมราคาของอาคาร หมายถึง มูลค่าของอาคารที่ลดลงเนื่องจากอายุการใช้งานของอาคารซึ่งขึ้นอยู่กับอายุการใช้งานของอาคารและการบำรุงรักษาอาคาร พิจารณาจากงานโครงสร้าง งานสถาปัตยกรรม และงานระบบประกอบอาคาร ในการคำนวณมูลค่าทรัพย์สินตามสภาพที่แท้จริง ซึ่งจะต้องหักค่าเสื่อมราคาของทรัพย์สินออกไปก็เพราะว่าทรัพย์สินโดยทั่วไปย่อมมีการสึกหรอหรือล้าสมัยเมื่อผ่านการใช้งานไปหลายปี

อายุการใช้งานของอาคารกำหนดไว้ประมาณ 50 – 60 ปี แต่ในประเทศไทยมีบางอาคารที่มีอายุมากกว่า 60 ปี ซึ่งขึ้นอยู่กับกระบวนการบำรุงรักษา ค่าเสื่อมราคาที่เหมาะสมสำหรับเป็นแนวทางในการกำหนดจำนวนเงินเอาประกันภัย จะใช้วิธีคิดแบบเส้นตรง คืออัตราค่าเสื่อมราคาเท่ากันหมดประมาณปีละ 1.16% – 1.60% ซึ่งขึ้นอยู่กับประเภทของอาคาร หลังอายุการใช้งาน 60 ปี เหลือเป็นมูลค่าซากทรัพย์สิน 20% – 40% ซึ่งขึ้นอยู่กับสภาพที่แท้จริง

$$\text{ค่าเสื่อมราคา} = \text{มูลค่าทรัพย์สินที่เป็นของใหม่} \times 1.60\% \times \text{จำนวนปีที่ใช้งาน}$$

การชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามมูลค่าที่แท้จริงของทรัพย์สิน จะทำให้ผู้เอาประกันภัยกลับคืนสู่สถานภาพเดิมก่อนที่จะเกิดความเสียหายขึ้นเท่านั้น

ในสัญญาประกันภัยแบบนี้ ความเสียหายที่เกิดขึ้นจริงจะถูกคำนวณจากมูลค่าที่แท้จริง (Actual Cash Value) ของทรัพย์สินที่ได้รับความเสียหาย ณ วัน เวลา และสถานที่ที่เกิดความเสียหาย การที่เราต้องคำนึงถึงสถานที่ตั้งของทรัพย์สินที่เกิดความเสียหายด้วยนั้น ก็เพราะว่าทรัพย์สินที่ได้รับความเสียหาย เช่น เป็นเครื่องจักรในโรงงานที่ตั้งอยู่ในจังหวัดเชียงใหม่ แต่เราอาจจะสามารถหาเครื่องจักรที่ต้องการได้ในไต้หวัน ซึ่งจะต้องมีค่าใช้จ่ายในการขนส่งเครื่องจักรนั้นจากไต้หวันไปถึงโรงงานของผู้เอาประกันภัยซึ่งตั้งอยู่ในจังหวัดเชียงใหม่ เป็นต้น

สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) ได้จัดทำมาตรฐานราคากลางสิ่งปลูกสร้างสำหรับการประกันภัยอาคารประเภทต่าง ๆ เช่น บ้านเดี่ยว ทาวน์เฮ้าส์ อาคารพาณิชย์ อาคารสำนักงาน อาคารโรงงานอุตสาหกรรม อาคารโกดังเก็บของ โดยเป็นราคาประเมินต่อหน่วยพื้นที่ (ตารางเมตร) ซึ่งยังแบ่งออกเป็นราคาต่ำ ราคาปานกลาง และราคาสูงตามเกณฑ์คุณภาพวัสดุที่ใช้เป็นประจำทุกปีเพื่อใช้เป็นแนวทางสำหรับธุรกิจประกันภัยให้เป็นมาตรฐานในทิศทางเดียวกัน โดยสามารถสืบค้นได้จาก website ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) <http://oiceservice.oic.or.th/insurancefire/standard.php>

ตารางที่ 5-1 มาตรฐานราคากลางสิ่งปลูกสร้าง (อาคาร) (บาท/ตารางเมตร) ปี 2564 (ราคาไม่รวมฐานราก)

ลำดับ	ประเภทของอาคาร	ต่ำ	ปานกลาง	สูง
1	อาคารบ้านไม้ 1 ชั้น (บ้านเดี่ยว)	9,465	11,117	13,594
2	อาคารครึ่งตึกครึ่งไม้ 2 ชั้น (บ้านเดี่ยว)	9,403	12,275	16,283
3	อาคารบ้านพักอาศัย 1 ชั้น (บ้านเดี่ยว คสล)	10,375	11,959	14,729
4	อาคารบ้านพักอาศัย 2 ชั้น (บ้านเดี่ยว คสล)	9,141	13,611	17,125
5	อาคารบ้านพักอาศัย 3 ชั้น (บ้านเดี่ยว คสล)	8,657	13,009	16,090
6	อาคารบ้านพักใต้ถุนสูง (บ้านเดี่ยว คสล)	9,494	13,564	16,792
7	อาคารบ้านไม้ 1 ชั้น (บ้านสำเร็จรูป)	16,393	19,783	21,715
8	อาคารบ้านไม้ 2 ชั้น (บ้านสำเร็จรูป)	13,403	19,149	20,780
9	อาคารบ้านไม้ใต้ถุนสูง (บ้านสำเร็จรูป)	14,378	20,551	22,558
10	อาคารบ้านพักอาศัย 1 ชั้น (บ้านสำเร็จรูป คสล)	10,524	13,252	14,685
11	อาคารพักอาศัย 4-5 ชั้น (อพาร์ทเมนต์)	9,047	11,780	13,370
12	อาคารพักอาศัย 6-9 ชั้น (อพาร์ทเมนต์)	9,407	14,079	16,878
13	อาคารบ้านแฝดชั้นเดียว	9,139	11,356	12,741
14	อาคารบ้านแฝด 2 ชั้นขึ้นไป	8,738	10,003	11,277
15	อาคารห้องแถวครึ่งตึกครึ่งไม้ 2 ชั้น	5,536	6,643	7,972
16	ทาวน์เฮาส์ 1 ชั้น	8,932	10,392	11,675
17	ทาวน์เฮาส์ 2 ชั้น	8,983	10,029	11,093
18	ทาวน์เฮาส์ 3 ชั้น	8,271	9,891	11,525
19	ทาวน์เฮาส์ 4 ชั้น	6,246	7,918	9,012
20	ทาวน์เฮาส์ 5 ชั้น	7,311	11,218	12,524
21	อาคารพาณิชย์ 2 ชั้น	7,298	8,944	10,733
22	อาคารพาณิชย์ 3 ชั้น	6,794	8,454	10,256
23	อาคารพาณิชย์ 4 ชั้น	6,214	7,578	9,094
24	อาคารพาณิชย์ 5 ชั้น	6,666	8,289	9,284
25	อาคารสำนักงาน 2-3 ชั้น	9,855	12,802	16,515
26	อาคารสำนักงาน 4-5 ชั้น	9,641	12,668	16,211
27	อาคารสำนักงาน 6-9 ชั้น	9,422	12,166	15,996

ลำดับ	ประเภทของอาคาร	ต่ำ	ปานกลาง	สูง
28	อาคารสำนักงาน 10-20 ชั้น	20,776	27,290	33,806
29	อาคารสำนักงาน 21-35 ชั้น	20,776	27,290	33,806
30	อาคารคอนโดมิเนียม ขนาดใหญ่ พื้นที่ 10,000 ตารางเมตร (อาคารชุด) ตั้งแต่ 10 ชั้นขึ้นไป	17,942	22,949	27,956
31	อาคารที่จอดรถ 1-2 ชั้นบนดิน	8,209	8,820	9,370
32	ห้างสรรพสินค้า 1-3 ชั้น	12,966	13,839	16,235
33	ห้างสรรพสินค้าสูงเกิน 3 ชั้น	13,372	14,957	19,247
34	อาคารโรงงานอุตสาหกรรมขนาดย่อม	6,666	8,047	9,526
35	อาคารโรงงานอุตสาหกรรมขนาดใหญ่พื้นที่ 10,000 ตารางเมตรขึ้นไป	9,854	11,364	13,872
36	อาคารโรงสีเก่า	2,613	3,190	3,492
37	อาคารโรงสีใหม่	4,568	6,395	9,601
38	อาคารโกดังเก็บของ (ช่วงเสาไม่เกิน 6 เมตร)	4,081	4,692	5,393
39	อาคารโกดังเก็บของ (ช่วงเสาเกินกว่า 6 เมตร)	5,176	7,151	7,911

ราคาต่ำ หมายถึง รูปแบบอาคารสิ่งปลูกสร้างไม่ซับซ้อน วัสดุที่ใช้เป็นแบบธรรมดา ช่วงเสาไม่เกิน 4 เมตร พื้นขัดมัน พื้นปูกระเบื้องยาง กระเบื้องโมเสก หรือเทียบเท่า ฯลฯ

ราคาปานกลาง หมายถึง รูปแบบอาคารสิ่งปลูกสร้างใช้วัสดุราคาปานกลาง เช่น อาคารไม่มีความซับซ้อนทางโครงสร้างและสถาปัตยกรรม ช่วงเสา 4-5 เมตร ฝ้าเพดานยิปซัมบอร์ด พื้นปูปาร์เกต์ หินอ่อน แกรนิตโต้ หรือเทียบเท่า ฯลฯ

ราคาสูง หมายถึง รูปแบบอาคารสิ่งปลูกสร้างมีความซับซ้อนมากทางโครงสร้างและสถาปัตยกรรม วัสดุที่ใช้อยู่ในเกณฑ์ดี ช่วงเสาเกิน 5 เมตร ฝ้าเพดานวัสดุคุณภาพดีมีการลดระดับฝ้า พื้นปูแกรนิตโต้ กระเบื้องแกรนิตโต้ เกรดเอ ไม้สัก ไม้แดง หรือเทียบเท่า ฯลฯ

ในสถานะที่มีอัตราเงินเฟ้อค่อนข้างสูง ราคาสินค้าและบริการจะเพิ่มขึ้นตลอดเวลา ซึ่งจะทำให้มูลค่าที่แท้จริงของทรัพย์สินที่คำนวณได้ ณ วันที่เกิดวินาศภัยมีมูลค่าสูงกว่าราคาของทรัพย์สินเมื่อซื้อครั้งแรก

ในทางปฏิบัติ ผู้เอาประกันภัยส่วนใหญ่ไม่ทราบว่าการประกันภัยทรัพย์สินต่าง ๆ ที่มีใช้การประกันภัยทางทะเล เช่น การประกันอัครภัยสำหรับที่อยู่อาศัย การประกันอัครภัย การประกันภัยความเสี่ยงภัยทรัพย์สิน ฯลฯ จะเป็นไปตามหลักการชดเชยค่าสินไหมทดแทนที่กำหนดให้ผู้เอาประกันภัยต้องทำประกันภัยทรัพย์สินแต่ละรายการตามมูลค่าที่แท้จริงของทรัพย์สินนั้น ทำให้ผู้เอาประกันภัยซึ่งทำประกันภัยทรัพย์สินต่ำกว่ามูลค่าที่แท้จริง (Under-Insurance) จะต้องถูกเฉลี่ยค่าเสียหายและรับผิดชอบส่วนต่างของความเสียหายที่เหลือเองตามข้อกำหนดการประกันภัยทรัพย์สินต่ำกว่ามูลค่าที่แท้จริง (Under-Insurance Clause ซึ่งเป็นศัพท์ที่ใช้ในประเทศสหรัฐอเมริกา) หรือข้อกำหนดการเฉลี่ยค่าเสียหาย (Average Clause ซึ่งเป็นศัพท์ที่ใช้ในประเทศอังกฤษ) ซึ่งเป็นข้อกำหนดในกรมธรรม์ประกันภัยทรัพย์สินที่ไม่มีการเฉลี่ยความรับผิดชอบระหว่างผู้รับประกันภัยกับผู้เอาประกันภัยในกรณีที่ทรัพย์สินที่เอาประกันภัยเสียหายบางส่วนและมีการเอาประกันภัยไว้ต่ำกว่ามูลค่าที่แท้จริงของทรัพย์สิน โดยให้ถือว่าผู้เอาประกันภัยเป็นผู้รับประกันภัยเองในส่วนที่ทำประกันภัยไว้ต่ำกว่ามูลค่า

ที่แท้จริงของทรัพย์สิน และจำนวนเงินที่ผู้รับประกันภัยจะใช้จะลดลงตามส่วน เช่น ถ้าทำประกันภัยไว้เพียง 60% ของมูลค่าที่แท้จริงก็จะได้รับชดใช้เพียง 60% ของความเสียหายที่เกิดขึ้น และจะต้องแบกรับส่วนต่างของความเสียหายเอง 40%

ตัวอย่าง เงื่อนไขทั่วไปของกรมธรรม์ประกันอัคคีภัย ข้อ 1. การประกันภัยทรัพย์สินต่ำกว่ามูลค่าที่แท้จริง ระบุว่า “ในกรณีที่เกิดความเสียหายขึ้นแก่ทรัพย์สินที่เอาประกันภัย และปรากฏว่าทรัพย์สินนั้นมูลค่าสูงกว่าจำนวนเงินที่ได้เอาประกันภัยไว้ให้ถือว่า ผู้เอาประกันภัยเป็นผู้รับประกันภัยเองในส่วนที่ต่างกันและในการคำนวณค่าสินไหมทดแทนผู้เอาประกันภัยต้องรับภาระส่วนเฉลี่ยความเสียหายไปตามส่วนทุก ๆ รายการ และหากมีมากกว่าหนึ่งรายการให้แยกพิจารณาเป็นแต่ละรายการ โดยบริษัทจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนความเสียหายแต่ละรายการตามหลักการต่อไปนี้

ค่าสินไหมทดแทนที่บริษัทจะชดใช้แต่ละรายการ

= (จำนวนเงินเอาประกันภัย ÷ มูลค่าที่แท้จริงของทรัพย์สิน ณ เวลาที่เกิดความเสียหาย) × มูลค่าความเสียหาย - ความเสียหายส่วนแรก (ถ้ามี)”

จำนวนเงินเอาประกันภัยของทรัพย์สินที่เอาประกันภัย ณ เวลาที่ทำประกันภัย จึงไม่ควรต่ำกว่ามูลค่าที่แท้จริงของทรัพย์สิน (Under-Insurance) หรือสูงกว่ามูลค่าที่แท้จริงของทรัพย์สิน (Over-insurance) ในขณะนั้น เนื่องจากจะทำให้ผู้เอาประกันภัยเสียประโยชน์ ดังนี้

1) การทำประกันภัยโดยมีจำนวนเงินเอาประกันภัยต่ำกว่ามูลค่าที่แท้จริง (Under-Insurance) ซึ่งมักจะเกิดขึ้นเพราะผู้เอาประกันภัยต้องการประหยัดค่าเบี้ยประกันภัยที่จะต้องจ่าย แต่ผู้เอาประกันภัยมักจะไม่ทราบว่าเมื่อเกิดความเสียหายบางส่วน (Partial Loss) จะต้องถูกเฉลี่ยความเสียหาย ทำให้ได้รับชดใช้น้อยกว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นจริงและยังต้องรับผิดชอบส่วนต่างของความเสียหายที่เหลือเอง ส่วนในกรณีที่เกิดความเสียหายสิ้นเชิง (Total Loss) ผู้รับประกันภัยจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้เท่ากับจำนวนเงินเอาประกันภัยที่ทำไว้ การที่ผู้เอาประกันภัยได้รับชดใช้น้อยกว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นจริงนี้จึงทำให้เกิดข้อพิพาทระหว่างผู้เอาประกันภัยกับผู้รับประกันภัย และมีการร้องเรียนไปยังสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) อยู่เป็นประจำซึ่งจะต้องมาดูรายละเอียดของการร้องเรียนแต่ละกรณีและอธิบายให้ผู้เอาประกันภัยทราบเกี่ยวกับผลของการทำประกันภัยโดยมีจำนวนเงินเอาประกันภัยต่ำกว่ามูลค่าที่แท้จริง

ตัวอย่าง มูลค่าอาคารโรงงาน 2,000,000 บาท ได้ทำประกันอัคคีภัยเป็นจำนวนเงิน 1,200,000 บาท ต่อมาเพลิงไหม้เสียหายทั้งหลัง (100%) จะได้รับเงินค่าสินไหมทดแทน 1,200,000 บาท แต่ถ้าเพลิงไหม้เสียหายบางส่วน โดยมีความเสียหาย 500,000 บาท จะได้รับเงินค่าสินไหมทดแทน ตามสูตรดังนี้

ค่าสินไหมทดแทนที่ต้องชดใช้ = [(จำนวนเงินเอาประกันภัย / มูลค่าที่แท้จริงของทรัพย์สิน ณ เวลาที่เกิดความเสียหาย) × มูลค่าความเสียหาย]

ค่าสินไหมทดแทนที่ผู้รับประกันภัยชดใช้ = [(1,200,000/2,000,000) × 500,000] = 300,000 บาท โดยผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบความเสียหายเอง 500,000 – 300,000 = 200,000 บาท

2) การทำประกันภัยโดยมีจำนวนเงินเอาประกันภัยสูงกว่ามูลค่าที่แท้จริง (Over-insurance) เมื่อเกิดไฟไหม้เสียหายสิ้นเชิง (Total Loss) ผู้รับประกันภัยจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้สูงสุดไม่เกินมูลค่าที่แท้จริงเท่านั้น ในขณะที่เกิดไฟไหม้เสียหายบางส่วน (Partial Loss) ผู้รับประกันภัยจะชดใช้ให้ตามความเสียหายที่เกิดขึ้นจริงเท่านั้น เท่ากับว่าผู้เอาประกันภัยได้จ่ายเบี้ยประกันภัยมากเกินไปกว่าที่ควรจะเป็น

ตัวอย่าง มูลค่าอาคารโรงงาน 2,000,000 บาท ได้ทำประกันอัคคีภัยเป็นจำนวนเงิน 3,000,000 บาท ต่อมาเพลิงไหม้เสียหายทั้งหลัง จะได้รับเงินค่าสินไหมทดแทน 2,000,000 บาท แต่ถ้าเพลิงไหม้เสียหายบางส่วน โดยมีความเสียหาย 500,000 บาท จะได้รับเงินค่าสินไหมทดแทนตามความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง คือ 500,000 บาท

ตัวอย่างการคำนวณมูลค่าที่แท้จริงของทรัพย์สิน

นาย อ. มีบ้านพักอาศัย (บ้านเดี่ยว) 2 ชั้น เป็นคอนกรีตเสริมเหล็ก ขนาดกว้าง 10 เมตร ยาว 12 เมตร วัสดุโดยรวมปานกลาง อายุการใช้งาน 10 ปี สภาพอาคารมีสภาพปานกลาง จะมีมูลค่าที่แท้จริงในการกำหนดจำนวนเงินเอาประกันภัย เพื่อจัดทำประกันอัคคีภัยเท่าไร

$$\begin{aligned}\text{มูลค่าที่แท้จริงของทรัพย์สิน} &= \text{มูลค่าทรัพย์สินที่เป็นของใหม่} - \text{ค่าเสื่อมราคา} \\ \text{มูลค่าทรัพย์สินที่เป็นของใหม่} &= \text{พื้นที่ใช้สอย} \times \text{ราคาต่อตารางเมตร} \\ &= (\text{กว้าง} \times \text{ยาว} \times \text{จำนวนชั้น}) \times \text{ราคาต่อตารางเมตร} \\ &= (10 \times 12 \times 2) \times 13,611 \text{ บาทต่อตารางเมตร*} \\ &= 240 \text{ ตารางเมตร} \times 13,611 \text{ บาทต่อตารางเมตร} \\ &= 3,266,640 \text{ บาท}\end{aligned}$$

*เป็นราคาประเมินปานกลางจากตารางมาตรฐานกลางราคาสินค้าปลูกสร้าง พ.ศ. 2564 (ไม่รวมฐานราก) ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.)

$$\begin{aligned}\text{ค่าเสื่อมราคา} &= \text{มูลค่าทรัพย์สินที่เป็นของใหม่} \times 1.60\% \times \text{จำนวนปีที่ใช้งาน} \\ &= 3,266,640 \text{ บาท} \times 1.60\% \times 10 \text{ ปี} \\ &= 522,662.40 \text{ บาท} \\ \text{มูลค่าที่แท้จริงของทรัพย์สิน} &= 3,266,640 - 522,662.40 \\ &= 2,743,977.60 \text{ บาท}\end{aligned}$$

จำนวนเงินเอาประกันอัคคีภัยที่ควรทำในกรณีที่เป็นมูลค่าที่แท้จริงของทรัพย์สินคือ 2,743,977.60 บาท ซึ่งปัดเป็นตัวเลขกลม ๆ ประมาณ 2,750,000 บาท

ตัวอย่างการคำนวณค่าสินไหมทดแทนกรณีเสียหายบางส่วนและมีจำนวนเงินเอาประกันภัยต่ำกว่ามูลค่าที่แท้จริง

จากตัวอย่างข้างต้น สมมติว่า นาย อ. ทำประกันอัคคีภัยโดยมีจำนวนเงินเอาประกันภัย 1,500,000 บาท เมื่อเกิดไฟไหม้และมีความเสียหายบางส่วน (Partial Loss) โดยประเมินค่าเสียหายได้เป็นจำนวนเงิน 200,000 บาท นาย อ. จะได้เงินค่าสินไหมทดแทนดังนี้

$$\begin{aligned}\text{จำนวนเงินค่าสินไหมทดแทนที่จะได้รับการชดใช้} &= \frac{\text{จำนวนเงินเอาประกันภัย}}{\text{มูลค่าที่แท้จริงของทรัพย์สิน}} \times \text{มูลค่าความเสียหาย} \\ &= \frac{1,500,000}{2,750,000} \times 200,000 \\ &= 109,090.91 \text{ บาท}\end{aligned}$$

นาย อ. จะได้รับชดใช้เพียง 109,090.91 บาท โดยจะต้องรับผิดชอบส่วนต่างของความเสียหายเป็นจำนวนเงิน 90,909.09 บาทเอง เนื่องจาก นาย อ. ทำประกันอัคคีภัยไว้เพียง 54.54% ของมูลค่าที่แท้จริงของทรัพย์สิน

ลิขสิทธิ์ของสมาคมประกันวินาศภัยไทย ห้ามนำไปใช้ในการแสวงหากำไรทางการค้า

เงื่อนไขพิเศษที่ผู้เอาประกันภัยสามารถเอาประกันภัยต่ำกว่ามูลค่าที่แท้จริงของทรัพย์สินได้

นอกเหนือจากการกำหนดให้ต้องเอาประกันภัยทรัพย์สินแบบเต็มมูลค่า (Full Value Basis) ตามที่ได้อธิบายข้างต้นแล้ว ในบางกรณี ผู้รับประกันภัยก็อนุญาตให้ผู้เอาประกันภัยสามารถเอาประกันภัยทรัพย์สินสำหรับการประกันภัยบางประเภทต่ำกว่ามูลค่าที่แท้จริงของทรัพย์สินได้ตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ เช่น

1. การประกันภัยโจรกรรมแบบความเสียหายส่วนแรก [Burglary Insurance (First Loss Basis)]

การประกันภัยแบบความเสียหายส่วนแรกนี้เป็นการประกันภัยทรัพย์สินลักษณะหนึ่งที่ได้รับประกันภัยยอมรับการเอาประกันภัยโดยมีจำนวนเงินเอาประกันภัยต่ำกว่ามูลค่าที่แท้จริงของทรัพย์สินนั้น และผู้รับประกันภัยจะจ่ายค่าเสียหายให้จนถึงจำนวนเงินที่เอาประกันภัยไว้ ความเสียหายที่เกินจากจำนวนเงินเอาประกันภัยไว้ นั้นผู้เอาประกันภัยจะเป็นผู้รับผิดชอบค่าเสียหายเอง ทั้งนี้ ผู้รับประกันภัยจะไม่นำเงื่อนไขการประกันภัยทรัพย์สินต่ำกว่ามูลค่าที่แท้จริงมาใช้ เช่น การเอาประกันภัยโจรกรรมสต็อกสินค้าที่เก็บอยู่ในโกดังหรือคลังสินค้าซึ่งมีอยู่เป็นจำนวนมาก โอกาสที่คนร้ายจะสามารถโจรกรรมสินค้าที่เก็บอยู่ในโกดังหรือคลังสินค้าได้ทั้งหมดในครั้งเดียวเป็นสิ่งที่เป็นไปได้ยากมาก หากมีการติดเงื่อนไขพิเศษนี้ในกรมธรรม์ประกันภัยโจรกรรม ผู้เอาประกันภัยสามารถทำประกันภัยไม่เต็มมูลค่าของสต็อกสินค้าที่มีอยู่ทั้งหมดได้ หากเกิดการโจรกรรมขึ้น ผู้รับประกันภัยจะชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามความเสียหายที่เกิดขึ้นจริงแต่ไม่เกินจำนวนเงินเอาประกันภัยที่ได้ทำไว้ โดยไม่นำหลักการประกันภัยต่ำกว่ามูลค่า (Under-Insurance) มาใช้ เช่น มูลค่าที่แท้จริงของสต็อกสินค้าเท่ากับ 500 ล้านบาท ผู้เอาประกันภัยได้ทำประกันภัยโจรกรรมโดยมีจำนวนเงินเอาประกันภัย 50 ล้านบาท หากคนร้ายมาโจรกรรมสินค้าไป 10 ล้านบาท ผู้รับประกันภัยก็จะชดเชยค่าสินไหมทดแทน 10 ล้านบาทให้ผู้เอาประกันภัย

2. เงื่อนไขทั่วไปข้อ 6.8 การประกันภัยทรัพย์สินต่ำกว่ามูลค่าที่แท้จริง ของกรมธรรม์ประกันอัคคีภัยสำหรับที่อยู่อาศัย มีสาระสำคัญคือ “ในกรณีที่จำนวนเงินเอาประกันภัยเท่ากับหรือมากกว่าร้อยละ 70 ของมูลค่าที่แท้จริงของทรัพย์สินที่เอาประกันภัยในขณะเกิดความเสียหาย อันเนื่องมาจากภัยที่ได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้ บริษัทจะชดเชยให้ผู้เอาประกันภัยตามมูลค่าความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง (แต่ไม่เกินจำนวนเงินเอาประกันภัย) โดยไม่นำเงื่อนไขการประกันภัยทรัพย์สินต่ำกว่ามูลค่าที่แท้จริงมาใช้บังคับ แต่หากจำนวนเงินเอาประกันภัยต่ำกว่าร้อยละ 70 ของมูลค่าที่แท้จริงของทรัพย์สินที่เอาประกันภัยในขณะเกิดความเสียหายอันเนื่องมาจากภัยที่ได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้ ให้ถือว่าผู้เอาประกันภัยเป็นผู้รับประกันภัยตนเองในส่วนที่แตกต่างกับมูลค่าที่แท้จริงของทรัพย์สินที่เอาประกันภัย และในการคำนวณค่าสินไหมทดแทน ผู้เอาประกันภัยจะต้องรับภาระส่วนเฉลี่ยความสูญเสียและความเสียหายไปตามส่วนในทุกรายการ และหากมีมากกว่าหนึ่งรายการให้แยกพิจารณาเป็นแต่ละรายการไป”

ตามเงื่อนไขนี้ ผู้เอาประกันภัยสามารถจะทำประกันอัคคีภัยสำหรับที่อยู่อาศัยโดยมีจำนวนเงินเอาประกันภัยทรัพย์สินแต่ละรายการ เช่น สิ่งปลูกสร้าง ทรัพย์สินภายในบ้านได้ตั้งแต่ 70% – 100% ของมูลค่าที่แท้จริงโดยไม่ถูกเฉลี่ยความเสียหาย แต่ถ้าผู้เอาประกันภัยได้ทำประกันภัยทรัพย์สินแต่ละรายการไว้ต่ำกว่า 70% เช่น ทำประกันภัยไว้เพียง 60% ของมูลค่าที่แท้จริง หากเกิดความเสียหายบางส่วนก็จะได้รับชดเชยเพียง 60% ของความเสียหายที่เกิดขึ้น และจะต้องแบกรับส่วนต่างของความเสียหายเอง 40%

3. เงื่อนไขพิเศษส่วนเฉลี่ยจากการประกันภัยต่ำกว่าร้อยละ 80 ของมูลค่าที่แท้จริง (80 Percent Average) แบบ อค./ทส. 1.11 เงื่อนไขพิเศษนี้มีสาระสำคัญคือ “ในกรณีที่จำนวนเงินเอาประกันภัยต่ำกว่าร้อยละ 80 ของมูลค่าที่แท้จริงของทรัพย์สินที่เอาประกันภัยในขณะที่เกิดความสูญเสียหรือความเสียหายอันเนื่องมาจากภัยที่ได้รับคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้ให้ถือว่าผู้เอาประกันภัยเป็นผู้รับประกันภัยตนเองในส่วนที่แตกต่างกับมูลค่าที่แท้จริงของทรัพย์สินที่เอาประกันภัยและในการคำนวณค่าสินไหมทดแทนผู้เอาประกันภัยจะต้องรับภาระส่วนเฉลี่ยความสูญเสียและความเสียหายไปตามส่วนทุก ๆ รายการและหากมีมากกว่าหนึ่งรายการให้แยกพิจารณาเป็นแต่ละรายการ”

หากมีการติดเงื่อนไขพิเศษนี้ในกรมธรรม์ประกันภัยทรัพย์สินสำหรับสถานประกอบการธุรกิจ เช่น กรมธรรม์ประกันอัคคีภัย กรมธรรม์ประกันภัยความเสี่ยงภัยทรัพย์สิน ผู้เอาประกันภัยจะสามารถทำประกันภัยทรัพย์สินแต่ละรายการได้ตั้งแต่ 80% – 100% ของมูลค่าที่แท้จริงโดยไม่ถูกเฉลี่ยความเสียหาย แต่ถ้าผู้เอาประกันภัยได้ทำประกันภัยทรัพย์สินแต่ละรายการไว้ต่ำกว่า 80% เช่น ทำประกันภัยไว้เพียง 60% ของมูลค่าที่แท้จริง หากเกิดความเสียหายบางส่วนก็จะได้รับชดใช้เพียง 60% ของความเสียหายที่เกิดขึ้น และจะต้องแบกรับส่วนต่างของความเสียหายเอง 40%

3.1.2 สัญญาประกันภัยแบบกำหนดมูลค่า

สัญญาประกันภัยแบบกำหนดมูลค่า เป็นข้อยกเว้นหรือการเปลี่ยนจากหลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในสัญญาประกันภัยแบบนี้ ผู้รับประกันภัยจะมีการตกลงเกี่ยวกับมูลค่าทรัพย์สินที่เอาประกันภัยไว้ตั้งแต่เริ่มทำสัญญาประกันภัย เมื่อเกิดความเสียหายสิ้นเชิง (Total Loss) ผู้รับประกันภัยจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามจำนวนเงินที่ได้รับประกันภัยไว้โดยไม่คำนึงถึงมูลค่าที่แท้จริงของทรัพย์สิน ณ วัน เวลา และสถานที่ที่เกิดวินาศภัย และไม่มี การหักค่าเสื่อมราคา แต่ถ้าเป็นความเสียหายบางส่วน (Partial Loss) จะกลับไปใช้หลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน หรืออาจจะเป็นการชดใช้ตามสัดส่วนของมูลค่าที่ได้ตกลงกันไว้ (Agreed Value)

สัญญาประกันภัยแบบกำหนดมูลค่าซึ่งเป็นที่ยอมรับกัน มีดังนี้

2.1 การประกันภัยทรัพย์สินบางอย่าง ซึ่งยากแก่การคำนวณหามูลค่าที่แท้จริงของทรัพย์สินที่เอาประกันภัย ณ วัน เวลา และสถานที่ที่เกิดวินาศภัยและอาจมีมูลค่าทางจิตใจเข้ามาเกี่ยวข้องด้วย เช่น โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ รูปภาพที่หายาก ของสะสม เป็นต้น ซึ่งผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัยจะร่วมกันตกลงมูลค่าทรัพย์สินที่จะเอาประกันภัยซึ่งเป็นที่ยอมรับของทั้งสองฝ่ายก่อนที่จะรับประกันภัย

2.2 การประกันภัยการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Marine Cargo Insurance) เนื่องจากการประกันภัยสินค้าที่ขนส่งทางทะเลผูกพันกับการซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ ซึ่งมีเอกสารประกอบพร้อมมูลค่าที่สามารถแสดงราคาซื้อขายได้ ดังนั้น จึงไม่มีข้อยุ่งยากในการกำหนดมูลค่าของสินค้าที่เอาประกันภัย ด้วยเหตุนี้ กรมธรรม์ประกันภัยสินค้าที่ขนส่งทางทะเลโดยทั่วไป จึงเป็นกรมธรรม์ประกันภัยที่กำหนดมูลค่า (Valued Policy หรือ Agreed Value Policy) ของสินค้า หรือทรัพย์สินที่เอาประกันภัยไว้เป็นที่แน่นอน ซึ่งเป็นการกำหนดมูลค่าชดใช้เมื่อเริ่มเสี่ยงภัย (Value at the commencement of the risk) เมื่อเกิดความเสียหายหรือความสูญเสียขึ้นต่อสินค้าที่เอาประกันภัยไว้ ก็จะถือตามจำนวนเงินเอาประกันภัยที่กำหนดไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย เป็นมูลค่าของสินค้าที่จะชดใช้ ซึ่งจะแตกต่างจากกรมธรรม์ประกันภัยที่ไม่กำหนดมูลค่า (Unvalued Policy) ซึ่งเป็นการกำหนดมูลค่าชดใช้ ณ วันเกิดเหตุ ซึ่งจะต้องมีการคำนวณมูลค่า ณ วันเกิดเหตุ (Value at the time when the loss occurred) เสมอ

จำนวนเงินเอาประกันภัย (Amount Insured) ในการประกันภัยสินค้าที่ขนส่งทางทะเลโดยทั่วไปมักจะเท่ากับราคา CIF บวก 10% (หรือ 110% ของราคา CIF) เหตุที่บวกอีก 10% ทั้ง ๆ ที่ราคา CIF คือ จำนวนเงินที่ผู้ซื้อสินค้าจะต้องจ่ายไปเพื่อได้สินค้ามาถึงจุดหมายปลายทาง ก็เพราะเป็นที่ยอมรับกันว่า ในทางปฏิบัติผู้ซื้อสินค้าต้องเสียค่าใช้จ่ายอื่น ๆ อีกก่อนที่จะได้รับสินค้า ณ โรงเก็บสินค้าของตน เช่น ค่าดำเนินการด้านการออกของและค่าขนส่งถึงจุดหมายปลายทาง เป็นต้น จำนวน 10% ที่เพิ่มจากราคา CIF ถือว่าเป็นอัตราที่ผู้รับประกันภัยยินยอมจะ

ให้ผู้เอาประกันภัยบวกเพิ่มได้ โดยผู้รับประกันภัยจะใช้มูลค่าที่ได้กำหนดไว้เป็นจำนวนเงินเอาประกันภัยและเป็นฐานในการคำนวณค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายของสินค้า เช่น ชดใช้เต็มจำนวนเงินเอาประกันภัยในกรณีที่เป็นการความเสียหายแบบสิ้นเชิง (Total Loss)

ตัวอย่าง การประกันภัยสินค้าที่ขนส่งทางทะเลจากประเทศญี่ปุ่นมาประเทศไทย ซึ่งประกอบด้วยสินค้า 100 หีบห่อบรรจุมาในลังไม้ 1 ใบ มีราคา CIF = USD 60,000 (หกหมื่นดอลลาร์สหรัฐ)

จำนวนเงินเอาประกันภัยเป็น USD = USD 60,000 + 10% = USD 66,000

สมมุติให้ อัตราแลกเปลี่ยนที่ใช้ USD 1 = THB 31.19

จำนวนเงินเอาประกันภัยเป็นเงินบาท = USD 66,000 X 31.19 = 2,058,540 บาท

สำหรับการประกันภัยสินค้าที่ขนส่งทางทะเลส่วนใหญ่มักจะเป็นความเสียหายแบบสิ้นเชิง เพราะสินค้ามักจะมีหีบห่อ (หน่วยย่อย) เวลาเกิดความเสียหายมักจะเรียกกรังทั้งหีบห่อ แม้ในการขนส่งแต่ละเที่ยวจะมีหลายหีบห่อก็ตาม

จากตัวอย่างข้างต้น ถ้ามีสินค้าที่เสียหายสิ้นเชิง 10 หีบห่อ ก็จะคำนวณจากมูลค่าต่อหีบห่อที่ปรากฏอยู่ในใบกำกับสินค้า (Invoice) หรือใบแสดงรายการหีบห่อ (Packing List) เช่น ราคาต่อหีบห่อ = USD 600 ก็จะชดใช้ = USD 600 x 10 หีบห่อ = USD 6,000 + 10% = USD 6,600 X อัตราแลกเปลี่ยน 31.19 บาท = 205,854 บาท

แต่บางกรณีก็เป็นความเสียหายบางส่วน เช่น เครื่องจักรมีความเสียหายเฉพาะที่ตัวกรอบของเครื่องจักรหรืออะไหล่บางชิ้น กรณีซ่อมแซมได้ก็จะชดใช้สำหรับค่าอะไหล่และค่าแรง

2.3 การประกันชีวิต (Life Insurance) เป็นสัญญาประกันภัยที่ผู้รับประกันภัยจะชดใช้จำนวนเงินที่แน่นอน ตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 889 “ในสัญญาประกันชีวิตนั้น การใช้จำนวนเงินย่อมอาศัยความทรงชีพหรือมรณะของบุคคลคนหนึ่ง” เช่น การประกันชีวิตแบบสะสมทรัพย์ เป็นการประกันชีวิตที่บริษัทจะจ่ายเงินเอาประกันภัยให้แก่ผู้เอาประกันภัยเมื่อมีชีวิตอยู่ครบกำหนดสัญญา หรือจ่ายเงินเอาประกันภัยให้แก่ผู้รับประโยชน์เมื่อผู้เอาประกันภัยเสียชีวิตลงภายในระยะเวลาประกันภัย โดยการประกันชีวิตแบบสะสมทรัพย์นี้เป็นการผสมกันระหว่างการคุ้มครองชีวิตและการออมทรัพย์ ส่วนของการออมทรัพย์คือส่วนที่ผู้เอาประกันภัยได้รับคืนเมื่อสัญญาครบกำหนด เช่น นาย ก. เอาประกันชีวิตของเขาไว้กับบริษัท กขค ประกันชีวิต จำกัด (มหาชน) โดยมีจำนวนเงินเอาประกันภัย 1 ล้านบาท และระบุให้ นาง ข. ซึ่งเป็นภรรยาของ นาย ก. เป็นผู้รับประโยชน์ หาก นาย ก. เสียชีวิตภายในระยะเวลาประกันภัย บริษัท กขค ประกันชีวิต จำกัด (มหาชน) ก็จะต้องชดใช้เงินจำนวน 1 ล้านบาทให้แก่ นาง ข.

3.1.3 สัญญาประกันภัยแบบผสมระหว่างการชดใช้ตามความเสียหายที่เกิดขึ้นจริงและแบบกำหนดมูลค่า

สัญญาประกันภัยแบบนี้ เป็นการผสมระหว่างสัญญาประกันภัยแบบชดใช้ตามความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง และสัญญาประกันภัยแบบกำหนดมูลค่า เช่น การประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคล ซึ่งคุ้มครองผู้เอาประกันภัยในกรณีที่ประสบอุบัติเหตุและมีผลให้เสียชีวิต สูญเสียอวัยวะและสาวยตา ทุพพลภาพ ตลอดจนค่ารักษาพยาบาลจากการประสบอุบัติเหตุ และในบางกรณีกรมธรรม์ประกันภัย อาจคุ้มครองถึงเงินชดเชยรายได้ต่อวันในกรณีประสบอุบัติเหตุ และต้องนอนพักรักษาตัวในโรงพยาบาลในฐานะผู้ป่วยใน เป็นต้น

3.1 ในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยประสบอุบัติเหตุเสียชีวิต สูญเสียอวัยวะและสาวยตา หรือ ทุพพลภาพ ผู้รับประกันภัยจะชดใช้เป็น % ของจำนวนเงินเอาประกันภัย ซึ่งเป็นลักษณะของสัญญาประกันภัยแบบกำหนดมูลค่า

3.2 ในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยประสบอุบัติเหตุต้องเข้ารับการรักษายาบาล ผู้รับประกันภัยจะชดเชยค่ารักษายาบาลตามที่ได้จ่ายไปจริง แต่ไม่เกินจำนวนเงินเอาประกันภัยค่ารักษายาบาลที่ได้ซื้อไว้ ซึ่งเป็นลักษณะของสัญญาประกันภัยแบบชดเชยตามความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง

3.3 ในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยต้องนอนพักรักษาตัวในโรงพยาบาลในฐานะผู้ป่วยใน ผู้รับประกันภัยจะชดเชยเงินชดเชยรายได้ต่อวันให้แก่ผู้เอาประกันภัยตามจำนวนวันที่นอนอยู่ในโรงพยาบาล แต่สูงสุดไม่เกินจำนวนวันที่ระบุไว้ต่อการเข้าพักรักษาตัวครั้งใดครั้งหนึ่ง ซึ่งเป็นลักษณะของสัญญาประกันภัยแบบกำหนดมูลค่า

ตัวอย่าง นาย ก. เอาประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคลแบบ อ.บ. 1 โดยมีจำนวนเงินเอาประกันภัยกรณีเสียชีวิต สูญเสียอวัยวะ สายตา หรือทุพพลภาพถาวรสิ้นเชิง เท่ากับ 1 ล้านบาท ค่ารักษายาบาลเท่ากับ 50,000 บาทต่ออุบัติเหตุแต่ละครั้ง และเงินชดเชยรายได้ 1,000 บาทต่อวันสูงสุดไม่เกิน 365 วัน

(1) กรณีที่ นาย ก. เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ ผู้รับประโยชน์ของ นาย ก. จะได้รับการชดเชย 100% ของจำนวนเงินเอาประกันภัยหรือเท่ากับ 1 ล้านบาท

(2) กรณีที่ นาย ก. สูญเสียสายตาหนึ่งข้าง จะได้รับการชดเชยเท่ากับ 60% ของจำนวนเงินเอาประกันภัยหรือเท่ากับ 600,000 บาท เป็นต้น

(3) กรณีที่ นาย ก. ประสบอุบัติเหตุต้องเข้ารับการรักษายาบาล เสียเงินค่ารักษายาบาลไป 35,000 บาท นาย ก. ก็จะได้รับชดเชยค่ารักษายาบาลตามที่ได้จ่ายไปจริงคือ 35,000 บาท แต่ถ้า นาย ก. ได้จ่ายค่ารักษายาบาลไป 65,000 บาท นาย ก. ก็จะได้รับชดเชยสูงสุดคือเต็มวงเงินค่ารักษายาบาล 50,000 บาทที่ได้เอาประกันภัยไว้เท่านั้น

(4) กรณีที่ นาย ก. ประสบอุบัติเหตุต้องนอนพักรักษาตัวในโรงพยาบาลในฐานะผู้ป่วยในเป็นเวลา 7 วันก็จะได้รับเงินชดเชยรายได้อีก 7,000 บาท

3.1.4 สัญญาประกันภัยแบบชดเชยตามมูลค่าทรัพย์สินที่เป็นของใหม่

เป็นสัญญาประกันภัยอีกแบบหนึ่ง ซึ่งเป็นช้อยกเว้นหรือการเปลี่ยนจากหลักการชดเชยค่าสินไหมทดแทน สัญญาประกันภัยแบบนี้มักใช้ในการประกันภัยทรัพย์สินบางประเภท เช่น การประกันอัคคีภัย และการประกันภัยความเสียหายภัยทรัพย์สินสำหรับสถานประกอบธุรกิจ อาคารชุด หรือ โรงงานอุตสาหกรรม เป็นต้น โดยผู้รับประกันภัยจะชดเชยเท่ากับมูลค่าทรัพย์สินที่เป็นของใหม่ (New Replacement Cost) ของทรัพย์สินที่ได้รับ ความเสียหายโดยไม่มีการหักค่าเสื่อมราคา ณ เวลาและสถานที่ที่เกิดวินาศภัย ซึ่งบางคนเรียกว่าเป็น “New for old cover” เช่น หากผู้เอาประกันภัยที่เป็นสถานประกอบธุรกิจได้เอาประกันภัยอาคารโรงงานอุตสาหกรรมไว้แบบมูลค่าทรัพย์สินที่เป็นของใหม่โดยมีจำนวนเงินเอาประกันภัยที่เพียงพอ ในกรณีที่เกิดอัคคีภัยขึ้นจนเกิดความเสียหายสิ้นเชิงทั้งโรงงาน ผู้เอาประกันภัยจะได้รับเงินค่าสินไหมทดแทนซึ่งเพียงพอที่จะสามารถสร้างอาคารโรงงานตามแบบแปลนเดิมขึ้นมาได้ใหม่ ดังนั้น ผู้ที่เอาประกันภัยแบบมูลค่าทรัพย์สินที่เป็นของใหม่นี้ ควรจะมีจำนวนเงินเอาประกันภัยใกล้เคียงกับมูลค่าทรัพย์สินที่เป็นของใหม่ทั้งในตอนแรกที่เอาประกันภัยครั้งแรกและในการต่ออายุปีต่อ ๆ ไป โดยสามารถหาข้อมูลจากตารางมาตรฐานราคากลางสิ่งปลูกสร้าง (อาคาร) ปีล่าสุดได้จาก website ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) ดังต่อไปนี้ <http://oiceservice.oic.or.th/Insurancefire/standard.php>

จากตัวอย่างที่ได้อธิบายไปแล้วในเรื่องมูลค่าที่แท้จริงของทรัพย์สิน หาก นาย อ. ต้องการจะเอาประกันภัยอัคคีภัยบ้านพักอาศัยของเขาซึ่งเป็นบ้านเดี่ยว 2 ชั้นที่มีอายุการใช้งานมาแล้ว 10 ปีแบบมูลค่าทรัพย์สินที่เป็นของใหม่ จะต้อง มีจำนวนเงินเอาประกันภัย 3,266,640 บาท (หรือปัดเป็นตัวเลขกลม ๆ ประมาณ 3,300,000 บาท) จึงจะทำให้เขาได้รับชดเชยเพียงพอที่จะสร้างบ้านหลังใหม่ในกรณีที่เกิดไฟไหม้เสียหายหมดทั้งหลังได้

3.2 วิธีการชดเชยค่าสินไหมทดแทน

ในกรณีของการประกันวินาศภัย เมื่อมีความเสียหายที่ได้รับการคุ้มครองตามสัญญาประกันภัย ผู้รับประกันภัยจะต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์ ซึ่งผู้รับประกันภัยสามารถจะเลือกได้ 4 วิธีด้วยกันคือ

3.2.1 การจ่ายเป็นตัวเงิน (Cash Payment) เป็นวิธีที่นิยมใช้กันมากที่สุด เช่น หากบ้านที่เอาประกันภัยไว้ได้รับความเสียหายจากอัคคีภัย ผู้รับประกันภัยจะประเมินค่าเสียหายและตกลงกับผู้เอาประกันภัย โดยชดเชยให้เป็นตัวเงิน และให้ผู้เอาประกันภัยไปจัดการซ่อมแซมส่วนที่เสียหายเอง ในกรณีผู้เอาประกันภัยขับรถไปเฉี่ยวชนรถคู่กรณีเสียหาย ผู้รับประกันภัยก็จะชดเชยค่าสินไหมทดแทนเป็นตัวเงินให้คู่กรณีไปจัดการซ่อมรถของเขาเอง วิธีนี้มีความสะดวกและก่อให้เกิดความพึงพอใจทั้ง 2 ฝ่าย โดยผู้เอาประกันภัยหรือคู่กรณีรับเงินแล้วไปหาช่างหรืออยู่ที่พอใจซ่อมเองได้ ส่วนผู้รับประกันภัยก็ไม่ต้องกังวลว่าซ่อมเสร็จแล้วผู้เอาประกันภัยหรือคู่กรณียังไม่พอใจในคุณภาพของงานซ่อมนั้นหรือมีค่าซ่อมบานปลายกว่าที่ประมาณไว้ครั้งแรก

3.2.2 การซ่อมแซม (Repair) เป็นวิธีที่นิยมใช้ในการประกันภัยบางประเภทซึ่งเกิดความเสียหายเพียงบางส่วน และอยู่ในวิสัยที่จะซ่อมแซมให้กลับคืนสู่สภาพเดิมได้ การชดเชยค่าสินไหมทดแทนโดยการซ่อมแซมนิยมใช้ในการประกันภัยรถยนต์ เมื่อรถยนต์ที่เอาประกันภัยไว้ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุ เช่น ประตुरुถบอบและครูดแทนที่ผู้รับประกันภัยจะจ่ายเงินค่าซ่อมรถให้แก่ผู้เอาประกันภัยหรือคู่กรณี ผู้รับประกันภัยจะจัดการซ่อมรถยนต์ของผู้เอาประกันภัยหรือคู่กรณีที่อยู่ในเครือของผู้รับประกันภัยให้กลับสู่สภาพเดิม ทำให้ผู้รับประกันภัยสามารถควบคุมค่าสินไหมทดแทนที่จะต้องจ่ายและป้องกันความไม่ซื่อสัตย์ของผู้เอาประกันภัยหรือคู่กรณีที่อาจจะเกิดขึ้นได้ด้วย

3.2.3 การจัดหาสิ่งทดแทน (Replacement) เป็นการชดเชยค่าสินไหมทดแทนที่ผู้รับประกันภัยจะต้องจัดหาสิ่งของทดแทนที่เป็นชนิด ประเภท และคุณภาพเดียวกับทรัพย์สินที่เอาประกันภัยโดยไม่จ่ายเป็นตัวเงินให้ผู้เอาประกันภัยไปดำเนินการเอง เช่น กรณีที่เกิดความเสียหายกับรถยนต์ที่เอาประกันภัยและมีไฟท้ายหรือกันชนหลังของรถยนต์เสียหายจากการถูกชน ผู้รับประกันภัยก็จะหาชิ้นส่วนแบบเดียวกันและมีสภาพใกล้เคียงกับชิ้นส่วนนั้นก่อนที่จะได้รับความเสียหายมาเปลี่ยนแทน หากเป็นรถใหม่ผู้รับประกันภัยก็จะเปลี่ยนด้วยชิ้นส่วนใหม่ แต่ถ้าเป็นรถที่ผ่านการใช้งานมาแล้วหลายปี ผู้รับประกันภัยก็จะเปลี่ยนด้วยชิ้นส่วนใช้แล้วที่ยังมีสภาพดี เป็นต้น สำหรับซากชิ้นส่วนเดิมที่เสียหายนั้นก็จะตกเป็นกรรมสิทธิ์ของผู้รับประกันภัยไป

3.2.4 การทำให้กลับคืนสู่สภาพเดิม (Reinstatement) วิธีนี้นิยมใช้ในการประกันภัยทรัพย์สินบางประเภท เช่น การประกันอัคคีภัย เมื่อทรัพย์สินที่เอาประกันภัยไว้ได้รับความเสียหายจากไฟไหม้ และไม่สามารถซ่อมแซม หรือจัดหาสิ่งของมาทดแทนได้ ผู้รับประกันภัยก็จะจัดการสร้างอาคารที่ได้รับความเสียหายขึ้นใหม่ ให้มีสภาพใกล้เคียงก่อนที่อาคารนั้นจะได้รับความเสียหายเพื่อให้ผู้เอาประกันภัยสามารถใช้ประโยชน์ได้เหมือนเดิม อย่างไรก็ตาม วิธีนี้มีปัญหาในทางปฏิบัติ ผู้รับประกันภัยในประเทศไทยจึงไม่นิยมใช้วิธีนี้เนื่องจากมีค่าใช้จ่ายสูง มีข้อจำกัดทางกฎหมาย หรือผู้เอาประกันภัยอาจไม่พอใจในอาคารที่ผู้รับประกันภัยสร้างขึ้นเพื่อทดแทนอาคารเดิมที่ได้รับความเสียหายและไม่ยอมรับมอบงาน

4. หลักการรับช่วงสิทธิ (Principle of Subrogation)

หลักการรับช่วงสิทธิ เป็นหลักกฎหมายที่สนับสนุนหลักการชดเชยค่าสินไหมทดแทน มีใช้เฉพาะในการประกันวินาศภัยเท่านั้น โดยสิทธินี้จะเกิดขึ้นภายหลังจากที่ผู้รับประกันภัยได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัย ซึ่งเป็นผู้ได้รับความเสียหายจากการกระทำละเมิดของคู่กรณีหรือบุคคลภายนอกไปแล้วเป็นจำนวนเท่าไร ผู้รับประกันภัยจะได้รับช่วงสิทธิจากผู้เอาประกันภัยในการไปไล่เบี้ยเรียกค่าสินไหมทดแทนที่จ่ายไปแล้วนั้นคืนจากคู่กรณีหรือบุคคลภายนอกนั้น

ตัวอย่าง การที่รถยนต์นั่งส่วนบุคคลของ นาย ก. ซึ่งเอาประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจประเภท 1 ไว้กับบริษัทประกันภัย A ถูกรถเมล์เล็ก ซึ่ง นาย ข. เป็นเจ้าของและผู้ขับขี่ชนท้ายได้รับความเสียหาย ในอุบัติเหตุครั้งนี้ นาย ก. ซึ่งเป็นผู้เสียหายได้แจ้งเหตุไปยังบริษัทประกันภัย A ทันที ซึ่งบริษัทได้ส่งเจ้าหน้าที่มาyangที่เกิดเหตุและดำเนินการตามขั้นตอนต่าง ๆ จนเรียบริ้อยและคู่กรณีคือ นาย ข. กียอมรับผิด ภายหลังจากที่บริษัทประกันภัย A ได้ดำเนินการซ่อมแซมรถของ นาย ก. กลับคืนสู่สภาพเดิมแล้ว บริษัทประกันภัย A จะรับช่วงสิทธิจาก นาย ก. ไปเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนคืนจาก นาย ข. ซึ่งในทางปฏิบัติ บริษัทประกันภัย A อาจจะเรียกร้องได้ไม่เต็มจำนวน เพราะ นาย ข. ไม่มีเงินพอที่จะชดเชย และไม่ได้เอาประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจไว้เลย แต่ถ้า นาย ข. ได้เอาประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจไว้กับบริษัทประกันภัย B บริษัทประกันภัย A ก็จะไปดำเนินการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนคืนจากบริษัทประกันภัย B โดยตรง



รูปภาพที่ 5-1 การรับช่วงสิทธิของผู้รับประกันภัย

วัตถุประสงค์ของหลักการรับช่วงสิทธิมี 2 ประการ คือ

1. เพื่อป้องกันไม่ให้ผู้เอาประกันภัยได้รับชดเชยเกินจากความเสียหายที่ตนได้รับ ถ้าไม่มีหลักการรับช่วงสิทธินี้ อาจจะทำให้เกิดภาวะภัยทางศีลธรรมของผู้เอาประกันภัย โดยการไปเรียกร้องค่าเสียหายจากคู่กรณีซึ่งเป็นผู้ที่ทำความเสียหายต่อผู้เอาประกันภัย หลังจากนั้น ก็มาเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากบริษัทประกันภัยที่ตนได้เอาประกันภัยไว้อีก

2. เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่า บุคคลภายนอกซึ่งเป็นผู้ที่ทำความเสียหายต่อผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบต่อการกระทำละเมิดของเขา ถึงแม้ว่าผู้เอาประกันภัยจะได้รับชดเชยจากผู้รับประกันภัยแล้วก็ตาม

อย่างไรก็ตาม วินาศภัยที่อยู่ในความรับผิดชอบต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยนั้น มีทั้งกรณีที่เกิดขึ้นจากการกระทำของมนุษย์ เช่น คู่กรณีขับมาเฉี่ยวชนรถของผู้เอาประกันภัย และกรณีที่เกิดขึ้นนอกเหนือจาก

การกระทำของมนุษย์ เช่น ภูเขาไฟระเบิด แผ่นดินไหว พายุ อุทกภัย วาตภัย เป็นต้น การรับช่วงสิทธิจะเกิดขึ้นได้ก็ต่อเมื่อเป็นวินาศภัยที่เกิดขึ้นจากการกระทำของมนุษย์เท่านั้น และผู้ก่อให้เกิดวินาศภัยนั้นจะต้องไม่ใช่ผู้เอาประกันภัย หรือผู้รับประกันภัย เพราะการเกิดวินาศภัยด้วยความทุจริต หรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประกันภัย ถือว่าเป็นภาวะภัยที่ผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยอยู่แล้ว

หลักการรับช่วงสิทธิมีความสัมพันธ์อย่างใกล้ชิดกับหลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน การที่ผู้รับประกันภัยจะรับช่วงสิทธิจากการจ่ายค่าสินไหมทดแทนของตนได้ ต้องเป็นการจ่ายค่าสินไหมทดแทนอันเนื่องมาจากการเกิดวินาศภัยที่อยู่ในความรับผิดชอบตามสัญญาประกันภัยเท่านั้น การจ่ายค่าสินไหมทดแทนโดยสำคัญผิดว่าตนมีความรับผิดชอบตามสัญญาประกันภัย เช่น สำคัญว่าผู้เอาประกันภัยมีส่วนได้เสียในวัตถุที่เอาประกันภัยในขณะที่เกิดวินาศภัยหรือโดยสำคัญผิดว่ากรรมธรรม์ประกันภัยมีผลบังคับในขณะที่เกิดวินาศภัย ผู้รับประกันภัยไม่มีสิทธิไปรับช่วงสิทธิจากผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประกันภัยตามกฎหมาย

นอกจากนี้ การชดใช้สินไหมทดแทน (Ex Gratia Payment) ซึ่งเป็นเงินที่ผู้รับประกันภัยจ่ายให้แก่ผู้เอาประกันภัยซึ่งเป็นผู้เรียกร้องค่าเสียหาย แม้ผู้รับประกันภัยจะมีความเห็นว่าการเกิดวินาศภัยนั้นไม่อยู่ในความรับผิดชอบตามสัญญาประกันภัย เช่น เป็นภัยที่ยกเว้น หรือไม่ได้ซื้อการขยายความคุ้มครองไว้ โดยหลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแล้วผู้รับประกันภัยไม่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้ผู้เอาประกันภัย แต่ด้วยเหตุผลทางด้านการตลาดผู้รับประกันภัยมีความเห็นใจผู้เอาประกันภัยในความเสียหายที่เกิดขึ้น จึงตัดสินใจจ่ายเงินจำนวนหนึ่งให้ผู้เอาประกันภัยรับไปบรรเทาความเสียหาย กรณีนี้ ผู้รับประกันภัยย่อมไม่ได้รับช่วงสิทธิตามกฎหมาย

หลักการรับช่วงสิทธิมีการใช้ ดังนี้

1. ในการประกันวินาศภัย เช่น การประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ มีการบัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 880 วรรคแรกว่า “ถ้าความวินาศนั้นได้เกิดขึ้นเพราะการกระทำของบุคคลภายนอกไซ้ผู้รับประกันภัยได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนไปเป็นจำนวนเพียงใด ผู้รับประกันภัยย่อมเข้ารับช่วงสิทธิของผู้เอาประกันภัยและของผู้รับประกันภัยซึ่งมีต่อบุคคลภายนอกเพียงนั้น” เช่น นาย ค. ได้เอาประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจประเภท 3+ ไว้กับบริษัทประกันภัย C โดยคุ้มครองความเสียหายต่อรถยนต์ที่เอาประกันภัย เนื่องจากการชนกับยานพาหนะทางบกด้วยกันเท่านั้นในวงเงิน 100,000 บาท หากรถของ นาย ค. ถูกรถของ นาย ง. ชนได้รับความเสียหายเป็นเงิน 120,000 บาท เมื่อบริษัทประกันภัย C ได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ นาย ค. เต็มวงเงิน 100,000 บาทแล้ว บริษัทประกันภัย C ก็สามารถรับช่วงสิทธิจาก นาย ค. เพื่อที่จะไปเรียกร้องค่าเสียหายคืนจาก นาย ง. ได้ในวงเงิน 100,000 บาทเท่านั้น

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 880 วรรคสอง ได้บัญญัติต่อไปว่า “ถ้าผู้รับประกันภัยได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนไปแต่เพียงบางส่วนไซ้ ท่านห้ามมิให้ผู้รับประกันภัยนั้นใช้สิทธิของตนให้เสื่อมเสียสิทธิของผู้เอาประกันภัย หรือผู้รับประกันภัย ในการที่เขาจะเรียกร้องเอาค่าสินไหมทดแทนจากบุคคลภายนอกเพื่อเศษแห่งจำนวนวินาศนั้น” คำว่า “เสื่อมเสียสิทธิ” ในที่นี้เป็นการที่กฎหมายบัญญัติให้ผู้รับประกันภัยต้องไม่ทำให้ผู้เอาประกันภัยเสียสิทธิในการไปเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากผู้ก่อความเสียหายหากความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นผู้รับประกันภัยยังชดใช้ให้ผู้เอาประกันภัยไม่เต็มตามความเสียหายที่เกิดขึ้น จากตัวอย่างข้างต้น เนื่องจาก นาย ค. มีความเสียหาย 120,000 บาท แต่ได้รับชดใช้จากบริษัทประกันภัย C 100,000 บาทเต็มตามวงเงินที่ได้เอาประกันภัยไว้ บริษัทประกันภัย C จะมีสิทธิไปเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนคืนจาก นาย ง. ได้ 100,000 บาทตามที่ตนจ่ายไป ส่วนนาย ค. ก็มีสิทธิไปเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจาก นาย ง. ได้ 20,000 บาท บริษัทประกันภัย C ไม่สามารถรับช่วงสิทธิไปเรียกร้องเต็มตามความเสียหาย 120,000 บาท หากทำเช่นนั้น นาย ค. จะเสียสิทธิไป 20,000 บาท

ในทางกลับกัน นาย ค. ไม่สามารถไปเรียกร้องเต็ม 120,000 บาทได้เพราะสิทธิของ นาย ค. ได้ถูกบริษัทประกันภัย C รับช่วงไปแล้ว 100,000 บาท

2. ในการประกันชีวิต จะไม่ใช่หลักการรับช่วงสิทธิตามที่ได้อธิบายข้างต้น ทั้งนี้เพราะการประกันชีวิต การประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคล และการประกันภัยอุบัติเหตุการเดินทางเฉพาะส่วนที่เป็นผลประโยชน์การเสียชีวิต สูญเสียอวัยวะ หรือทุพพลภาพนั้น เป็นสัญญาประกันภัยแบบกำหนดมูลค่า เนื่องจากชีวิตหรืออวัยวะส่วนหนึ่งส่วนใดของร่างกายเรานั้นมีค่ามากจนไม่สามารถจะประเมินค่าออกมาเป็นตัวเงินที่แน่นอนได้

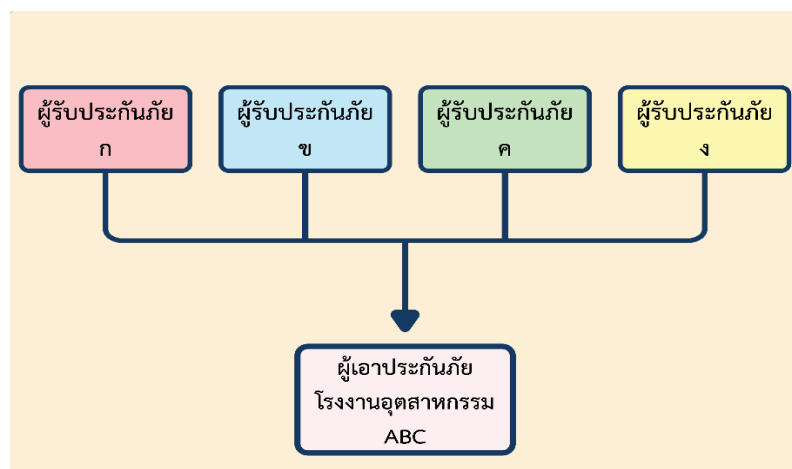
ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 896 บัญญัติไว้ว่า “ถ้าภรณ์ภัยเกิดขึ้นเพราะความผิดของบุคคลภายนอก ผู้รับประกันภัยหาอาจจะเรียกเอาค่าสินไหมทดแทนจากบุคคลภายนอกนั้นได้ไม่ แต่สิทธิของฝ่ายทายาทแห่งผู้ภรณ์ในอันจะได้ค่าสินไหมทดแทนจากบุคคลภายนอกนั้นหาสูญสิ้นไปด้วยไม่ แม้ทั้งจำนวนเงินอันจะพึงใช้ตามสัญญาประกันชีวิตนั้นจะหวนกลับมาได้แก่ตนด้วย”

จากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 896 นี้ จะเห็นได้ว่า ในกรณีที่ผู้เอาประกันชีวิต หรือผู้เอาประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคล หรือผู้เอาประกันภัยอุบัติเหตุการเดินทาง เสียชีวิตเนื่องจากถูกรถชน ถึงแม้ว่าผู้รับประกันภัยจะได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้รับประโยชน์ไปแล้วก็ตาม ผู้รับประกันภัยก็ไม่สามารถจะรับช่วงสิทธิจากผู้รับประโยชน์ เพื่อไปเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากเจ้าของรถที่มาละเมิดนั้น ในขณะที่ผู้รับประโยชน์และทายาทของผู้เสียชีวิตที่ถูกรถชน ยังมีสิทธิที่จะดำเนินการตามกฎหมาย เพื่อไปเรียกร้องค่าเสียหายเพิ่มเติมจากคู่กรณี คือ เจ้าของรถที่มาละเมิดนั้นได้อีกถึงแม้ว่าจะได้รับค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัยไปแล้ว

5. หลักการร่วมชดใช้ค่าสินไหมทดแทน หรือหลักการร่วมชดใช้ (Principle of Contribution)

หลักการร่วมชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเป็นหลักที่สนับสนุนหลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ซึ่งในทางปฏิบัติ อาจจะเป็นไปได้ที่ผู้เอาประกันภัยรายหนึ่งอาจจะเอาประกันภัยทรัพย์สินของเขา เช่น อาคาร หรือ โรงงานอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ ซึ่งมีมูลค่าสูงมาก ไว้กับผู้รับประกันภัยหลายรายเพื่อเป็นการกระจายความเสี่ยง หรือ อาจจะเป็นภัยที่มีความเสี่ยงสูง เช่น เคยมีประวัติความเสียหายในช่วง 2-3 ปีที่ผ่านมาค่อนข้างบ่อย ทำให้ไม่มีผู้รับประกันภัยรายหนึ่งรายใดต้องการจะรับประกันภัยนั้นเองทั้งหมด จึงต้องหาผู้รับประกันภัยหลายรายมาร่วมกันรับประกันภัยนั้น เมื่อเกิดวินาศภัย เช่น ไฟไหม้ทรัพย์สินที่รับประกันภัยไว้ ก็เป็นหน้าที่ของผู้รับประกันภัยแต่ละรายที่จะต้องร่วมกันชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามส่วนที่ตนได้รับประกันภัยไว้

การร่วมชดใช้ค่าสินไหมทดแทน (Contribution) นี้เป็นสิทธิของผู้รับประกันภัยรายหนึ่งรายใดที่จะเรียกร้องให้ผู้รับประกันภัยรายอื่นที่ร่วมกันรับประกันภัยนี้มาร่วมกันชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดขึ้นตามสัดส่วนของจำนวนเงินเอาประกันภัยที่มีอยู่



รูปภาพที่ 5-2 การร่วมชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

หลักการร่วมชดใช้ค่าสินไหมทดแทนนี้จะใช้เฉพาะการประกันวินาศภัย เช่น การประกันอัคคีภัย การประกันภัยความเสียหายทรัพย์สิน เป็นต้น ซึ่งเป็นสัญญาที่ชดใช้ค่าเสียหายตามที่เกิดขึ้นจริงเท่านั้น

หลักการร่วมชดใช้ค่าสินไหมทดแทนนี้จะไม่ใช่กับสัญญาประกันภัยที่ชดใช้จำนวนเงินที่แน่นอน เช่น การประกันชีวิต การประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคล หรือการประกันภัยอุบัติเหตุการเดินทางเฉพาะส่วนที่เป็นผลประโยชน์การเสียชีวิต สูญเสียอวัยวะและสาวยตา ทุพพลภาพ เงินชดเชยรายวัน ทั้งนี้เพราะชีวิตหรืออวัยวะส่วนหนึ่งส่วนใดของร่างกายเรามีค่ามากจนไม่สามารถประเมินค่าเป็นตัวเงินที่แน่นอนได้

หลักการร่วมชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจะใช้ได้เฉพาะในกรณีที่เข้าเงื่อนไขทั้ง 5 ประการต่อไปนี้

1. มีกรรมธรรม์ประกันภัยที่ชดใช้ค่าเสียหายตามที่เกิดขึ้นจริงตั้งแต่ 2 ฉบับขึ้นไป เช่น มีกรรมธรรม์ประกันภัยความเสียหายทรัพย์สิน 4 ฉบับ ซึ่งเอาประกันภัยไว้กับผู้รับประกันภัย ก. ผู้รับประกันภัย ข. ผู้รับประกันภัย ค. และผู้รับประกันภัย ง.

2. กรรมธรรม์ประกันภัยเหล่านี้คุ้มครองสิทธิส่วนได้เสียในฐานะเดียวกัน เช่น เป็นเจ้าของอาคาร หรือโรงงานที่เอาประกันภัย

3. กรรมธรรม์ประกันภัยเหล่านี้คุ้มครองภัยซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายที่เหมือนกัน เช่น คุ้มครองความเสียหายต่อทรัพย์สินที่เอาประกันภัยจากอัคคีภัยเหมือนกัน

4. กรรมธรรม์ประกันภัยเหล่านี้คุ้มครองสิ่งทีเอาประกันภัยไว้เหมือนกัน เช่น กรรมธรรม์ประกันภัยทุกฉบับที่มีอยู่ คุ้มครองสิ่งปลูกสร้างคือ ตัวอาคาร หรือโรงงานเดียวกัน

5. กรรมธรรม์ประกันภัยแต่ละฉบับต้องมีผลบังคับอยู่ ณ เวลาที่เกิดวินาศภัยขึ้น

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 870 บัญญัติว่า “ถ้าได้ทำสัญญาประกันภัยเป็นสองรายหรือกว่านั้นพร้อมกันเพื่อความวินาศภัยอันเดียวกัน และจำนวนเงินซึ่งเอาประกันภัยรวมกันทั้งหมดนั้นท่วมจำนวนที่วินาศจริงไซ้ ท่านว่าผู้รับประกันภัยชอบที่จะได้รับค่าสินไหมทดแทนเพียงเสมอจำนวนวินาศจริงเท่านั้น ผู้รับประกันภัยแต่ละคนต้องจ่ายเงินจำนวนวินาศจริงแบ่งตามส่วนมากน้อยเท่าที่ตนได้รับประกันภัยไว้

อันสัญญาประกันภัยทั้งหลาย ถ้าลงวันเดียวกันท่านให้ถือว่าได้ทำพร้อมกัน

ถ้าได้ทำสัญญาประกันภัยเป็นสองรายหรือกว่านั้นสืบเนื่องเป็นลำดับกัน ท่านว่าผู้รับประกันภัยคนแรกจะต้องรับผิดชอบเพื่อความวินาศภัยก่อน ถ้าและจำนวนเงินซึ่งผู้รับประกันภัยคนแรกได้ไ้ใช้นั้นยังไม่คุ้มจำนวนวินาศภัยไซ้ ผู้รับประกันภัยคนถัดไปก็ต้องรับผิดชอบในส่วนที่ยังขาดอยู่นั้นต่อ ๆ กันไปจนกว่าจะคุ้มวินาศ”

จากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 870 วรรคสองและวรรคสาม วันที่ที่กล่าวถึงนี้คือวันทำสัญญาประกันภัยซึ่งเป็นวันที่ผู้รับประกันภัยตกลงรับประกันภัย ไม่ใช่วันที่ผู้รับประกันภัยเริ่มต้นคุ้มครองหรือวันที่ออกกรรมธรรม์ประกันภัยแต่อย่างใด

อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่วันทำสัญญาประกันภัยแต่ละฉบับไม่ใช่วันเดียวกันแล้ว ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 870 วรรคสาม ได้บัญญัติไว้ว่า “ถ้าได้ทำสัญญาประกันภัยเป็นสองรายหรือกว่านั้น สืบเนื่องเป็นลำดับกัน ท่านว่า ผู้รับประกันภัยคนแรกจะต้องรับผิดชอบเพื่อความวินาศภัยก่อน ถ้าและจำนวนเงินซึ่งผู้รับประกันภัยคนแรกได้ไ้ใช้นั้น ยังไม่คุ้มจำนวนวินาศภัยไซ้ ผู้รับประกันภัยคนถัดไปก็ต้องรับผิดชอบในส่วนที่ยังขาดอยู่นั้นต่อ ๆ กันไปจนกว่าจะคุ้มวินาศ”

จากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 870 วรรคสามนี้ เราจะเห็นได้ว่า การร่วมชดใช้ค่าสินไหมทดแทนของผู้รับประกันภัยในกรณีที่มิวันทำสัญญาประกันภัยไม่ใช่วันเดียวกัน จะเป็นลักษณะใครทำสัญญารับประกันภัยก่อน ก็ต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนตามความเสียหายที่เกิดขึ้นจริงก่อน ถ้าผู้รับประกันภัยรายนั้นได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนจนเต็มจำนวนเงินเอาประกันภัยในส่วนของตนไปแล้ว ก็เป็นหน้าที่ของผู้รับประกันภัยในลำดับถัดไปที่จะต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนต่อไปจนครบตามความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง

เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาของผู้รับประกันภัยแต่ละรายว่าใครจะต้องรับผิดชอบก่อนหลัง ในทางปฏิบัติสำหรับการจัด ประกันภัยรายใหญ่ที่มีจำนวนเงินเอาประกันภัยสูงและต้องเอาประกันภัยไว้กับหลายบริษัท มักจะมีตัวแทนหรือนายหน้าประกันภัยเข้ามาเกี่ยวข้อง และจัดให้มีวันทำสัญญาประกันภัยกับผู้รับประกันภัยทุกรายเป็นวันเดียวกัน และมีระยะเวลาประกันภัยเริ่มต้นสิ้นสุดพร้อมกันด้วย

หมายเหตุ: ในปัจจุบันนี้ เงื่อนไขความคุ้มครองของกรมธรรม์ประกันภัยส่วนใหญ่ในประเทศไทย เช่น กรมธรรม์ประกันภัยความเสี่ยงภัยทรัพย์สิน กรมธรรม์ประกันอัคคีภัย กรมธรรม์ประกันอัคคีภัยสำหรับที่อยู่อาศัย กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ เป็นต้น จะกำหนดให้ผู้รับประกันภัยทุกรายต้องเข้ามาร่วมรับผิดชอบ สัดส่วนความรับผิดชอบของแต่ละราย โดยไม่คำนึงถึงลำดับก่อนหลังตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 870 วรรคสาม เพื่อไม่ให้เกิดการเถียงกันว่าผู้รับประกันภัยรายใดทำสัญญาประกันภัยเป็นรายแรก หรือทำสัญญาประกันภัยเป็นรายถัดไป

ตัวอย่าง กรมธรรม์ประกันภัยความเสี่ยงภัยทรัพย์สินได้กำหนดเงื่อนไขการเฉลี่ยความเสียหายภายใต้ เงื่อนไขทั่วไปข้อ 7. ดังนี้

“7. การเฉลี่ยความเสียหาย

ถ้าในขณะที่เกิดความเสียหายขึ้นและปรากฏว่าทรัพย์สินรายการเดียวกันได้เอาประกันภัยไว้กับบริษัท ประกันภัยอื่น ไม่ว่าจะโดยผู้เอาประกันภัยเองหรือบุคคลอื่นใดก็ตาม บริษัทจะร่วมชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้ไม่เกิน กว่าส่วนเฉลี่ยตามจำนวนเงินที่บริษัทได้รับประกันภัยต่อจำนวนเงินเอาประกันภัย หรือจำนวนเงินจำกัดความรับผิด รวมของทุกกรมธรรม์ประกันภัย แต่ไม่เกินกว่าจำนวนเงินที่บริษัทได้รับประกันภัยไว้ และเป็นที่ตกลงว่าการจ่าย ค่าสินไหมทดแทนเช่นนี้บริษัทจะไม่ยกเอาลำดับการรับประกันภัยก่อน-หลัง ขึ้นเป็นข้ออ้างในการเข้าร่วมเฉลี่ยชดใช้ ความเสียหายดังกล่าว”

ตัวอย่าง กรมธรรม์ประกันอัคคีภัยได้กำหนดเงื่อนไขการประกันภัยซ้ำซ้อนและการร่วมเฉลี่ยการชดใช้ ค่าสินไหมทดแทนภายใต้เงื่อนไขทั่วไป ข้อ 5.3 ดังนี้

“5.3 การประกันภัยซ้ำซ้อนและการร่วมเฉลี่ยการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

ผู้เอาประกันภัยต้องแจ้งเป็นหนังสือให้บริษัททราบถึงการประกันภัยซึ่งได้ทำไว้แล้วหรือที่จะมีขึ้นภายหลัง หากทรัพย์สินที่เอาประกันภัยไว้ได้มีการประกันภัยกับบริษัทประกันภัยอื่น ซึ่งให้ความคุ้มครองในภัยเดียวกันกับ กรมธรรม์ฉบับนี้ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน

ถ้าในขณะที่เกิดความเสียหายขึ้นและปรากฏว่าทรัพย์สินรายการเดียวกันได้เอาประกันภัยไว้กับบริษัท ประกันภัยอื่นไม่ว่าโดยผู้เอาประกันภัยเองหรือโดยบุคคลอื่นใดที่กระทำในนามผู้เอาประกันภัย บริษัทจะร่วมเฉลี่ย ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้ไม่เกินกว่าส่วนเฉลี่ยตามจำนวนเงินที่บริษัทได้รับประกันภัยต่อจำนวนเงินเอาประกันภัย รวมทั้งสิ้นแต่ไม่เกินกว่าจำนวนเงินเอาประกันภัยที่บริษัทได้รับประกันภัยไว้ และเป็นที่ตกลงว่าการจ่าย ค่าสินไหมทดแทนเช่นนี้ บริษัทจะไม่ยกเอาลำดับการรับประกันภัยก่อน-หลัง ขึ้นเป็นข้ออ้างในการเข้าร่วมเฉลี่ย ชดใช้ความเสียหายดังกล่าว”

5.1 วิธีการคำนวณในการร่วมชดใช้ค่าสินไหมทดแทน (Methods of Apportionment)

กรณีที่ผู้รับประกันภัยตั้งแต่ 2 รายขึ้นไปต้องร่วมกันชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามหลักการร่วมชดใช้ ค่าสินไหมทดแทนตามที่ได้อธิบายข้างต้น มีวิธีการคำนวณในการร่วมชดใช้ค่าสินไหมทดแทนอยู่ 2 วิธีคือ

5.1.1 วิธีคำนวณตามส่วนจำนวนเงินเอาประกันภัย (Maximum Liability Method หรือ Pro Rata to Sum Insured Method) เป็นวิธีการหนึ่งในการคำนวณจำนวนเงินค่าสินไหมทดแทนกรณีที่ผู้รับประกันภัย ตั้งแต่ 2 รายขึ้นไปคุ้มครองวินาศภัยเดียวกันในการร่วมชดใช้ค่าสินไหมทดแทนโดยแบ่งตามสัดส่วนจำนวนเงิน เอาประกันภัยของผู้รับประกันภัยแต่ละราย

สูตรที่ใช้ในการคำนวณค่าสินไหมทดแทนตามวิธี Maximum Liability Method เป็นดังนี้

$$\frac{\text{จำนวนเงินเอาประกันภัยของผู้รับประกันภัยแต่ละราย}}{\text{จำนวนเงินเอาประกันภัยรวมของผู้รับประกันภัยทุกราย}} \times \text{ความเสียหายที่แท้จริง}$$

ตัวอย่างที่ 1 การคำนวณตามส่วนจำนวนเงินเอาประกันภัยที่ผู้รับประกันภัยแต่ละรายต้องร่วมกันชดใช้ค่าสินไหมทดแทนกรณีวันทำสัญญาประกันภัยเป็นวันเดียวกัน

สมมุติว่า บริษัท ทีเลิศจุติสาธรรม จำกัด ได้เอาประกันภัยความเสี่ยงภัยทรัพย์สินสิ่งปลูกสร้างซึ่งเป็นอาคารโรงงานที่มีมูลค่าที่แท้จริง 200,000,000 บาท โดยทำสัญญาประกันภัยไว้กับผู้รับประกันภัย 3 รายในวันเดียวกัน ดังนี้

บริษัทประกันภัย เอ จำกัด จำนวนเงินเอาประกันภัยเท่ากับ 100,000,000 บาท

บริษัทประกันภัย บี จำกัด จำนวนเงินเอาประกันภัยเท่ากับ 60,000,000 บาท

บริษัทประกันภัย ซี จำกัด จำนวนเงินเอาประกันภัยเท่ากับ 40,000,000 บาท

เมื่ออาคารโรงงานนี้ได้รับความเสียหายจากไฟไหม้ ผู้รับประกันภัยแต่ละรายจะต้องรับผิดชอบชดใช้ตามสัดส่วนที่รับประกันภัย ดังนี้

ตัวอย่างที่ 1.1 กรณีเกิดความเสียหายบางส่วน (Partial Loss) เท่ากับ 85,000,000 บาท

$$\text{บริษัทประกันภัย เอ จำกัด ชดใช้} = \frac{100,000,000}{200,000,000} \times 85,000,000 = 42,500,000 \text{ บาท}$$

$$\text{บริษัทประกันภัย บี จำกัด ชดใช้} = \frac{60,000,000}{200,000,000} \times 85,000,000 = 25,500,000 \text{ บาท}$$

$$\text{บริษัทประกันภัย ซี จำกัด ชดใช้} = \frac{40,000,000}{200,000,000} \times 85,000,000 = 17,000,000 \text{ บาท}$$

ตัวอย่างที่ 1.2 กรณีเกิดความเสียหายสิ้นเชิง (Total Loss) เท่ากับ 200,000,000 บาท

$$\text{บริษัทประกันภัย เอ จำกัด ชดใช้} = \frac{100,000,000}{200,000,000} \times 200,000,000 = 100,000,000 \text{ บาท}$$

$$\text{บริษัทประกันภัย บี จำกัด ชดใช้} = \frac{60,000,000}{200,000,000} \times 200,000,000 = 60,000,000 \text{ บาท}$$

$$\text{บริษัทประกันภัย ซี จำกัด ชดใช้} = \frac{40,000,000}{200,000,000} \times 200,000,000 = 40,000,000 \text{ บาท}$$

ตัวอย่างที่ 2 การคำนวณตามส่วนจำนวนเงินเอาประกันภัยที่ผู้รับประกันภัยแต่ละรายต้องร่วมกันชดใช้ค่าสินไหมทดแทนกรณีวันทำสัญญาประกันภัยไม่ใช่วันเดียวกัน

กรณีวันทำสัญญาประกันภัยไม่ใช่วันเดียวกัน ใช้หลักการว่า “ใครรับประกันภัยก่อน ต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนก่อน” ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 870 วรรคสาม

โดยทั่วไปแล้ว ผู้เอาประกันภัยต้องการเอาประกันภัยทรัพย์สิน เช่น อาคารโรงงานไว้กับผู้รับประกันภัยเพียงรายเดียว แต่บางครั้งก็ประสบปัญหาว่า เป็นภัยที่มีความเสี่ยงสูง เช่น เป็นโรงงานพลาสติก ซึ่งมีโอกาสเกิดไฟไหม้ได้ง่าย หรือเคยมีประวัติความเสียหายค่อนข้างบ่อยในช่วง 2-3 ปีที่ผ่านมา ทำให้ไม่สามารถจะหาผู้รับประกันภัยเพียงรายเดียวมารับประกันภัยได้เต็มมูลค่าที่แท้จริงของทรัพย์สิน จึงต้องแบ่งไปเอาประกันภัยกับผู้รับประกันภัยตั้งแต่ 2 รายขึ้นไป และบางครั้งก็ยิ่งเกิดปัญหาว่า ต้องใช้เวลาอีกเป็นเดือนกว่าจะหาผู้รับประกันภัย

รายอื่นมาร่วมรับประกันภัยจนเต็มมูลค่าที่แท้จริงของทรัพย์สินได้ จึงทำให้วันทำสัญญาประกันภัยของผู้รับประกันภัยแต่ละรายเป็นคนละวันกัน ดังตัวอย่างต่อไปนี้

บริษัทประกันภัย เอ จำกัด รับประกันภัยในวันที่ 1/9/25X4 โดยมีจำนวนเงินเอาประกันภัยเท่ากับ 100,000,000 บาท

บริษัทประกันภัย บี จำกัด รับประกันภัยในวันที่ 16/9/25X4 โดยมีจำนวนเงินเอาประกันภัยเท่ากับ 60,000,000 บาท

บริษัทประกันภัย ซี จำกัด รับประกันภัยในวันที่ 30/9/25X4 โดยมีจำนวนเงินเอาประกันภัยเท่ากับ 40,000,000 บาท

เมื่ออาคารโรงงานนี้ได้รับความเสียหายบางส่วนจากไฟไหม้เป็นเงิน 140,000,000 บาท ผู้รับประกันภัยแต่ละรายจะต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าสินไหมทดแทนดังนี้

บริษัทประกันภัย เอ จำกัด ในฐานะที่เป็นผู้รับประกันภัยรายแรก ชดใช้ = 100,000,000 บาท

บริษัทประกันภัย บี จำกัด ในฐานะที่เป็นผู้รับประกันภัยรายถัดไป ชดใช้ = 40,000,000 บาท

บริษัทประกันภัย ซี จำกัด ในฐานะที่เป็นผู้รับประกันภัยรายสุดท้าย ไม่ต้องชดใช้ เนื่องจากบริษัทประกันภัย เอ จำกัด และ บริษัทประกันภัย บี จำกัด ได้ชดใช้ครบตามมูลค่าความเสียหายที่เกิดขึ้นแล้ว

(โปรดอ่านหมายเหตุของหัวข้อที่ 5. หลักการร่วมชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ในหน้าที่ 72)

ตัวอย่างที่ 3 การคำนวณตามส่วนจำนวนเงินเอาประกันภัยที่ผู้รับประกันภัยแต่ละรายต้องร่วมกันชดใช้ค่าสินไหมทดแทนกรณีมีการจำกัดจำนวนเงินความรับผิด (Sub Limit) เนื่องจากภัยที่ขยายการคุ้มครองในกรมธรรม์ประกันภัย

ตัวอย่างที่ 3.1 มีการจำกัดจำนวนเงินความรับผิด (Sub Limit) แต่ไม่มีการกำหนดความรับผิดส่วนแรกหรือความเสียหายส่วนแรก (Deductible) ที่ผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบเอง

สมมติว่า นาย ก. ได้เอาประกันอัคคีภัยสิ่งปลูกสร้างซึ่งเป็นบ้านอยู่อาศัยของเขา 1 หลัง ซึ่งมีมูลค่าที่แท้จริง 4,000,000 บาท ไว้กับผู้รับประกันภัย 3 รายคือบริษัทประกันภัย A, B และ C โดยมีจำนวนเงินเอาประกันภัย 1,000,000 บาท 1,500,000 และ 1,500,000 บาทตามลำดับ ความคุ้มครองมาตรฐานตามกรมธรรม์ประกันอัคคีภัยสำหรับที่อยู่อาศัยทั้ง 3 ฉบับมีคุ้มครองภัยธรรมชาติ 4 ภัยประกอบด้วย (1) ภัยจากลมพายุ (2) ภัยจากน้ำท่วม (3) ภัยจากแผ่นดินไหว ภูเขาไฟระเบิด หรือ คลื่นใต้น้ำ หรือ สึนามิ และ (4) ภัยจากลูกเห็บ โดยมีการจำกัดจำนวนเงินความรับผิด (Sub Limit) ของทั้ง 4 ภัยนี้รวมกันไม่เกิน 20,000 บาทต่อปีต่อกรมธรรม์ นอกจากนั้น นาย ก. ยังได้ซื้อความคุ้มครองภัยธรรมชาติทั้ง 4 ภัยนี้เพิ่มขึ้นตามเอกสารแนบท้ายว่าด้วยการขยายจำนวนเงินจำกัดความรับผิดของภัยธรรมชาติ สำหรับกรมธรรม์ประกันอัคคีภัยสำหรับที่อยู่อาศัย(ต่อปี) (แบบ อค. 1.35) กับบริษัทประกันภัย B และ C เท่ากับ 50,000 บาท และ 80,000 บาทตามลำดับ

บริษัท ประกันภัย	จำนวนเงินเอาประกันภัย	การขยายจำนวนเงินจำกัดความรับผิดของ ภัยธรรมชาติ (ต่อปี) (แบบ อค. 1.35)
A	1,000,000	-
B	1,500,000	50,000
C	1,500,000	80,000
รวม	4,000,000	130,000

หากบ้านอยู่อาศัยของ นาย ก. ที่เอาประกันภัยไว้ได้รับความเสียหายจากน้ำท่วม 100,000 บาท ตามเงื่อนไข 6.8 “การประกันภัยทรัพย์สินต่ำกว่ามูลค่าที่แท้จริง” ของกรมธรรม์ประกันภัยอัคคีภัยสำหรับที่อยู่อาศัย บริษัทจะไม่นำเงื่อนไขการประกันภัยทรัพย์สินต่ำกว่ามูลค่าที่แท้จริงมาใช้ในการพิจารณาคำนวณค่าสินไหมทดแทนสำหรับ 4 ภัยที่เพิ่มขึ้นมานี้

ดังนั้น แต่ละบริษัทจะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามส่วนของ Sub Limit ของแต่ละบริษัท ดังนี้

บริษัท ประกันภัย	ชดใช้ภายใต้ ความคุ้มครองมาตรฐาน (1)	ชดใช้ภายใต้การขยายจำนวนเงินจำกัดความรับผิดชอบของภัยธรรมชาติ (แบบ อค. 1.35) (2)	รวม (3) = (1)+(2)
A	20,000	-	20,000.00
B	20,000	$\frac{50,000 \times 40,000}{130,000} = 15,384.62$	35,384.62
C	20,000	$\frac{80,000 \times 40,000}{130,000} = 24,615.38$	44,615.38
รวม	60,000	40,000.00	100,000.00

สรุป บริษัทประกันภัย A ชดใช้ 20,000 บาท บริษัทประกันภัย B ชดใช้ 35,384.62 บาท และบริษัทประกันภัย C ชดใช้ 44,615.38 บาท โดยที่ นาย ก. ในฐานะผู้เอาประกันภัยไม่ต้องมีความรับผิดชอบส่วนแรก

ตัวอย่างที่ 3.2 มีการจำกัดจำนวนเงินความรับผิดชอบ (Sub Limit) และมีการกำหนดความรับผิดชอบส่วนแรกหรือความเสียหายส่วนแรก (Deductible) ที่ผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบเอง

ข้อมูลทุกอย่างเหมือนกับตัวอย่างที่ 3.1 โดยบริษัทประกันภัย B มี Sub Limit 50,000 บาท และมีการกำหนด Deductible 5% ส่วนบริษัทประกันภัย C มี Sub Limit 80,000 บาท และมีการกำหนด Deductible 10%

หากบ้านอยู่อาศัยของ นาย ก. ที่เอาประกันภัยไว้ได้รับความเสียหายจากน้ำท่วม 100,000 บาท แต่ละบริษัทจะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามส่วนของ Sub Limit ของแต่ละบริษัทดังนี้

บริษัท ประกันภัย	ชดใช้ภายใต้ ความคุ้มครองมาตรฐาน (1)	ชดใช้ภายใต้การขยายจำนวนเงินจำกัดความรับผิดชอบของภัยธรรมชาติ (แบบ อค. 1.35) (2)	รวม (3) = (1)+(2)
A	20,000	-	20,000.00
B	20,000	$[15,384.62 - (15,384.62 \times 5\%)]$ $= 15,384.62 - 769.23 = 14,615.39$	34,615.39
C	20,000	$[24,615.38 - (24,615.38 \times 10\%)]$ $= 24,615.38 - 2,461.54 = 22,153.84$	42,153.84
รวม	60,000	36,769.23	96,769.23

สรุป บริษัทประกันภัย A ชดใช้ 20,000 บาท บริษัทประกันภัย B ชดใช้ 34,615.39 บาท และบริษัทประกันภัย C ชดใช้ 42,153.84 บาท ส่วน นาย ก. ในฐานะผู้เอาประกันภัยรับผิดชอบเอง 3,230.77 บาท

5.1.2 วิธีคำนวณความรับผิดโดยเอกเทศ (Independent Liability Method)

เป็นอีกวิธีการหนึ่งในการคำนวณจำนวนค่าสินไหมทดแทนกรณีที่มีผู้รับประกันภัยตั้งแต่ 2 รายขึ้นไป คำนวณวินาศภัยเดียวกันในการร่วมชดใช้ค่าสินไหมทดแทน โดยพิจารณาความรับผิดของผู้รับประกันภัยแต่ละรายแยกเป็นอิสระจากกัน แล้วจึงนำอัตราส่วนความรับผิดของผู้รับประกันภัยแต่ละรายมาคำนวณหาจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่ผู้รับประกันภัยแต่ละรายจะต้องชดใช้

ตัวอย่าง กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดตามกฎหมายต่อบุคคลภายนอก ได้กำหนดไว้หมวดที่ 4 เงื่อนไข และข้อกำหนดทั่วไป ข้อ 10. การประกันภัยอื่นและการเฉลี่ยความรับผิด ดังนี้

“10. การประกันภัยอื่นและการเฉลี่ยความรับผิด หากผู้เอาประกันภัยมีกรมธรรม์ประกันภัยฉบับอื่นซึ่งให้ความคุ้มครองความรับผิดตามกฎหมายอย่างเดียวกันกับกรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้ บริษัทจะรับผิดชอบในค่าสินไหมทดแทนและค่าใช้จ่ายในการต่อสู้คดีตามอัตราส่วนของบริษัทสำหรับจำนวนเงินที่บริษัทจะต้องร่วมเฉลี่ยในความรับผิดนั้น

ทั้งนี้ ไม่ว่ากรณีใด ๆ การชดใช้ของบริษัทจะไม่เกินไปกว่าจำนวนเงินจำกัดความรับผิดที่กำหนดไว้ในตารางกรมธรรม์ประกันภัย”

ข้อกำหนดนี้มุ่งหมายที่จะให้เกิดความเป็นธรรมในระหว่างผู้รับประกันภัยด้วยกันที่จะร่วมกันออกส่วนเฉลี่ย (Contribution) ความรับผิดที่กรมธรรม์ประกันภัยทุกฉบับให้ความคุ้มครองโดยไม่ต้องดูว่าในระหว่างผู้รับประกันภัยที่เกี่ยวข้อง ผู้รับประกันภัยรายใดได้รับประกันภัยไว้ก่อนหรือหลังผู้รับประกันภัยรายอื่น เนื่องจากข้อกำหนดข้อนี้ บริษัทตกลงที่จะร่วมเฉลี่ยความรับผิดกับผู้รับประกันภัยรายอื่นที่ให้ความคุ้มครองในความรับผิดเดียวกันของผู้เอาประกันภัยอย่างเดียวกันกับกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดฉบับนี้ เช่น ผู้เอาประกันภัยได้เอาประกันภัยความรับผิดเช่นเดียวกับกรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้ไว้กับผู้รับประกันภัย 2 ราย กรณีเช่นนี้ ผู้รับประกันภัยทั้ง 2 รายจะร่วมเฉลี่ยความรับผิดในค่าสินไหมทดแทนของผู้เอาประกันภัยและค่าใช้จ่ายในการต่อสู้คดี จึงไม่ต้องพิจารณาว่าผู้รับประกันภัยรายใดได้รับประกันภัยไว้ก่อนหรือหลังกัน ส่วนการเฉลี่ยจะเป็นไปตามสัดส่วนของค่าสินไหมทดแทนและค่าใช้จ่ายในการต่อสู้คดีที่เกิดขึ้นซึ่งกรมธรรม์ประกันภัยแต่ละฉบับที่เกี่ยวข้องจะต้องรับผิดชอบ ทั้งนี้เพราะเงื่อนไขข้อนี้กำหนดให้เฉลี่ยจาก “ความรับผิด (Liability)” มิใช่เฉลี่ยจาก “จำนวนเงินจำกัดความรับผิด (Limit of Liability)” ดังนั้น ในขั้นแรกจึงต้องดูความรับผิดของกรมธรรม์ประกันภัยแต่ละฉบับแยกขาดจากกันเป็นอิสระว่ามีความรับผิดเท่าไร หากแต่ละฉบับต่างสามารถที่จะคุ้มครองความรับผิดได้เต็ม กรมธรรม์ประกันภัยทั้ง 2 ฉบับจะรับผิดชอบในสัดส่วนที่เท่ากัน ซึ่งเป็นไปตามวิธีคำนวณความรับผิดโดยเอกเทศ (Independent Liability Method) แต่จะนำ “จำนวนเงินจำกัดความรับผิด (Limit of Liability)” ของแต่ละกรมธรรม์มาใช้ในการคิดส่วนเฉลี่ยก็ต่อเมื่อความเสียหายที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบมีจำนวนเกินกว่าจำนวนเงินจำกัดความรับผิดที่กำหนดไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยที่เกี่ยวข้องฉบับใดฉบับหนึ่งหรือทุกฉบับ กรณีเช่นนั้น การคำนวณส่วนเฉลี่ยที่ผู้รับประกันภัยแต่ละรายต้องชดใช้จะเป็นไปตามวิธีคำนวณตามส่วนจำนวนเงินเอาประกันภัย (Maximum Liability Method) ที่ได้อธิบายใน 5.1.1

หากกรมธรรม์ประกันภัยที่เกี่ยวข้องฉบับใดมีการกำหนดความรับผิดส่วนแรกหรือความเสียหายส่วนแรก (Deductible) ที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบเองไว้ จะต้องนำความรับผิดส่วนแรกที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบเองของแต่ละกรมธรรม์ประกันภัยไปหักออกจากความรับผิดของผู้เอาประกันภัยก่อน

สูตรที่ใช้ในการคำนวณค่าสินไหมทดแทนตามวิธี Independent Liability Method เป็นดังนี้

$$\frac{\text{ความรับผิดที่กรมธรรม์ประกันภัยฉบับนั้นจะต้องรับไว้}}{\text{ผลรวมของความรับผิดของกรมธรรม์ประกันภัยทุกฉบับที่เกี่ยวข้อง}} \times \text{ความรับผิดของผู้เอาประกันภัย}$$

ตัวอย่างที่ 1 กรณีไม่มีความรับผิดส่วนแรกหรือความเสียหายส่วนแรก (Deductible) ที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบเองไว้ด้วย

สมมติว่ามีกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดตามกฎหมายต่อบุคคลภายนอกที่เกี่ยวข้องอยู่ 2 ฉบับ โดยผู้รับประกันภัยรายที่ 1 ได้กำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิดไว้ 4,000,000 บาทต่อเหตุการณ์แต่ละครั้งและตลอดระยะเวลาประกันภัย ส่วนผู้รับประกันภัยที่ 2 ได้กำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิดไว้ 2,000,000 บาทต่อเหตุการณ์แต่ละครั้งและตลอดระยะเวลาประกันภัย หากมีความรับผิดของผู้เอาประกันภัยรวมค่าใช้จ่ายในการต่อสู้คดี 500,000 บาท และได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยทั้ง 2 ฉบับ

คำนวณความรับผิดของกรมธรรม์ประกันภัยที่เกี่ยวข้องได้ดังนี้

ความรับผิดโดยเอกเทศของผู้รับประกันภัยรายที่ 1 = 500,000 บาท

ความรับผิดโดยเอกเทศของผู้รับประกันภัยรายที่ 2 = 500,000 บาท

ผลรวมของความรับผิดของกรมธรรม์ประกันภัยที่เกี่ยวข้อง = 500,000 + 500,000 = 1,000,000 บาท

แทนค่าตามสูตรคำนวณ

ผู้รับประกันภัยรายที่ 1 รับผิดชอบ = $\frac{500,000}{1,000,000} \times 500,000 = 250,000$ บาท

ผู้รับประกันภัยรายที่ 2 รับผิดชอบ = $\frac{500,000}{1,000,000} \times 500,000 = 250,000$ บาท

สรุป ผู้รับประกันภัยรายที่ 1 และผู้รับประกันภัยรายที่ 2 ชดใช้คนละครึ่ง คือรายละ 250,000 บาท เท่ากัน เพราะกรมธรรม์ประกันภัยทั้ง 2 ฉบับสามารถคุ้มครองความรับผิดได้เต็ม เนื่องจากสัดส่วนของความรับผิดในค่าสินไหมทดแทนและค่าใช้จ่ายในการต่อสู้คดีของผู้รับประกันภัยรายที่ 1 และผู้รับประกันภัยรายที่ 2 เท่ากัน คือ 1 : 1

ตัวอย่างที่ 2 กรณีมีความรับผิดส่วนแรกหรือความเสียหายส่วนแรก (Deductible) ที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบเองไว้ด้วย

ในกรณีที่ความรับผิดของผู้เอาประกันภัยรายใดเกินกว่าจำนวนเงินจำกัดความรับผิดของผู้รับประกันภัย การคำนวณความรับผิดของผู้รับประกันภัยแต่ละรายจะใช้หลักเกณฑ์เดียวกันกับหลักการข้างต้น แต่จะต้องนำความรับผิดส่วนแรกที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบเองของแต่ละกรมธรรม์ประกันภัยไปหักออกจากความรับผิดของผู้เอาประกันภัยก่อนเสมอ แล้วจึงพิจารณาความรับผิดของผู้รับประกันภัยแต่ละรายซึ่งต้องไม่เกินกว่าจำนวนเงินจำกัดความรับผิดของแต่ละกรมธรรม์ประกันภัย เช่น กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้รับประกันภัยรายแรกและรายที่สองกำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิดไว้ 6,000,000 บาท และ 1,000,000 บาทตามลำดับและกำหนดความรับผิดส่วนแรกที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบไว้เท่ากันทั้งสองฉบับ คือ 200,000 บาท ความรับผิดของผู้เอาประกันภัยรวมค่าใช้จ่ายในการต่อสู้คดี 3,000,000 บาทและได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยทั้งสองฉบับ ความรับผิดของผู้รับประกันภัยแต่ละรายจะเป็นดังนี้

คำนวณความรับผิดของกรมธรรม์ประกันภัยที่เกี่ยวข้องได้ ดังนี้

ผู้รับประกันภัยรายที่ 1 รับผิดชอบ $3,000,000 - 200,000 = 2,800,000$ บาท

ผู้รับประกันภัยรายที่ 2 รับผิดชอบ $3,000,000 - 200,000 = 2,800,000$ บาท

แต่กรมธรรม์ประกันภัยจำกัดความรับผิดไว้ $= 1,000,000$ บาท

ผลรวมของความรับผิดของกรมธรรม์ประกันภัยที่เกี่ยวข้อง คือ

$2,800,000 \text{ บาท} + 1,000,000 \text{ บาท} = 3,800,000 \text{ บาท}$

แทนค่าตามสูตรคำนวณ

ผู้รับประกันภัยรายที่ 1 รับผิดชอบ $= \frac{2,800,000}{3,800,000} \times 3,000,000 = 2,210,526.32$ บาท

ผู้รับประกันภัยรายที่ 2 รับผิดชอบ $= \frac{1,000,000}{3,800,000} \times 3,000,000 = 789,473.68$ บาท

สรุป ผู้เอาประกันภัยได้รับค่าสินไหมทดแทนจากกรมธรรม์ประกันภัยทั้งสองฉบับรวมกัน 3,000,000 บาท ซึ่งอธิบายในรายละเอียดได้ ดังนี้

เมื่อหักความรับผิดส่วนแรกที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบเองของแต่ละกรมธรรม์ประกันภัยออกแล้ว ผู้รับประกันภัยรายแรกจึงรับผิดชอบ 2,800,000 บาท ($3,000,000 - 200,000 = 2,800,000$ บาท) ส่วนความรับผิดของผู้รับประกันภัยรายที่สองคือ 1,000,000 บาท ตามจำนวนเงินจำกัดความรับผิด ดังนั้น สัดส่วนความรับผิดของผู้รับประกันภัยทั้งสองราย คือ 2.8 : 1 ดังนั้น ผู้รับประกันภัยรายแรกชดใช้ 2,210,526.32 บาท ผู้รับประกันภัยรายที่สองชดใช้ 789,473.68 บาท

ตัวอย่างที่ 3 กรณีความรับผิดของผู้เอาประกันภัยเกินจำนวนเงินจำกัดความรับผิดของทั้ง 2 กรมธรรม์ และมีการกำหนดความรับผิดส่วนแรกหรือความเสียหายส่วนแรก (Deductible) ที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบเองไว้ด้วย

สมมติว่ามีกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดตามกฎหมายต่อบุคคลภายนอกที่เกี่ยวข้องอยู่ 2 ฉบับ โดยผู้รับประกันภัยรายที่ 1 มีจำนวนเงินจำกัดความรับผิด 4,000,000 บาทต่อเหตุการณ์แต่ละครั้งและตลอดระยะเวลาประกันภัย และได้กำหนด Deductible ไว้ 200,000 บาทต่อเหตุการณ์แต่ละครั้ง ส่วนผู้รับประกันภัยรายที่ 2 มีจำนวนเงินจำกัดความรับผิด 2,000,000 บาทต่อเหตุการณ์แต่ละครั้งและตลอดระยะเวลาประกันภัย และได้กำหนด Deductible ไว้ 100,000 บาทต่อเหตุการณ์แต่ละครั้ง

หากความรับผิดของผู้เอาประกันภัยรวมค่าใช้จ่ายในการต่อสู้คดี (หากคุ้มครอง) มีจำนวน 8,000,000 บาท การแบ่งความรับผิดตามสัดส่วนระหว่างผู้รับประกันภัยรายที่ 1 กับผู้รับประกันภัยรายที่ 2 จะเป็นไปตามจำนวนเงินจำกัดความรับผิดของแต่ละกรมธรรม์ และข้อกำหนดข้อ 9 ของหมวดที่ 4 และวรรคท้ายของข้อกำหนดข้อ 10 ซึ่งผู้รับประกันภัยจะรับผิดชอบไม่เกินจำนวนเงินจำกัดความรับผิดที่ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์ประกันภัย โดยต้องนำความรับผิดส่วนแรกหรือความเสียหายส่วนแรก (Deductible) ที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบเองของแต่ละกรมธรรม์ประกันภัยไปหักออกจากความรับผิดของผู้เอาประกันภัยก่อน

คำนวณความรับผิดของกรมธรรม์ประกันภัยที่เกี่ยวข้องได้ดังนี้

ผู้รับประกันภัยรายที่ 1 รับผิดชอบ $8,000,000 - 200,000 = 7,800,000$ บาท แต่กรมธรรม์จำกัดความรับผิดไว้ 4,000,000 บาท

ผู้รับประกันภัยรายที่ 2 รับผิดชอบ 8,000,000 - 100,000 = 7,900,000 บาท แต่กรมธรรม์จำกัดความรับผิดชอบไว้ 2,000,000 บาท

สรุป ผู้รับประกันภัยรายที่ 1 ชดใช้ 4,000,000 บาท ส่วนผู้รับประกันภัยรายที่ 2 ชดใช้ 2,000,000 บาท ซึ่งเป็นจำนวนที่ไม่เกินจำนวนเงินจำกัดความรับผิดชอบตามที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยแต่ละฉบับ

6. หลักสาเหตุใกล้ชิด หรือหลักเหตุใกล้ชิด (Principle of Proximate Cause)

ทฤษฎีว่าด้วยหลักสาเหตุใกล้ชิด เป็นทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการจัดการด้านการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนอย่างแท้จริง โดยบริบทของทฤษฎีจะกล่าวถึงการวิเคราะห์ความน่าจะเป็นรวมถึงการระบุสาเหตุที่เป็นสาเหตุหลัก (Dominant Cause) ของการเรียกร้องความเสียหายภายใต้กรมธรรม์ประกันภัย รวมถึงการให้ความกระจ่างเพื่อตอบคำถามเกี่ยวกับภัยที่อาจเป็นสาเหตุต้นเหตุของความเสียหายดังกล่าว

ในทางปฏิบัติ เราจะพบว่าสาเหตุของความเสียหายที่เกิดขึ้นส่วนมากมักจะเกิดจากภัย ๆ เดียวซึ่งทำให้การระบุสาเหตุความเสียหายที่แท้จริงจึงไม่ใช่เรื่องยากหรือซับซ้อนว่าผู้รับประกันภัยมีความรับผิดชอบในความเสียหายภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยหรือไม่ ในทางตรงกันข้าม ในกรณีที่มีสาเหตุของความเสียหายมากกว่าหนึ่งสาเหตุ ซึ่งหนึ่งในสาเหตุดังกล่าวเกิดจากภัยที่ไม่ได้เอาประกันภัย (Uninsured Peril) หรือเกิดจากภัยที่ยกเว้น (Excluded Peril) ของกรมธรรม์ประกันภัย ในกรณีเช่นนี้ ผู้รับประกันภัยจำเป็นต้องระบุสาเหตุหลัก (Dominant Cause) ที่เป็นสาเหตุใกล้ชิด (Proximate Cause) ของความเสียหายในครั้งนี้ ประเด็นสำคัญในการหาสาเหตุใกล้ชิดนั้นไม่จำเป็นต้องเป็นสาเหตุแรก หรือสาเหตุสุดท้ายที่เกิดขึ้นโดยฉับพลันก่อนที่จะนำไปสู่ความเสียหายเสมอไป คำนิยามที่นิยมนำมาใช้อ้างอิงมากที่สุดในหลักการนี้มาจากกรณีศึกษาของ Pawley v. Scottish Union & National Insurance Company (1907) ซึ่งให้คำจำกัดความนี้ว่า “Proximate cause means the active, efficient cause that sets in motion a train of events which brings about a result, without the intervention of any force started and working actively from a new and independent source” ซึ่งแปลเป็นภาษาไทย ได้ว่า “สาเหตุใกล้ชิดหมายถึงสาเหตุที่มีพลังและมีประสิทธิภาพซึ่งก่อให้เกิดเหตุการณ์เกิดขึ้นต่อเนื่องและนำไปสู่ความเสียหายโดยไม่มีเหตุการณ์หนึ่งเหตุการณ์ใดที่เกิดขึ้นใหม่และเป็นอิสระแยกออกจากเหตุการณ์เดิมเข้ามาแทรก” โดยสรุปอาจกล่าวได้ว่า ผู้รับประกันภัยจะรับผิดชอบความเสียหายที่มีสาเหตุใกล้ชิดจากภัยที่ได้เอาประกันภัยไว้ หรืออีกนัยหนึ่ง ผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบหากความเสียหายเกิดขึ้นจากสาเหตุใกล้ชิดที่ไม่ได้เอาประกันภัย หรือจากสาเหตุใกล้ชิดซึ่งเป็นภัยที่ยกเว้น หลักสาเหตุใกล้ชิดจะเกี่ยวข้องโดยตรงกับความสัมพันธ์ระหว่างเหตุและผล (Causation) ซึ่ง “เหตุ” จะหมายถึงภัยที่ก่อให้เกิดความเสียหาย ส่วน “ผล” จะหมายถึงความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อวัตถุที่เอาประกันภัย ปัญหาที่เกี่ยวกับการวิเคราะห์สาเหตุใกล้ชิดในที่นี้คือ การแทรกของเหตุการณ์ใหม่ที่เกิดขึ้น (New and Independent Cause) ดังนั้น การจะสรุปว่าความเสียหายจะได้รับความคุ้มครองหรือไม่ ผู้รับประกันภัยจะต้องกำหนดแนวทางการพิจารณาเบื้องต้น ดังนี้

1. อะไรคือสาเหตุใกล้ชิดของความเสียหายที่เกิดขึ้น
2. สาเหตุใกล้ชิดดังกล่าวเป็นภัยที่ได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยหรือไม่

ตัวอย่าง กรณีศึกษาของ Leyland Shipping v. Norwich Union Fire Insurance Security (1918) เรือโดยสารได้รับความเสียหายอย่างหนักจากตอร์ปิโดในระหว่างการเดินทางในช่วงสงคราม กับตันจึงพยายามนำเรือเข้าฝั่งเพื่อทำการซ่อมแซม แต่ได้รับการปฏิเสธจากนายท่าเรือซึ่งเกรงว่าเรืออาจจะจมขวางทางน้ำทำให้เรือลำอื่นเข้าออกไม่ได้ จึงไม่อนุญาตให้นำเรือเข้าฝั่ง ทำให้เรือต้องเดินทางต่อไปในทะเลและได้ประสบกับพายุไซโคลนขนาดใหญ่ในเวลาต่อมา ทำให้เรือที่ได้รับความเสียหายอยู่ก่อนแล้วจมลงในเวลาต่อมา ในกรณีนี้ศาลพิจารณาว่าแม้พายุไซโคลนจะเป็นเหตุการณ์สุดท้ายที่เกิดขึ้นก่อนเรือจะจม แต่สาเหตุหลักที่แท้จริงที่ทำให้เรือจมคือตอร์ปิโดซึ่ง

เป็นสาเหตุที่มีพลังและมีประสิทธิภาพ (Active and Efficient Cause) และยังคงเกิดขึ้นต่อเนื่องแม้ในขณะที่เรือกำลังจม ในขณะที่พายุไซโคลนเป็นเพียงตัวเร่งทำให้เรือจมเร็วขึ้นเท่านั้นซึ่งถือว่าเป็นสาเหตุไกลตัว (Remote Cause) ไม่ใช่สาเหตุหลัก (Dominant Cause) ที่เป็นสาเหตุใกล้ชิดแต่อย่างใด

กรณีศึกษาของ *Etherington v. Lancashire and Yorkshire Accident Insurance* (1909) เป็นอีกกรณีที่มีใช้อ้างอิงและอธิบายถึงสาเหตุใกล้ชิด กล่าวคือ ชายคนหนึ่งได้ประสบอุบัติเหตุตกจากหลังม้าในขณะที่ขี่ม้าโดยได้ตกลงไปในบึงน้ำที่มีน้ำขังทำให้สลับไปท่ามกลางอากาศที่หนาวเย็น จนกระทั่งมีชาวบ้านมาพบในวันรุ่งขึ้นจึงนำส่งโรงพยาบาลและเสียชีวิตในวันถัดมาจากรอคอดบวมเนื่องจากนอนแช่น้ำนานเกินไป ในกรณีนี้ศาลวินิจฉัยว่าสาเหตุการเสียชีวิตเกิดจากการตกม้าซึ่งเป็นอุบัติเหตุ เหตุการณ์ทั้งหมดที่เกิดขึ้นล้วนแต่เป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นต่อเนื่องกันตามธรรมชาติโดยไม่มีเหตุการณ์อื่นที่เป็นเหตุการณ์ใหม่เข้ามาแทรกแต่อย่างใด

ในกรณีนี้เทียบเคียงได้กับการเล่นเกมสโตนโม โดยสมมติให้นำตัวอักษรภาษาอังกฤษมาเรียงต่อกันบนแป้นตั้งแต่ A ไปจนถึง Z หากเรานำนิ้วหลักที่ A เราจะพบว่า B จะล้มต่อเนื่องไปถึง C, D, E และต่อเนื่องเรื่อยไปจนถึง Z ในที่สุด ในกรณีนี้ เราจะพบว่าสาเหตุหลักที่ทำให้ Z ล้มมาจาก A ซึ่งอยู่ห่างจาก Z มากที่สุด แทนที่จะเป็น Y ซึ่งอยู่หน้า Z ทั้งนี้เพราะแรงส่งของ A ยังคงมีพลังและมีประสิทธิภาพ (Active and Efficient) ต่อเนื่องสามารถส่งแรงผลักดันให้ตัวอักษรทุกตัวล้มลงติดต่อกันไปจนถึง Z ดังนั้น สาเหตุใกล้ชิดของทฤษฎีสโตนโมครั้งนี้คือ A

ในทางกลับกัน หากชายดังกล่าวฟื้นขึ้นแต่มาเสียชีวิตในเวลาต่อมาด้วยอหิวาตกโรค ในกรณีนี้การติดเชื้ออหิวาตกโรคจะกลายเป็นสาเหตุใหม่ (New and Independent Cause) ที่มีพลังและมีประสิทธิภาพที่เข้ามาแทรกส่งผลให้ชายดังกล่าวต้องเสียชีวิตลง ในกรณีนี้ การเป็นอหิวาตกโรคจึงเป็นสาเหตุหลักที่เป็นสาเหตุใกล้ชิดแทนการตกม้าที่เป็นเพียงสาเหตุไกลตัวจากเหตุการณ์ครั้งนี้

หากเรายังคงนำทฤษฎีสโตนโมมาใช้วิเคราะห์หาสาเหตุใกล้ชิด โดยนำตัวอักษรมาเรียงแถวบนแป้นตามเดิมตั้งแต่ A ถึง Z เรานำนิ้วหลักที่ A เราจะพบว่า B จะล้มต่อเนื่องไปเรื่อย ๆ ในกรณีนี้หากเราเอากะดาดขามากั้นระหว่าง T และ U เราจะพบว่า U จะไม่ล้มอีกต่อไป และหากเราเอานิ้วหลักต่อไปที่ U เราจะพบว่า U จะล้มต่อเนื่องทำให้ V, W, X, Y, Z ล้มต่อเนื่องไป ในกรณีนี้ U จะเป็นสาเหตุใกล้ชิดที่ทำให้ Z ล้มแทนที่จะเป็น A เหมือนในตัวอย่างข้างต้น ทั้งนี้เพราะแรงผลักดันของ A นั้นได้หมดกำลังลงไปแล้วที่ T ซึ่งไม่สามารถส่งแรงต่อไปจนทำให้ Z ล้มได้ แต่ทันทีที่เราเอานิ้วหลักไปที่ U เราจะพบว่า U จะกลายเป็นสาเหตุใหม่ (New and Independent Cause) ที่เข้ามาแทรกและเป็นสาเหตุที่มีพลังและประสิทธิภาพ (Active and Efficient Cause) ส่งผลให้ Z ล้มในที่สุด ในกรณีนี้ U คือสาเหตุใกล้ชิดที่ทำให้ Z ล้ม ไม่ใช่ A หรือ T

ในทางปฏิบัติ ผู้รับประกันภัยจะใช้หลักสาเหตุใกล้ชิดในการพิจารณาว่า ความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเกิดจากหรือเป็นผลโดยตรงอันใกล้ชิดของภัยที่คุ้มครองในกรมธรรม์ประกันภัยฉบับนั้นหรือไม่

สาระสำคัญของหลักสาเหตุใกล้ชิดซึ่งผู้รับประกันภัยจะต้องใช้ค่าสินไหมทดแทน มีดังนี้

1. ต้องมีภัยที่รับประกันภัยไว้เกิดขึ้นจริง
2. ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับวัตถุที่เอาประกันภัยเป็นผลโดยตรงจากภัยที่ระบุไว้ในสัญญาประกันภัย
3. เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นนั้นเป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นต่อเนื่องกันโดยไม่ขาดตอน โดยไม่มีเหตุการณ์ใหม่เข้ามาแทรก
4. ในกรณีที่มีภัยหลายชนิดเกิดขึ้นไม่พร้อมกัน ภัยชนิดแรกไม่ว่าจะก่อให้เกิดความเสียหายมากหรือน้อยจะต้องเป็นสาเหตุใกล้ชิด แม้ว่าภัยที่มาทีหลังจะทำให้เกิดความเสียหายกับวัตถุที่เอาประกันภัยมากกว่าก็ตาม

6.1 ตัวอย่างกรณีศึกษาการวิเคราะห์สาเหตุใกล้ชิด

กรณีที่ 1 ผู้เอาประกันภัยได้เอาประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคลไว้ ต่อมาเกิดอุบัติเหตุรถตกถนนทำให้รถเสียหาย และผู้เอาประกันภัยได้รับบาดเจ็บจนไม่สามารถเดินได้ จึงต้องนอนอยู่ในที่เกิดเหตุเพื่อรอความช่วยเหลือ แต่ปรากฏว่าที่เกิดเหตุอยู่ห่างไกลชุมชน จึงไม่มีผู้มาพบเห็นประกอบกับเป็นเวลากลางคืนที่มีอากาศหนาวเย็นมาก ผู้เอาประกันภัยทนความหนาวไม่ไหวจึงถึงแก่ความตายในเวลาต่อมา เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเป็นเหตุการณ์เดี่ยวต่อเนื่องตลอดโดยไม่มีเหตุการณ์อื่นเข้ามาแทรก ฉะนั้น กรมธรรม์ประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคลจึงให้ความคุ้มครองการเสียชีวิตของผู้เอาประกันภัย แม้ว่าเขาจะเสียชีวิตเพราะความหนาวก็ตาม แต่ก็มีสาเหตุโดยตรงมาจากอุบัติเหตุรถตกข้างทาง

กรณีที่ 2 ผู้เอาประกันภัยเกิดอุบัติเหตุในทำนองเดียวกับกรณีที่ 1 คือรถตกถนนทำให้ผู้เอาประกันภัยได้รับบาดเจ็บ แต่มีคนผ่านมาพบจึงนำส่งโรงพยาบาลเพื่อให้แพทย์ทำการรักษา แต่ปรากฏว่าแพทย์ให้ยาผิดพลาดทำให้ผู้เอาประกันภัยเสียชีวิต กรมธรรม์ประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคลจะไม่คุ้มครองการเสียชีวิตของผู้เอาประกันภัยในกรณีนี้ เนื่องจากผู้เอาประกันภัยไม่ได้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถตกถนน แต่เสียชีวิตจากความบกพร่องของแพทย์ที่ให้ยาผิดพลาด จะเห็นได้ว่าเหตุการณ์ไม่ได้เกิดต่อเนื่องกัน แต่มีปัจจัยหรือสาเหตุอื่นมาแทรกก่อน

กรณีที่ 3 เกิดไฟไหม้ขึ้นกับทรัพย์สินที่เอาประกันภัยไว้ตามกรมธรรม์ประกันอัคคีภัย เจ้าหน้าที่ดับเพลิงได้ทำการฉีดน้ำเพื่อดับไฟ ผลจากการกระทำให้มีทรัพย์สินที่เอาประกันภัยบางส่วนเปียกน้ำ ความเสียหายจากการเปียกน้ำดังกล่าวจึงได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันอัคคีภัยด้วย โดยถือว่าไฟไหม้เป็นสาเหตุใกล้ชิดของการที่ทรัพย์สินเปียกน้ำ ดังนั้น ผู้รับประกันภัยจึงต้องชดเชยค่าเสียหายดังกล่าวให้แก่ผู้เอาประกันภัย

กรณีที่ 4 เกิดขึ้นคล้ายกับกรณีที่ 3 โดยผู้เอาประกันภัยได้ขนย้ายทรัพย์สินเช่น เฟอร์นิเจอร์ และเครื่องใช้ไฟฟ้าภายในบ้านซึ่งได้เอาประกันภัยไว้ภายใต้กรมธรรม์ประกันอัคคีภัยออกมาไว้นอกบ้านด้วยเกรงว่าจะได้รับความเสียหายจากไฟไหม้ หลังจากไฟดับลงปรากฏว่าเฟอร์นิเจอร์และเครื่องใช้ไฟฟ้าหลายชิ้นได้สูญหายไป ในช่วงที่ถูกขนออกมาไว้นอกบ้าน ในกรณีนี้ถือว่ากรณีที่ทรัพย์สินดังกล่าวสูญหายไปจากการถูกโจรกรรมยังคงได้รับความคุ้มครองภายใต้กรมธรรม์ประกันอัคคีภัยโดยถือว่าไฟไหม้เป็นสาเหตุใกล้ชิดของการถูกโจรกรรมในครั้งนี้ ซึ่งผู้รับประกันภัยยังคงต้องรับผิดชอบ เมื่อพิจารณาตามความหมายของหลักสาเหตุใกล้ชิดจะพบว่าความเสียหายที่เกิดจากการโจรกรรมเป็นเหตุการณ์ต่อเนื่องไม่ขาดตอนและเป็นผลโดยตรงที่เกิดจากไฟไหม้ แม้ว่าจะเป็นความเสียหายจากการถูกโจรกรรมก็ตามเพราะถือว่าความเสียหายดังกล่าวเป็นผลโดยตรงจากไฟไหม้ซึ่งเป็นภัยที่เอาประกันภัยไว้

กรณีที่ 5 เกิดคลื่นสึนามิ (Tsunami) ในทะเลอันดามัน โดยความแรงของคลื่นได้พัดเข้าชายฝั่งของจังหวัดภูเก็ตและจังหวัดพังงาอย่างรุนแรงก่อให้เกิดความเสียหายต่อโรงแรมหลายแห่งในพื้นที่ดังกล่าวโดยเฉพาะการเกิดน้ำท่วมซึ่งตามมาเป็นเวลาหลายวัน ผู้เอาประกันภัยได้เอาประกันอัคคีภัยโดยได้ซื้อการขยายความคุ้มครอง คือ ภัยระเบิดและภัยน้ำท่วมเท่านั้น แต่ไม่ได้ซื้อการขยายความคุ้มครองภัยแผ่นดินไหวซึ่งเป็นข้อยกเว้นในกรมธรรม์ประกันอัคคีภัย ซึ่งผู้เอาประกันภัยสามารถเลือกซื้อเพิ่มได้ จากความเสียหายดังกล่าวผู้เอาประกันภัยได้เรียกร้องความเสียหายจากภัยน้ำท่วมที่ได้เอาประกันภัยไว้ แต่จากการพิจารณาของผู้รับประกันภัยมีความเห็นว่า สาเหตุหลักหรือสาเหตุใกล้ชิดของความเสียหายดังกล่าวเกิดจากคลื่นสึนามิซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของภัยแผ่นดินไหวซึ่งเป็นข้อยกเว้นของกรมธรรม์ประกันอัคคีภัย เมื่อผู้เอาประกันภัยไม่ได้ซื้อการขยายความคุ้มครองภัยนี้ไว้ ผู้รับประกันภัยจึงไม่ต้องรับผิดชอบแต่อย่างใด โดยผู้รับประกันภัยจะรับผิดชอบเฉพาะกรณีที่ผู้เอาประกันภัยได้ซื้อภัยแผ่นดินไหวไว้เท่านั้น

6.2 หลักสาเหตุใกล้ชิดในประมวลกฎหมายไทย

เมื่อพิจารณาประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทยจะพบว่ามีการกล่าวถึงหลักสาเหตุใกล้ชิดไว้บ้างใน มาตรา 877 (2) ที่ระบุว่า

มาตรา 877 ผู้รับประกันภัยจำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนดังจะกล่าวต่อไปนี้ คือ

(1) เพื่อจำนวนวินาศภัยอันแท้จริง

(2) เพื่อความบุบสลายอันเกิดแก่ทรัพย์สินซึ่งได้เอาประกันภัยไว้เพราะได้จัดการตามสมควรเพื่อป้องกันความวินาศภัย

(3) เพื่อบรรดาค่าใช้จ่ายอันสมควรซึ่งได้เสียไปเพื่อรักษาทรัพย์สินซึ่งเอาประกันภัยไว้จนมิให้วินาศ

บทบัญญัติข้างต้นได้ระบุโดยชัดแจ้งว่าไม่เพียงแต่ผู้รับประกันภัยจะต้องรับผิดชอบต่อทรัพย์สินที่ได้รับความเสียหายจากวินาศภัยแล้วตาม (1) ผู้รับประกันภัยยังจะต้องรับผิดชอบต่อทรัพย์สินที่ได้เอาประกันภัยต่อความเสียหายต่อทรัพย์สินที่แม้จะไม่ได้ได้รับความเสียหายโดยตรงจากวินาศภัยแต่ความเสียหายนั้นเป็นเหตุการณ์ใกล้ชิดต่อเนื่องซึ่งเป็นผลมาจากวินาศภัยด้วยเพราะได้จัดการตามสมควร กรณีที่ 3 และ 4 ข้างต้นเป็นตัวอย่างที่เห็นได้ชัดถึงการนำ มาตรา 877 (2) มาใช้ในทางปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม

ดังนั้น ในการวิเคราะห์สาเหตุใกล้ชิดจำเป็นจะต้องมีความเข้าใจพื้นฐานในเรื่องของภัย และลักษณะการเกิดขึ้นของเหตุการณ์ ไปพร้อมกันดังต่อไปนี้

1. ภัย (Peril)

ภัยในการวิเคราะห์หาสาเหตุใกล้ชิดแบ่งออกเป็น 3 ประเภท คือ

1.1 ภัยที่เอาประกันภัย (Insured Peril) หมายถึงภัยที่ระบุคุ้มครองโดยชัดแจ้งในกรมธรรม์ประกันภัย

1.2 ภัยที่ไม่ได้เอาประกันภัย (Uninsured Peril) หมายถึงภัยที่สามารถให้ความคุ้มครองและไม่เป็นภัยที่กรมธรรม์ประกันภัยระบุโดยชัดแจ้งในข้อยกเว้นของกรมธรรม์ประกันภัย แต่ผู้เอาประกันภัยไม่ได้ขอขยายความคุ้มครองหรือระบุให้คุ้มครอง หรือเป็นภัยเพิ่มพิเศษที่ผู้เอาประกันภัยสามารถซื้อเพิ่มได้แต่ไม่ได้ซื้อ

1.3 ภัยที่ยกเว้น (Excluded Peril) หมายถึงภัยที่ระบุโดยชัดแจ้งในกรมธรรม์ประกันภัยว่าไม่คุ้มครอง เช่น ภัยสงคราม ภัยนิวเคลียร์ เป็นต้น

ดังนั้น เพื่อเป็นการบรรเทาปัญหาการตีความภายใต้หลักสาเหตุใกล้ชิด ผู้เอาประกันภัยควรเลือกกรมธรรม์ประกันภัยความเสี่ยงภัยทรัพย์สิน [Accidental Damage (Property) Insurance] ซึ่งเป็นกรมธรรม์ที่คุ้มครองแบบสรรพภัย (All Risks Basis) แทนกรมธรรม์ประกันอัคคีภัย เนื่องจากกรมธรรม์ประกันภัยความเสี่ยงภัยทรัพย์สินจะประกอบไปด้วยภัยเพียง 2 ประเภท คือ

1. ภัยที่เอาประกันภัย (Insured Peril)

2. ภัยที่ยกเว้น (Excluded Peril)

ในการตีความจะไม่ซับซ้อนเมื่อเปรียบเทียบกับกรมธรรม์ประกันอัคคีภัยซึ่งเป็นกรมธรรม์ที่คุ้มครองแบบระบุภัย (Named Perils Basis) ซึ่งประกอบด้วยภัย 3 ประเภท คือ

1. ภัยที่เอาประกันภัย (Insured Peril)

2. ภัยที่ไม่ได้เอาประกันภัย (Uninsured Peril)

3. ภัยที่ยกเว้น (Excluded Peril)

ความซับซ้อนในการตีความจะมีมากขึ้นเมื่อต้องมาแยกว่าภัยใดเป็นภัยที่เอาประกันภัย (Insured Peril) หรือเป็นภัยที่ไม่ได้เอาประกันภัย (Uninsured Peril)

2. **ลักษณะการเกิดขึ้นของเหตุการณ์ (Occurrence)** หมายถึงลักษณะหรือรูปแบบของการเกิดความเสียหายที่เกิดขึ้นในลักษณะใดบ้างซึ่งสามารถจำแนกลักษณะการเกิดเหตุการณ์ได้ 3 ประเภทดังนี้

2.1 เกิดขึ้นพร้อมกัน (Concurrent Cause) หมายถึงความเสียหายที่เกิดขึ้นมาจากเหตุการณ์ตั้งแต่ 2 เหตุการณ์ขึ้นไปพร้อม ๆ กันโดยสามารถแยกออกได้เป็น 2 กรณีดังนี้

2.1.1 เกิดขึ้นโดยไม่มีภัยที่ยกเว้นมาเกี่ยวข้อง

2.1.2 เกิดขึ้นโดยมีภัยที่ยกเว้นมาเกี่ยวข้อง

2.2 เกิดขึ้นต่อเนื่องเรียงลำดับกัน (Sequential Cause) แบบไม่ขาดตอน (Unbroken Chain of Event) หมายถึงความเสียหายที่เกิดขึ้นมาจากเหตุการณ์ตั้งแต่ 2 เหตุการณ์เกิดขึ้นเรียงลำดับต่อเนื่องกันไปโดยไม่ขาดตอนซึ่งสามารถแยกออกได้เป็น 2 กรณีดังนี้

2.2.1 เกิดขึ้นต่อเนื่องเรียงลำดับกันโดยไม่มีภัยที่ยกเว้นมาเกี่ยวข้อง

2.2.2 เกิดขึ้นต่อเนื่องเรียงลำดับกันโดยมีภัยที่ยกเว้นมาเกี่ยวข้อง

2.3 เกิดขึ้นต่อเนื่องเรียงลำดับกัน (Sequential Cause) แต่ขาดตอนแยกเป็นอิสระจากกัน (Broken Chain of Event) โดยมีสาเหตุใหม่ (New and Independent Cause) เข้ามาแทรกซึ่งเป็นต้นเหตุความเสียหายโดยสามารถแยกออกได้เป็น 2 กรณีดังนี้

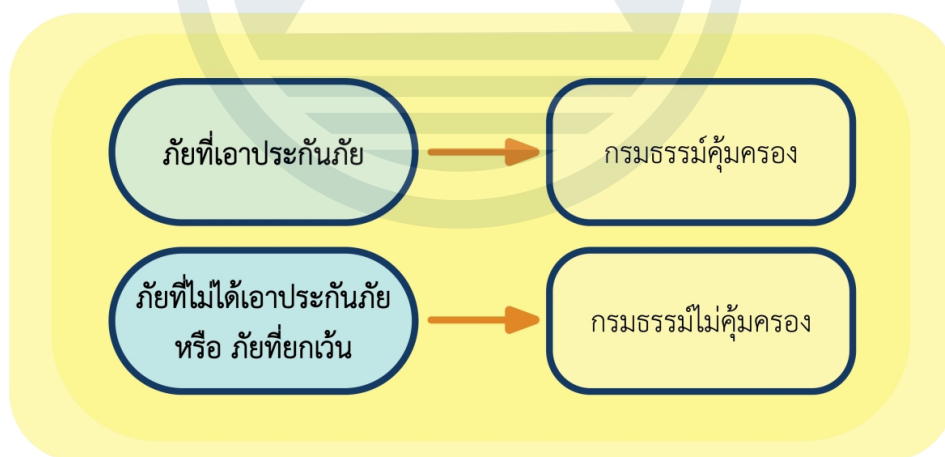
2.3.1 เกิดขึ้นต่อเนื่องเรียงลำดับกันโดยไม่มีภัยที่ยกเว้นมาเกี่ยวข้อง

2.3.2 เกิดขึ้นต่อเนื่องเรียงลำดับกันโดยมีภัยที่ยกเว้นมาเกี่ยวข้อง

6.3 แนวทางการพิจารณาหาสาเหตุใกล้ชิด

6.3.1 ในกรณีที่ความเสียหายเกิดจากสาเหตุเดียว (Single Cause)

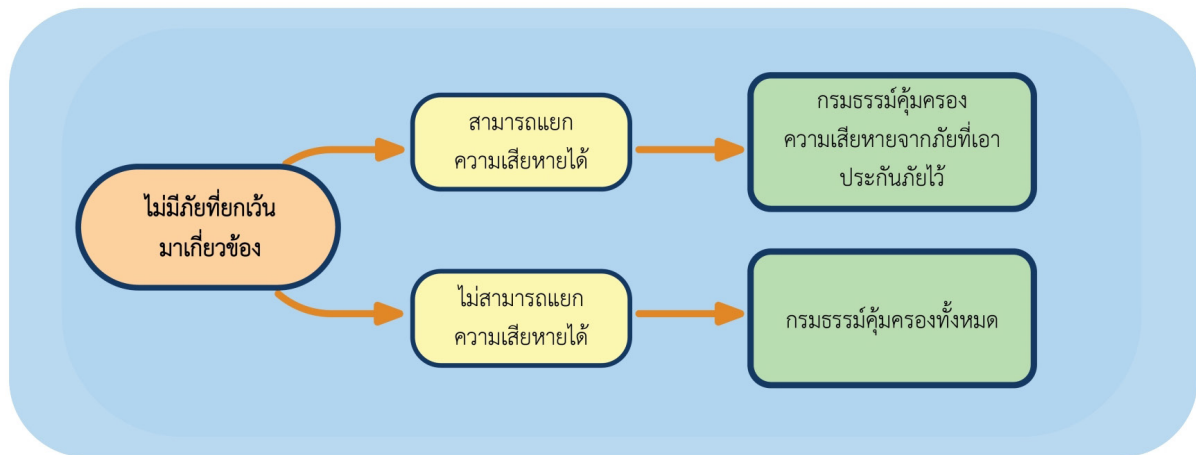
เราสามารถกล่าวได้ว่าสาเหตุของความเสียหายดังกล่าวคือสาเหตุใกล้ชิด ตามรูปภาพที่ 5-3



รูปภาพที่ 5-3 ความเสียหายเกิดจากสาเหตุเดียว

ตัวอย่าง บริษัทปตทانیผู้แทนจำหน่ายรถ จำกัด ได้ดำเนินธุรกิจเป็นโชว์รูมขายรถยนต์ในจังหวัดปัตตานี และได้เอาประกันอัคคีภัยคุ้มครองเฉพาะไฟไหม้ ฟาผ่าเท่านั้น ต่อมาได้มีคนร้ายแบ่งแยกดินแดนนำระเบิดคาร์บอมบ์ไปวางไว้หน้าโชว์รูม และจุดชนวนระเบิดทำให้โชว์รูมได้รับความเสียหายจากการระเบิดและก่อให้เกิดไฟไหม้โชว์รูมดังกล่าวเสียหายโดยสิ้นเชิง ผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบในกรณีนี้เนื่องจากสาเหตุใกล้ชิดเกิดจากภัยก่อการร้ายซึ่งเป็นภัยยกเว้นของกรมธรรม์ประกันอัคคีภัย

6.3.2 ในกรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้นพร้อมกัน (Concurrent Cause) โดยไม่มีภัยที่ยกเว้นมาเกี่ยวข้อง



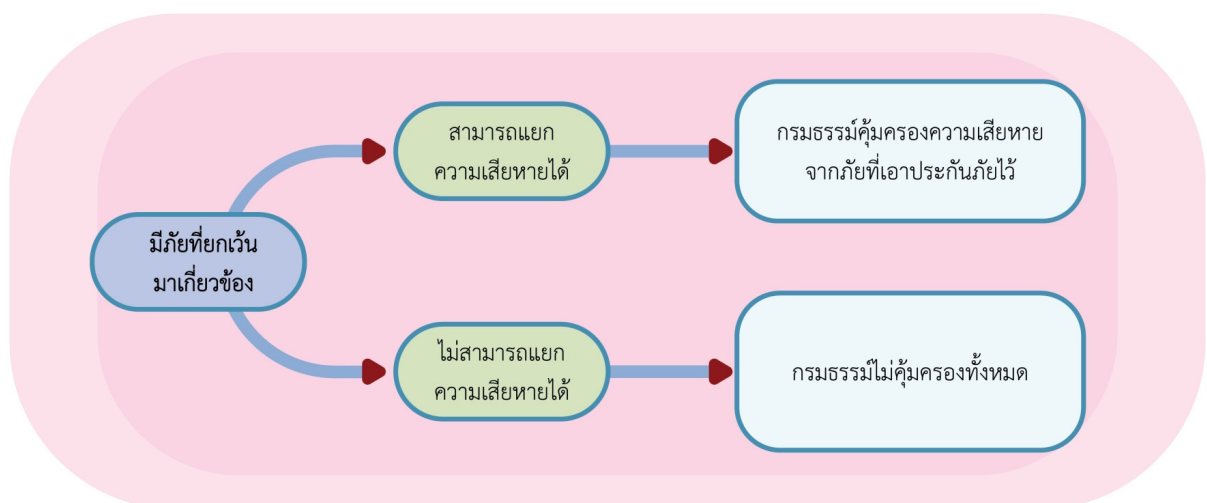
รูปภาพที่ 5-4 ความเสียหายเกิดขึ้นพร้อมกัน โดยไม่มีภัยที่ยกเว้นมาเกี่ยวข้อง

ในกรณีที่เหตุการณ์เกิดขึ้นพร้อมกัน โดยไม่มีภัยที่ยกเว้นมาเกี่ยวข้องและสามารถแยกความเสียหายที่เกิดขึ้นได้ว่าเกิดจากภัยที่คุ้มครองหรือภัยที่ไม่คุ้มครอง ผู้รับประกันภัยจะรับผิดชอบภัยที่เอาประกันภัยไว้หรือภัยที่ไม่คุ้มครองเท่านั้น

ในทางกลับกัน หากไม่สามารถแยกความเสียหายที่เกิดขึ้นได้ว่าเกิดจากภัยที่คุ้มครองหรือภัยที่ไม่คุ้มครอง โดยไม่มีภัยที่ยกเว้นมาเกี่ยวข้อง ผู้รับประกันภัยจะต้องรับผิดชอบทั้งหมด

ตัวอย่าง ขณะเกิดลมพายุ ความแรงของลมพายุได้พัดเอาเสาไฟฟ้าหน้าร้านอาหารป่าของ นางก๊ีบล้มลง ทำให้สายไฟฟ้าขาดพาดหลังคาร้านอาหารป่าของ นางก๊ีบซึ่งเป็นหลังคามุงจาก ทำให้เกิดไฟไหม้ส่งผลให้อาคารวอดทั้งหลังโดยไม่สามารถแยกความเสียหายได้ว่าส่วนไหนเป็นความเสียหายจากไฟ หรือลมพายุ กรรมธรรม์ประกันอัคคีภัยร้านอาหารป่าของ นางก๊ีบคุ้มครองเฉพาะไฟไหม้ และฟ้าผ่าเท่านั้น โดยไม่ได้ขยายความคุ้มครองลมพายุ ในกรณีนี้ ผู้รับประกันภัยต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งหมด เพราะลมพายุไม่ถือเป็นข้อยกเว้นของกรรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้แม้ว่านางก๊ีบจะไม่ได้ซื้อการขยายความคุ้มครองภัยดังกล่าวก็ตาม

6.3.3 ในกรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้นพร้อมกัน (Concurrent Cause) แต่มีภัยที่ยกเว้นมาเกี่ยวข้อง



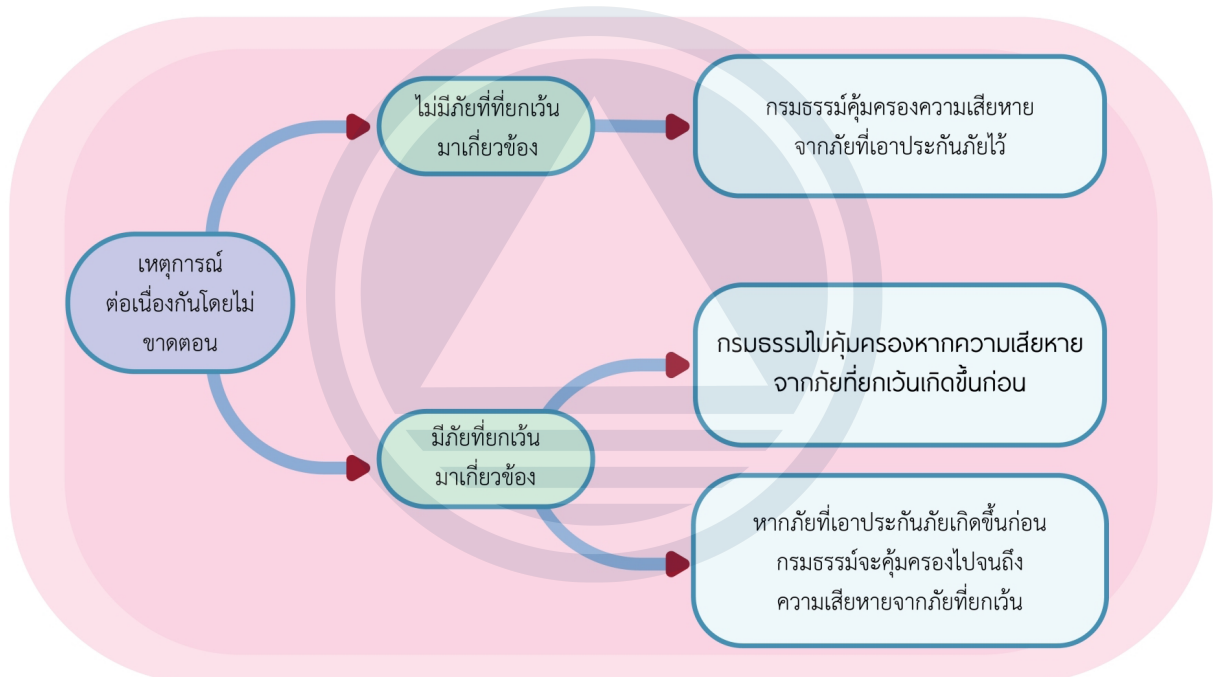
รูปภาพที่ 5-5 ความเสียหายเกิดขึ้นพร้อมกัน แต่มีภัยที่ยกเว้นมาเกี่ยวข้อง

ในกรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้นพร้อมกัน โดยมีภัยที่ยกเว้นมาเกี่ยวข้องแต่สามารถแยกความเสียหายที่เกิดขึ้นออกจากกันได้ว่าเกิดจากภัยที่คุ้มครองหรือภัยที่ยกเว้น ผู้รับประกันภัยจะรับผิดชอบภัยที่ได้เอาประกันภัยไว้หรือภัยที่คุ้มครองเท่านั้น

ในทางกลับกัน หากไม่สามารถแยกความเสียหายที่เกิดขึ้นว่าเกิดจากภัยที่คุ้มครองหรือภัยที่ยกเว้น ผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายทั้งหมด

ตัวอย่าง เรือสินค้าได้รับความเสียหายจากตอร์ปิโดในระหว่างสงครามจึงพยายามแล่นเข้าฝั่งเพื่อทำการซ่อม ในขณะเดียวกันได้มีพายุไซโคลนเกิดขึ้นในทะเลขณะที่เรือกำลังพยายามแล่นเข้าฝั่งทำให้เรือสินค้าดังกล่าวจมลงทั้งลำก่อนจะถึงฝั่ง ในกรณีนี้แม้เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นล่าสุดก่อนเรือจมคือการเกิดพายุไซโคลนซึ่งเป็นภัยที่กรมธรรม์คุ้มครอง แต่สาเหตุใกล้ชิดของความเสียหายคือภัยสงครามซึ่งเป็นข้อยกเว้นในกรมธรรม์ประกันภัย ผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบ

6.3.4 ในกรณีที่ความเสียหายเกิดจากสาเหตุต่อเนื่องเรียงลำดับกัน (Sequential Cause) โดยไม่ขาดตอน (Unbroken Chain of Event) หรือเป็นเหตุการณ์ต่อเนื่อง



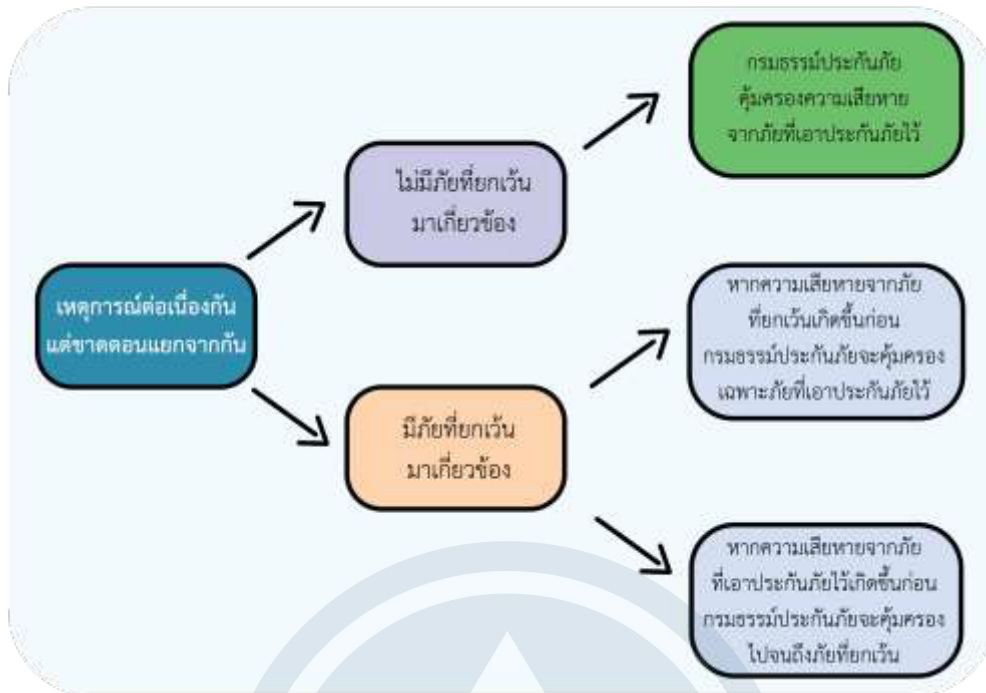
รูปภาพที่ 5-6 ความเสียหายเกิดจากสาเหตุต่อเนื่องเรียงลำดับกัน โดยไม่ขาดตอนหรือเป็นเหตุการณ์ต่อเนื่อง

หากมีเหตุการณ์เกิดขึ้นต่อเนื่องกันโดยไม่ขาดตอนและไม่มีภัยที่ยกเว้นมาเกี่ยวข้อง ผู้รับประกันภัยจะรับผิดชอบความเสียหายจากภัยที่เอาประกันภัยไว้

ในทางกลับกัน หากมีภัยที่ยกเว้นเกิดขึ้นก่อน ผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบแต่อย่างใด แต่ถ้าภัยที่เอาประกันภัยเกิดขึ้นก่อน ผู้รับประกันภัยจะรับผิดชอบต่อความเสียหายไปจนถึงความเสียหายที่เกิดจากภัยที่ยกเว้น

ตัวอย่าง นางแก้วใช้แก๊สหุงต้มในบ้านของเธอที่ได้เอาประกันภัยไว้ตามกรมธรรม์ประกันอัคคีภัยสำหรับที่อยู่อาศัย ต่อมาได้เกิดการระเบิดจากถังแก๊สหุงต้มที่ตั้งอยู่ในห้องครัว ทำให้กำแพงห้องครัวพังไปบางส่วน และมีไฟไหม้ลามไปยังส่วนอื่นของบ้านที่เอาประกันภัยไว้ ความเสียหายทั้งหมดที่เกิดขึ้นต่อบ้านของ นางแก้ว ซึ่งประกอบด้วยกำแพงห้องครัวที่พังจากแรงระเบิดและความเสียหายจากไฟไหม้ต่อส่วนอื่นของบ้านจะได้รับการคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันอัคคีภัยสำหรับที่อยู่อาศัยนี้ เพราะสาเหตุใกล้ชิดของความเสียหายที่เกิดขึ้น คือ การระเบิดของแก๊สหุงต้มที่ใช้ภายในครัวเรือน

6.3.5 ในกรณีที่ความเสียหายเกิดจากสาเหตุต่อเนื่องเรียงลำดับกัน (Sequential Cause) แต่ขาดตอน (Broken Chain of Event) หรือเป็นเหตุการณ์ไม่ต่อเนื่อง



รูปภาพที่ 5-7 ความเสียหายเกิดจากสาเหตุต่อเนื่องเรียงลำดับกันแต่ขาดตอนหรือเป็นเหตุการณ์ไม่ต่อเนื่อง

หากมีเหตุการณ์เกิดขึ้นต่อเนื่องกันแต่ขาดตอนแยกเป็นเหตุการณ์ที่เป็นอิสระต่อกันโดยไม่มีภัยที่ยกเว้นมาเกี่ยวข้อง ผู้รับประกันภัยจะรับผิดชอบเฉพาะความเสียหายจากภัยที่ได้เอาประกันภัยไว้

หากมีภัยที่ยกเว้นมาเกี่ยวข้องและภัยที่ยกเว้นเป็นภัยที่เกิดขึ้นก่อน ผู้รับประกันภัยจะรับผิดชอบเฉพาะภัยที่เอาประกันภัยไว้เท่านั้น แต่ถ้าภัยที่เอาประกันภัยไว้เกิดขึ้นก่อน ผู้รับประกันภัยจะรับผิดชอบตั้งแต่ภัยที่เอาประกันภัยไปจนถึงความเสียหายที่เกิดจากภัยที่ยกเว้น

ตัวอย่าง เด็กชายสุพจน์ไปขี่ม้าและตกจากหลังม้าต้องไปเข้าเฝือกและรักษาตัวที่บ้าน แต่ในระหว่างการรักษาตัวที่บ้าน เด็กชายสุพจน์ได้เสียชีวิตกะทันหันจากอหิวาตกโรค แม้เด็กชายสุพจน์จะมีประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคลสำหรับนักเรียนที่คุ้มครองค่ารักษาพยาบาลและการเสียชีวิต ผู้รับประกันภัยจะรับผิดชอบค่ารักษาพยาบาลจากการเข้าเฝือก แต่ไม่ต้องรับผิดชอบสำหรับการเสียชีวิตจากอหิวาตกโรค เนื่องจากการเสียชีวิตจากโรคไม่ใช่จากอุบัติเหตุ

โดยสรุปสาเหตุใกล้ชิดเป็นเรื่องที่ซับซ้อน อาจไม่สามารถทำความเข้าใจได้ง่ายโดยเฉพาะในกรณีที่มีเหตุการณ์มากกว่าหนึ่งเหตุการณ์เข้ามาเกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะเกิดขึ้นพร้อมกัน (Concurrent Cause) หรือเกิดขึ้นต่อเนื่องเรียงลำดับกัน (Sequential Cause) โดยขาดตอนหรือไม่ขาดตอน ไม่ว่าจะเกิดขึ้นในกรณีใด ย่อมจะส่งผลกระทบต่อการใช้ค่าสินไหมทดแทนที่แตกต่างกันออกไปตามที่ได้อธิบายข้างต้น วิธีหนึ่งที่อาจจะช่วยแก้ไขปัญหาการตีความในเรื่องดังกล่าวได้โดยเฉพาะการประกันภัยทรัพย์สิน ผู้รับประกันภัยควรเสนอการประกันภัยให้แก่ผู้เอาประกันภัยเป็นกรมธรรม์ประกันภัยความเสี่ยงภัยทรัพย์สิน [Accidental Damage (Property) Insurance] แทนกรมธรรม์ประกันอัคคีภัย เนื่องจากกรมธรรม์ประกันภัยความเสี่ยงภัยทรัพย์สินจะประกอบด้วยภัยที่เอาประกันภัย (Insured Peril) และภัยที่ยกเว้น (Excluded Peril) เท่านั้น การระบุสาเหตุใกล้ชิดจะทำได้ง่ายกว่าการตีความหาสาเหตุใกล้ชิดภายใต้กรมธรรม์ประกันอัคคีภัยซึ่งจะประกอบด้วยภัยที่เอาประกันภัย (Insured Peril) ภัยที่ไม่ได้เอาประกันภัย (Uninsured Peril) และภัยที่ยกเว้น (Excluded Peril) ซึ่งจะทำให้การหาสาเหตุใกล้ชิดเป็นไปได้ยากขึ้น

บทที่ 6

เอกสารที่เกี่ยวข้องกับสัญญาประกันภัย

ธโนดม โลกพัฒนา

เอกสารที่เกี่ยวข้องกับสัญญาประกันภัยที่สำคัญมี

1. ใบคำขอเอาประกันภัย (Application Form for Insurance หรือ Proposal Form for Insurance)
2. กรมธรรม์ประกันภัย (Insurance Policy หรือ Policy)
3. เอกสารแนบท้ายกรมธรรม์ประกันภัย (Attachment)
4. ใบสลักหลัง หรือ บันทึกการสลักหลัง (Endorsement)
5. หนังสือคุ้มครองชั่วคราว (Cover Note หรือ Binder)
6. กรมธรรม์ประกันภัยแบบเปิด (Open Policy) หรือ สัญญาประกันภัยเปิด (Open Cover)
7. หนังสือรับรองการประกันภัย หรือ ใบรับรองการประกันภัย (Certificate of Insurance)

1. ใบคำขอเอาประกันภัย (Application Form for Insurance หรือ Proposal Form for Insurance)

โดยปกติเมื่อผู้ขอเอาประกันภัยประสงค์จะเอาประกันภัยกับผู้รับประกันภัย ผู้ขอเอาประกันภัยต้องแสดงเจตนาในการขอเอาประกันภัย ซึ่งอาจจะเป็นการเสนอด้วยวาจาหรือทำเป็นหนังสือก็ได้ โดยทั่วไปคำเสนอดังกล่าวจะใช้เอกสารที่เป็นรูปแบบซึ่งผู้รับประกันภัยได้จัดทำไว้สำหรับการประกันภัยแต่ละประเภท

ใบคำขอเอาประกันภัย คือ เอกสารซึ่งผู้ขอเอาประกันภัยกรอกข้อความยื่นต่อผู้รับประกันภัย เพื่อแสดงความประสงค์ขอเอาประกันภัย และถือว่าเป็นคำเสนอที่จะก่อให้เกิดสัญญาประกันภัยขึ้นระหว่างผู้ขอเอาประกันภัยกับผู้รับประกันภัย

ผู้รับประกันภัยจะใช้ข้อมูลในใบคำขอเอาประกันภัยในการประเมินความเสี่ยงว่าจะสามารถรับประกันภัยได้หรือไม่ และใช้เป็นข้อมูลกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยที่เหมาะสม พร้อมกันนี้จะใช้เป็นข้อมูลในการออกกรมธรรม์ประกันภัยต่อไป ถ้าข้อความในใบคำขอเอาประกันภัยยังไม่เพียงพอต่อการตัดสินใจ ผู้รับประกันภัยอาจต้องหาข้อมูลเพิ่มเติมด้วยวิธีการต่าง ๆ ซึ่งรวมถึงการขอข้อมูลเพิ่มเติมจากผู้ขอเอาประกันภัยด้วย

ผู้ขอเอาประกันภัยจะต้องกรอกข้อความในใบคำขอเอาประกันภัยตามความเป็นจริงและไม่แถลงข้อความอันเป็นเท็จ มิฉะนั้น จะเป็นผลให้สัญญาประกันภัยเป็นโมฆียะ ซึ่งผู้รับประกันภัยสามารถบอกล้างสัญญานั้นได้

1.1 รายละเอียดในใบคำขอเอาประกันภัย

รายละเอียดในใบคำขอเอาประกันภัยโดยทั่วไปประกอบด้วย

- 1) ชื่อ นามสกุล และอายุของผู้เอาประกันภัย
- 2) ที่อยู่ของผู้เอาประกันภัย
- 3) อาชีพของผู้เอาประกันภัย
- 4) สถานที่ตั้งทรัพย์สินที่เอาประกันภัย
- 5) รายละเอียดเกี่ยวกับวัตถุที่เอาประกันภัย
- 6) ภัยที่ต้องการคุ้มครอง
- 7) ส่วนได้เสีย หรือความสัมพันธ์กับวัตถุที่เอาประกันภัย
- 8) จำนวนเงินเอาประกันภัย

- 9) ความเสี่ยงภัยที่มีอยู่ในปัจจุบัน
- 10) ประวัติการเอาประกันภัย
- 11) คำรับรองว่าข้อความที่แถลงไว้เป็นความจริง
- 12) ลายมือชื่อผู้ขอเอาประกันภัย
- 13) วันที่ขอเอาประกันภัย
- 14) คำเตือนของสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.)

(โปรดดูภาคผนวก 1 ตัวอย่างใบคำขอเอาประกันภัยอัคคีภัย)

หมายเหตุ: ใบคำขอเอาประกันภัยอัคคีภัยที่มีใช้กันอยู่ยังไม่ถือเป็นมาตรฐาน

2. กรมธรรม์ประกันภัย (Insurance Policy หรือ Policy)

เมื่อผู้รับประกันภัยตกลงรับประกันภัยก็จะต้องออกกรมธรรม์ประกันภัยที่มีเนื้อความตามที่ตกลงกันไว้ให้แก่ผู้เอาประกันภัย ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 867 วรรคแรกและวรรคสองได้บัญญัติไว้ว่า “อันสัญญาประกันภัยนั้น ถ้ามิได้มีหลักฐานเป็นหนังสืออย่างใดอย่างหนึ่งลงลายมือชื่อฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบหรือลายมือชื่อตัวแทนของฝ่ายนั้นเป็นสำคัญ ท่านว่าจะฟ้องร้องให้บังคับคดีหาได้ไม่ ให้ส่งมอบกรมธรรม์ประกันภัยอันมีเนื้อความต้องตามสัญญานั้นแก่ผู้เอาประกันภัยฉบับหนึ่ง”

กรมธรรม์ประกันภัย (Policy) เป็นคำที่มาจากภาษาอิตาลีว่า Polizza หมายถึง เอกสารที่เป็นหลักฐานของสัญญาประกันภัยที่มีลายมือชื่อของผู้รับประกันภัยและแสดงรายละเอียดของสัญญาประกันภัย เช่น วัตถุประสงค์ที่เอาประกันภัย จำนวนเงินเอาประกันภัย ชื่อผู้เอาประกันภัย ชื่อผู้รับประกันภัย วันที่สัญญาเริ่มต้นและสิ้นสุด และอื่น ๆ ตามที่กฎหมายกำหนด ตลอดจนเงื่อนไขเกี่ยวกับประโยชน์ สิทธิ และหน้าที่ของผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัย

กรมธรรม์ประกันภัยนี้ใช้เพื่อเป็นหลักฐานในการฟ้องร้องดำเนินคดีตามกฎหมายได้ หากไม่มีกรมธรรม์ประกันภัยหรือไม่หลักฐานอื่นใด เช่น ใบเสร็จรับเงินที่มีการลงลายมือชื่อของฝ่ายผู้รับประกันภัยที่ยืนยันได้ว่าผู้รับประกันภัยได้มีการตกลงรับประกันภัยไว้แล้ว ก็อาจจะไม่สามารถฟ้องร้องบังคับคดีได้

2.1 รายละเอียดในกรมธรรม์ประกันภัย

ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 867 วรรคสามได้กำหนดรายการต่าง ๆ ซึ่งจะต้องปรากฏในกรมธรรม์ประกันภัยไว้ดังนี้

1. วัตถุประสงค์ที่เอาประกันภัย หมายถึง ตัวทรัพย์สิน สิทธิ หรือความรับผิด อันเป็นที่ตั้งของส่วนได้เสีย เช่น สิ่งปลูกสร้าง หรือความรับผิดในชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลอื่น
2. ภัยใดซึ่งผู้รับประกันภัยรับเสี่ยง หมายถึง ชนิดของภัยที่ผู้รับประกันภัยรับเสี่ยง เช่น ไฟไหม้ ฟ้าผ่า การระเบิด
3. ราคาแห่งมูลประกันภัย ถ้าหากได้กำหนดกันไว้ หมายถึง ราคาของส่วนได้เสีย ถ้าหากคู่กรณีตกลงไว้ก็ต้องระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย
4. จำนวนเงินซึ่งเอาประกันภัย หมายถึง จำนวนเงินสูงสุดที่กำหนดไว้เพื่อผู้รับประกันภัยจะต้องชดใช้ถ้าหากมีภัยเกิดขึ้นตามสัญญาประกันภัย
5. จำนวนเบี้ยประกันภัย และวิธีส่งเบี้ยประกันภัย หมายถึง เงินที่ผู้เอาประกันภัยตกลงจะให้เป็นการตอบแทนการรับเสี่ยงภัยของผู้รับประกันภัย จะส่งเป็นงวดเดียวหรือหลายงวดก็ได้
6. ถ้าสัญญาประกันภัยมีกำหนดเวลา ต้องลงเวลาเริ่มต้น และเวลาสิ้นสุดไว้ด้วย การทำสัญญาประกันภัยอาจมีระยะเวลาเริ่มต้น และสิ้นสุดอายุสัญญาได้ เช่น ระยะเวลาเอาประกันภัย 1 ปี เริ่มวันที่ 1 ตุลาคม 25X4 เวลา 16.00 น. สิ้นสุดวันที่ 1 ตุลาคม 25X5 เวลา 16.00 น. เป็นต้น

7. ชื่อหรือยี่ห้อของผู้รับประกันภัย
 8. ชื่อหรือยี่ห้อของผู้เอาประกันภัย
 9. ชื่อของผู้รับประกันภัย ในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยระบุให้บุคคลหนึ่งบุคคลใดเป็นผู้รับประกันภัยตามสัญญาประกันภัย
 10. วันทำสัญญาประกันภัย คือ วันที่สัญญาประกันภัยระหว่างผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัยเกิดขึ้น
 11. สถานที่ และวันที่ได้ทำกรรมธรรม์ประกันภัย ซึ่งอาจเป็นวันเดียวกันหรือวันใดวันหนึ่งหลังจากวันทำสัญญาประกันภัยก็ได้
- (โปรดดูภาคผนวก 2 ตัวอย่างตารางกรรมธรรม์ประกันอัคคีภัย)

2.2 โครงสร้างของกรรมธรรม์ประกันภัย

โดยทั่วไปแล้วกรรมธรรม์ประกันภัยจะมีโครงสร้างในข้อสาระสำคัญเป็นส่วน ๆ ดังนี้

2.2.1 หัวกระดาษ (Heading) ได้แก่ ชื่อ และที่อยู่ของผู้รับประกันภัย

2.2.2 บทนำ (Preamble หรือ Recital Clause) เป็นข้อความในช่วงเริ่มต้นของกรรมธรรม์ประกันภัย ที่อาจจะระบุถึงคู่สัญญาและการขอเอาประกันภัยโดยผู้ขอเอาประกันภัย เพื่อเป็นการเกริ่นนำก่อนเข้าสู่เนื้อหาสาระสำคัญของกรรมธรรม์ประกันภัย เช่น “โดยเชื่อถือนำคำในคำขอเอาประกันภัย และเพื่อเป็นการตอบแทนเบี้ยประกันภัยที่ผู้เอาประกันภัยต้องชำระ บริษัทให้สัญญาต่อผู้เอาประกันภัยดังต่อไปนี้.....”

2.2.3 ข้อกำหนดความคุ้มครอง (Operative Clause) เป็นส่วนหนึ่งของกรรมธรรม์ประกันภัยที่ระบุถึงขอบเขตความคุ้มครองตามสัญญาประกันภัย ตามรายละเอียด เงื่อนไข และข้อยกเว้นของกรรมธรรม์ประกันภัย ได้แก่ ข้อความที่ระบุไว้อย่างกว้าง ๆ ว่าผู้รับประกันภัยจะคุ้มครองภัยอะไรบ้าง ในทางปฏิบัติส่วนมากจะมีเอกสารแนบท้ายมาจำกัด หรือขยายข้อความเดิมตามแต่กรณี ซึ่งจะต้องอ่านประกอบกับข้อยกเว้นในกรรมธรรม์ประกันภัยด้วย

บางครั้งอาจเห็นคำว่า “Coverage Agreement” หรือ “Insuring Agreement” ในกรรมธรรม์ประกันภัยภาษาอังกฤษบางฉบับ ซึ่งมีความหมายเช่นเดียวกับคำว่า Operative Clause

ในการเขียนข้อกำหนดความคุ้มครองสามารถเขียนได้ 2 แบบ คือ

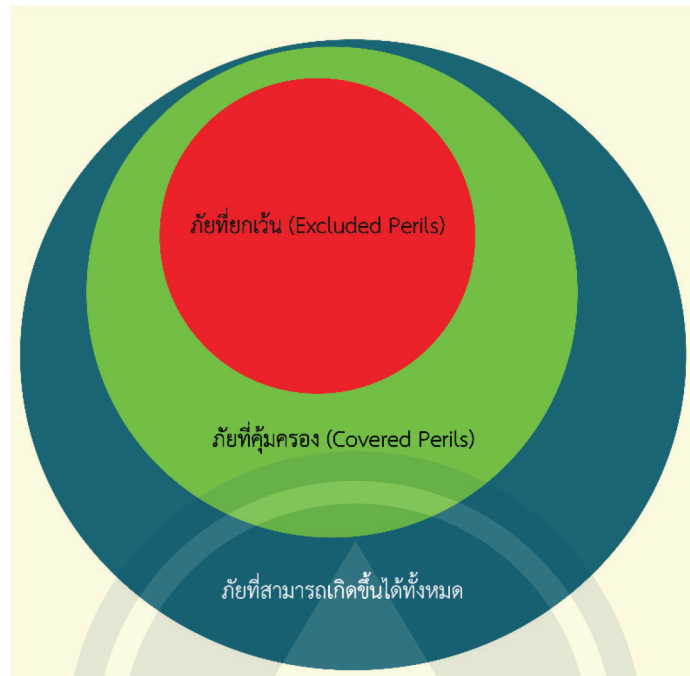
1) แบบระบุภัย (Named Perils Basis) กรรมธรรม์ประกันภัยจะระบุชัดเจนว่าคุ้มครองความเสียหายที่เกิดจากภัยใดบ้าง และยกเว้นความเสียหายที่เกิดจากภัยใดบ้าง เช่น กรรมธรรม์ประกันอัคคีภัย

ภัยที่คุ้มครอง (Covered Perils)	
1.	
2.	
3.	
4.	
.	
.	

ภัยที่ยกเว้น (Excluded Perils)	
1.	
2.	
3.	
4.	
.	
.	

รูปภาพที่ 6-1 ความคุ้มครองแบบระบุภัย (Named Perils Basis)

2) แบบสรรพภัย (All Risks Basis) กรมธรรม์ประกันภัยจะให้ความคุ้มครองความเสียหายที่เกิดขึ้นซึ่งมิได้มีการระบุยกเว้นไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย ซึ่งหมายความว่า ถ้าหากเป็นความเสียหายจากภัยที่ไม่ได้ระบุยกเว้นไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยก็จะได้รับการคุ้มครองโดยอัตโนมัติ เช่น กรมธรรม์ประกันภัยความเสี่ยงภัยทรัพย์สิน



รูปภาพที่ 6-2 ความคุ้มครองแบบสรรพภัย (All Risks Basis)

หากเปรียบเทียบความคุ้มครองทั้ง 2 แบบแล้ว จะเห็นได้ว่าความคุ้มครองแบบสรรพภัยกว้างกว่าความคุ้มครองแบบระบุภัย

2.2.4 ข้อยกเว้น (Exclusions) เป็นข้อความที่ผู้รับประกันภัยระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยว่าจะไม่คุ้มครองภัยหรือเหตุแห่งภัยบางอย่าง วัตถุประสงค์ หรือเหตุการณ์บางอย่าง โดยสามารถจำแนกข้อยกเว้นออกได้เป็น 4 ประเภท คือ

1) การยกเว้นภัย (Excluded Perils) เช่น กรมธรรม์ประกันอัคคีภัยไม่คุ้มครองความเสียหายซึ่งเกิดขึ้นจากสงคราม การรุกราน การกระทำที่มุ่งร้ายของศัตรูต่างชาติ หรือการกระทำที่มุ่งร้ายคล้ายสงคราม ไม่ว่าจะได้มีการประกาศสงครามหรือไม่ก็ตาม หรือสงครามกลางเมือง การแข็งข้อ การกบฏ การจลาจล การนัดหยุดงาน การก่อความวุ่นวาย การกระทำของผู้ก่อการร้าย การปฏิวัติ การรัฐประหาร การประกาศกฎอัยการศึก หรือเหตุการณ์ใด ๆ ซึ่งจะเป็นเหตุให้มีการประกาศหรือคว่ำงัวซึ่งกฎอัยการศึก

2) การยกเว้นความเสียหาย (Excluded Losses) เช่น กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ไม่คุ้มครองความเสียหายต่อรถยนต์ที่เอาประกันภัยจากการเสื่อมราคา หรือการสึกหรอของรถยนต์ การแตกหักของเครื่องจักรกลไกของรถยนต์ หรือการเสียหรือการหยุดเดินของเครื่องจักรกลไก หรือเครื่องไฟฟ้าของรถยนต์อันมิได้เกิดจากอุบัติเหตุ

3) การยกเว้นการใช้งาน (Excluded Uses) เช่น กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ไม่คุ้มครองการใช้รถยนต์นอกอาณาเขตที่คุ้มครอง การใช้รถยนต์ไปในทางที่ผิดกฎหมาย เช่น ใช้รถยนต์ไปปล้นทรัพย์ ชิงทรัพย์ หรือใช้ขนยาเสพติด เป็นต้น

4) การยกเว้นทรัพย์สิน (Excluded Properties) เช่น กรรมธรรม์ประกันอัคคีภัยไม่คุ้มครองเงินแท่งหรือเงินรูปพรรณ หรือทองคำแท่ง หรือทองรูปพรรณ หรืออัญมณี ต้นฉบับหรือสำเนาเอกสาร แบบแปลน แผนผัง ภาพเขียน รูปออกแบบ ลวดลาย แบบหรือแบบพิมพ์ หรือแม่พิมพ์ เป็นต้น

2.2.5 เงื่อนไขทั่วไป (General Conditions) ได้แก่รายละเอียดเกี่ยวกับสิทธิ หน้าที่ของผู้เอาประกันภัย และผู้รับประกันภัย ตลอดจนหลักเกณฑ์ต่าง ๆ ซึ่งคู่สัญญาจะต้องปฏิบัติในระหว่างที่สัญญามีผลบังคับ ซึ่งแบ่งออกได้ดังนี้

1) หน้าที่ของผู้เอาประกันภัย เช่น การแถลงข้อความจริงที่เป็นสาระสำคัญก่อนทำสัญญาประกันภัย การชำระเบี้ยประกันภัยภายในระยะเวลาที่กำหนด การแจ้งให้บริษัททราบเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงในภัยที่ได้เอาประกันภัยไว้ การแจ้งการเกิดอุบัติเหตุหรือวินาศภัยให้บริษัททราบโดยไม่ชักช้า การส่งมอบหลักฐานและเอกสารตามที่ระบุไว้ให้บริษัทภายในระยะเวลาที่กำหนด การดูแลทรัพย์สินที่เอาประกันภัยที่ได้รับความเสียหาย และการป้องกันความเสียหายอันอาจเพิ่มขึ้น เป็นต้น

2) หน้าที่ของผู้รับประกันภัย เช่น การเข้าต่อสู้คดีในนามของผู้เอาประกันภัยกรณีถูกคู่กรณีฟ้องศาล เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนซึ่งมีการคุ้มครองตามกรรมธรรม์ประกันภัย การจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยภายในระยะเวลาที่กำหนดนับแต่วันที่บริษัทได้รับหลักฐานแสดงความเสียหายที่ครบถ้วนและถูกต้องแล้ว เป็นต้น

3) สิทธิการบอกเลิกกรรมธรรม์ประกันภัยของผู้เอาประกันภัยโดยไม่ต้องบอกล่วงหน้า เช่น ผู้เอาประกันภัยไม่พึงพอใจในบริการ ได้ขายทรัพย์สินที่เอาประกันภัย หรือได้รับข้อเสนอที่ดีกว่าจากบริษัทประกันภัยอื่น

4) สิทธิการบอกเลิกกรรมธรรม์ประกันภัยเฉพาะรายของผู้รับประกันภัยซึ่งจะต้องบอกกล่าวล่วงหน้าอย่างน้อย 15 – 30 วัน เช่น ผู้เอาประกันภัยมีการกระทำฉ้อฉล มีอัตราการเคลมสูงกว่าอัตราปกติมาก ให้ข้อมูลหรือเอกสารที่ไม่ตรงกับความเป็นจริง สิทธิการบอกเลิกกรรมธรรม์ประกันภัยของผู้รับประกันภัยสำหรับกลุ่มของผู้เอาประกันภัยในกรณีที่ภาพรวมและปัจจัยความเสี่ยงเปลี่ยนไปจากเดิมมาก ซึ่งมักเกิดสำหรับเหตุการณ์ที่เป็นมหันตภัยหรือความเสี่ยงอุบัติใหม่ (Emerging Risk)

5) หลักเกณฑ์ต่าง ๆ เช่น การประกันภัยทรัพย์สินต่ำกว่ามูลค่าที่แท้จริง การร่วมเฉลี่ยความรับผิดชอบ การรับช่วงสิทธิ การระงับข้อพิพาทโดยอนุญาโตตุลาการ เป็นต้น

2.2.6 ตารางกรรมธรรม์ (Schedule) เป็นส่วนหนึ่งของกรรมธรรม์ประกันภัยที่ระบุรายละเอียดต่าง ๆ เช่น ชื่อและที่อยู่ของผู้เอาประกันภัย ทรัพย์สินที่เอาประกันภัย สถานที่ตั้งของทรัพย์สินที่เอาประกันภัย ระยะเวลาประกันภัย จำนวนเงินเอาประกันภัย อัตราเบี้ยประกันภัย จำนวนเบี้ยประกันภัยสำหรับภัยแต่ละชนิดความคุ้มครอง เป็นต้น

2.2.7 ข้อกำหนดการลงนามประทับตรา (Attestation Clause) เป็นข้อกำหนดในกรรมธรรม์ประกันภัยที่แสดงว่าผู้มีอำนาจทำการแทนผู้รับประกันภัยได้ลงนามและประทับตราสำคัญ เพื่อให้สัญญาแสดงผลผูกพันทางนิติบัญญัติ ซึ่งเป็นข้อความตอนท้ายสุดของกรรมธรรม์ประกันภัย เพื่อเป็นการยืนยันเจตนารมณ์ของผู้รับประกันภัยที่ต้องการให้สัญญาประกันภัยมีหลักฐานเป็นหนังสือ โดยลงลายมือชื่อของผู้มีอำนาจทำการแทนผู้รับประกันภัยและประทับตราของผู้รับประกันภัยไว้เป็นสำคัญ และอาจจะระบุวันออกกรรมธรรม์ประกันภัยไว้ด้วย

(โปรดดูภาคผนวก 3 ตัวอย่างกรรมธรรม์ประกันอัคคีภัย)

3. เอกสารแนบท้ายกรรมธรรม์ประกันภัย (Attachment)

ณ วันเริ่มทำสัญญาประกันภัย ผู้รับประกันภัยอาจจะมีการขยายหรือลดความคุ้มครองบางอย่างตั้งแต่วันที่เริ่มต้นของระยะเวลาประกันภัย เช่น การขยายความคุ้มครองภัยลมพายุ ภัยน้ำท่วม ภัยแผ่นดินไหว เข้าไปในกรรมธรรม์ประกันอัคคีภัย ภัยเหล่านี้เป็นภัยเพิ่มพิเศษ (Extraneous Perils) ซึ่งอยู่นอกเหนือจากเงื่อนไขและความคุ้มครองของกรรมธรรม์ประกันภัยที่ผู้รับประกันภัยได้รับความเห็นชอบจากนายทะเบียน ซึ่งก็คือเลขอาธิการ

ลิขสิทธิ์ของสมาคมประกันวินาศภัยไทย ห้ามนำไปใช้ในการแสวงหากำไรทางการค้า

สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) หรือผู้ซึ่งเลขาธิการสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) มอบหมาย ผู้รับประกันภัยก็จะติดเอกสารเหล่านี้แนบท้ายกรมธรรม์ประกันภัยที่จะออกให้แก่ผู้เอาประกันภัย

เอกสารแนบท้ายกรมธรรม์ประกันภัยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากนายทะเบียนเช่นเดียวกัน
(โปรดดูภาคผนวก 4 ตัวอย่างเอกสารแนบท้ายความคุ้มครองประกันอัคคีภัย)

4. ใบสลักหลัง หรือบันทึกการสลักหลัง (Endorsement)

ภายหลังจากสัญญาประกันภัยได้เริ่มความคุ้มครองแล้ว หากผู้เอาประกันภัยมีความจำเป็นต้องขอเปลี่ยนแปลง เพิ่มเติม หรือแก้ไขสาระของกรมธรรม์ประกันภัย เช่น การเปลี่ยนแปลงที่อยู่ของผู้เอาประกันภัย การเปลี่ยนแปลงหรือยกเลิกผู้รับประโยชน์ การเพิ่มหรือลดจำนวนเงินเอาประกันภัย การเพิ่มหรือลดภัยที่คุ้มครอง เป็นต้น ผู้รับประกันภัยจะออกใบสลักหลัง หรือบันทึกการสลักหลัง ซึ่งเป็นเอกสารแนบท้ายกรมธรรม์ประกันภัยเพื่อใช้ในการบันทึกข้อความที่เขียนเป็นลายลักษณ์อักษรเพิ่มเติมจากข้อความปกติในกรมธรรม์ประกันภัยที่ผู้รับประกันภัยได้ออกให้แก่ผู้เอาประกันภัยไปแล้ว

5. หนังสือคุ้มครองชั่วคราว (Cover Note หรือ Binder)

ในประเทศสหรัฐอเมริกาเรียกหนังสือคุ้มครองชั่วคราวว่า Binder ในขณะที่ประเทศอื่น ๆ เรียกว่า Cover Note หนังสือคุ้มครองชั่วคราวเป็นเอกสารที่ผู้รับประกันภัยออกให้แก่ผู้เอาประกันภัยในระหว่างที่ผู้รับประกันภัยอยู่ระหว่างดำเนินการออกกรมธรรม์ประกันภัย เพื่อให้การคุ้มครองชั่วคราวในช่วงระยะเวลาหนึ่ง เช่น 30 วัน เป็นต้น ซึ่งในช่วงระยะเวลานี้สัญญาประกันภัยย่อมเป็นไปตามข้อความ และเงื่อนไขในหนังสือคุ้มครองชั่วคราวที่ผู้รับประกันภัยออกให้ ซึ่งโดยปกติแล้วจะเป็นเงื่อนไข และข้อกำหนดความคุ้มครองเดียวกับกรมธรรม์ประกันภัยที่ผู้รับประกันภัยจะออกให้ การคุ้มครองตามหนังสือคุ้มครองชั่วคราวจะสิ้นสุดลงในกรณีที่ผู้รับประกันภัยได้ออกกรมธรรม์ประกันภัยให้แก่ผู้เอาประกันภัยรายนั้นเรียบร้อยแล้ว หรือระยะเวลาที่ระบุไว้ในหนังสือคุ้มครองชั่วคราวได้สิ้นสุดลงโดยไม่มีกรขยายระยะเวลาในหนังสือคุ้มครองชั่วคราวฉบับนั้นอีก

(โปรดดูภาคผนวก 5 ตัวอย่างหนังสือคุ้มครองชั่วคราวของการประกันอัคคีภัย)

6. กรมธรรม์ประกันภัยแบบเปิด (Open Policy) หรือสัญญาประกันภัยเปิด (Open Cover)

เป็นกรมธรรม์ประกันภัยที่นิยมใช้ในการประกันภัยการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยเป็นการตกลงกันล่วงหน้าระหว่างผู้เอาประกันภัย และผู้รับประกันภัย ซึ่งสัญญาคุ้มครองแบบเปิดนี้มีผลบังคับใช้สำหรับระยะเวลาที่กำหนดไว้ เช่น 12 เดือน โดยมีเงื่อนไขการต่ออายุโดยอัตโนมัติ หรืออาจมีผลบังคับตั้งแต่วันที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยตลอดไปจนกว่าฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งจะบอกเลิกสัญญา ในประเทศอังกฤษเรียกว่า สัญญาประกันภัยเปิด (Open Cover) แต่ในประเทศสหรัฐอเมริกาเรียกว่า กรมธรรม์ประกันภัยแบบเปิด (Open Policy)

ภายใต้การคุ้มครองของกรมธรรม์ประกันภัยแบบเปิด ผู้เอาประกันภัยได้รับการคุ้มครองโดยอัตโนมัติสำหรับการส่งสินค้าทุกเที่ยวภายใต้เงื่อนไขที่ได้ตกลงกันไว้ล่วงหน้า เช่น ประเภทหรือชนิดของสินค้า เงื่อนไขความคุ้มครอง ประเภทของยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง จำนวนเงินคุ้มครองสูงสุดสำหรับการขนส่งต่อเที่ยวในเรือหนึ่งลำ อัตราเบี้ยประกันภัย เงื่อนไขการบอกเลิก และเงื่อนไขการแจ้งรายละเอียดเกี่ยวกับการขนส่งแต่ละเที่ยว เป็นต้น สัญญาเช่นนี้จึงก่อให้เกิดความสัมพันธ์ระยะยาวระหว่างผู้เอาประกันภัยกับผู้รับประกันภัย

ถ้าผู้เอาประกันภัยประสงค์จะให้มีการคุ้มครองเกินจำนวนเงินคุ้มครองสูงสุดสำหรับการขนส่งต่อเที่ยวในเรือหนึ่งลำ จะต้องแจ้งให้ผู้รับประกันภัยทราบล่วงหน้าก่อนที่จะทำการขนส่ง เพื่อให้เวลาผู้รับประกันภัยในการจัดการกระจายความเสี่ยงภัยออกไปโดยการเอาประกันภัยต่อเสียก่อน

ภายใต้สัญญาประกันภัยเปิด (Open Cover) กำหนดให้ผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบในการแจ้งให้ผู้รับประกันภัยทราบโดยเร็วเท่าที่จะกระทำได้ถึงการขนส่งทุกเที่ยวเมื่อผู้เอาประกันภัยได้ทราบว่ามีการขนส่งสินค้าแล้ว เพื่อให้ผู้รับประกันภัยออกหนังสือรับรองการประกันภัยให้

ถ้าผู้เอาประกันภัยล่าช้าในการแจ้งหรือล้มแจ้งการขนส่งเที่ยวนั้น ๆ ก็ยังคงได้รับการคุ้มครอง ถ้าความล่าช้า หรือหลงลืมดังกล่าวเป็นที่เชื่อได้ว่าเกิดขึ้นโดยไม่ตั้งใจ สำหรับผู้รับประกันภัยนั้นก็มิได้ให้การตกลงไว้ว่าจะให้การคุ้มครองการขนส่งทุกเที่ยวที่อยู่ในเงื่อนไขของสัญญาประกันภัยเปิดที่ทำไว้โดยปราศจากข้อยกเว้น ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับจำนวนเงินรับประกันภัยสูงสุดที่กำหนดสำหรับเรือแต่ละลำแต่เพียงอย่างเดียว

กรมธรรม์ประกันภัยแบบเปิดนี้เหมาะสำหรับผู้นำเข้า (Importer) และผู้ส่งออก (Exporter) ที่มีการขนส่งสินค้าเป็นประจำหรือบ่อยครั้ง เนื่องจากให้การคุ้มครองโดยต่อเนื่องไปโดยอัตโนมัติ ช่วยลดความยุ่งยากในการที่จะต้องจัดทำประกันภัยคุ้มครองใหม่ทุกครั้งที่มีการขนส่ง และทำให้ทราบต้นทุนของการประกันภัยที่แน่นอน ซึ่งจะช่วยในการตั้งราคาจำหน่ายเมื่อสินค้าถึงจุดหมายปลายทางเป็นเรื่องง่ายขึ้นมาก

(โปรดดูภาคผนวก 6 ตัวอย่างกรมธรรม์ประกันภัยแบบเปิด Marine Cargo Open Policy)

7. หนังสือรับรองการประกันภัย หรือใบรับรองการประกันภัย (Certificate of Insurance)

เป็นเอกสารที่ผู้รับประกันภัยออกให้แก่ผู้เอาประกันภัยเพื่อแสดงข้อเท็จจริงเกี่ยวกับการประกันภัย โดยผู้รับประกันภัยจะออกเอกสารนี้แยกต่างหากจากกรมธรรม์ประกันภัยเพื่อความสะดวกในกรณีต่อไปนี้

7.1 ออกให้แก่ผู้เอาประกันภัยเพื่อรับรองการรับประกันภัยการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแต่ละเที่ยว ซึ่งผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัยได้มีการตกลงทำกรมธรรม์ประกันภัยแบบเปิดไว้แล้ว เมื่อผู้เอาประกันภัยทราบถึงการขนส่งดังกล่าว ผู้เอาประกันภัยต้องแจ้งขอออกหนังสือรับรองการประกันภัยจากผู้รับประกันภัยในแต่ละเที่ยว ซึ่งรายละเอียดในหนังสือรับรองการประกันภัยจะออกภายใต้เงื่อนไขของกรมธรรม์ประกันภัยแบบเปิดเท่านั้น

7.2 ออกให้แก่บุคคลแต่ละคนที่ได้รับการคุ้มครองจากกรมธรรม์ประกันภัยฉบับเดียวกัน เช่น การประกันภัยอุบัติเหตุกลุ่ม ซึ่งผู้รับประกันภัยต้องออกหนังสือรับรองการประกันภัยให้แก่ผู้เอาประกันภัยแต่ละคนเป็นต้น

(โปรดดูภาคผนวก 7 ตัวอย่างหนังสือรับรองการประกันภัย กรมธรรม์ประกันภัยอุบัติเหตุ)

7.3 ออกให้แก่ผู้เอาประกันภัยเพื่อเป็นหนังสือรับรองการต่ออายุกรมธรรม์ประกันภัย (Renewal Certificate) ตามกรมธรรม์ประกันภัยฉบับเดิม โดยมีรายละเอียด เงื่อนไข ความคุ้มครอง ข้อยกเว้น และเอกสารแนบท้าย ให้ถือตามกรมธรรม์ประกันภัยฉบับเดิม เว้นแต่ส่วนที่มีการแก้ไขเป็นลายลักษณ์อักษร และแนบติดไว้กับหนังสือรับรองการต่ออายุกรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้

การออกหนังสือรับรองการต่ออายุกรมธรรม์ประกันภัยนี้เหมาะสำหรับกรณีที่ผู้เอาประกันภัยแจ้งต่ออายุกรมธรรม์ฯ เหมือนเดิมทุกประการ โดยผู้รับประกันภัยจะไม่มีกรออกกรมธรรม์ประกันภัยฉบับใหม่ให้ผู้เอาประกันภัยอีก ซึ่งจะช่วยลดค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของผู้รับประกันภัยลงไปได้มาก โดยจะต้องใช้แบบ และข้อความหนังสือรับรองการต่ออายุกรมธรรม์ประกันภัยสำหรับการประกันวินาศภัยตามที่นายทะเบียนกำหนด

(โปรดดูภาคผนวก 8 ตัวอย่างหนังสือรับรองการต่ออายุ กรมธรรม์ประกันภัยอุบัติเหตุ)





บทที่ 7

ช่องทางการขายผลิตภัณฑ์ประกันภัย

ดร.วรัญญา อัจฉริยะชาญวิช

การขายผลิตภัณฑ์ประกันภัยของบริษัทประกันภัยในประเทศไทยสามารถขายผ่านช่องทางขายที่หลากหลาย เมื่อเปรียบเทียบกับกันแล้ว การขายผลิตภัณฑ์ประกันภัยผ่านบางช่องทางขายมีความเหมือน แต่บางช่องทางขายมีความแตกต่างจากการขายสินค้า หรือบริการประเภทอื่น ๆ

ช่องทางหลักในการขายผลิตภัณฑ์ประกันภัย

สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) ได้จำแนกช่องทางหลักในการขายผลิตภัณฑ์ประกันภัย ดังต่อไปนี้

1. การขายผ่านตัวแทน (Agent) และนายหน้า (Broker)
2. การขายผ่านธนาคาร (Bancassurance)
3. การขายผ่านไปรษณีย์ (Direct Mail)
4. การขายผ่านทางโทรศัพท์ (Telemarketing)
5. การขายโดยที่ลูกค้าติดต่อโดยตรงกับบริษัท (Walk in)
6. การขายผ่านองค์กร (Worksite)
7. การขายผ่านอินเทอร์เน็ต (Internet)
8. การขายผ่านช่องทางอื่น ๆ (Others)

1. การขายผ่านตัวแทน (Agent) และนายหน้า (Broker)

ถือเป็นช่องทางพื้นฐานของทุกบริษัทประกันภัย จากสถิติของสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) ระหว่าง เดือนมกราคม พ.ศ. 2555 ถึง เดือนมิถุนายน พ.ศ. 2563 ดังในรูปภาพที่ 7-1 ถึง 7-4 จะเห็นได้ว่าช่องทางการขายที่มีอัตราส่วนสูงที่สุด คือ การขายผ่านนายหน้า หากเจาะลึกลงไป ในรายละเอียดการประกันภัย จะพบว่านายหน้าประกันภัยเป็นช่องทางหลักสำหรับการขายประกันภัยในทุกประเภท และยังมีสัดส่วนสูงขึ้นเรื่อย ๆ

2. การขายผ่านธนาคาร (Bancassurance)

เป็นอีกช่องทางหลักของบริษัทประกันภัยที่มีพันธมิตรเป็นธนาคาร ผลิตภัณฑ์ที่นิยมขายผ่านช่องทางนี้มากที่สุด คือ การประกันอัคคีภัยสำหรับที่อยู่อาศัย อาจเนื่องจากธนาคารมีความได้เปรียบในการนำเสนอประกันภัยแก่ผู้ใช้บริการที่ต้องการขอสินเชื่อที่อยู่อาศัย ซึ่งการจัดให้มีการเอาประกันภัยสำหรับที่อยู่อาศัยมักเป็นเงื่อนไขพื้นฐานในการอนุมัติการขอสินเชื่อดังกล่าว นอกจากนี้ การประกันภัยเบ็ดเตล็ด เช่น การประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคล ก็เป็นอีกหนึ่งผลิตภัณฑ์ที่ยอดขายผ่านธนาคารถือว่ามีสัดส่วนที่มากเมื่อเทียบกับช่องทางอื่น

3. การขายผ่านไปรษณีย์ (Direct Mail)

คือ การที่บริษัทประกันภัยส่งจดหมายถึงกลุ่มเป้าหมายโดยตรงเพื่อชักชวนให้ตัดสินใจซื้อประกันภัยตามคำแนะนำในเอกสารที่ส่งมานั้น ช่องทางนี้ถือว่ามีสัดส่วนต่ำที่สุด และลดลงเรื่อย ๆ จนใน พ.ศ. 2558 แทบจะไม่มีรายงานตัวเลขเลย ผลลัพธ์ที่ยังใช้ช่องทางนี้อยู่เหลือเพียงการประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคลและการประกันภัยสุขภาพเท่านั้น

4. การขายผ่านทางโทรศัพท์ (Telemarketing)

เติบโตอย่างมากในช่วง พ.ศ. 2557-2558 ดังจะสังเกตได้จากสัดส่วนในรูปภาพที่ 7-1 และ 7-2 ว่ามีค่ามากกว่า 10% แต่ก็ลดลงอย่างมากในช่วงต่อมาโดยถูกแทนที่ด้วยสัดส่วนของนายหน้า ทั้งนี้ อาจเป็นเพราะการลงทุนในช่องทางนี้ได้เปลี่ยนจากบริษัทประกันภัยเองมาเป็นนายหน้าเป็นผู้ลงทุนบริหารจัดการ ผลลัพธ์หลักของช่องทางนี้ คือ การประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคล และการประกันภัยรถยนต์

5. การขายโดยที่ลูกค้าติดต่อโดยตรงกับบริษัท (Walk in)

มีสัดส่วนค่อนข้างคงที่ตลอดช่วง 5 ปีแรกของสถิติที่นำมาวิเคราะห์ และเพิ่มขึ้นอย่างชัดเจนตั้งแต่ พ.ศ. 2560 เป็นช่องทางของลูกค้าเฉพาะกลุ่มที่ต้องการได้รับความมั่นใจสูงสุดว่าได้เอาประกันภัยกับผู้รับประกันภัยโดยตรง ช่องทางนี้เป็นที่นิยมของการประกันภัยทางทะเลและการขนส่ง การประกันภัยรถยนต์ และการประกันภัยเบ็ดเตล็ด มากกว่าการประกันภัยประเภทอื่น

6. การขายผ่านองค์กร (Worksite)

อาจจะเป็นช่องทางที่บุคคลทั่วไปซึ่งอยู่นอกธุรกิจประกันภัยรู้จักน้อยที่สุด ช่องทางนี้หมายถึงการที่บริษัทประกันภัยติดต่อเสนอขายผลิตภัณฑ์ประกันภัยผ่านองค์กรของผู้เอาประกันภัย เช่น การที่บริษัทประกันภัยติดต่อขออนุญาตลูกค้าที่เป็นโรงงานเพื่อไปเสนอขายการประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคล หรือการประกันภัยสุขภาพให้กับพนักงานของโรงงานนั้นในช่วงพักกลางวัน โดยอาจมีกิจกรรมให้ร่วมสนุก เช่น จับฉลากรางวัล หรือให้ความรู้เรื่องสุขภาพ หรือให้ส่วนลดพิเศษสำหรับพนักงานโรงงานนั้น ๆ ทั้งนี้ การขายเช่นนี้ต่างจากการประกันภัยกลุ่ม เนื่องจากการประกันภัยกลุ่มเป็นการเอาประกันภัยร่วมกัน ภายใต้เงื่อนไขและกรมธรรม์ประกันภัยเดียวกันโดยผู้ชำระเบี้ยประกันภัยอาจเป็นนายจ้าง แต่สำหรับการขายผ่านองค์กรนั้นเป็นการเข้าไปนำเสนอแก่ผู้สนใจเอาประกันภัยแต่ละรายโดยตรงเมื่อได้รับความยินยอม หรือความร่วมมือจากองค์กร

7. การขายผ่านอินเทอร์เน็ต (Internet)

เป็นช่องทางที่เหมาะสมกับผลิตภัณฑ์ที่เข้าใจง่ายและไม่ซับซ้อน เช่น การประกันภัยรถยนต์ การประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคล การประกันภัยอุบัติเหตุการเดินทาง และตั้งแต่ พ.ศ. 2560 เป็นต้นมา ต้องได้รับอนุญาตจากสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) ในเรื่องของความปลอดภัย และความน่าเชื่อถือของระบบ เพื่อเป็นการคุ้มครองข้อมูล และสิทธิของผู้บริโภคในการทำธุรกรรมผ่านอิเล็กทรอนิกส์ หากดูสถิติในรูปภาพที่ 7-3 และ 7-4 อาจดูเหมือนช่องทางนี้มีปริมาณน้อยลงในช่วง พ.ศ. 2559-2560 และค่อย ๆ เพิ่มขึ้นปีต่อ ๆ มาตามกระแส Digital Disruption ในรูปแบบของแอปพลิเคชัน (Application) ต่าง ๆ และมีการขยายสัดส่วนอย่างชัดเจนในครึ่งปีแรกของ พ.ศ. 2563 ซึ่งเป็นช่วงของการระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ที่สังคมมีการปรับตัวอย่างรวดเร็วในการใช้ช่องทางดิจิทัลในการดำเนินชีวิต ลดปริมาณการเดินทาง และการพบกันเพื่อลดความเสี่ยงจากการติดเชื้อ

8. การขายผ่านช่องทางอื่น ๆ (Others)

คือ การขายผ่านช่องทางอื่น ๆ เช่น การขายผ่านร้านสะดวกซื้อ ที่บริษัทประกันภัยใช้ในการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ประกันภัยของตน

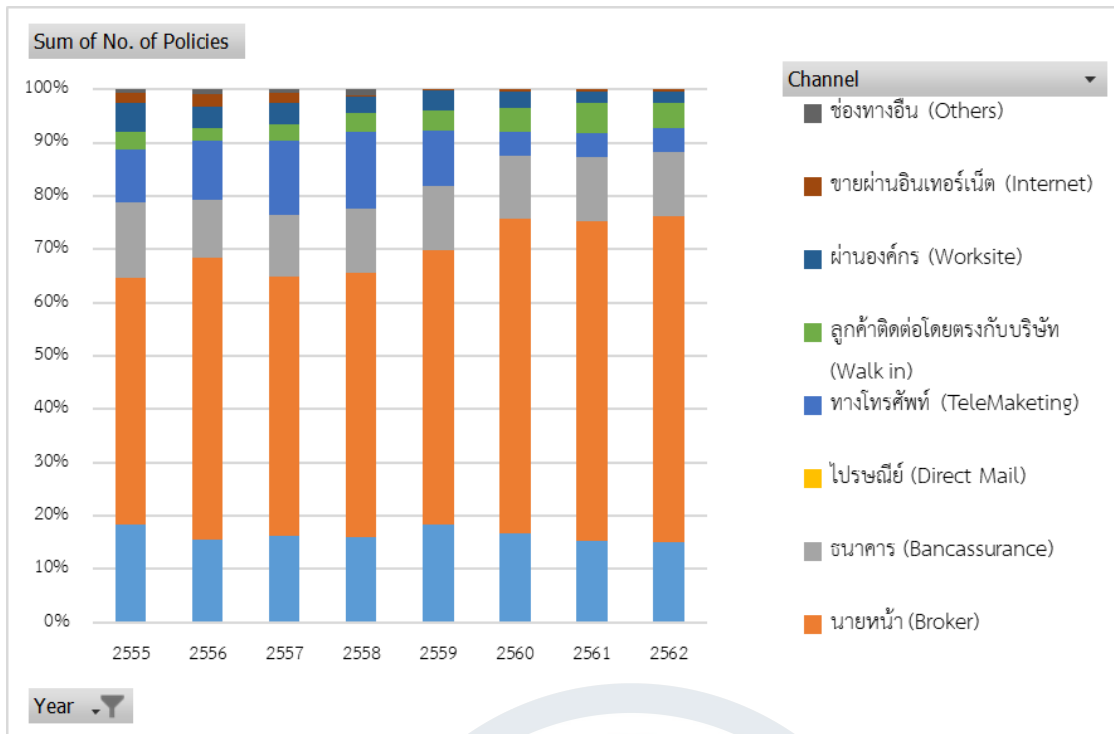
แม้ว่าข้อมูลเชิงสถิติที่รวบรวมโดยสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) จะมีได้บ้างถึงช่องทางผ่านทางดิจิทัล เช่น การขายผ่านแอปพลิเคชันบนโทรศัพท์มือถือ แต่การเปลี่ยนแปลงเชิงพฤติกรรมของผู้บริโภคที่ใช้เวลามากขึ้นกับการใช้ และเสพสื่อต่าง ๆ ผ่านโทรศัพท์มือถือ ประกอบกับการพัฒนาเชิงเทคโนโลยี ก็ทำให้คาดเดาได้ว่าการขายผ่านช่องทางใหม่ ๆ โดยมีเทคโนโลยีดิจิทัลเป็นตัวขับเคลื่อน หรือการเข้าถึงผู้บริโภคผ่านสื่อโซเชียลมีเดียที่มีผู้ใช้จำนวนมาก เช่น Facebook, YouTube, Instagram จะมีปริมาณมากขึ้นเรื่อย ๆ โดยเฉพาะผลิตภัณฑ์ประกันภัยที่เข้าใจง่าย เปรียบเทียบได้ด้วยตนเอง หรือแข่งขันกันด้วยราคาหรือความเร็วในการทำธุรกรรมเป็นหลัก ส่วนช่องทางการขายพื้นฐาน เช่น การขายผ่านตัวแทน นายหน้า หรือที่มีปฏิสัมพันธ์แบบพบหน้าหรือต้องใช้ความรู้เฉพาะทาง เช่น การประกันภัยความเสี่ยงภัยทรัพย์สิน ก็ยังคงมีความจำเป็นต่อไป

ช่องทางที่มีศักยภาพที่จะเติบโต คือ ช่องทางที่ผู้ลงทุนมีความสามารถในการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีและเข้าถึงพฤติกรรมของผู้บริโภค เช่น ช่องทางการขายผ่านธนาคาร ซึ่งสามารถผูกบริการเข้ากับระบบ Online Banking ได้เลย ในขณะที่ศักยภาพของบริษัทประกันภัย และบริษัทนายหน้าประกันภัยแต่ละแห่ง ยังมีความแตกต่างกันมากในเรื่องระดับความสามารถของเทคโนโลยีที่มีอยู่ จึงมีความเป็นไปได้สูงที่จะมีการแกว่งของส่วนแบ่งตลาด และในรายที่ไม่สามารถปรับตัวอาจจะต้องเลิกกิจการ หรือเน้นตลาดเฉพาะที่ตนเชี่ยวชาญและเน้นที่การให้บริการ มากกว่าความสะดวกรวดเร็ว หรือการแข่งขันกันด้วยราคา ทั้งนี้ หากไม่สามารถประยุกต์ใช้เทคโนโลยี ก็อาจจะไม่สามารถลดต้นทุนการดำเนินงานได้

ช่องทางที่มีแนวโน้มจะลดบทบาทลงหรือคงที่ คือ การขายผ่านไปรษณีย์ และการขายผ่านทางโทรศัพท์ อันเนื่องมาจากความต้องการความเป็นส่วนตัวมากขึ้นของผู้บริโภค และการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการรักษาข้อมูลส่วนบุคคลที่ทำให้การได้มาซึ่งข้อมูลสำหรับติดต่อลูกค้ายากขึ้นและต้องใช้ความระมัดระวังมากขึ้น

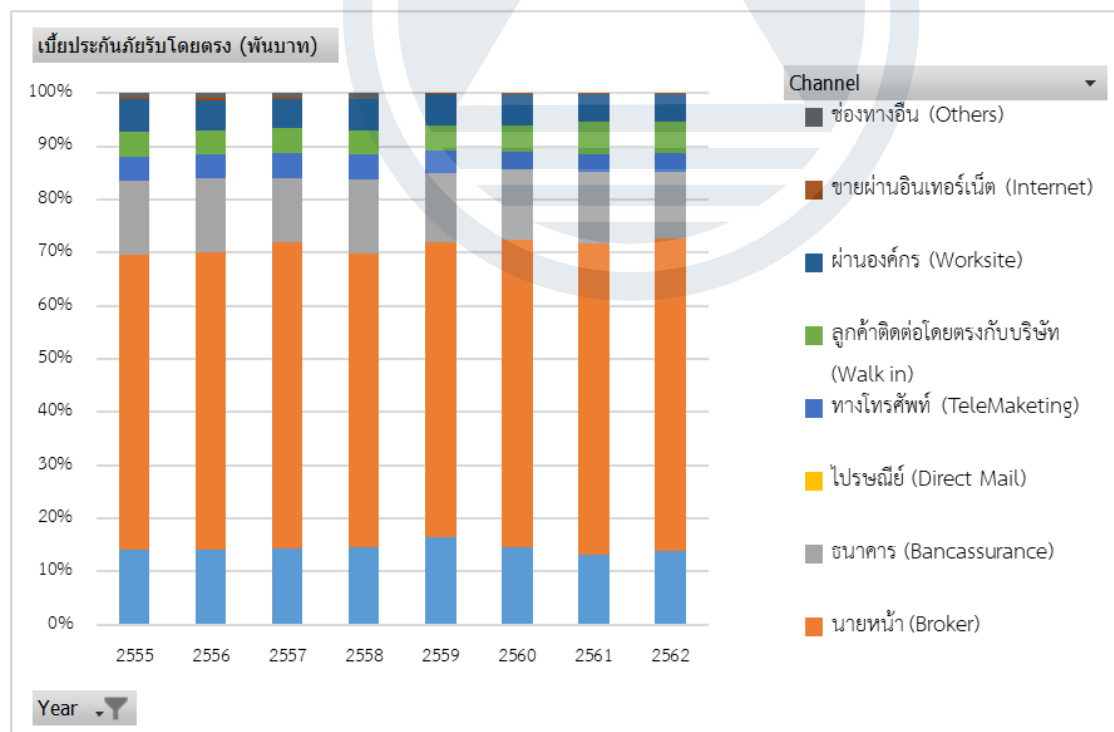
ทั้งนี้ แม้ตลาดการขายสินค้าออนไลน์จะเติบโตอย่างก้าวกระโดด ธุรกิจประกันภัยยังคงมีข้อจำกัดที่ทำให้ไม่สามารถเติบโตได้อย่างรวดเร็วอย่างสินค้าประเภทอื่น อันเนื่องมาจากการซื้อผลิตภัณฑ์ประกันภัยต้องมีภัยที่ต้องการรับความคุ้มครอง ดังนั้นแม้จะมีการกระตุ้นการขาย เช่น ลดเบี้ยประกันภัยเมื่อซื้อประกันภัยอุบัติเหตุการเดินทางหรือประกันภัยรถยนต์ แต่หากไม่มีการเดินทางไปต่างประเทศหรืออยู่ไม่หมดระยะเวลาประกันภัย ลูกค้าก็ไม่เห็นความจำเป็นของการซื้อประกันภัย และไม่สามารถซื้อประกันภัยออนไลน์ได้ อีกปัจจัยหนึ่ง คือ ระเบียบว่าด้วยการเสนอขายผลิตภัณฑ์ประกันภัยที่จะต้องเป็นไปตามระเบียบของสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) ดังนั้นบริษัทประกันภัยจึงไม่สามารถเพิ่มช่องทางการขายผลิตภัณฑ์ประกันภัยได้อิสระอย่างสินค้าทั่วไป

อย่างไรก็ดี ภัยธรรมชาติที่เกิดขึ้นบ่อยครั้ง การเตรียมความพร้อมเข้าสู่สังคมสูงวัย และการเกิดโรคระบาดอย่างโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ได้เพิ่มความตระหนักให้กับสังคม โดยรวมถึงความสำคัญของการเอาประกันภัย ดังนั้นแนวโน้มของธุรกิจประกันภัยโดยรวมน่าจะยังคงเติบโตอย่างมั่นคงตามความก้าวหน้าของเศรษฐกิจต่อไป



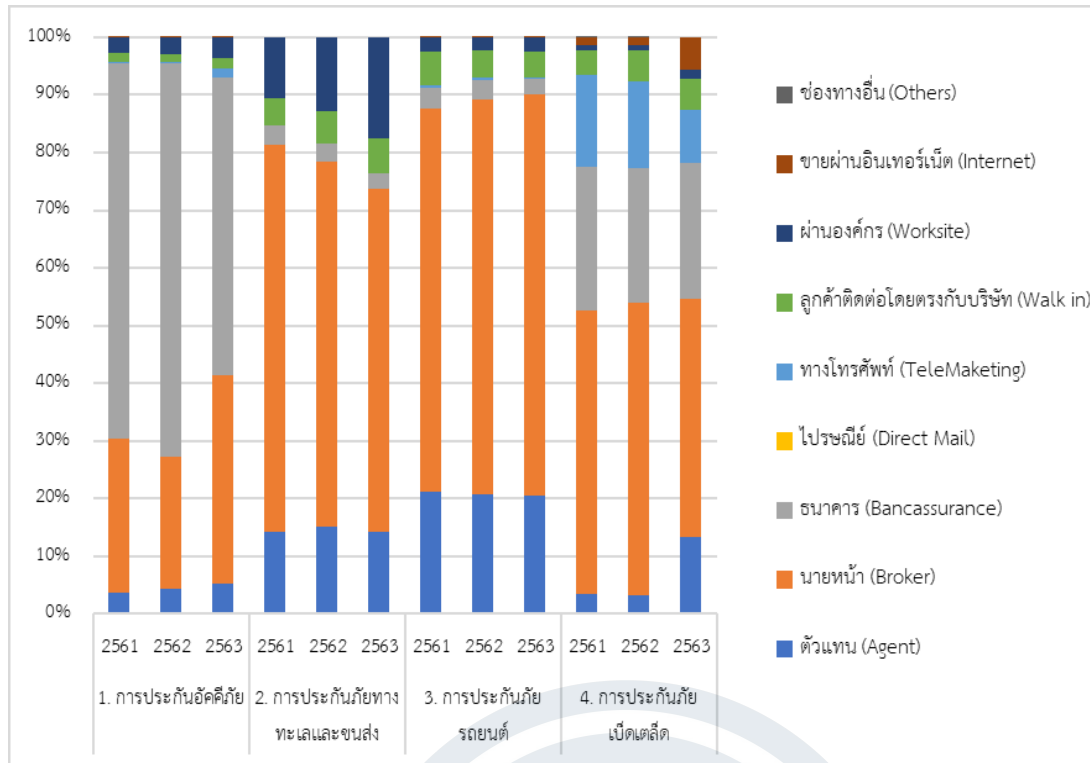
แหล่งที่มา: คำนวนจากสถิติรายงานการรับประกันภัยจำแนกตามช่องทางการขาย จัดเก็บโดยสำนักงาน คปภ.

รูปภาพที่ 7-1 สัดส่วนของช่องทางการขายผลิตภัณฑ์ประกันภัยโดยจำนวนกรมธรรม์ระหว่าง พ.ศ. 2555-2562



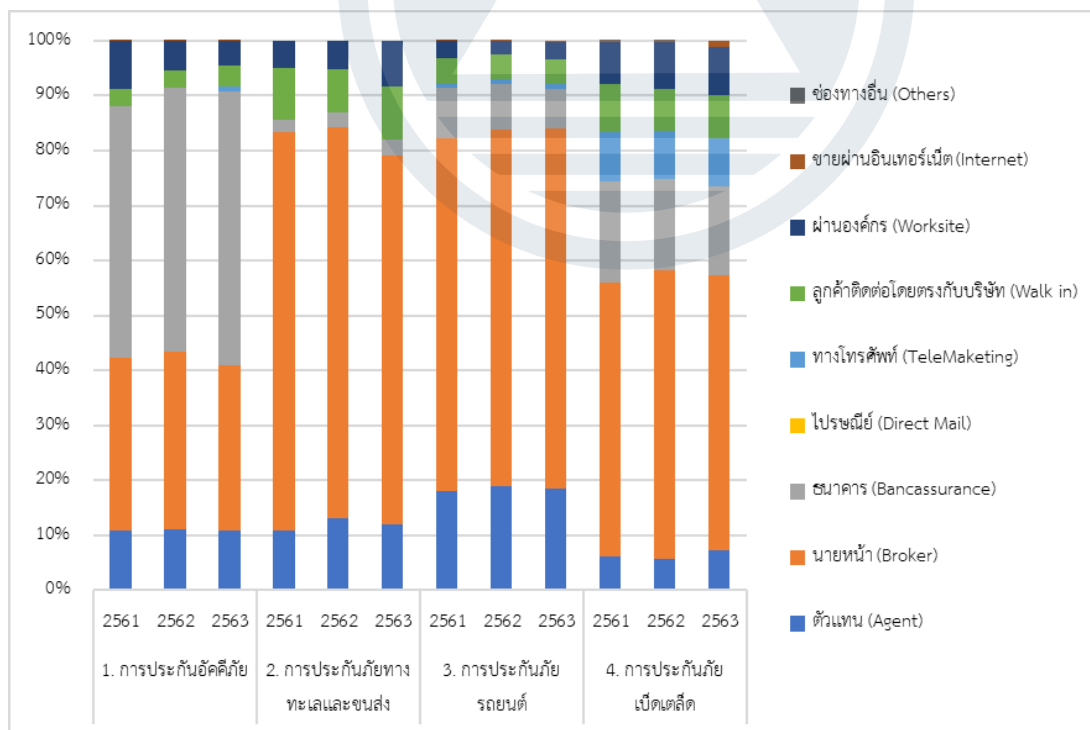
แหล่งที่มา: คำนวนจากสถิติรายงานการรับประกันภัยจำแนกตามช่องทางการขาย จัดเก็บโดยสำนักงาน คปภ.

รูปภาพที่ 7-2 สัดส่วนของช่องทางการขายผลิตภัณฑ์ประกันภัยโดยเบี้ยประกันภัยรับตรงระหว่าง พ.ศ. 2555-2562



แหล่งที่มา: จำนวนจากสถิติรายงานการรับประกันภัยจำแนกตามช่องทางการขาย จัดเก็บโดยสำนักงาน คปภ.

รูปภาพที่ 7-3 สัดส่วนของช่องทางการขายผลิตภัณฑ์ประกันภัยโดยจำนวนกรมธรรม์ตามประเภทผลิตภัณฑ์
ครั้งแรก พ.ศ. 2561-2563



แหล่งที่มา: จำนวนจากสถิติรายงานการรับประกันภัยจำแนกตามช่องทางการขาย จัดเก็บโดยสำนักงาน คปภ.

รูปภาพที่ 7-4 สัดส่วนของช่องทางการขายผลิตภัณฑ์ประกันภัยโดยเบี้ยประกันภัยรับตรงตามประเภท
ผลิตภัณฑ์ ครั้งที่ 1 พ.ศ. 2561-2563





1.2 นายหน้าประกันภัย (Insurance Broker) คือ ผู้ซึ่งก่อให้เกิดการทำสัญญาประกันภัยระหว่างผู้มุ่งหวังเอาประกันภัยกับผู้รับประกันภัย โดยผู้มุ่งหวังเอาประกันภัยสามารถเลือกทำสัญญาประกันภัยกับบริษัทประกันภัยใด ๆ ได้โดยอิสระ นายหน้าประกันภัยจะเป็นผู้ให้คำแนะนำเกี่ยวกับข้อเสนอความคุ้มครอง เงื่อนไขการประกันภัยที่เป็นประโยชน์สูงสุดต่อผู้มุ่งหวังเอาประกันภัย เพื่อให้ผู้มุ่งหวังเอาประกันภัยสามารถตัดสินใจเลือกในสิ่งที่เหมาะสมและดีที่สุดสำหรับความเสี่ยงของตน รวมทั้งอัตราค่าเบี้ยประกันภัยที่สมเหตุสมผล

เราสามารถแบ่งนายหน้าประกันภัยตามประเภทที่ได้รับใบอนุญาตในการดำเนินการ ตามกลุ่มผู้บริโภค ได้ 2 ประเภท ดังนี้

1.2.1 นายหน้าประกันภัยตรง (Retail Brokers) ทำหน้าที่เป็นคนกลาง เจรจาเงื่อนไขการประกันภัยกับบริษัทประกันภัย เพื่อประโยชน์ของผู้มุ่งหวังเอาประกันภัย นายหน้าประกันภัยตรงยังจัดแบ่งได้เป็น 2 ประเภทย่อย คือ

1) นายหน้าประกันภัยประเภทบุคคลธรรมดา เป็นบุคคลที่มีคุณสมบัติสอบผ่านหลักเกณฑ์ ข้อกำหนด และได้รับใบอนุญาตเป็นนายหน้าประกันวินาศภัยจากสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจ ประกันภัย (คปภ.) นายหน้าบุคคลธรรมดามีอิสระในการส่งงานกับบริษัทประกันภัยต่าง ๆ ได้โดยขึ้นอยู่กับนโยบายการ รับนายหน้าของบริษัทประกันภัยแต่ละแห่ง ซึ่งส่วนใหญ่จะพิจารณาตามวงเงินค่าประกันของนายหน้าแต่ละคน

ใบอนุญาตเป็นนายหน้าประกันวินาศภัย



.....
ลายมือชื่อผู้สมัคร

ประเภท
บริษัท
ชื่อ
นามสกุล
เลขที่ใบอนุญาต
บัตรประจำตัวประชาชน


คปภ.

รายการต่ออายุ			
ครั้งที่	วันที่ต่ออายุ	วันสิ้นสุดอายุ	หมายเหตุ

1. ต้องแสดงใบอนุญาตทุกครั้งที่มีการร้องขอหรือจัดการให้บุคคล
ทำสัญญาประกันหรือวันครบกำหนดประกันภัยในนามบริษัท

2. ใบอนุญาตนี้ต้องต่ออายุภายใน 2 เดือน ก่อนใบอนุญาตสิ้นอายุ

วันที่ออกใบอนุญาต

วันที่ใบอนุญาตหมดอายุ

นายทะเบียน

()

พนักงานเจ้าหน้าที่

()

พนักงานเจ้าหน้าที่

รูปภาพที่ 8-2 ตัวอย่างใบอนุญาตเป็นนายหน้าประกันวินาศภัย

2) นายหน้าประกันภัยประเภทนิติบุคคล เป็นการรวมจำนวนคนที่ได้รับใบอนุญาตการเป็นนายหน้าประกันวินาศภัยตั้งแต่ 5 คนขึ้นไป จัดทะเบียนเป็นนิติบุคคล จัดทะเบียนสถานที่ประกอบการซึ่งสามารถตรวจสอบได้ สร้างความน่าเชื่อถือแก่ผู้มุ่งหวัง เพื่อเพิ่มศักยภาพในการให้บริการผู้มุ่งหวังเอาประกันภัย ซึ่งส่วนใหญ่เป็นบริษัท นิติบุคคล องค์กรขนาดใหญ่ ทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ

เนื่องจากนายหนานนิติบุคคลมีอิสระในการส่งงานกับบริษัทประกันภัยมากมาย และกว้างขวาง สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) จึงมีข้อกำหนดที่เข้มงวดให้นายหนานนิติบุคคลพึงปฏิบัติตามหลักเกณฑ์อย่างเคร่งครัด โดยแยกสมุดบัญชีธนาคารสำหรับ รับ-จ่าย เบี้ยประกันภัยโดยเฉพาะ เรียกว่า Trust Account ขณะเดียวกันก็ต้องมีสมุดบัญชีธนาคารอีกเล่มหนึ่งซึ่งเรียกว่า Non Trust Account สำหรับรับค่าบำเหน็จตามอัตราที่สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) กำหนด ซึ่งเป็นรายได้หลักและอาจจะมีรายได้อื่น ๆ เช่น ดอกเบี้ยเงินฝาก อื่น ๆ และหักรายจ่ายต่าง ๆ ที่ใช้สำหรับการบริหารสำนักงาน ทั้งนี้ เพื่อป้องกันนายหนานนิติบุคคลนำเงินค่าเบี้ยประกันภัยซึ่งเป็นรายได้ของบริษัทประกันภัยไปใช้จ่ายผิดวัตถุประสงค์

นว.6



คปภ.
สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย
(คปภ.)

ใบอนุญาตเป็นนายหน้าประกันวินาศภัย
ใบอนุญาตที่แสดงว่า

.....

ได้รับอนุญาตเป็นนายหน้าประกันวินาศภัย ตามพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535

ประเภทการจัดการให้มีการประกันภัย โดยตรง

วันออกใบอนุญาต วันที่ต่ออายุ วันใบอนุญาตหมดอายุ

ทะเบียนเลขที่

()
นายทะเบียน

ใบอนุญาตนี้ต้องต่ออายุภายในสองเดือนก่อนใบอนุญาตสิ้นอายุ

รูปภาพที่ 8-3 ตัวอย่างใบอนุญาตเป็นนายหน้าประกันวินาศภัย (นว.6)
ประเภทการจัดให้มีการประกันภัยโดยตรง

1.2.2 นายหน้าประกันภัยต่อ (Reinsurance Broker) ทำหน้าที่เป็นคนกลางเจรจาเงื่อนไขการประกันภัยต่อระหว่างบริษัทประกันภัยกับบริษัทรับประกันภัยต่อ (Reinsurer) ที่สามารถรับความเสี่ยงภัยตามเงื่อนไขความคุ้มครองของบริษัทประกันภัยด้วยกัน ซึ่งเรียกว่าบริษัทเอาประกันภัยต่อ (Reinsured) นอกจากนั้นอาจมีการจัดทำสัญญาประกันภัยต่อช่วง (Retrocession) ให้กับบริษัทรับประกันภัยต่ออื่น ๆ อันเป็นการกระจายความเสี่ยงภัยอีกทอดหนึ่งด้วย

นว.6



คปภ.
สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย
(คปภ.)

ใบอนุญาตเป็นนายหน้าประกันวินาศภัย
ใบอนุญาตที่แสดงว่า

.....

ได้รับอนุญาตเป็นนายหน้าประกันวินาศภัย ตามพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535

ประเภทการจัดการให้มีการประกันภัย โดยตรงและการประกันภัยต่อ

วันออกใบอนุญาต วันที่ต่ออายุ วันใบอนุญาตหมดอายุ

ทะเบียนเลขที่

()
นายทะเบียน

ใบอนุญาตนี้ต้องต่ออายุภายในสองเดือนก่อนใบอนุญาตสิ้นอายุ

รูปภาพที่ 8-4 ตัวอย่างใบอนุญาตเป็นนายหน้าประกันวินาศภัย (นว.6)
ประเภทการจัดให้มีการประกันภัยต่อ

นายหน้าประกันภัยต่อ จะได้รับค่าบำเหน็จประกันภัยต่อจากบริษัทรับประกันภัยต่อที่รับความเสี่ยงภัย แต่ อัตราค่าบำเหน็จประกันภัยต่อนี้ไม่มีการกำหนดโดยสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) แต่จะขึ้นอยู่กับข้อตกลงของบริษัทเอาประกันภัยต่อตามประเภทกรรมธรรม์ และปัจจัยอื่น ๆ

สิ่งสำคัญสำหรับผู้ที่จะซื้อประกันภัยผ่านคนกลาง ไม่ว่าจะเป็นตัวแทนหรือนายหน้าประกันภัย จะต้องตรวจสอบให้มั่นใจว่า คนกลางนั้นมีใบอนุญาตเป็นตัวแทนประกันวินาศภัย หรือใบอนุญาตเป็นนายหน้าประกันวินาศภัยที่ออกโดยสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) และเป็นใบอนุญาตที่ยังไม่หมดอายุเท่านั้น

2. บทบาทของนายหน้าประกันภัย (The Role of Insurance Broker)

นายหน้าประกันภัย เป็นผู้มีความรู้ ความเชี่ยวชาญเรื่องประกันภัยซึ่งเป็นธุรกิจเฉพาะเรื่องการประกันภัยเป็นอย่างดี เช่น ความคุ้มครองในกรรมธรรม์ประกันภัยประเภทต่าง ๆ อัตราค่าเบี้ยประกันภัยที่เหมาะสม บริษัทประกันภัยที่มีความมั่นคงทางการเงินในอุตสาหกรรมประกันภัย และความเสี่ยงภัยต่าง ๆ ที่ผู้เอาประกันภัยจำเป็นต้องทราบ เพราะสิ่งเหล่านี้มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อภาคธุรกิจประกันภัย และระบบเศรษฐกิจทั้งภายในประเทศ และต่างประเทศ หากภาคธุรกิจไม่ได้รับความคุ้มครองต่อความเสี่ยงภัยจากการประกันภัยแล้ว การขยายตัวทางเศรษฐกิจก็จะไม่สามารถเจริญเติบโตอย่างยั่งยืน และเป็นไปอย่างล่าช้า

ดังนั้นบทบาทของนายหน้าประกันภัยจึงมีส่วนช่วยธุรกิจ ดังนี้

1. ส่งเสริมการตลาดแบบสร้างสรรค์ (Innovative marketing) บทบาทนายหน้าประกันภัยทำให้ประชาชนรวมทั้งผู้ประกอบการตระหนักถึงประโยชน์ของการประกันภัยรวมถึงความต้องการของตลาดประกันภัย
2. ส่งเสริมการเผยแพร่ข้อมูลไปยังผู้บริโภค (Dissemination of Information to Customers) นายหน้าประกันภัยจะจัดหาข้อมูลที่สำคัญให้แก่ผู้เอาประกันภัย ทำหน้าที่เปรียบเสมือน “ฝ่ายจัดซื้อ” เช่น หาความคุ้มครองที่เหมาะสมสำหรับผู้เอาประกันภัย หาเงื่อนไขและทางเลือกต่าง ๆ รวมถึงอัตราเบี้ยประกันภัยที่เหมาะสม
3. ส่งเสริมการเผยแพร่ข้อมูลไปยังตลาดประกันภัย (Dissemination of Information to The Marketplace) นายหน้าประกันภัยทำหน้าที่รวบรวมข้อมูลความต้องการของผู้เอาประกันภัยให้แก่บริษัทประกันภัย เพื่อจัดทำสัญญาประกันภัยที่มีความคุ้มครองที่เหมาะสมตามความจำเป็น และความต้องการของผู้เอาประกันภัย เป็นการช่วยกระตุ้นให้เกิดการพัฒนา และขยายตัวของธุรกิจประกันภัยให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาด
4. ส่งเสริมการแข่งขันที่ดี (Sound Competition) การให้ความรู้การประกันภัยแก่ผู้เอาประกันภัยและประชาชนเพิ่มขึ้น ก่อให้เกิดความต้องการซื้อกรรมธรรม์ประกันภัยมากขึ้น ส่งผลให้เกิดการผลิตกรรมธรรม์ประกันภัยและการบริการต่าง ๆ เพื่อตอบสนองต่อความต้องการของตลาด สร้างบรรยากาศแห่งการแข่งขันในเชิงสร้างสรรค์ ส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ
5. ส่งเสริมการกระจายความเสี่ยงภัยให้กับบริษัทประกันภัย (Spread Insurer's risks) การที่บริษัทรับประกันภัยรับเอาความเสี่ยงด้านประกันภัย (Insurance Risk) จากผู้เอาประกันภัยต่าง ๆ บริษัทจะต้องกระจายความเสี่ยงภัยให้เหมาะสม ไม่มีการกระจุกตัวของภัยใดภัยหนึ่งมากเกินไปจนความสามารถในการรับประกันภัย อันจะมีผลต่อความสามารถในการชดเชยค่าสินไหมทดแทน และก่อให้เกิดปัญหาต่อสภาพคล่องของบริษัทประกันภัยเอง นายหน้าประกันภัยจะช่วยทำหน้าที่กระจายภัยให้กับบริษัทประกันภัยหลาย ๆ บริษัท และรวมถึงการกระจายความเสี่ยงภัยด้วยการจัดการประกันภัยต่อตามบทบาทของนายหน้าประกันภัยต่อ

3. หน้าที่ของนายหน้าประกันภัย

1. ให้คำปรึกษาในการจัดสรรกรมธรรม์ประกันภัยที่มีความคุ้มครอง และให้ประโยชน์สูงสุดแก่ผู้เอาประกันภัย
2. ให้การดูแลต่อรองอัตราค่าเบี้ยประกันภัยในราคาที่เหมาะสมและดีที่สุด
3. ให้คำปรึกษา และดูแลในกรณีที่เกิดความเสียหาย ตลอดจนการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน
4. ติดตาม ดูแล ต่อรอง จำนวนการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเมื่อเกิดความเสียหายต่อผู้เอาประกันภัยตลอดจนการรับเงินค่าสินไหมทดแทน
5. แจ้งข่าวสารในกรณีที่เกิดเหตุความเสียหายในสังคม ซึ่งอาจจะมีผลโดยตรงหรือโดยอ้อมต่อผู้เอาประกันภัย
6. คัดสรรบริษัทประกันภัยซึ่ง
 - 6.1 มีความมั่นคงทางการเงิน
 - 6.2 มีความชำนาญในประเภทกรมธรรม์ประกันภัยนั้น ๆ
 - 6.3 มีเครือข่ายในการให้บริการอย่างทั่วถึงและครบวงจร
 - 6.4 มีประเภทกรมธรรม์ประกันภัยในความคุ้มครองที่ครบถ้วน เหมาะสม ตามลักษณะธุรกิจของผู้เอาประกันภัย
 - 6.5 มีอัตราค่าเบี้ยประกันภัยที่เหมาะสม
 - 6.6 มีทีมงานให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ
 - 6.7 มีความยุติธรรมในการพิจารณาค่าสินไหมทดแทน
7. ความเป็นมืออาชีพ
 - 7.1 มีความซื่อสัตย์ (Integrity)
 - 7.1.1 ต่อลูกค้า เช่น แจ้งเงื่อนไขความคุ้มครองของกรมธรรม์ประกันภัย ความมั่นคงของบริษัทประกันภัย รักษาความลับของลูกค้า
 - 7.1.2 ต่อบริษัทรับประกันภัย เช่น แจ้งลักษณะภัยของผู้เอาประกันภัยตามความเป็นจริง
 - 7.1.3 ต่ออาชีพ เช่น ศึกษาหาความรู้และพัฒนาตนเองอยู่ตลอดเวลา
 - 7.2 มีความรับผิดชอบ (Accountability) ดูแลและให้บริการลูกค้าตลอดอายุกรมธรรม์ประกันภัย
 - 7.3 มีความยุติธรรม (Fairness) ต่อผู้เอาประกันภัย บริษัทประกันภัย และสังคมส่วนรวม
 - 7.4 มีความโปร่งใส (Transparency) ตรวจสอบได้โดยผู้สอบบัญชี (Auditor) มีการจัดทำสมุดบัญชีแยกประเภทเฉพาะ 2 เล่ม คือ Trust Account และ Non-Trust Account ตามที่ได้อธิบายข้างต้น





บทที่ 9

บทบาทของผู้พิจารณาการรับประกันภัย

ธโนดม โลกพัฒนา
จิรายุ วราภรณ์

เมื่อผู้รับประกันภัยได้รับใบคำขอเอาประกันภัยจากผู้ขอเอาประกันภัยแล้ว ก็จะมีหน่วยงานหนึ่งซึ่งเรียกว่า ฝ่ายรับประกันภัย หรือฝ่ายพิจารณาการรับประกันภัย (Underwriting Department) ทำหน้าที่ในการพิจารณาว่าจะรับประกันภัยรายนั้นตามรายละเอียดที่ส่งมา ว่าสามารถจะตกลงรับประกันภัยได้เลย หรือจะต้องขอรายละเอียดเพิ่มเติม และเมื่อได้รับรายละเอียดเพิ่มเติมแล้วอาจจะตกลงรับประกันภัยโดยกำหนดเงื่อนไขบางอย่างเพิ่มเติม หรือคิดเบี้ยประกันภัยเพิ่มขึ้นจากปกติ หรือปฏิเสธการรับประกันภัยรายนั้นด้วยเหตุผลบางอย่าง เป็นต้น

1. ผู้พิจารณาการรับประกันภัย (Underwriter)

ผู้ที่ทำหน้าที่ในการตัดสินใจว่าจะรับหรือปฏิเสธการรับประกันภัยรายหนึ่งรายใด หรือตกลงรับประกันภัย โดยกำหนดเงื่อนไขบางอย่างเพิ่มเติม หรือคิดเบี้ยประกันภัยเพิ่มขึ้นจากปกติ คือ ผู้พิจารณาการรับประกันภัย (Underwriter) ซึ่งจะต้องทำหน้าที่หลัก 5 ประการ ดังต่อไปนี้

1.1 การคัดเลือกความเสี่ยงตามนโยบายการรับประกันภัย (Underwriting Policy) ของบริษัทสำหรับการประกันภัยแต่ละประเภท ซึ่งสอดคล้องกับกลยุทธ์การรับประกันภัย (Underwriting Strategy) และแผนธุรกิจ (Business Plan) ของบริษัทด้วย

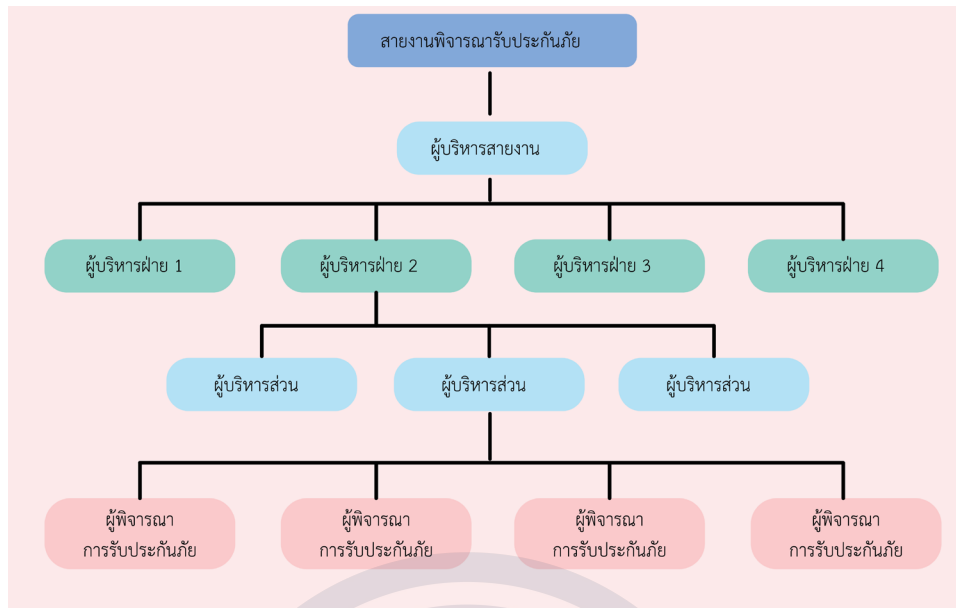
1.2 การระบุข้อกำหนดและเงื่อนไขต่าง ๆ ในใบเสนอราคาประกันภัยให้เหมาะสมกับความเสี่ยงแต่ละรายที่จะเสนอการรับประกันภัย

1.3 การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยที่เหมาะสมกับภัยเพื่อให้มีเบี้ยประกันภัยเพียงพอที่จะจ่ายค่าสินไหมทดแทน ค่าใช้จ่ายในการขาย ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน และยังมีผลกำไรและเงินสำรองเพียงพอ โดยคำนึงถึงสถานะการแข่งขันในตลาดด้วย

1.4 การตัดสินใจว่าบริษัทควรจะรับความเสี่ยงภัยไว้เองเท่าไร และควรจะดำเนินการเอาประกันภัยต่อเป็นจำนวนเท่าไร

1.5 การติดตามผลการรับประกันภัยแต่ละประเภทของบริษัท และทำการปรับเปลี่ยนนโยบายการรับประกันภัย (Underwriting Policy) ของบริษัทให้มีความเหมาะสมยิ่งขึ้นหากเกิดกรณีการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเป็นจำนวนเงินที่สูงมากหรือค่อนข้างบ่อย

บริษัทประกันภัยขนาดใหญ่มีการจัดโครงสร้างองค์กรที่เกี่ยวข้องกับการพิจารณารับประกันภัย ดังนี้



รูปภาพที่ 9-1 การจัดโครงสร้างองค์กรที่เกี่ยวข้องกับการพิจารณารับประกันภัย

2. กระบวนการพิจารณารับประกันภัย

เป็นกระบวนการพิจารณาอย่างถี่ถ้วนถึงสภาวะภัยที่อาจจะเพิ่ม หรือลดโอกาสของการเกิดความเสียหาย และประเมินผลความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้น รวมถึงการคัดเลือกภัย การกำหนดเงื่อนไขการคุ้มครอง และขอบเขตความคุ้มครองที่จะให้ ตลอดจนกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยที่เหมาะสม

เพื่อให้การพิจารณารับประกันภัยมีประสิทธิภาพมากที่สุด ผู้พิจารณาการรับประกันภัยจะต้องทราบข้อมูลเกี่ยวกับความเสี่ยงแต่ละประเภทให้มากที่สุด ซึ่งจะต้องทำการคัดเลือก แบ่งกลุ่ม และกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย ซึ่งบริษัทประกันภัยขนาดใหญ่จะมีการจัดทำคู่มือการพิจารณารับประกันภัย (Underwriting Manual) และกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยแต่ละประเภทไว้เป็นการภายใน เพื่อใช้เป็นแนวทางในการทำงาน ตลอดจนการใช้ทักษะประสบการณ์ และวิจารณญาณของผู้พิจารณาการรับประกันภัยที่สะสมมาเป็นเวลายาวนานด้วย

3. หลักการพิจารณารับประกันภัย

วัตถุประสงค์ของการพิจารณารับประกันภัย คือ การสร้างผลกำไรจากการรับประกันภัยในแต่ละปี โดยมุ่งไปที่การทำให้มีกำไรในระยะยาวอย่างสม่ำเสมอ ซึ่งผู้พิจารณาการรับประกันภัยจะต้องคำนึงถึงหลักการดังต่อไปนี้

3.1 พยายามรับประกันภัยที่มีจำนวนมากเพียงพอที่จะนำเอาทฤษฎีความน่าจะเป็นและกฎอื่น ๆ มาใช้คำนวณโอกาสการเกิดความเสียหาย และความรุนแรงของความเสียหายได้

3.2 รับประกันภัยที่มีการกระจายตัว ทั้งในแง่ของภูมิศาสตร์ ขนาดของภัย และประเภทของภัย โดยอยู่ในวิสัยที่ควบคุมได้

3.3 รับประกันภัยโดยมุ่งสร้างกลุ่มภัยที่มีลักษณะเหมือนกัน หรือคล้ายคลึงกัน (Homogeneous risks) ให้มากที่สุด เพื่อป้องกันการเกิดความเบี่ยงเบนจากค่าเสียหายเฉลี่ยเกินกว่าที่คาดไว้

3.4 มุ่งรักษางานที่มีอยู่ไว้ให้นานที่สุด เพราะว่าการได้งานใหม่มาแต่ละงานนั้น บริษัทต้องมีค่าใช้จ่ายด้านการตลาด และการขายเกิดขึ้นมาก แต่เมื่อบริษัทได้รับงานนั้นแล้ว การรักษางานไว้จะมีค่าใช้จ่ายน้อยลงไปทุกปี เมื่อเทียบกับส่วนของเบี้ยประกันภัยที่มีการต่ออายุ

3.5 ต้องกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยที่พอเหมาะ และสมควรกับสภาพความเสี่ยงของภัยแต่ละราย และของภัยโดยรวมเมื่อมีภัยรายใหม่ ๆ เพิ่มเข้ามาในกลุ่ม

3.6 ต้องทำการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนอย่างถูกต้องตรงตามเงื่อนไขความคุ้มครองของกรมธรรม์ประกันภัยและหลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

3.7 ต้องรับประกันภัยโดยใช้สมมติฐานและหลักเกณฑ์เดียวกันกับที่ใช้ในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยและการกำหนดเงื่อนไขความคุ้มครองสำหรับภัยประเภทเดียวกันนั้น

3.8 คำนึงถึงผลการรับประกันภัยสุทธิเสมอเมื่อรับงานใหม่เข้ามา เบี้ยประกันภัยที่ได้รับมานั้น จะเป็นเบี้ยประกันภัยรับก่อนการเอาประกันภัยต่อที่เราเรียกว่าเบี้ยประกันภัยรวม (Gross Premium) หากมีการเอาประกันภัยต่อก็จะต้องหักเบี้ยประกันภัยต่อ (Reinsurance Premium Ceded) ออกไป เบี้ยประกันภัยส่วนที่เหลือซึ่งเป็นส่วนที่ตกเป็นของบริษัทคือ เบี้ยประกันภัยสุทธิที่เก็บไว้เอง (Retained Premium) จะเป็นส่วนสำคัญที่ส่งผลต่อกำไร หรือขาดทุนของบริษัท อย่างไรก็ตาม บริษัทประกันภัยจะใช้การประกันภัยต่อเป็นเครื่องมือบริหารความเสี่ยงในการรับประกันภัยรายใหญ่ที่เกินขีดความสามารถในการรับเสี่ยงภัยไว้เอง ดังนั้นการวางแผนในการจัดประกันภัยต่อรวมถึงการคัดเลือกผู้รับประกันภัยต่อจึงมีความสำคัญมาก

อย่างไรก็ตาม วัตถุประสงค์ที่แท้จริงของการพิจารณารับประกันภัย คือ การหาสมดุลระหว่างรายได้จากเบี้ยประกันภัยเทียบกับค่าใช้จ่ายในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ซึ่งจะเกี่ยวข้องกับการกระจายความเสี่ยงทั้งในระยะสั้นและระยะยาวที่สร้างผลกำไรได้

4. ลักษณะของการพิจารณารับประกันภัย

การพิจารณารับประกันภัยโดยทั่วไปสามารถแบ่งได้เป็น 2 ลักษณะ คือ

4.1 การพิจารณารับประกันภัยส่วนบุคคล (Personal Line Insurance Underwriting) เช่น ประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคล ประกันภัยอุบัติเหตุการเดินทาง ประกันอัคคีภัยสำหรับที่อยู่อาศัย จะใช้ข้อมูลจากใบคำขอเอาประกันภัยที่ผู้ขอเอาประกันภัยกรอกและส่งมาเป็นหลัก ซึ่งในปัจจุบันนี้บริษัทประกันภัยขนาดใหญ่บางแห่งจะใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์และระบบปัญญาประดิษฐ์ [Artificial Intelligence (A.I.)] ในการพิจารณารับประกันภัยตามปัจจัยหลักที่กำหนดไว้ หากใบคำขอเอาประกันภัยรายนั้นสามารถผ่านเกณฑ์ของปัจจัยหลักที่กำหนดไว้ ก็สามารถจะตกลงรับประกันภัยและออกกรมธรรม์ประกันภัยได้ทันที แต่ถ้าไม่ผ่านเกณฑ์ของปัจจัยหลักที่กำหนดไว้ก็จะส่งใบคำขอเอาประกันภัยรายนั้นไปให้ผู้พิจารณาการรับประกันภัยเพื่อดำเนินการติดต่อขอข้อมูลเพิ่มเติมจากผู้ขอเอาประกันภัยต่อไป อย่างไรก็ตาม การใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์และระบบปัญญาประดิษฐ์ [Artificial Intelligence (A.I.)] ในการพิจารณารับประกันภัยส่วนบุคคลนี้ อาจเกิดช่องโหว่สำหรับผู้ขอเอาประกันภัยบางรายที่มีเจตนาไม่สุจริต และไม่แถลงข้อความจริงในกรณีที่มีการเอาประกันภัยบางอย่าง เช่น การเอาประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคล ไว้กับบริษัทประกันภัยหลายแห่งในเวลาเดียวกัน

4.2 การพิจารณารับประกันภัยเชิงพาณิชย์ (Commercial Line Insurance Underwriting) จะมีความสลับซับซ้อนมากกว่าการพิจารณารับประกันภัยส่วนบุคคล โดยเฉพาะในกรณีของโรงงานอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ ซึ่งในทางปฏิบัติจะมีคนกลางประกันภัย เช่น นายหน้าประกันภัย เป็นผู้จัดทำข้อมูลต่าง ๆ รวมทั้งรายงานการสำรวจภัย (Survey Report) ส่งมาให้ผู้พิจารณาการรับประกันภัยเพื่อทำการประเมินความเสี่ยง ในบางกรณี บริษัทประกันภัยก็จะเป็นฝ่ายที่ติดต่อขอเข้าไปทำการสำรวจภัยในโรงงานอุตสาหกรรมแห่งนั้นเอง โดยการส่งผู้สำรวจความเสี่ยง (Risk Surveyor) หรือวิศวกรประเมินความเสี่ยง (Risk Engineer) เข้าไป และนำข้อมูลต่าง ๆ ที่ได้รับการสำรวจภัย มาจัดทำในรูปของรายงานการสำรวจภัย (Survey Report) เพื่อส่งให้ผู้พิจารณาการรับประกันภัยใช้ในการประเมินความเสี่ยง ตลอดจนการกำหนดเงื่อนไขความคุ้มครอง จำนวนเงินเอาประกันภัย และอัตราเบี้ยประกันภัยที่เหมาะสม ดังนั้นผู้สำรวจความเสี่ยงหรือวิศวกรประเมินความเสี่ยงจะทำหน้าที่เป็นหูเป็นตาแทนผู้พิจารณาการรับประกันภัย ในกรณีที่โรงงานอุตสาหกรรมแห่งนั้นมีประวัติการเกิดวินาศภัยจากภัยบางอย่าง

ข้าฯก็อาจจะมีการกำหนดมาตรการบางอย่างร่วมกับผู้สำรวจความเสี่ยง หรือวิศวกรประเมินความเสี่ยง เพื่อให้ผู้เอาประกันภัยทำการปรับปรุงสภาพความเสี่ยง (Risk Improvement) ภายในระยะเวลาที่กำหนด

5. การวัดผลการพิจารณารับประกันภัย

ในการวัดผลการพิจารณารับประกันภัยว่าบริษัทจะมีกำไรหรือขาดทุนจากการรับประกันภัยประเภทหนึ่งประเภทใดหรือทุกประเภท จะใช้อัตราส่วนที่สำคัญ 3 อย่าง คือ

5.1 อัตราส่วนค่าสินไหมทดแทน (Loss Ratio) บางครั้งเรียกว่า อัตราส่วนค่าเสียหาย

$$\begin{aligned} \text{อัตราส่วนค่าสินไหมทดแทน} &= \frac{\text{ค่าสินไหมทดแทนที่เกิดขึ้น}}{\text{เบี้ยประกันภัยส่วนที่ถือเป็นรายได้}} \\ \text{Loss Ratio} &= \frac{\text{Incurred Loss}}{\text{Earned Premium}} \end{aligned}$$

อัตราส่วนค่าสินไหมทดแทน (Loss Ratio) จะแสดงถึงความสามารถในการหาผู้เอาประกันภัยว่ามีความเสี่ยงอยู่ในระดับใด ซึ่งบริษัทประกันภัยโดยทั่วไปจะพยายามหาผู้เอาประกันภัยที่มีความเสี่ยงต่ำ

5.2 อัตราส่วนค่าใช้จ่าย (Expense Ratio)

$$\begin{aligned} \text{อัตราส่วนค่าใช้จ่าย} &= \frac{\text{ค่าใช้จ่ายในการขาย} + \text{ค่าใช้จ่ายในการจัดการ}}{\text{เบี้ยประกันภัยส่วนที่ถือเป็นรายได้}} \\ \text{Expense Ratio} &= \frac{\text{Acquisition Cost} + \text{Management Expense}}{\text{Earned Premium}} \end{aligned}$$

อัตราส่วนค่าใช้จ่าย (Expense Ratio) จะแสดงถึงต้นทุนในการดำเนินงานธุรกิจประกันภัย โดยปกติถ้ามีอัตราส่วนค่าใช้จ่าย (Expense Ratio) ต่ำจะแสดงถึงประสิทธิภาพในการประกอบธุรกิจ โดยเฉพาะในสถานะที่มีการแข่งขันสูง เช่น ในปัจจุบันบริษัทจำเป็นต้องหามาตรการควบคุมค่าใช้จ่าย (Cost Control) มาใช้เพื่อให้มีอัตราส่วนค่าใช้จ่ายต่ำลง บริษัทที่มีอัตราส่วนค่าใช้จ่ายสูงจะไม่สามารถแข่งขันในธุรกิจได้

5.3 อัตราส่วนรวม (Combined Ratio)

อัตราส่วนรวม (Combined Ratio) เป็นการนำอัตราส่วนค่าสินไหมทดแทน (Loss Ratio) รวมกับอัตราส่วนค่าใช้จ่าย (Expense Ratio)

$$\begin{aligned} \text{อัตราส่วนรวม} &= \text{อัตราส่วนค่าสินไหมทดแทน} + \text{อัตราส่วนค่าใช้จ่าย} \\ \text{Combined Ratio} &= \text{Loss Ratio} + \text{Expense Ratio} \end{aligned}$$

อัตราส่วนรวม (Combined Ratio) ถือเป็นสิ่งสำคัญที่จะแสดงถึงประสิทธิภาพของบริษัทว่าสามารถจะทำกำไรจากงานที่รับประกันภัยได้หรือไม่ โดยไม่รวมถึงผลตอบแทนจากการลงทุน (Investment Income) จากเบี้ยประกันภัยที่ได้รับ โดย

1. อัตราส่วนรวม (Combined Ratio) < 100% แสดงว่า บริษัทมีกำไรจากการรับประกันภัย
 2. อัตราส่วนรวม (Combined Ratio) = 100% แสดงว่า บริษัทเสมอตัวในการรับประกันภัย
 3. อัตราส่วนรวม (Combined Ratio) > 100% แสดงว่า บริษัทขาดทุนจากการรับประกันภัย
- ผู้รับประกันภัยโดยทั่วไปนิยมใช้อัตราส่วนรวม (Combined Ratio) เป็นดัชนีชี้วัดผลงาน (Key Performance Indicator: KPI) ของการพิจารณาการรับประกันภัย

ตัวอย่างการคำนวณอัตราส่วนรวม (Combined Ratio) ของการรับประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคลของบริษัทประกันภัย ก จำกัด

(1) หาค่าสินไหมทดแทนที่เกิดขึ้น

ค่าสินไหมทดแทนจ่าย	=	9,802,000	บาท
เงินสำรองค่าสินไหมทดแทน ณ วันต้นปี	=	1,467,000	บาท
เงินสำรองค่าสินไหมทดแทน ณ วันสิ้นปี	=	2,336,000	บาท
ค่าสินไหมที่เกิดขึ้น	=	$9,802,000 + 2,336,000 - 1,467,000$	
	=	10,671,000	บาท

(2) หาเบี้ยประกันภัยส่วนที่ถือเป็นรายได้

เบี้ยประกันภัยรับ	=	18,506,000	บาท
เงินสำรองเบี้ยประกันภัย ณ วันต้นปี	=	7,402,000	บาท
เงินสำรองเบี้ยประกันภัย ณ วันสิ้นปี	=	6,335,000	บาท
เบี้ยประกันภัยที่ถือเป็นรายได้	=	$18,506,000 + 6,335,000 - 7,402,000$	
	=	17,439,000	บาท

(3) หาอัตราส่วนความสูญเสีย

อัตราส่วนความสูญเสีย	=	$\frac{10,671,000}{17,439,000} \times 100$	
	=	61.19 %	

(4) หาอัตราส่วนค่าใช้จ่าย

ค่าใช้จ่ายในการขาย	=	4,071,000	บาท
ค่าใช้จ่ายในการจัดการ	=	2,591,000	บาท
อัตราส่วนค่าใช้จ่าย	=	$\frac{4,071,000 + 2,591,000}{17,439,000} \times 100$	
	=	38.20 %	

(5) หาอัตราส่วนรวม

อัตราส่วนรวม	=	อัตราส่วนค่าสินไหมทดแทน + อัตราส่วนค่าใช้จ่าย	
	=	61.19 % + 38.20 %	
	=	99.39 %	

จากตัวอย่างข้างต้น แสดงให้เห็นว่า เบี้ยประกันภัยทุก ๆ 100 บาท บริษัทประกันภัย ก จำกัด ยังมีกำไรจากการรับประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคลเท่ากับ $100 - 99.39 = 0.61$ บาท

6. วัฏจักรการรับประกันภัย (Underwriting Cycle)¹

วัฏจักรการรับประกันภัย (Underwriting Cycle) ถือเป็นลักษณะเฉพาะของธุรกิจประกันวินาศภัยซึ่งมีการเปลี่ยนแปลงที่เป็นวัฏจักรขึ้นลง ทั้งในเรื่องของอัตราเบี้ยประกันภัย เงื่อนไขการรับประกันภัย ระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ กำไร และเงินกองทุน โดยจะมีการเพิ่มขึ้นหรือลดลงตามระยะเวลาที่เปลี่ยนไป

ทำความเข้าใจกับ Underwriting Cycle Hard Market และ Soft Market



รูปภาพที่ 9-2 วัฏจักรการรับประกันภัย²

¹ เรียบเรียงจากบทความเรื่อง “การเข้าสู่ Hard Market ของธุรกิจประกันวินาศภัย” เขียนโดย Thai Re Knowledge Center บริษัท ไทยรับประกันภัยต่อ จำกัด (มหาชน)

² ขอบคุณภาพจาก Thai Re Knowledge Center บริษัท ไทยรับประกันภัยต่อ จำกัด (มหาชน)

โดยทั่วไปแล้ว บริษัทประกันวินาศภัยมักจะเข้มงวดกับมาตรฐานในการรับประกันภัย และเพิ่มอัตราเบี้ยประกันภัยหลังจากที่เกิดการขาดทุนจากการรับประกันภัย หรือการลงทุนอย่างต่อเนื่องเป็นเวลานาน มาตรฐานในการรับประกันภัยที่เข้มงวดขึ้น และอัตราเบี้ยประกันภัยที่สูงขึ้นจะทำให้บริษัทประกันภัยเริ่มมีกำไร และมีเงินกองทุนสะสมเพิ่มมากขึ้น เงินกองทุนและผลกำไรที่เพิ่มขึ้นดังกล่าวทำให้ความสามารถในการรับประกันภัยและความสามารถในการแข่งขันของบริษัทประกันภัยเพิ่มมากขึ้นตามไปด้วย อย่างไรก็ตาม ภาวะการประกอบธุรกิจที่มีกำไรในช่วงระยะเวลาหนึ่ง จะสร้างแรงจูงใจให้เกิดการแข่งขันอย่างรุนแรงในตลาด เพื่อช่วงชิงให้ได้มาซึ่งเบี้ยประกันภัยและส่วนแบ่งตลาดที่เพิ่มมากขึ้น ซึ่งวิธีการที่ใช้โดยทั่วไปก็คือการปรับอัตราเบี้ยประกันภัยให้ถูกลง และผ่อนคลายเกณฑ์ที่ใช้ในการรับประกันภัยกว่าที่เคยเป็นมา

เนื่องจากลักษณะเฉพาะของธุรกิจประกันวินาศภัยเป็นการรับเบี้ยประกันภัยเข้ามาก่อน เพื่อให้ความคุ้มครองกับความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคต การลดเบี้ยประกันภัยลงไปจนต่ำกว่าอัตราที่ควรจะเป็น จะทำให้อัตราเบี้ยประกันภัยนั้นไม่สะท้อนถึงความเสี่ยงที่แท้จริง และส่งผลกระทบต่อผลการรับประกันภัยและผลประโยชน์ของบริษัทในอนาคตอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้หากมีความเสียหายเกิดขึ้น โดยเฉพาะความเสียหายขนาดใหญ่ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงาน และเงินกองทุนของบริษัท

หากบริษัทต้องประสบกับผลการรับประกันภัยที่ขาดทุนอย่างต่อเนื่อง นอกจากเงินกองทุนของบริษัทจะลดลงแล้ว ความสามารถในการรับประกันภัยของบริษัทก็จะลดลงตามไปด้วย เนื่องจากบริษัทประกันภัยต้องมีการดำรงเงินกองทุนตามระดับความเสี่ยงตามข้อกำหนดของกฎหมาย ด้วยเหตุนี้ บริษัทประกันภัยจึงต้องเพิ่มความเข้มงวดในการรับงาน เพิ่มมาตรฐานในการรับประกันภัยให้สูงขึ้น และเพิ่มอัตราเบี้ยประกันภัย เพื่อให้เกิดกำไรและการสะสมของเงินกองทุนในอนาคต ซึ่งการปรับตัวไปสู่จุดดังกล่าว ก่อให้เกิดวัฏจักรการรับประกันภัยดังที่ได้อธิบายข้างต้นอีกครั้ง

ในช่วงที่มีการแข่งขันกันอย่างรุนแรงซึ่งอัตราเบี้ยประกันภัยจะอยู่ในระดับคงที่หรือมีการปรับลดลง บริษัทประกันภัยสามารถหาซื้อได้ง่าย และมาตรฐานในการรับประกันภัยไม่เข้มงวดมากนัก เรียกว่าเป็นช่วงที่ตลาดอ่อนตัว (Soft Market) และในทางตรงกันข้าม ช่วงเวลาที่มีการเพิ่มขึ้นของอัตราเบี้ยประกันภัย และมีความเข้มงวดในมาตรฐานการรับประกันภัย จะเรียกว่าเป็นช่วงที่ตลาดแข็งตัว (Hard Market)

ปัจจัยหลักที่ทำให้เกิด Hard Market

ปัจจัยหลักที่ทำให้เกิด Hard Market มีดังนี้

1. การเกิดมหันตภัย (Catastrophe)

มหันตภัย (Catastrophe) หมายถึง เหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดความเสียหายขนาดใหญ่ ซึ่งในต่างประเทศได้มีการกำหนดเกณฑ์ในการจัดเหตุการณ์ที่เป็นมหันตภัยไว้ว่า เป็นเหตุการณ์ที่ส่งผลทำให้บริษัทประกันภัยมีการจ่ายค่าสินไหมทดแทนตั้งแต่ 25 ล้านดอลลาร์สหรัฐขึ้นไป

มหันตภัยมักจะเกิดจากภัยธรรมชาติ เช่น ลมพายุ น้ำท่วม แผ่นดินไหว และไฟป่า อย่างไรก็ตาม มหันตภัยยังอาจเกิดจากฝีมือของมนุษย์ได้เช่นกัน เช่น กรณีของเหตุการณ์ 911 ซึ่งเป็นเหตุการณ์ก่อการร้ายครั้งใหญ่ที่สุดในประเทศสหรัฐอเมริกา

เนื่องจากการคำนวณอัตราเบี้ยประกันภัยโดยทั่วไป เป็นการคำนวณโดยใช้ข้อมูล และสถิติบนพื้นฐานของการเกิดความเสียหายในกรณีปกติ การเกิดมหันตภัยหรือการเกิดเหตุการณ์ที่ทำให้เกิดความเสียหายสะสมในมูลค่าที่สูงอย่างต่อเนื่อง จะทำให้เบี้ยประกันภัยที่คำนวณไว้ก่อนหน้านี้ไม่เพียงพอสำหรับการจ่ายค่าสินไหมทดแทนที่เกิดขึ้น และทำให้บริษัทประกันภัยต้องมีการปรับอัตราเบี้ยประกันภัยขึ้นเพื่อสะท้อนถึงความเสี่ยงที่เพิ่มขึ้น เช่น การเกิดมหันตภัยจากภัยธรรมชาติที่มีความรุนแรง ตลอดจนสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ไปทั่วโลกทำให้ธุรกิจประกันวินาศภัยทั่วโลกต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนเป็นจำนวนมหาศาลจากการรับประกันภัยการเดินทาง การประกันภัยสำหรับผู้จัดงาน การประกันภัยเงินทดแทนแรงงาน การประกันภัยสินเชื่อทางการค้า และการประกันภัยธุรกิจหยุดชะงักเป็นหลัก

2. การแข่งขันที่รุนแรง (Intense Competition)

วิธีที่ใช้ในการแข่งขันเพื่อให้ได้มาซึ่งเบี้ยประกันภัยที่ง่ายที่สุดก็คือ การใช้สงครามราคา การตัดราคาซึ่งก็คือการปรับลดอัตราเบี้ยประกันภัยจะทำให้เบี้ยประกันภัยมีราคาถูก ก่อให้เกิดแรงจูงใจในการซื้อประกันภัยกับบริษัทที่ใช้กลยุทธ์การตัดราคา ส่งผลให้บริษัทประกันภัยนั้นได้รับเบี้ยประกันภัยเพิ่มขึ้นและอาจทำให้ส่วนแบ่งตลาดเพิ่มขึ้นด้วย

อย่างไรก็ตาม การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยที่เหมาะสมต้องสอดคล้องกับความเสี่ยงที่รับมา การลดอัตราเบี้ยประกันภัยอาจทำให้เบี้ยประกันภัยไม่ได้สะท้อนถึงความเสี่ยงที่แท้จริง และไม่เพียงพอกับการจ่ายค่าสินไหมทดแทนขนาดใหญ่ที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคต บริษัทจึงอาจประสบภาวะขาดทุนได้หากต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายขนาดใหญ่หรือความเสียหายสะสมอย่างต่อเนื่อง ซึ่งส่งผลให้เงินกองทุนที่มีอยู่ลดลงและไม่เพียงพอที่จะรองรับงานใหม่ ๆ ได้ ภาวะดังกล่าวจะก่อให้เกิดการปรับตัวเข้าสู่ขาขึ้นของวัฏจักรการรับประกันภัยซึ่งก็คือการเข้าสู่ภาวะตลาดแข็งตัว (Hard Market) นั่นเอง โดยมีการปรับอัตราเบี้ยประกันภัยเพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตาม การเปลี่ยนแปลงของอัตราเบี้ยประกันภัยสำหรับการประกันภัยแต่ละประเภท และในแต่ละภูมิภาคอาจจะแตกต่างกันได้

3. อัตราดอกเบี้ยในระดับต่ำ (Low Interest Rates)

รายได้จากการประกอบธุรกิจประกันภัยมาจาก 2 ช่องทางหลัก คือ การรับประกันภัย (Underwriting) และการลงทุน (Investment) โดยบริษัทประกันภัยจะนำเบี้ยประกันภัยที่ได้รับส่วนหนึ่งไปลงทุนในตลาดเงินและตลาดทุนเพื่อให้ได้รับผลตอบแทนกลับคืนมา

อัตราผลตอบแทนจากการลงทุนในอดีตอยู่ในระดับที่สูง ทำให้บริษัทประกันภัยสามารถที่จะรับประกันภัยโดยที่ไม่มีกำไรจากการรับประกันภัย (Underwriting Profit) หรือมีกำไรจากการรับประกันภัยในระดับต่ำได้ เนื่องจากสามารถนำเบี้ยประกันภัยที่ได้รับไปลงทุนให้ได้รับผลตอบแทนในระดับที่สูง ซึ่งทำให้ผลประกอบการในภาพรวมของบริษัทยังมีกำไรได้

อย่างไรก็ตาม สภาวะเศรษฐกิจขาลงจะส่งผลทำให้อัตราดอกเบี้ยปรับลดลงมาอยู่ในระดับที่ต่ำมาก ผลตอบแทนที่บริษัทประกันภัยได้รับจากการลงทุนจึงลดลงตามไปด้วย บริษัทประกันภัยจึงไม่สามารถนำรายได้จากการลงทุนมาเกื้อหนุนกำไรหรือผลขาดทุนจากการรับประกันภัยได้อีกต่อไป และยังคงเพิ่มความระมัดระวังในการรับประกันภัยมากยิ่งขึ้น

จากข้อจำกัดเรื่องผลตอบแทนจากการลงทุนซึ่งส่งผลทำให้บริษัทประกันภัยไม่สามารถจะกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยในระดับที่ต่ำได้เหมือนเช่นในอดีต บริษัทจึงมีความจำเป็นต้องปรับอัตราเบี้ยประกันภัยให้สูงขึ้น เพื่อให้สอดคล้องกับความเสี่ยงที่บริษัทรับเข้ามาและระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ที่ลดลงกว่าเดิม และหากอัตราดอกเบี้ยยังคงอยู่ในระดับต่ำเช่นนี้ต่อไปเรื่อย ๆ ก็จะทำให้ธุรกิจประกันวินาศภัยอยู่ในสภาวะตลาดแข็งตัวอีกหลายปี

4. ต้นทุนค่าสินไหมทดแทนที่เพิ่มขึ้น (Social Inflation)

หนึ่งในสาเหตุหลักที่ทำให้ค่าสินไหมทดแทนในต่างประเทศเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในช่วงหลายปีที่ผ่านมา เกิดจากการเพิ่มขึ้นของคดีที่มีการฟ้องร้องและถูกนำเข้าสู่การพิจารณาของศาลเพื่อให้ศาลพิพากษาให้บริษัทประกันภัยชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เอาประกันภัย โดยเฉพาะอย่างยิ่งการประกันภัยรถยนต์เชิงพาณิชย์ การประกันภัยความรับผิดสำหรับผู้ประกอบวิชาชีพทางการแพทย์ และการประกันภัยความรับผิดของกรรมการและเจ้าหน้าที่บริหาร

การเพิ่มขึ้นของจำนวนเงินค่าสินไหมทดแทนที่ศาลพิพากษาให้บริษัทประกันภัยต้องชดเชยในจำนวนที่สูงกว่าเดิมเป็นอย่างมาก รวมถึงค่าใช้จ่ายในการว่าจ้างทนายความและการต่อสู้คดี ทำให้ต้นทุนในการบริหารจัดการค่าสินไหมทดแทนของบริษัทประกันวินาศภัยเพิ่มขึ้นเช่นกัน

ความก้าวหน้าของเทคโนโลยี และการรักษาทางการแพทย์ก็เป็นอีกสาเหตุหลักที่ทำให้ต้นทุนค่าสินไหมทดแทนเพิ่มขึ้น การรักษาพยาบาลที่มีประสิทธิภาพมากขึ้นเนื่องมาจากความก้าวหน้าของเทคโนโลยีทางการแพทย์ ส่งผลให้ประชากรมีอายุเฉลี่ยยืนยาวขึ้น และทำให้การพิจารณาของศาลในการกำหนดมูลค่าการชดเชยค่าเสียหายและผลประโยชน์เพิ่มตามอายุเฉลี่ยที่เพิ่มขึ้นด้วย

5. ต้นทุนการประกันภัยต่อที่เพิ่มขึ้น (Increased Reinsurance Costs)

การประกันภัยต่อถือเป็นเครื่องมือสำคัญของบริษัทประกันภัยในการบริหารความเสี่ยงและเงินกองทุน บริษัทประกันวินาศภัยมักจะมีการทำประกันภัยต่อสำหรับความเสี่ยงที่ไม่ต้องการจะเก็บไว้เองหรือไม่สามารถจะรับไว้เองได้ อันเนื่องมาจากข้อจำกัดในเรื่องของการดำรงเงินกองทุนตามระดับความเสี่ยง (Risk Based Capital: RBC) ซึ่งทำให้ความสามารถในการรับประกันภัยของบริษัทมีจำกัดและผันแปรตามเงินกองทุนที่บริษัทมีอยู่

อย่างไรก็ตาม การใช้กลไกการประกันภัยต่อมาพร้อมกับต้นทุนค่าใช้จ่าย หากต้นทุนการประกันภัยต่อเพิ่มขึ้น บริษัทประกันภัยก็จำเป็นต้องปรับอัตราเบี้ยประกันภัยเพิ่มขึ้นเพื่อสะท้อนถึงต้นทุนในการรับประกันภัยของบริษัทที่เพิ่มขึ้นด้วย

ในส่วนของบริษัทประกันภัยต้องเผชิญกับการจ่ายค่าสินไหมทดแทนมูลค่ามหาศาลเนื่องมาจากภัยธรรมชาติที่เกิดขึ้นในช่วงหลายปีที่ผ่านมา รวมถึงค่าสินไหมทดแทนที่เกิดขึ้นจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ไปทั่วโลก ซึ่งอาจจะทำให้บริษัทประกันภัยต่อมีอัตราส่วนรวม (Combined Ratio) เกิน 100% ซึ่งหมายความว่าบริษัทประสบกับการขาดทุนจากการรับประกันภัยต่อ ทำให้บริษัทประกันภัยต้องปรับอัตราเบี้ยประกันภัยต่อสูงขึ้น การปรับอัตราเพิ่มดังกล่าวจะส่งผลทำให้อัตราเบี้ยประกันภัยของบริษัทประกันภัยเพิ่มตามไปด้วยอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

ผลกระทบของ Hard Market และการปรับตัวของบริษัทประกันภัย

จะเห็นได้ว่า ปัจจัยส่วนใหญ่ซึ่งก่อให้เกิด Hard Market เป็นปัจจัยภายนอกซึ่งอยู่นอกเหนือการควบคุมของบริษัทประกันภัย จึงทำให้ Hard Market ยากต่อการบริหารจัดการ อย่างไรก็ตาม ผลกระทบของ Hard Market ที่เกิดขึ้นกับการประกันวินาศภัยแต่ละประเภทมีความแตกต่างกัน ขึ้นกับลักษณะและความอ่อนไหวของการประกันภัยประเภทนั้น ๆ ต่อปัจจัยหลักที่ทำให้เกิดสภาวะ Hard Market โดยการประกันภัยรายบุคคล (Personal Insurance) จะได้รับผลกระทบจาก Hard Market น้อยกว่า เนื่องจากมีการกระจายตัวของภัยที่ดีกว่า และมีจำนวนเงินเอาประกันภัยต่อรายไม่มากนัก ในขณะที่การประกันภัยเชิงพาณิชย์ (Commercial Insurance) จะได้รับผลกระทบมากกว่า

แนวทางการปรับตัวในสภาวะ Hard Market

ในสภาวะ Hard Market ไม่เพียงแต่บริษัทประกันภัยที่ต้องมีการปรับตัวเพื่อให้สามารถแข่งขัน และเติบโตได้ แต่ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจประกันภัยก็ต้องมีการปรับตัวเช่นกัน ดังนี้

1. ผู้เอาประกันภัย ไม่ว่าจะเป็นผู้เอาประกันภัยรายย่อยหรือเป็นนิติบุคคลจะต้องเผชิญกับอัตราเบี้ยประกันภัยที่สูงกว่าเดิม รวมถึงความเข้มข้นในการรับประกันภัยที่เพิ่มมากขึ้น และอาจต้องพบกับคำถามและการขอข้อมูลที่ละเอียดมากกว่าเดิมจากบริษัทประกันภัย รวมถึงการกำหนดให้ผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบความเสียหายส่วนแรก (Deductible) นอกจากนี้ ผู้เอาประกันภัยยังอาจไม่สามารถปรับเพิ่มเงื่อนไขความคุ้มครองที่มีอยู่เดิมได้ ผู้เอาประกันภัยจึงควรให้ความสำคัญกับการบริหารความเสี่ยงของตนเองเพิ่มมากขึ้น เพื่อที่จะควบคุมอัตราความเสียหายให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม และทำให้สามารถหาซื้อประกันภัยได้ในอัตราที่ไม่สูงเกินไป

2. บริษัทประกันภัย บริษัทประกันภัยต้องมีการทบทวนระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ของบริษัทในสภาวะ Hard Market มีการวิเคราะห์พอร์ตงานที่มีอยู่ในปัจจุบันเพื่อใช้ประกอบการพิจารณาปรับเกณฑ์การคัดเลือกภัยเข้ามาในพอร์ตการรับประกันภัย รวมถึงการปรับนโยบายการรับประกันภัย (Underwriting Policy) และกลยุทธ์การรับประกันภัย (Underwriting Strategy) ให้สอดคล้องกับแผนธุรกิจ (Business Plan) ของบริษัทอันเนื่องมาจากสภาวะตลาดที่เปลี่ยนไป นอกจากนี้ อาจมีการกำหนดเงื่อนไขการรับประกันภัยและข้อยกเว้นที่เพิ่มมากขึ้น หรือหยุดให้ความคุ้มครองบางประเภท เช่น การประกันภัยธุรกิจหยุดชะงักหรือการประกันภัยโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) หากเกิดเหตุการณ์มหันตภัยมีการระบอบใหม่ หรือเกิดการแพร่ระบาดโดย Super Spreader ขึ้นอีก

บริษัทประกันภัยที่มีผลการรับประกันภัยที่ดี และมีการบริหารความเสี่ยงที่มีประสิทธิผล จะได้รับผลกระทบจาก Hard Market ไม่มากนัก และจะมีศักยภาพในการแข่งขันเหนือกว่าบริษัทที่มีผลการรับประกันภัยในอดีตที่มีความเสียหายเกิดขึ้นมาก ซึ่งจะส่งผลทำให้บริษัทเหล่านั้นมีต้นทุนในการทำประกันภัยต่อที่สูงกว่าเนื่องจากกลไกการเอาประกันภัยต่อไปยังตลาดโลกแพงขึ้น

การเกิดมหันตภัยอาจเป็นการกระตุ้นให้ผู้เอาประกันภัยรายย่อย และนิติบุคคลหันมาให้ความสำคัญกับการซื้อประกันภัยมากขึ้น เนื่องจากเห็นประโยชน์ของการใช้ประกันภัยเป็นเครื่องมือในการบริหารความเสี่ยงในยามที่เกิดวิกฤต จึงถือเป็นโอกาสดีของบริษัทประกันภัยในการเข้าไปเปิดตลาดกับกลุ่มลูกค้าใหม่บางกลุ่ม โดยเฉพาะบริษัทที่มีความสามารถในการรับประกันภัย และมีเงินกองทุนเหลือเพียงพอที่จะมารองรับงานได้

ค่าสินไหมทดแทนถือเป็นปัจจัยภายนอกที่บริษัทประกันภัยควบคุมได้ยาก ในขณะที่ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานถือเป็นปัจจัยภายในที่บริษัทประกันภัยสามารถบริหารจัดการได้ บริษัทประกันภัยจึงควรให้ความสำคัญกับการลดค่าใช้จ่ายโดยการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ และความรวดเร็วในการให้บริการ และลดต้นทุนโดยรวมในระยะยาว โดยเฉพาะการสำรวจภัย และการจัดการค่าสินไหมทดแทน เช่น การสำรวจภัยโดยใช้อากาศยานไร้คนขับ (Drone) หรือการถ่ายภาพด้วยกล้องเทอร์โมสแกน การมีข้อมูลที่คมชัดจะช่วยให้เพิ่มอำนาจในการต่อรองของบริษัทประกันภัยเพื่อให้ได้มาซึ่ง Capacity ที่มีอยู่จำกัด

เนื่องจากตลาดประกันภัยต่อในแต่ละภูมิภาคมีสถานะของ Hard Market ในระดับที่แตกต่างกัน บริษัทประกันภัยจึงควรกระจายความเสี่ยงไม่ให้กระจุกตัวอยู่ในภูมิภาคเดียว และสร้างการถ่วงดุลอำนาจในการต่อรองด้วย

3. บริษัทประกันภัยต่อ บริษัทประกันภัยต่ออาจพิจารณาปรับกลยุทธ์การลงทุนในภาวะที่อัตราดอกเบี้ยอยู่ในระดับต่ำอย่างยาวนาน โดยเพิ่มการลงทุนในหลักทรัพย์ที่มีความเสี่ยงสูงและสินทรัพย์ที่มีสภาพคล่องต่ำเพื่อให้ได้ผลตอบแทนที่สูงขึ้น เช่น การลงทุนในอสังหาริมทรัพย์ และตราสารทุนทั้งที่จดทะเบียนและไม่ได้จดทะเบียนซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ บริษัทประกันภัยต่อควรต้องเพิ่มความระมัดระวังในการติดตามความมั่นคงของบริษัทประกันภัย โดยเฉพาะบริษัทขนาดเล็กที่ไม่มีเงินกองทุนหนุนหลังไว้อย่างเพียงพอ และขาดการบริหารความเสี่ยงเชิงรุก ซึ่งอาจทำให้ไม่สามารถทนทานต่อสภาวะ Hard Market ซึ่งอาจจะลากยาวต่อไปอีกในอนาคตได้ และอาจประสบปัญหาทางการเงินและความมั่นคงในที่สุด

ผู้พิจารณาการรับประกันภัยจึงมีบทบาทสำคัญในการปรับนโยบายการรับประกันภัย (Underwriting Policy) และกลยุทธ์การรับประกันภัย (Underwriting Strategy) ให้สอดคล้องกับแผนธุรกิจ (Business Plan) ของบริษัทอันเนื่องมาจากสภาวะตลาดที่เปลี่ยนไป





บทที่ 10

บทบาทของผู้ประเมินวินาศภัย

ปฏิภาณ สุตอาราม

1. ผู้ประเมินวินาศภัย (Loss Adjuster)

ผู้ประเมินวินาศภัย (Loss Adjuster) คือ ผู้เชี่ยวชาญในการตรวจสอบการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน ประเมินค่าเสียหาย ประเมินค่าสินไหมทดแทน และเจรจาค่าสินไหมทดแทนที่มีการเรียกร้องภายใต้กรมธรรม์ ประกันภัยให้เป็นที่ยอมรับของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง

โดยส่วนใหญ่แล้วผู้ประเมินวินาศภัยจะได้รับการแต่งตั้งจากผู้รับประกันภัย แต่มีบ้างที่อาจจะได้รับการแต่งตั้งจากฝ่ายอื่น เช่น ผู้เอาประกันภัย หรือสำนักงานกฎหมาย ซึ่งในประเทศไทยไม่ค่อยมีให้เห็นบ่อยนัก แม้กฎหมายจะกำหนดให้ผู้รับประกันภัยเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายในการประเมินค่าสินไหมทดแทน ผู้ประเมินวินาศภัยก็มีจรรยาบรรณในการประเมินวินาศภัยตามหลักการให้เป็นที่ยอมรับของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง

ดังเป็นที่ทราบกันดีว่า การประกันภัยเกิดขึ้นด้วยวัตถุประสงค์เพื่อช่วยเหลือผู้คน (บุคคล) หรือธุรกิจ (นิติบุคคล) ให้สามารถฟื้นฟูสถานะทางการเงินจากความสูญเสียหรือความเสียหายจากเหตุวินาศภัยที่มีการเอาประกันภัยไว้ ผู้ประเมินวินาศภัย (Loss Adjuster) จึงมีบทบาทสำคัญในการที่จะทำให้การฟื้นฟูดังกล่าวสำเร็จลุล่วงไปด้วยดี

หน้าที่ของผู้ประเมินวินาศภัยมิได้จำกัดอยู่แต่เพียงการตีราคาตัวเลขค่าเสียหายของทรัพย์สินอย่างที่คนส่วนใหญ่เข้าใจเท่านั้น แต่ยังมีหน้าที่ในการให้ความช่วยเหลือผู้รับประกันภัยและผู้เอาประกันภัย เพื่อให้ได้ผลลัพธ์ที่ถูกต้องในการตกลงค่าสินไหมทดแทนกรณีเหตุวินาศภัยแต่ละครั้ง

2. หน้าที่ของผู้ประเมินวินาศภัย

ผู้ประเมินวินาศภัยเป็นใครกัน หลายท่านยังคงมีคำถาม ผู้ประเมินวินาศภัยเป็นผู้ที่ได้รับการแต่งตั้งหรือถูกนำมาเกี่ยวข้องกับเหตุการณ์ความเสียหายที่มีการเอาประกันภัยไว้ โดยส่วนใหญ่ผู้ประเมินวินาศภัยได้รับการแต่งตั้งเพื่อให้ทำหน้าที่โดยสังเขป ดังนี้

1. ทำการตรวจสอบหาสาเหตุของวินาศภัย และนำสาเหตุของความเสียหายมาตีความตามเงื่อนไขของกรมธรรม์ประกันภัยว่า วินาศภัยที่เกิดขึ้นนั้นได้รับความคุ้มครองภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยหรือไม่
2. ประเมินค่าสินไหมทดแทน (ค่าเสียหายที่ได้รับความคุ้มครองตามเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัย)
3. เป็นคนกลางในการเจรจาค่าสินไหมทดแทน ภายใต้เงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัย ระหว่างผู้รับประกันภัยและผู้เอาประกันภัย ให้เป็นที่ยอมรับของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง ทั้งผู้รับประกันภัย และผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์
4. ทำหน้าที่ในการไล่เบี้ย เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากผู้ที่เกี่ยวข้องให้เกิดความเสียหายกรณีได้รับมอบหมายให้ดำเนินการ

ผู้ประเมินวินาศภัยที่ประสบผลสำเร็จในการทำหน้าที่เป็นที่ยอมรับในอุตสาหกรรมประกันภัยถือว่าเป็นผู้เชี่ยวชาญ (Expert) เฉพาะด้าน จึงต้องเป็นผู้ที่มีนิสัยหมั่นศึกษาหาความรู้ พัฒนาตนเองให้ทันต่อเหตุการณ์ทันการเปลี่ยนแปลงในทุก ๆ ด้าน

ในตำราการสอนวิชาชีพผู้ประเมินวินาศภัย (Introduction to Loss Adjusting) ของสถาบัน ANZIIF (Australian and New Zealand Institute of Insurance and Finance) ร่วมกับสถาบัน AICLA (Australasian Institute of Chartered Loss Adjusters) ได้กล่าวถึงผู้ที่จะเป็นผู้ประเมินวินาศภัยที่มีประสิทธิภาพ ไว้ที่น่าสนใจดังนี้

To be successful in their role, they require a range of skills – some technical and some personal.

Consider the following quote from anonymous author (please overlook the gender bias).

“To be an effective loss adjuster, one must be courteous, diplomatic, shrewd, persuasive, an expert jollier, of an equable temper, slow to anger, a Sherlock Holmes, up to date, presentable, with honest eyes and glad hand, have a good memory, acute business judgment and be the embodiment of virtue, but with a good working knowledge of sin and evil in all its forms.

A loss adjuster must understand insurance, electricity, chemistry, mechanics, physics, bookkeeping, banking, merchandising, selling, shipping, contracting, law, medicine, real estate, horse trading and human nature.

He must be a mind reader, a hypnotist and athlete. He must be acquainted with machinery of all types and materials of all kinds and must know the current price of everything from shoestrings to a skyscraper.

He must know all, see all and tell nothing. He must be everywhere at the same time.

He must satisfy the claims manager, the claims examiner, the home office claims department, the overseas claims department, the general agent, the local agent, the broker, the solicitors, the insured, the claimant, the underwriter, the reinsurer and, eventually, himself.”

ข้าพเจ้าตั้งใจที่จะไม่แปลข้อความข้างต้น เพื่อคงไว้ซึ่งเสน่ห์ของการเขียนที่ลึกซึ้ง เขียนไว้โดยผู้ที่ไม่ประสงค์จะออกนาม และเชื่อว่าท่านผู้อ่านจะเข้าใจได้อย่างดีที่สุดด้วยการอ่านจากภาษาเดิม

ผู้ประเมินวินาศภัยมีบทบาทในอุตสาหกรรมประกันภัยมาเป็นเวลายาวนาน ข้าพเจ้าได้เข้ามาเกี่ยวข้องกับธุรกิจนี้ด้วยความบังเอิญเมื่อ 33 ปีที่แล้ว และโดยที่ไม่ทราบว่ามีอาชีพลักษณะนี้อยู่ ทั้งที่ก่อนหน้านี้เรามีความพึงใจจากการได้ยินได้ฟังจากคนที่พูดคุยกุเลาขานและข่าวในหน้าหนังสือพิมพ์ว่า บริษัทประกันภัยขาดความยุติธรรม บริษัทประกันภัยมักจะเอารัดเอาเปรียบผู้เอาประกันภัย ข่าวที่ออกส่วนใหญ่มักนำเสนอว่าบริษัทประกันภัยพยายามที่จะจ่ายค่าสินไหมทดแทนน้อยที่สุด หรือปฏิเสธการชดเชยก่อนที่จะมีการเจรจา

ด้วยความไม่ประทับใจในสิ่งที่ได้ยินได้ฟังมานั้น ข้าพเจ้าเองก็ไม่เคยคิดเลยว่าจะได้มาเกี่ยวข้องกับธุรกิจประกันภัย จนกระทั่งวันหนึ่งบริษัทผู้ประเมินวินาศภัยที่ข้าพเจ้าทำงานในปัจจุบันนี้ ได้ประกาศรับผู้ประเมินวินาศภัย และข้าพเจ้าได้ทำงานต่อเนื่องมาจนถึงวันที่เขียนอยู่นี้ ในช่วงที่ข้าพเจ้าได้เริ่มทำงานใหม่ ๆ ได้มีโอกาสพูดคุยกับ

เพื่อนสมัยเรียนมหาวิทยาลัยจึงได้ทราบมาว่า นอกจากข้าพเจ้าที่ได้มาสมัครและตกลงทำงานแล้ว ยังมีเพื่อนร่วมชั้นเรียนมาสมัครงานที่เดียวกันในตำแหน่งเดียวกันถึง 10 คน แต่ทั้งหมดได้ปฏิเสธงานเนื่องจากไม่ใช่งานที่ตรงสายที่เรียนกันมา

เมื่อเริ่มทำงานแล้วหัวหน้าของข้าพเจ้าได้อบรมสั่งสอนถึงหลักประกันภัย หลักการชดเชยค่าสินไหมทดแทน กรณีเกิดความเสียหาย นอกจากนี้ ยังได้เรียนรู้ถึงการก่อกำเนิดของการประกันภัย ด้วยแนวคิดที่จะบรรเทาความเสียหายให้กับสมาชิกที่ร่วมลงขันกันเป็นเงินกองกลางไว้ช่วยเหลือเมื่อสมาชิกคนใดคนหนึ่งประสบเหตุวินาศภัย บรรเทาความเสียหาย และสามารถฟื้นฟูกิจการให้กลับมาดำเนินการต่อโดยเร็ว เมื่อได้เรียนรู้หลักการนี้ข้าพเจ้าจึงได้เข้าใจข้อดีของการประกันภัย และข้าพเจ้าในเวลานั้นได้เล็งเห็นว่าในฐานะผู้ประเมินวินาศภัยซึ่งเป็นคนกลางระหว่างผู้รับประกันภัยกับผู้เอาประกันภัย หากข้าพเจ้าได้ศึกษาเรียนรู้หลักการให้เข้าใจอย่างแท้จริงแล้วย่อมจะสามารถส่งเสริมให้มีการเอาประกันภัยมากขึ้น ข้าพเจ้าในฐานะคนกลางน่าจะสามารถทำให้บุคคลหรือเจ้าของธุรกิจเข้าใจหลักการ ให้เล็งเห็นถึงความสำคัญของการประกันภัย และมีการเอาประกันภัยหรือซื้อประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสียหายอันจะเกิดแก่ทรัพย์สินรวมถึงธุรกิจหยุดชะงัก อันจะทำให้สามารถกลับฟื้นคืนสู่สถานะทางการเงินที่ใกล้เคียงเสมือนมิได้เกิดเหตุการณ์ความเสียหายแล้ว ก็น่าจะเป็นผลดีต่อเศรษฐกิจโดยรวม ถือเป็นกุศลอันยิ่งใหญ่ที่จะได้ช่วยเหลือผู้ที่ประสบเหตุวินาศภัย มิใช่ด้วยการเอนเอียงเข้าข้างฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง แต่ให้เป็นไปตามข้อตกลงในสัญญาประกันภัย

จากวันนั้นใน พ.ศ. 2531 ที่เริ่มงานประเมินวินาศภัยจนถึงวันนี้เป็นเวลา 33 ปี ข้าพเจ้ายังทำหน้าที่ผู้ประเมินวินาศภัย และยังคงคิดว่าจะทำงานนี้ต่อไป เพื่อเป็นคนกลางอิสระที่ทำให้ผู้รับประกันภัย และผู้เอาประกันภัยสามารถตกลงค่าสินไหมทดแทนให้ถูกต้องตามหลักเกณฑ์ เมื่อดำเนินการได้ถูกต้องแล้วผู้เอาประกันภัยย่อมได้รับการฟื้นฟูสถานะทางการเงินของตนเอง ในส่วนของผู้รับประกันภัยก็สามารถชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้เป็นไปตามหลักการ อันจะเป็นการส่งเสริมธุรกิจให้มีการเจริญเติบโต ให้ผู้คนมีความเข้าใจหลักการจนเห็นความสำคัญของการประกันภัย อันจะเป็นการส่งเสริมความมั่นคงทางการเงินของประเทศชาติจากการกระจายความเสี่ยงที่มีมูลค่าสูงโดยการประกันภัยต่อไปต่างประเทศ ซึ่งความเสียหายมักจะมีมูลค่าสูงเมื่อเกิดวินาศภัย เมื่อนำความเสี่ยงนั้นกระจายไปทั่วทั้งโลก ผลกระทบจากวินาศภัยที่จะกระทบสถานะทางการเงินของประเทศย่อมถูกกระจายออกไป ดังจะเห็นได้จากเหตุการณ์น้ำท่วมใหญ่เมื่อ พ.ศ. 2554 ที่มีความเสียหายที่เอาประกันภัยไว้มูลค่าหลายแสนล้านบาท มีการนำเงินค่าสินไหมทดแทนที่ได้รับจากการประกันภัยต่อไปต่างประเทศเข้ามาใช้ในการฟื้นฟูความเสียหายภายในประเทศ การประกันภัยจึงช่วยให้ธุรกิจต่าง ๆ สามารถฟื้นฟูกิจการได้อย่างรวดเร็ว ตลอดเวลาที่ผ่านมามีข้าพเจ้าได้เห็นพัฒนาการไปในทางที่ดีขึ้น ผู้คนสนใจการประกันภัยมากขึ้น มีการศึกษาข้อมูลก่อนการเอาประกันภัย ซึ่งผิดไปจากเมื่อก่อนที่ผู้คนมักจะซื้อประกันภัยเพียงเพราะมีเพื่อนเป็นนายหน้าหรือตัวแทนโดยไม่ใส่ใจในรายละเอียด

3. การทำงานของผู้ประเมินวินาศภัย

ก่อน พ.ศ. 2551 ผู้ประเมินวินาศภัยยังไม่มีกฎหมายบังคับ จนกระทั่งมีการตราพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ด้วยการบัญญัติให้ผู้ประเมินวินาศภัยทั้งหมดขึ้นทะเบียนต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) ตามคุณสมบัติที่กำหนด โดยให้มีจรรยาบรรณแห่งวิชาชีพผู้ประเมินวินาศภัยไว้คอยกำกับ ควบคุม ให้ผู้ประเมินวินาศภัยมีฐานะเป็นคนกลางระหว่างผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัย

ผู้ประเมินวินาศภัยเมื่อได้รับการติดต่อเพื่อแต่งตั้งให้เป็นผู้ประเมินวินาศภัยสำหรับวินาศภัยใด ๆ ในขั้นแรกผู้ประเมินวินาศภัยต้องตรวจสอบว่าตนสามารถที่จะรับงานประเมินวินาศภัยนั้นได้หรือไม่ โดยต้องตรวจสอบว่าตนเองได้รับงานจากฝ่ายอื่นที่ได้ประสบความเสียหายอันเกี่ยวข้องกับวินาศภัยเดียวกันนั้นหรือไม่ หากตรวจสอบแล้วพบว่าไม่มีการมอบหมายหรือแต่งตั้งซ้ำซ้อน ผู้ประเมินวินาศภัยจะตกลงรับงานการประเมินนั้น แต่หากพบว่า

การทับซ้อนของงานแล้ว จะปฏิเสธที่จะรับการแต่งตั้งเพื่อไม่ให้มีผลประโยชน์ทับซ้อนรักษาความเป็นกลางและอิสระในการประเมินวินาศภัย

หลังจากที่ตกลงรับการแต่งตั้งแล้ว ผู้ประเมินวินาศภัยจะติดต่อฝ่ายที่เกี่ยวข้อง คือ ผู้เอาประกันภัย นายหน้าประกันภัย หรือตัวแทนประกันภัยเพื่อนัดหมายไปตรวจสอบ ณ ที่สถานที่เกิดเหตุวินาศภัย

ขณะเดียวกันผู้ประเมินวินาศภัยจะทำการเตรียมการในการเข้าตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุ โดยเตรียมในส่วนข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ขอสำเนากรมธรรม์ประกันภัย เตรียมบุคลากรเข้าตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุ เป็นต้น

เมื่อเข้าสถานที่ ผู้ประเมินวินาศภัยจะทำการตรวจสอบ สอบสวนวิเคราะห์หาสาเหตุของวินาศภัยนั้น เพื่อนำมาใช้ในการพิจารณาว่าวินาศภัยที่เกิดขึ้นนั้นอยู่ในเงื่อนไขสัญญาประกันภัยหรือไม่ นอกจากนี้ ยังใช้เพื่อประโยชน์ในการให้คำแนะนำผู้รับประกันภัยถึงโอกาสในการที่จะสวมสิทธิ์ไล่เบี้ยกรณีผู้ก่อให้เกิดความเสียหาย

ในกรณีเหตุการณ์ความเสียหายมีความซับซ้อนหรือเกี่ยวข้องกับวิชาการเฉพาะ ผู้ประเมินวินาศภัยจะแนะนำให้ผู้รับประกันภัยและผู้เกี่ยวข้องว่าจ้างผู้เชี่ยวชาญในการวิเคราะห์หาสาเหตุ ที่เรียกว่า Forensic Scientist หรืออาจจะเป็นวิศวกรผู้เชี่ยวชาญเฉพาะทางด้านนั้น ๆ เช่น โลหะวิทยา วิศวกรรมไฟฟ้า เครื่องกล หรือโยธา เป็นต้น ทั้งนี้ เพื่อให้ได้สาเหตุที่แท้จริงที่จะนำมาใช้วิเคราะห์หาสาเหตุของความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นอยู่ภายใต้สัญญาประกันภัยหรือไม่

ในขณะเดียวกันผู้ประเมินวินาศภัยจะทำงานร่วมกับผู้เอาประกันภัยเพื่อหาทางบรรเทาความเสียหาย ไม่ให้ขยายตัวจนเกิดความเสียหายมากขึ้น ในการดำเนินการนี้อาจรวมถึงการคัดแยกทรัพย์สินที่ไม่ได้รับความเสียหาย หรือเสียหายเพียงบางส่วนออกมาจากบริเวณที่เกิดความเสียหาย หากจำเป็นจะต้องใช้ผู้เชี่ยวชาญในการบรรเทาฟื้นฟูความเสียหาย (Restoration Specialist) ผู้ประเมินวินาศภัยจะแนะนำให้ผู้รับประกันภัยและผู้เอาประกันภัยให้ดำเนินการโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้ ถึงตอนนี้ท่านผู้อ่านจะเห็นได้ว่า ผู้ประเมินวินาศภัยไม่ได้มีหน้าที่เพียงการตีราคาความเสียหายของทรัพย์สินเท่านั้น

ในขั้นตอนการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุ ผู้ประเมินวินาศภัยต้องเก็บบันทึกเหตุการณ์ บุคคลที่เกี่ยวข้อง รายการทรัพย์สินที่เสียหายอย่างละเอียด รวมถึงผลกระทบต่อธุรกิจของผู้เอาประกันภัย เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการประเมินค่าสินไหมทดแทนทั้งทางด้านความเสียหายทางกายภาพต่อทรัพย์สิน ความเสียหายเนื่องจากธุรกิจหยุดชะงัก และอาจจะรวมถึงความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกด้วย

ในขั้นตอนนี้ยังต้องให้คำแนะนำแก่ผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัย เพื่อให้ทำหน้าที่ของตนที่มีภายใต้สัญญาประกันภัย ฝ่ายผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่ที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนโดยต้องแสดงหลักฐานตามข้อกำหนดภายใต้สัญญาประกันภัย

ผู้ประเมินวินาศภัยจะทำการตรวจสอบและประเมินค่าสินไหมทดแทนภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยตามหลักฐาน และพูดคุยเจรจากับทั้งผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัยเพื่อให้ได้ข้อยุติอันเป็นที่ยอมรับร่วมกัน



บทที่ 11

การประกันภัยต่อ¹

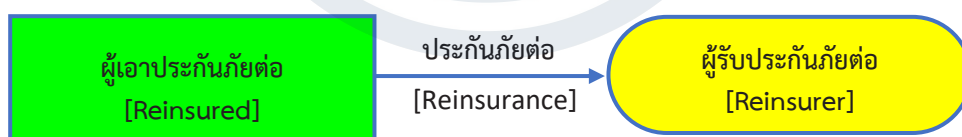
ธโนดม โลกพัฒนา

ในปัจจุบันนี้ ผู้รับประกันภัยมักจะพบว่า ทรัพย์สินบางอย่างที่มาเอาประกันภัยมีจำนวนเงินเอาประกันภัยมากกว่าที่จะรับเสี่ยงภัยไว้ได้เองทั้งหมด หรือเป็นทรัพย์สินที่มีความเสี่ยงภัยสูง ซึ่งมีโอกาสที่จะเกิดไฟไหม้ได้มาก ขณะเดียวกันจำนวนเงินจำกัดความรับผิดชอบสำหรับการประกันภัยบางประเภทก็เริ่มมีวงเงินสูงขึ้นเรื่อย ๆ นอกจากนั้น เวลาที่เกิดวินาศภัยจากภัยธรรมชาติบางอย่าง แม้จะเป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในช่วงเวลาสั้น ๆ แต่มีมูลค่าความเสียหายรวมกันเกินกว่าที่ผู้รับประกันภัยจะแบกรับภาระไว้ได้เองทั้งหมด จึงทำให้ผู้รับประกันภัยมีความจำเป็นต้องเอาประกันภัยต่อ

1. ความหมายของการประกันภัยต่อ (Reinsurance)

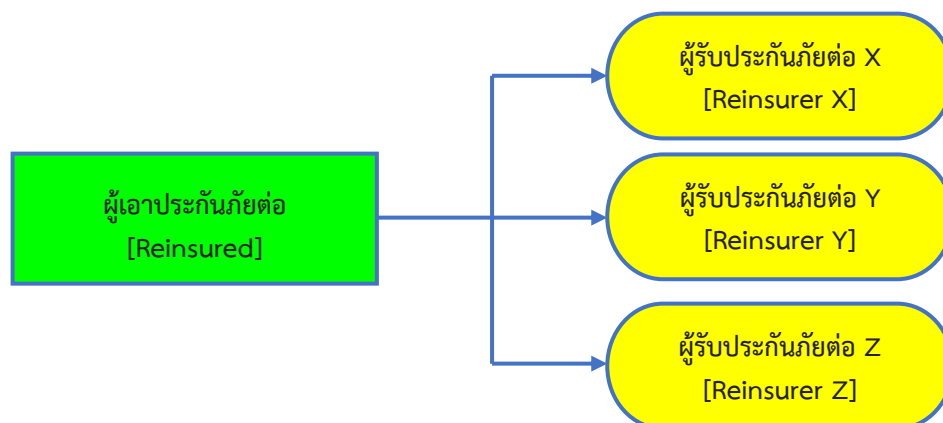
สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) ได้ให้ความหมายของการประกันภัยต่อว่า “เป็นการกระจายการเสี่ยงภัยของผู้รับประกันภัยกับผู้รับประกันภัยด้วยกันเอง เนื่องจากความสามารถในการรับเสี่ยงภัยไว้เองของบริษัทมีจำกัด จึงกระจายการเสี่ยงภัยส่วนที่เหลือให้กับผู้รับประกันภัยอื่น ๆ ซึ่งเรียกว่าผู้รับประกันภัยต่อ (Reinsurer)”

จะเห็นได้ว่าการประกันภัยต่อเป็นเครื่องมือในการบริหารความเสี่ยงของผู้รับประกันภัย โดยการกระจายความเสี่ยงบางส่วนที่เกินขีดความสามารถที่จะรับเสี่ยงภัยไว้ได้เองไปยังผู้รับประกันภัยอีกรายหรือหลายราย โดยเรียกผู้รับประกันภัยที่โอนความเสี่ยงออกไปว่า “ผู้เอาประกันภัยต่อ” (Reinsured, Reassured, Ceding Company หรือ Cedant) และเรียกผู้ที่ตกลงรับประกันภัยต่อนี้ว่า “ผู้รับประกันภัยต่อ” (Reinsurer, Reassurer หรือ Reinsurance Company)



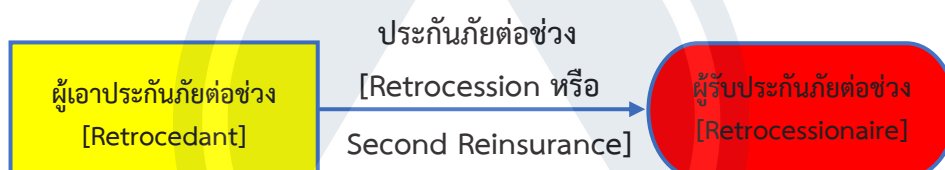
รูปภาพที่ 11-1 การประกันภัยต่อไปยังผู้รับประกันภัยต่อเพียงรายเดียว

¹ เพื่อให้ผู้อ่านเกิดความคุ้นเคยกับศัพท์เทคนิคที่ใช้เฉพาะในการประกันภัยต่อซึ่งเป็นภาษาอังกฤษล้วน ๆ ผู้เขียนจะกำกับทั้งศัพท์ภาษาไทยและศัพท์ภาษาอังกฤษในครั้งแรก แต่จะใช้ศัพท์เทคนิคภาษาอังกฤษในครั้งต่อไป



รูปภาพที่ 11-2 การประกันภัยต่อไปยังผู้รับประกันภัยต่อหลายราย

ขณะเดียวกัน ผู้รับประกันภัยต่อก็ยังมีการลดความเสี่ยงของตนด้วยการกระจายความเสี่ยงบางส่วนที่ได้รับประกันภัยต่อไปยังผู้รับประกันภัยต่อรายอื่นอีกทอดหนึ่งซึ่งเรียกว่า “การประกันภัยต่อช่วง” (Retrocession หรือ Second Reinsurance) และเรียกผู้เอาประกันภัยต่อช่วงว่า Retrocedant ส่วนผู้รับประกันภัยต่อช่วงเรียกว่า Retrocessionaire



รูปภาพที่ 11-3 การประกันภัยต่อช่วง

2. สาเหตุของการเอาประกันภัยต่อ

สาเหตุของการเอาประกันภัยต่อมีดังต่อไปนี้

- 2.1 ทรัพย์สินที่เอาประกันภัยมีมูลค่าสูงกว่าส่วนของเงินกองทุนของบริษัทที่ทางราชการอนุญาตให้บริษัทรับเสี่ยงภัยได้เองสำหรับภัยหนึ่งภัยใด
- 2.2 ทรัพย์สินที่เอาประกันภัยมีความเสี่ยงสูงในตัวเอง
- 2.3 สิ่งแวดล้อมรอบ ๆ ทรัพย์สินที่เอาประกันภัยมีความเสี่ยงสูง
- 2.4 บริษัทได้รับประกันภัยทรัพย์สินเป็นจำนวนมากภายในบริเวณนั้นเกินกว่าวงเงินที่ทางผู้บริหรได้กำหนดไว้

ในกรณีเช่นนี้ จึงเป็นหน้าที่ของผู้รับประกันภัยที่จะเป็นผู้ตัดสินใจว่าบริษัทสามารถรับเสี่ยงภัยได้เองสำหรับภัยหนึ่งภัยใดได้เท่าไร และส่วนที่เหลือจะเอาประกันภัยต่อไปให้ผู้รับประกันภัยต่อที่ไหน เท่าไร และอย่างไร

3. ความสำคัญของการประกันภัยต่อ

เหตุผลที่การประกันภัยต่อมีความสำคัญกับผู้รับประกันภัยมีดังต่อไปนี้

3.1 เพิ่มขีดความสามารถในการรับประกันภัยโดยตรงของผู้รับประกันภัย โดยเฉพาะในกรณีที่ผู้รับประกันภัยอยากรับงานที่มีจำนวนเงินเอาประกันภัยสูง แต่มีเงินกองทุนจำนวนจำกัด หรือผู้รับประกันภัยต้องการเพิ่มตัวเลขเบี้ยประกันภัยรับในแต่ละปีเพื่อจะได้มีส่วนแบ่งทางการตลาดจากการรับประกันภัยมากขึ้น หลังจากนั้น จึงเอาประกันภัยต่อส่วนที่เกินขีดความสามารถที่จะรับเสี่ยงภัยได้เองไปยังผู้รับประกันภัยต่อ

3.2 เป็นเครื่องมือในการบริหารความเสี่ยง ซึ่งจะช่วยลดความเสี่ยงของผู้รับประกันภัยจากมหันตภัย โดยการเอาประกันภัยต่อส่วนที่เกินขีดความสามารถที่จะรับเสี่ยงภัยได้เองไปยังผู้รับประกันภัยต่อ ทำให้ความเสียหายสุทธิซึ่งผู้รับประกันภัยต้องจ่ายเองอยู่ในวงเงินที่คาดการณ์ได้ล่วงหน้า เช่น ความเสียหายจากมหาอุทกภัยในประเทศไทยเมื่อ พ.ศ. 2554 มีค่าสินไหมทดแทนรวมมากกว่า 400,000 ล้านบาท หากไม่มีการประกันภัยต่อมารองรับ ผู้รับประกันภัยในประเทศไทยส่วนใหญ่คงไม่สามารถชดเชยค่าสินไหมทดแทนได้ทั้งหมด

3.3 ช่วยลดความผันผวนในผลประกอบการของผู้รับประกันภัย โดยทั่วไปแล้วผู้รับประกันภัยต้องการให้มีผลการรับประกันภัยที่มีเสถียรภาพ โดยการเอาประกันภัยต่อสำหรับภัยซึ่งมีโอกาสเกิดความเสียหายที่มีมูลค่าสูงมากจากเหตุการณ์เดียวกัน เช่น น้ำท่วม แผ่นดินไหว ลมพายุ ทำให้ผู้รับประกันภัยสามารถจำกัดค่าสินไหมทดแทนสุทธิที่จะต้องจ่ายเองต่อเหตุการณ์แต่ละครั้งได้

3.4 ช่วยลดความเสี่ยงในส่วนที่ผู้รับประกันภัยยังขาดความรู้และความเชี่ยวชาญในการรับประกันภัย เช่น ในการพิจารณารับประกันภัยโครงการก่อสร้างระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานที่มีความสลับซับซ้อนจำเป็นจะต้องขอรับคำแนะนำทางเทคนิค การกำหนดเงื่อนไขการรับประกันภัย และอัตราเบี้ยประกันภัย รวมทั้งการจัดประกันภัยต่อที่เหมาะสมจากผู้รับประกันภัยต่อขนาดใหญ่ในต่างประเทศซึ่งมีความรู้ ความเชี่ยวชาญ และประสบการณ์ในการรับประกันภัยงานประเภทนี้

4. ประโยชน์ของการประกันภัยต่อ

การประกันภัยต่อได้เข้ามามีบทบาทในระบบการประกันภัยค่อนข้างมาก จนกล่าวได้ว่าผู้รับประกันภัยไม่ว่าจะมีขนาดใดก็ตามก็ต้องพึ่งพาการประกันภัยต่อทั้งสิ้น การประกันภัยต่อจึงมีประโยชน์ที่สำคัญ 6 ประการ คือ

4.1 เพิ่มขีดความสามารถในการรับประกันภัย ผู้รับประกันภัยโดยทั่วไปต้องการให้ตนมีขีดความสามารถในการรับประกันภัยงานที่มีจำนวนเงินเอาประกันภัยสูง ๆ ปัญหาเรื่องขีดความสามารถในการรับประกันภัยนี้มักเกิดขึ้นเมื่อภัยรายหนึ่งรายใดมีจำนวนเงินเอาประกันภัยสูงมาก หรือมีภัยหลายรายตั้งอยู่ติดกันมาเอาประกันภัย ดังนั้น ผู้รับประกันภัยจึงพยายามหาทางเพิ่มขีดความสามารถในการรับประกันภัยโดยการเอาประกันภัยต่อเนื่องจากมีเงินกองทุนจำนวนจำกัดซึ่งอาจไม่เพียงพอต่อการรองรับความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น

4.2 ลดความเสียหายจากมหันตภัย การประกันภัยต่อสามารถช่วยผู้เอาประกันภัยต่อลดความเสียหายขนาดใหญ่จากเหตุการณ์เพียงครั้งเดียว หรือความเสียหายจำนวนหลาย ๆ รายจากเหตุการณ์เดียวกัน มหันตภัยส่วนใหญ่เกิดจากภัยธรรมชาติซึ่งสามารถทำความเสียหายต่อทรัพย์สินจำนวนมากพร้อม ๆ กัน และยังก่อให้เกิดการบาดเจ็บ ตลอดจนการเสียชีวิตของคนจำนวนมากด้วย เช่น พายุไต้ฝุ่น น้ำท่วม แผ่นดินไหว คลื่นสึนามิ การระเบิดของเตาปฏิกรณ์ปรมาณูในโรงไฟฟ้านิวเคลียร์ เป็นต้น หรืออาจเกิดจากภัยที่มนุษย์เป็นผู้กระทำ เช่น การก่อการร้าย การก่อวินาศกรรม เป็นต้น การประกันภัยต่อจะช่วยลดการสะสมของความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้นจากการรับประกันภัยประเภทหนึ่งประเภทใด หรือหลายประเภทของผู้เอาประกันภัยต่อได้

4.3 ทำให้ผลการดำเนินงานมีเสถียรภาพ บุคคลหรือธุรกิจโดยทั่วไปเอาประกันภัยเพื่อป้องกันความเสียหายทางการเงินจากภัยที่อาจจะเกิดขึ้นได้ทุกขณะ ในทำนองเดียวกัน ผู้รับประกันภัยโดยทั่วไปเอาประกันภัยต่อเพื่อป้องกันความเสียหายทางการเงินของตนเช่นเดียวกัน มิฉะนั้น หากเกิดความเสียหายขนาดใหญ่แม้เพียงครั้งเดียว ก็อาจทำให้เงินกองทุนที่สะสมมาเป็นเวลาหลายปีลดลงจนผู้รับประกันภัยประสบปัญหาเสถียรภาพทางการเงินได้ ธุรกิจโดยทั่วไปต้องการให้มีผลประกอบการที่มีกำไรสม่ำเสมอมากกว่าผลประกอบการที่ผันผวนหรือขาดทุนหนักในบางปี ดังนั้นจึงเป็นเหตุผลหนึ่งที่ทำให้ผู้รับประกันภัยโดยทั่วไปเอาประกันภัยต่อเพื่อลดความไม่แน่นอนจากความเสียหายทางการเงินที่อาจจะเกิดขึ้น ตลอดจนเพื่อควบคุมอัตราส่วนค่าสินไหมทดแทน (Loss Ratio) และอัตราส่วนค่าใช้จ่าย (Expense Ratio) ของผู้รับประกันภัยให้มีเสถียรภาพ และช่วยลดความผันผวนของความเสียหายที่ผู้รับประกันภัยอาจจะประสบในแต่ละปี

4.4 สำรองไว้สำหรับการถอนตัวจากการรับประกันภัยบางประเภท เมื่อผู้รับประกันภัยเห็นว่า การรับประกันภัยประเภทหนึ่งประเภทใด พื้นที่หนึ่งพื้นที่ใด หรือจากตัวแทนรายหนึ่งรายใด ไม่น่ารับประกันภัยไว้เอง หรือไม่คุ้มมีกำไรเท่าที่ควร ผู้รับประกันภัยมีทางเลือก 2 ทาง คือ

4.4.1 ให้ความคุ้มครองต่อไปจนกว่ากรรมธรรม์ประกันภัยเหล่านั้นจะหมดอายุลง และไม่รับต่ออายุการรับประกันภัยนั้นอีก

4.4.2 โอนภาระความรับผิดชอบทั้งหมดที่ผู้รับประกันภัยยังมีอยู่โดยการเอาประกันภัยต่อไปยังผู้รับประกันภัยต่อที่ยินดีรับประกันภัยต่อสำหรับภัยดังกล่าว เช่น ผู้รับประกันภัยรายหนึ่งเห็นว่า การรับประกันภัยความรับผิดชอบผลิตภัณฑ์ที่รับประกันภัยไว้ไม่คุ้มมีกำไรเท่าที่ควร เพราะมีอัตราส่วนค่าสินไหมทดแทนค่อนข้างสูง ในขณะที่มีผู้เอาประกันภัยประเภทนี้เพียงไม่กี่ราย ผู้รับประกันภัยรายนี้อาจตัดสินใจโอนภาระความรับผิดชอบทั้งหมดที่ยังมีอยู่โดยการเอาประกันภัยต่อไปยังผู้รับประกันภัยต่อ เป็นต้น

4.5 เพิ่มความมั่นคงทางการเงิน สำหรับธุรกิจประกันภัยการมีเบี้ยประกันภัยเพิ่มมากขึ้นเท่าไรก็อาจส่งผลต่อความมั่นคงทางการเงินของผู้รับประกันภัยรายนั้นได้ เนื่องจากผู้รับประกันภัยจะต้องกันค่าเบี้ยประกันภัยที่รับเข้ามาส่วนหนึ่งซึ่งถือเป็นรายได้รับล่วงหน้าไว้เป็นเงินสำรองเบี้ยประกันภัยที่ยังไม่ถือเป็นรายได้ (Unearned Premium Reserve) ของผู้รับประกันภัย ในขณะที่ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ในการขายและการดำเนินงาน เช่น ค่าบำเหน็จค่าใช้จ่ายในการออกกรรมธรรม์ ค่าใช้จ่ายในการพิจารณารับประกันภัย ฯลฯ จะถือเป็นรายจ่ายของผู้รับประกันภัยทันทีที่ได้จ่ายไป การรับประกันภัยต่อจะช่วยแก้ปัญหาเงินสำรองสำหรับเบี้ยประกันภัยรับที่ยังไม่ถือเป็นรายได้ เพราะผู้รับประกันภัยต่อจะต้องฝากเงินจำนวนหนึ่งไว้กับผู้เอาประกันภัยต่อในรูปของเงินสำรองเบี้ยประกันภัยต่อ (Reinsurance Premium Reserve) ตลอดจนการจ่ายค่าบำเหน็จประกันภัยต่อ (Reinsurance Commission) ให้ผู้เอาประกันภัยต่อ

4.6 รับการสนับสนุนและความช่วยเหลือทางด้านเทคนิคจากผู้รับประกันภัยต่อ เมื่อผู้รับประกันภัยต้องการจะขยายการดำเนินงานไปสู่ธุรกิจประกันภัยประเภทใหม่ ๆ ก็จำเป็นต้องอาศัยผู้รับประกันภัยต่อในการสนับสนุนทางด้านเทคนิคต่าง ๆ เช่น เงื่อนไขกรรมธรรม์ แนวทางการพิจารณารับประกันภัย อัตราเบี้ยประกันภัย กลุ่มเป้าหมาย และความช่วยเหลือที่เป็นประโยชน์ในการขยายงานรับประกันภัยนั้น ๆ ทั้งนี้เพราะผู้รับประกันภัยต่อมีเจ้าหน้าที่ซึ่งมีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน ตลอดจนประสบการณ์จากการรับประกันภัยที่หลากหลายในประเทศอื่นไว้คอยช่วยเหลือผู้รับประกันภัยที่เพิ่งจะมารับประกันภัยงานประเภทนี้

5. สาระสำคัญของการประกันภัยต่อ

ในการประกันภัยต่อนอกจากจะนำหลักเกณฑ์ของการประกันภัยทั่วไปมาใช้แล้ว ยังมีสาระสำคัญที่ใช้เฉพาะการประกันภัยต่อ ดังนี้

5.1 การจ่ายค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยในกรณีที่เกิดวินาศภัยขึ้น ผู้รับประกันภัยมีความรับผิดชอบที่จะต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยนั้นทั้งหมด และสามารถเรียกร้องในส่วนที่มีการเอาประกันภัยต่อคืนจากผู้รับประกันภัยต่อได้ สำหรับผู้เอาประกันภัยไม่สามารถเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยต่อจากผู้รับประกันภัยต่อได้โดยตรง เพราะไม่ได้เป็นคู่สัญญากับผู้รับประกันภัยต่อ

5.2 การสิ้นสุดลงของสัญญาประกันภัยจะเป็นเหตุให้สัญญาประกันภัยต่อสิ้นสุดลงไปด้วย เมื่อสัญญาประกันภัยไม่มีความรับผิดชอบไม่ว่าด้วยเหตุผลใดก็ตาม สัญญาประกันภัยต่อก็ต้องสิ้นสุดลง เพราะผู้รับประกันภัยไม่มีความรับผิดชอบต่อผู้เอาประกันภัยแล้ว ผู้รับประกันภัยต่อจึงไม่มีความรับผิดชอบต่อผู้เอาประกันภัยต่อซึ่งเป็นผู้รับประกันภัยเช่นเดียวกัน

5.3 ส่วนได้เสียในเหตุที่เอาประกันภัยของสัญญาประกันภัยต่อเป็นส่วนได้เสียในความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัยต่อที่มีกับผู้เอาประกันภัยต่อ ขณะเดียวกันผู้เอาประกันภัยต่อซึ่งเป็นผู้รับประกันภัยย่อมมีส่วนได้เสียในความรับผิดชอบตามสัญญาประกันภัยที่มีกับผู้เอาประกันภัยของตน

5.4 ข้อคุ้มครองตามสัญญาประกันภัยต่อ โดยปกติแล้วสัญญาประกันภัยต่อจะมีเงื่อนไขและความคุ้มครองเช่นเดียวกับสัญญาประกันภัยเดิม หากเงื่อนไขและความคุ้มครองในสัญญาประกันภัยต่อแตกต่างจากสัญญาประกันภัยในสาระสำคัญจนเห็นได้ว่าความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัยผิดไปจากที่นำมาเอาประกันภัยต่อแล้ว กรณีนี้อาจถือได้ว่าสัญญาประกันภัยต่อนั้นไม่มีผลบังคับ เนื่องจากผู้รับประกันภัยไม่มีส่วนได้เสียในสัญญาประกันภัยต่อตามหลักส่วนได้เสียในเหตุที่เอาประกันภัย

5.5 ผู้รับประกันภัยต่อต้องผูกพันตนในการกระทำของผู้รับประกันภัย โดยปกติผู้รับประกันภัยจะเปรียบเสมือนเป็นผู้รับประกันภัยนำ (Leading Underwriter) ถึงแม้ว่าผู้รับประกันภัยจะเอาประกันภัยต่อไปยังผู้รับประกันภัยต่อก็ตาม และถึงแม้อัตราส่วนในการรับเสี่ยงภัยไว้เอง (Retention Ratio) จะน้อยกว่าของผู้รับประกันภัยต่อก็ตาม ผู้รับประกันภัยต่อจะไม่ก้าวทำงานในหน้าที่ของผู้รับประกันภัยและยังต้องผูกพันในการกระทำของผู้รับประกันภัยที่มีกับผู้เอาประกันภัยทุกประการ เช่น การตัดสินใจจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้ผู้เอาประกันภัยต้องถือความเห็น (โดยสุจริต) ของผู้รับประกันภัยเป็นสำคัญ

6. ประเภทของการประกันภัยต่อ

การประกันภัยต่อ แบ่งออกได้เป็น 2 ประเภทใหญ่ ๆ คือ

6.1 การประกันภัยต่อเฉพาะราย (Facultative Reinsurance)

6.2 การประกันภัยต่อตามสัญญา (Treaty Reinsurance)

6.1 การประกันภัยต่อเฉพาะราย (Facultative Reinsurance)

การประกันภัยต่อเฉพาะราย เป็นวิธีการประกันภัยต่อวิธีแรกที่เก่าแก่ที่สุดของโลกตั้งแต่สมัยที่ยังไม่มีสัญญาประกันภัยต่ออัตโนมัติ ซึ่งผู้เอาประกันภัยต่อต้องเสนอรายละเอียดของภัยแต่ละรายไปให้ผู้รับประกันภัยต่อพิจารณา ซึ่งอาจจะกระทำโดยทางจดหมาย โทรศัพท โทรสาร ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ (e-mail) หรืออื่น ๆ ผู้เอาประกันภัยต่อสามารถที่จะเสนอภัยรายหนึ่งรายใดไปให้ผู้รับประกันภัยต่อพิจารณา ซึ่งผู้รับประกันภัยต่อจะพิจารณารายละเอียดของภัยแต่ละรายที่เสนอไป และมีสิทธิ์ที่จะรับ หรือปฏิเสธการรับประกันภัยต่อสำหรับภัยรายนั้นได้ตามความเห็นและนโยบายของตน รวมทั้งจะรับประกันภัยต่อในวงเงินเท่าไรก็ได้

ในปัจจุบันนี้ ผู้เอาประกันภัยต่อโดยทั่วไปมักใช้การประกันภัยต่อเฉพาะรายในกรณีต่อไปนี้

6.1.1 จำนวนเงินเอาประกันภัยสูงกว่าวงเงินที่บริษัทสามารถจะจัดสรรการประกันภัยต่อตามสัญญาประกันภัยต่ออัตโนมัติ (Treaty) ที่มีอยู่ทั้งหมดได้

6.1.2 ภัยประเภทรุนแรงถูกยกเว้นโดยข้อกำหนดในสัญญาประกันภัยต่ออัตโนมัติ (Treaty) ที่มีอยู่

6.1.3 เป็นภัยบางอย่างที่มีความเสี่ยงสูงมาก หรือมีประวัติความเสียหายที่ไม่ค่อยดีนัก ซึ่งผู้รับประกันภัยไม่ประสงค์จะให้สัญญาประกันภัยต่ออัตโนมัติ (Treaty) ที่มีอยู่ได้รับความกระทบกระเทือนมากในกรณีที่เกิดวินาศภัยขนาดใหญ่ขึ้น

6.1.4 เป็นภัยซึ่งจะต้องอาศัยความรู้หรือความชำนาญพิเศษของผู้รับประกันภัยต่อในการพิจารณารับประกันภัย

ด้วยเหตุที่มีความไม่แน่นอนในการที่ผู้รับประกันภัยต่อจะตอบตกลงรับประกันภัยต่อเฉพาะรายที่เสนอไปหรือไม่ ตลอดจนมีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานค่อนข้างสูง เช่น ผู้เอาประกันภัยต่อจะต้องติดต่อกับผู้รับประกันภัยต่อทุกครั้ง และจะต้องออกใบคำขอเอาประกันภัยต่อ และกรมธรรม์ประกันภัยต่อเป็นราย ๆ ไป ทำให้เกิดความไม่สะดวกในการทำงาน จึงนำไปสู่การพัฒนาการประกันภัยต่อตามสัญญาขึ้น

6.2 การประกันภัยต่อตามสัญญา (Treaty Reinsurance)

การประกันภัยต่อตามสัญญา เป็นวิธีที่ได้รับความนิยมมาก เนื่องจากเป็นวิธีที่สะดวก และสามารถลดปริมาณงานในการจัดการลงไปได้มาก โดยจะมีการทำข้อตกลงในรายละเอียดของเงื่อนไขในสัญญาประกันภัยต่อเป็นลายลักษณ์อักษรล่วงหน้าระหว่างผู้เอาประกันภัยต่อและผู้รับประกันภัยต่อ ซึ่งจะระบุเงื่อนไข ขอบเขต ข้อยกเว้น และวงเงินสูงสุดที่ผู้เอาประกันภัยต่อจะได้รับความคุ้มครองสำหรับงานและภัยต่าง ๆ ที่ระบุไว้อย่างกว้าง ๆ ในสัญญานั้น ซึ่งผู้รับประกันภัยต่อตกลงที่จะรับประกันภัยต่อทุกรายที่ผู้เอาประกันภัยต่อได้จัดสรรเข้าไปในสัญญาประกันภัยต่อตามเงื่อนไขที่ได้ตกลงไว้ โดยจะมีการทำสัญญาประกันภัยต่อแยกตามประเภทของการประกันภัย เช่น สัญญาประกันภัยต่ออัคคีภัย สัญญาประกันภัยต่อสินค้าขนส่งทางทะเล สัญญาประกันภัยต่อเบ็ดเตล็ด และสัญญาประกันภัยต่อรถยนต์ เป็นต้น

ถ้าผู้รับประกันภัยต่อได้เข้าทำสัญญาประกันภัยต่อประเภทนี้กับผู้เอาประกันภัยต่อแล้ว จะไม่มีสิทธิปฏิเสธการรับประกันภัยต่อที่ผู้เอาประกันภัยต่อส่งมาหากเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในสัญญาประกันภัยต่อนั้น ดังนั้นก่อนที่จะเข้าทำสัญญาประกันภัยต่อประเภทนี้ ผู้รับประกันภัยต่อจะต้องศึกษารายละเอียดและเงื่อนไขของสัญญา นโยบายการพิจารณารับประกันภัย และผลการดำเนินงานที่ผ่านมาของผู้เอาประกันภัยต่อให้ละเอียดเสียก่อน

ในการประกันภัยต่อตามสัญญา สามารถแบ่งรูปแบบของสัญญาประกันภัยต่อได้ 2 แบบใหญ่ ๆ คือ

6.2.1 การประกันภัยต่อตามสัญญาแบบเป็นสัดส่วน (Proportional Treaty Reinsurance)

6.2.2 การประกันภัยต่อตามสัญญาแบบไม่เป็นสัดส่วน (Non-Proportional Treaty Reinsurance)

6.2.1 การประกันภัยต่อตามสัญญาแบบเป็นสัดส่วน (Proportional Treaty Reinsurance)

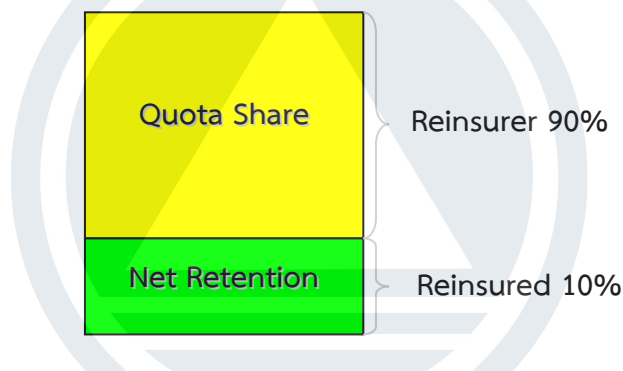
การประกันภัยต่อตามสัญญาแบบเป็นสัดส่วน หรือการประกันภัยต่อตามสัญญาประเภทตามสัดส่วน (Proportional Treaty Reinsurance หรือเรียกย่อ ๆ ว่า Proportional Treaty) เป็นการประกันภัยต่อซึ่งกำหนดจากจำนวนเงินเอาประกันภัยเป็นหลัก โดยจะมีการแบ่งเบี้ยประกันภัยและค่าสินไหมทดแทนระหว่างผู้เอาประกันภัยต่อและผู้รับประกันภัยต่อในสัดส่วนเดียวกับจำนวนเงินเอาประกันภัยที่แต่ละฝ่ายรับเสี่ยงภัยไว้

เมื่อมีการจัดสรรการประกันภัยต่อตามสัญญาแบบเป็นสัดส่วน ทั้งผู้เอาประกันภัยต่อ และผู้รับประกันภัย ต่อจะเข้ามาร่วมเสี่ยงภัย โดยภัยทั้งจำนวนจะถูกแบ่งในสัดส่วนที่ได้มีการตกลงกันระหว่างผู้เอาประกันภัยต่อและ ผู้รับประกันภัยต่อ ทั้งในด้านของจำนวนเงินเอาประกันภัย และเบี้ยประกันภัย เมื่อมีวินาศภัยเกิดขึ้นในระหว่าง ระยะเวลาประกันภัย ผู้เอาประกันภัยต่อและผู้รับประกันภัยต่อก็ต้องร่วมกันชดใช้ค่าสินไหมทดแทนที่เกิดขึ้นตาม สัดส่วนที่ได้ตกลงกันไว้

ในทางปฏิบัติ Proportional Treaty Reinsurance ยังแบ่งออกเป็น 4 แบบ ดังนี้

1) สัญญาประกันภัยต่อแบบอัตราส่วน (Quota Share Treaty) ผู้รับประกันภัยต่อตกลงที่จะ รับประกันภัยต่อโดยอัตโนมัติตามอัตราส่วนที่กำหนดไว้ล่วงหน้าในสัญญาประกันภัยต่อสำหรับธุรกิจที่ ผู้เอาประกันภัยต่อได้รับเสี่ยงภัยไว้ โดยทั้ง 2 ฝ่ายตกลงกันว่า ทุกภัยที่ผู้เอาประกันภัยต่อรับเข้ามาจะต้องถูกแบ่ง ออกเป็น 2 ส่วนตามอัตราส่วนที่ได้ตกลงกัน ซึ่งโดยปกติแล้วจะระบุในลักษณะของ % ที่ได้มีการตกลงกันไว้ เช่น 90% Quota Share หมายความว่า ผู้รับประกันภัยต่อตกลงรับประกันภัยต่อภายใต้สัญญาประกันภัยต่อ 90% และ ผู้เอาประกันภัยต่อรับเสี่ยงภัยไว้เองสุทธิ 10%

ในสัญญาประกันภัยต่อแบบอัตราส่วนจะมีการระบุจำนวนเงินสูงสุดต่อภัย (Maximum treaty limit any one risk หรือ Maximum 100% limit any one risk) ที่สามารถจะจัดสรรเข้ามาในสัญญาฯ ได้



รูปภาพที่ 11-4 โครงสร้าง 90% Quota Share

ตัวอย่าง ในสัญญาประกันภัยต่อแบบอัตราส่วนของตัวเรือ (Marine Hull Quota Share Treaty) ระบุ ว่า “90% Quota Share Treaty up to THB 100,000,000 any one vessel for 100% of Treaty Limit” หมายความว่า ผู้รับประกันภัยต่อตกลงรับประกันภัยต่อภายใต้สัญญาประกันภัยต่อ 90% และผู้เอาประกันภัยต่อ รับเสี่ยงภัยไว้เองสุทธิ 10% โดยมีจำนวนเงินสูงสุดต่อภัย (Maximum treaty limit any one risk) ไม่เกิน 100,000,000 บาท (หนึ่งร้อยล้านบาทถ้วน) ต่อเรือแต่ละลำ

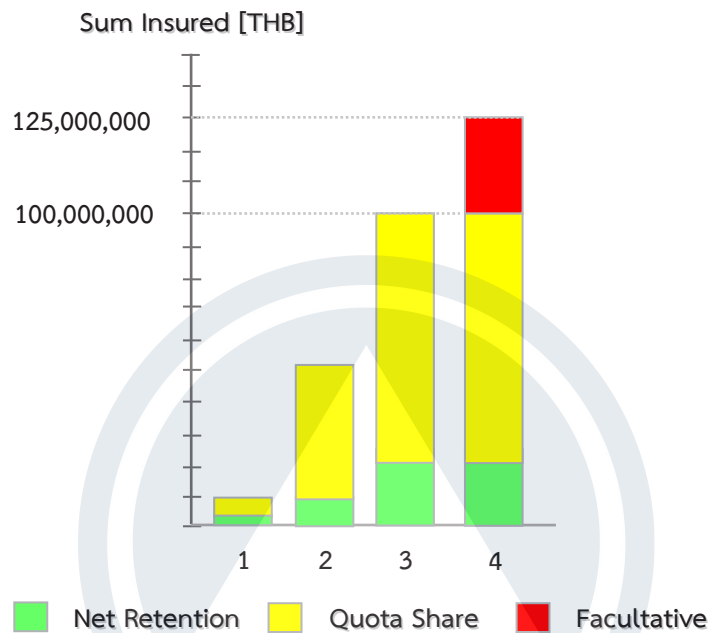
การแบ่งจำนวนเงินเอาประกันภัยระหว่างผู้เอาประกันภัยต่อและผู้รับประกันภัยต่อจะเป็นดังนี้

หน่วย: ล้านบาท

กรมธรรม์ฯ ที่	จำนวนเงินเอา ประกันภัย	Ceding Company 10%	Quota Share Treaty 90%	Facultative Reinsurance
1	20	2	18	-
2	50	5	45	-
3	100	10	90	-
4	125	10	90	25

หมายเหตุ: สำหรับกรมธรรม์ฯ ที่ 4 ซึ่งมีจำนวนเงินเอาประกันภัยเกิน 100 ล้านบาทนั้น บริษัทประกันภัย ก. ในฐานะผู้เอาประกันภัยจะต้องจัดการประกันภัยต่อเฉพาะรายในส่วนที่เกิน 100 ล้านบาท ไปยังผู้รับประกันภัยต่อรายอื่น เช่น บริษัทประกันภัย ข. ซึ่งจะทำให้สัดส่วนการจัดประกันภัยต่อเป็น ดังนี้

Net Retention ของผู้เอาประกันภัยต่อ	= 10,000,000 บาท (8%)
Quota Share Treaty	= 90,000,000 บาท (72%)
Facultative Reinsurance	= 25,000,000 บาท (20%)



รูปภาพที่ 11-5 โครงสร้าง 90% Quota Share, Maximum Treaty Limit 100 ล้านบาทต่อภัย

จากตัวอย่างข้างต้น เมื่อเกิดความเสียหายขึ้น แต่ละฝ่ายจะร่วมรับผิดชอบค่าเสียหายที่เกิดขึ้นตามอัตราส่วนที่รับเสี่ยงภัยไว้ ดังนี้

1) หากมีความเสียหายเกิดขึ้นในกรมธรรม์ฯ ที่ 1 จำนวน 10,000,000 บาท ทั้งสองฝ่ายจะต้องรับผิดชอบค่าสินไหมทดแทนตามอัตราส่วน 90: 10 คือ Quota Share Treaty รับผิดชอบ 9,000,000 บาท และผู้เอาประกันภัยต่อรับผิดชอบเอง 1,000,000 บาท

2) หากมีความเสียหายเกิดขึ้นในกรมธรรม์ฯ ที่ 4 จำนวน 10,000,000 บาท ทั้งสามฝ่ายจะต้องรับผิดชอบค่าสินไหมทดแทนตามอัตราส่วน 72: 20: 8 คือ Quota Share Treaty รับผิดชอบ 7,200,000 บาท Facultative Reinsurance รับผิดชอบ 2,000,000 บาท และผู้เอาประกันภัยต่อรับผิดชอบเอง 800,000 บาท

สัญญาประกันภัยต่อแบบอัตราส่วนเหมาะสำหรับนำไปใช้ในกรณีต่อไปนี้

1. เมื่อเปิดรับประกันภัยประเภทใหม่ และยังไม่มีประสบการณ์ในการรับประกันภัยหรือขาดสถิติเพื่อการตัดสินใจของผู้รับประกันภัยในการรับประกันภัยประเภทนั้น

2. การประกันภัยบางประเภทมีผลการรับประกันภัยที่มีความเสี่ยงภัยสูงหรือมีความผันผวนรุนแรงมาก เช่น การประกันภัยพืชผล การประกันภัยปศุสัตว์

3. เมื่อผลของการรับประกันภัยตามสัญญาแบบอื่น ๆ เช่น สัญญาประกันภัยต่อแบบส่วนเกิน (Surplus Treaty) ประสบผลขาดทุนมาก แต่สัญญาประกันภัยต่อแบบอัตราส่วน (Quota Share Treaty) มีผลกำไร ผู้เอาประกันภัยต่ออาจแบ่งงานส่วนนี้ไปให้ผู้รับประกันภัยต่อบ้างเพื่อเป็นการชดเชยผลขาดทุนจากสัญญาประกันภัยต่อแบบอื่น ๆ

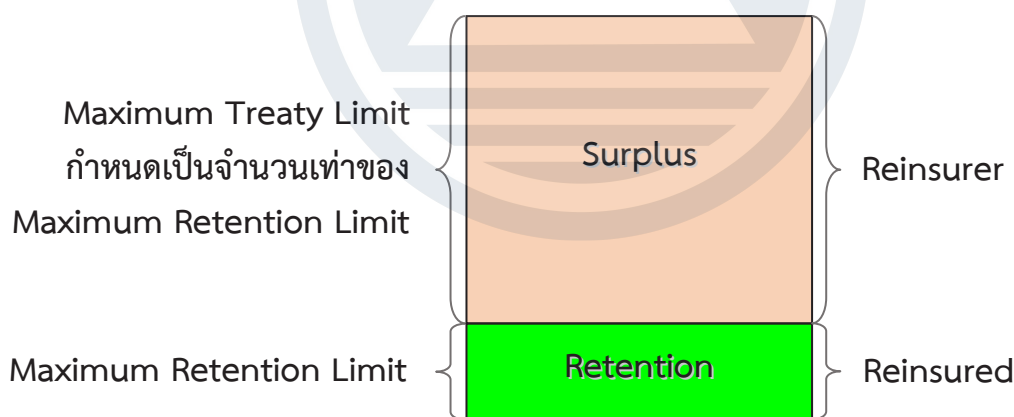
4. เมื่อผู้เอาประกันภัยต่อต้องการกระจายความเสี่ยงภัยจากมหันตภัยไปให้ผู้รับประกันภัยต่ออย่างทั่วถึง

2) สัญญาประกันภัยต่อแบบส่วนเกิน (Surplus Treaty)

จากการที่สัญญาประกันภัยต่อแบบอัตราส่วน (Quota Share Treaty) มีจุดอ่อนตรงที่ผู้เอาประกันภัยต่อต้องสูญเสียเบี้ยประกันภัยต่อสำหรับงานรายย่อยให้แก่ผู้รับประกันภัยต่อโดยไม่จำเป็น จึงได้มีการคิดหารูปแบบสัญญาประกันภัยต่อขึ้นใหม่ซึ่งเรียกว่า สัญญาประกันภัยต่อแบบส่วนเกิน (Surplus Treaty) เพื่อแก้ไขจุดอ่อนดังกล่าว ทำให้สัญญาประกันภัยต่อแบบส่วนเกินได้รับความนิยมจากผู้เอาประกันภัยต่อทั่วไปมากที่สุดขณะนี้

ภายใต้สัญญาประกันภัยต่อแบบส่วนเกิน (Surplus Treaty) ผู้รับประกันภัยต่อรายหนึ่งหรือหลายรายตกลงที่จะรับประกันภัยต่อส่วนที่เกินจากจำนวนที่ผู้เอาประกันภัยต่อกำหนดว่าจะรับเสี่ยงภัยไว้เองตามวงเงินที่กำหนดไว้ล่วงหน้า ซึ่งเรียกว่า ส่วนรับประกันภัย (line) ทั้งนี้ ผู้เอาประกันภัยต่อและผู้รับประกันภัยต่อจะต้องมีส่วนร่วมในเบี้ยประกันภัยและความเสียหายอย่างเป็นสัดส่วน โดยจะกำหนดจำนวนเงินไว้ 2 จำนวน คือ

1. จำนวนเงินสูงสุดที่ผู้เอาประกันภัยต่อจะรับเสี่ยงภัยไว้เอง (Maximum Retention Limit) และ
2. จำนวนเงินสูงสุดที่ผู้รับประกันภัยต่อจะรับผิดชอบตามสัญญา (Maximum Treaty Limit) ซึ่งโดยปกติจะกำหนดเป็นจำนวนเท่า (Number of lines) ของจำนวนเงินสูงสุดที่ผู้เอาประกันภัยต่อจะรับเสี่ยงภัยไว้เอง (Maximum Retention Limit)



รูปภาพที่ 11-6 โครงสร้างของ Surplus Treaty

หากจำนวนเงินที่ผู้เอาประกันภัยต่อรับเสี่ยงภัยไว้เองลดลง ก็จะทำให้จำนวนเงินที่ผู้รับประกันภัยต่อรับผิดชอบตามสัญญาประกันภัยต่อนั้นลดลงในสัดส่วนเดียวกันด้วย

แต่ถ้าผู้เอาประกันภัยต่อตัดสินใจที่จะรับเสี่ยงภัยไว้เองสำหรับภัยหนึ่งภัยใดมากกว่า Maximum Retention Limit ตามที่ระบุไว้ในสัญญา ก็จะไม่ทำให้ Maximum Treaty Limit เพิ่มขึ้นไปด้วย

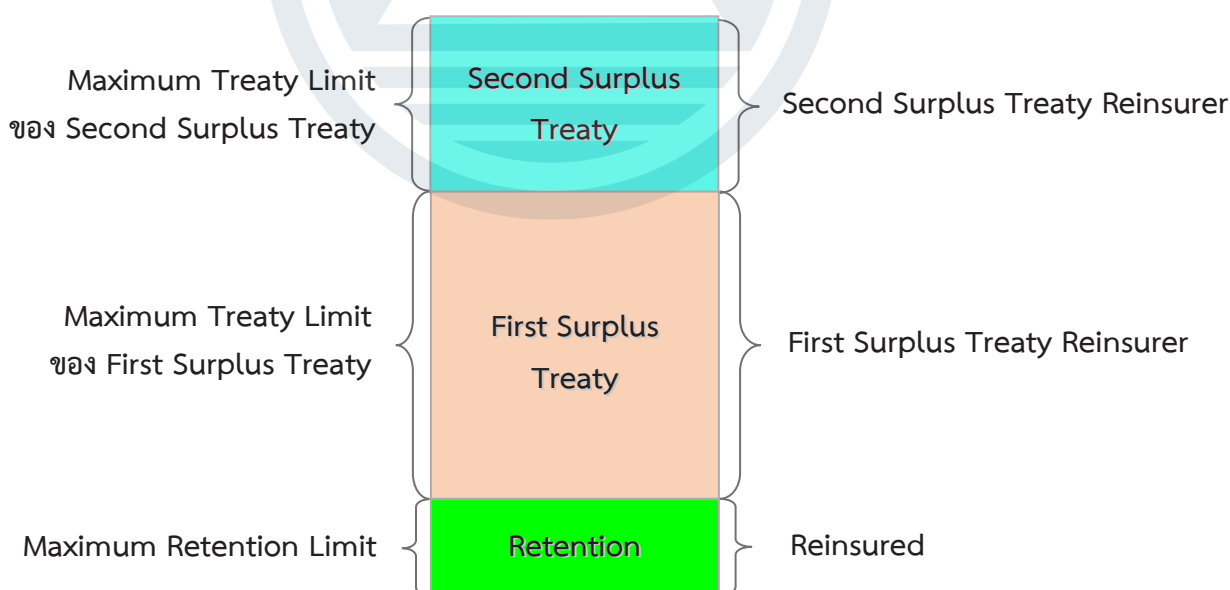
นอกจากนั้นหากจำนวนเงินเอาประกันภัยของภัยรายหนึ่งรายใดเกินกว่า Maximum Treaty Limit แล้วผู้เอาประกันภัยต่อจะต้องจัดการประกันภัยต่อเฉพาะรายสำหรับจำนวนเงินเอาประกันภัยส่วนที่เกิน Maximum Treaty Limit นั้นไปยังผู้รับประกันภัยต่อรายอื่น

ตัวอย่าง สัญญาประกันภัยต่อแบบส่วนเกินการประกันภัยเบ็ดเตล็ดชั้นที่ 1 (Miscellaneous Accident First Surplus Treaty) ระบุจำนวนเงินสูงสุดที่ผู้เอาประกันภัยต่อจะรับเสี่ยงภัยไว้เอง คือ 3 ล้านบาทต่อภัยหนึ่งภัยใด โดยมี No. of Lines = 10 Lines ซึ่งหมายความว่า จำนวนเงินสูงสุดที่ผู้รับประกันภัยต่อจะรับผิดชอบตามสัญญานี้ไม่เกิน 10 เท่าของวงเงินที่ผู้เอาประกันภัยต่อรับเสี่ยงภัยไว้เองและสูงสุดไม่เกิน 30 ล้านบาทต่อภัย 1 ราย โดยสามารถจะแสดงการจัดสรรจำนวนเงินเอาประกันภัยระหว่างผู้เอาประกันภัยต่อและผู้รับประกันภัยต่อตามสัญญาประกันภัยต่อแบบส่วนเกินนี้ได้ดังนี้

ตารางที่ 11-1 โครงสร้าง Surplus Treaty, Maximum Retention 3 ล้านบาทต่อภัย, No. of Lines = 10 เท่า
หน่วย: ล้านบาท

กรรมธรรม์ฯ ที่	จำนวนเงินเอาประกันภัย	Ceding Company	First Surplus Treaty	Facultative Reinsurance
1	2	2	-	-
2	15	3	12	-
3	33	3	30	-
4	55	3	30	22

ในทางปฏิบัติแล้ว ผู้เอาประกันภัยต่ออาจจะมี Surplus Treaty มากกว่า 1 สัญญา เช่น สัญญาประกันภัยต่อแบบส่วนเกินชั้นที่ 1 (First Surplus Treaty) สัญญาประกันภัยต่อแบบส่วนเกินชั้นที่ 2 (Second Surplus Treaty) เป็นต้น โดยมีสาเหตุมาจากการมีวงเงินความคุ้มครองของสัญญา (Treaty Capacity) ใน First Surplus Treaty ไม่พอ



รูปภาพที่ 11-7 โครงสร้างการมี Surplus Treaty มากกว่า 1 สัญญา

โดยหลักการแล้ว ผู้เอาประกันภัยต่อจะต้องจัดสรรเข้าไปใน First Surplus Treaty จนเต็มวงเงินความคุ้มครองของสัญญาก่อนแล้วจึงค่อยจัดสรรเข้าไปใน Second Surplus Treaty เพื่อรองรับภัยที่มีจำนวนเงินเอาประกันภัยสูงขึ้นไป ซึ่งจะทำให้ผู้รับประกันภัยต่อของ Second Surplus Treaty มีโอกาสที่จะได้รับการจัดสรร

เบี้ยประกันภัยต่อน้อยกว่าของ First Surplus Treaty ซึ่งเป็นผลทำให้ผู้เอาประกันภัยต่อได้รับค่าบำเหน็จประกันภัยต่อ (Reinsurance Commission) จาก Second Surplus Treaty ในอัตราที่ต่ำกว่าของ First Surplus Treaty

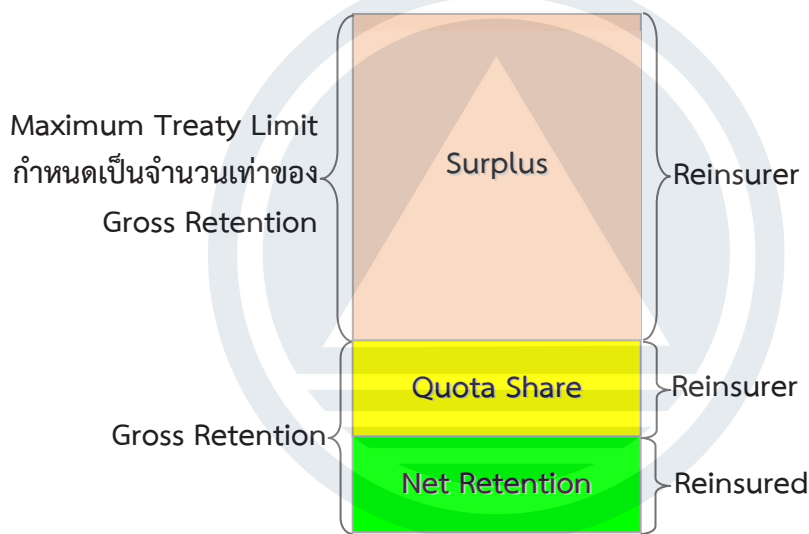
3) สัญญาประกันภัยต่อแบบอัตราส่วนผสมส่วนเกิน (Combined Quota Share & Surplus Treaty)

สัญญาประกันภัยต่อแบบนี้เป็นการผสมกันระหว่างสัญญาประกันภัยต่อแบบอัตราส่วน (Quota Share Treaty) และสัญญาประกันภัยต่อแบบส่วนเกิน (Surplus Treaty)

ในส่วนของการประกันภัยต่อแบบอัตราส่วน (Quota Share) จะมีการร่วมรับความเสี่ยงภัยระหว่างผู้เอาประกันภัยต่อและผู้รับประกันภัยต่อตามสัดส่วนที่ได้ตกลงกันไว้ โดยส่วนที่ผู้เอาประกันภัยต่อรับเสี่ยงภัยไว้เอง เรียกว่า ส่วนที่รับเสี่ยงภัยสุทธิ (Net Retention)

ส่วนที่ผู้เอาประกันภัยต่อรับเสี่ยงภัยไว้เอง รวมกับ ส่วนที่ผู้รับประกันภัยต่อรับเสี่ยงภัยไว้ จะเรียกว่าส่วนที่รับเสี่ยงภัยรวม (Net Retention + Quota Share = Gross Retention)

จำนวนเงินสูงสุดที่ผู้รับประกันภัยต่อจะรับผิดชอบตามสัญญา (Maximum Treaty Limit) ในส่วนของการประกันภัยต่อส่วนเกิน (Surplus) จะกำหนดเป็นจำนวนเท่าของส่วนที่รับเสี่ยงภัยรวม (Gross Retention)



รูปภาพที่ 11-8 โครงสร้าง Combined Quota Share & Surplus Treaty

ตัวอย่าง บริษัทประกันภัยแห่งหนึ่งมีการทำสัญญาประกันภัยต่อแบบอัตราส่วนผสมส่วนเกิน (Combined Quota Share & First Surplus Fire Treaty) สำหรับงานประกันอัคคีภัยและงานประกันภัยความเสี่ยงภัยทรัพย์สิน [Fire & Accidental Damage (Property) Insurance] โดยระบุรายละเอียดของสัญญาไว้ ดังนี้

ภายใต้สัญญาประกันภัยต่อได้กำหนดเงื่อนไขในส่วนความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัยต่อ กับส่วนที่ผู้เอาประกันภัยต่อต้องเข้ามามีส่วนร่วม ดังรายละเอียดต่อไปนี้

Treaty Details: 1) 50% QUOTA SHARE

Gross Retention up to THB 100,000,000 Sum Insured any one risk/block/sub-block

Net Retention 50% or THB 50,000,000 Sum Insured any one risk/block/sub-block (subject to XOL protection)

2) FIRST SURPLUS of 10 gross lines:

Maximum Treaty Limit: THB1,000,000,000 Sum Insured any one risk/block/sub-block

จากเงื่อนไขดังกล่าวข้างต้น สามารถจะอธิบายรายละเอียดของสัญญาประกันภัยต่อไปนี้ได้ดังต่อไปนี้

1. Gross Retention สูงสุดไม่เกินจำนวนเงินเอาประกันภัย 100 ล้านบาทต่อภัย, Block หรือ Sub-block
 2. ส่วนที่ผู้เอาประกันภัยรับเสี่ยงภัยไว้เอง (Net Retention) = 50% ของ Gross Retention = จำนวนเงินเอาประกันภัย 50 ล้านบาทต่อภัย, Block หรือ Sub-block โดยผู้เอาประกันภัยจะต้องจัดให้มีสัญญาประกันภัยต่อสำหรับความเสียหายส่วนเกิน (Excess of Loss) ไว้ด้วย
 3. ส่วนที่ผู้รับประกันภัยต่อรับเสี่ยงภัยในส่วนของ Quota Share = 50% ของ Gross Retention = 50 ล้านบาทต่อภัย, Block หรือ Sub-block
 4. Maximum Treaty Limit ในส่วนของ First Surplus Treaty = 10 เท่าของ Gross Retention = จำนวนเงินเอาประกันภัย 1,000 ล้านบาทต่อภัย, Block หรือ Sub-block
 5. Maximum Treaty Limit สำหรับ Combined Quota Share & Surplus = 50 ล้านบาท + 1,000 ล้านบาท = จำนวนเงินเอาประกันภัย 1,050 ล้านบาทต่อภัย, Block หรือ Sub-block
- เราสามารถจะแสดงการแบ่งจำนวนเงินเอาประกันภัยระหว่างผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัยต่อตามสัญญา ข้างต้นในกรณีของงานประกันภัยความเสียหายทรัพย์สิน [Accidental Damage (Property) Insurance] ที่เป็นภัยโดดเดี่ยวได้ตามตัวอย่างในตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 11-2 การแบ่งจำนวนเงินเอาประกันภัยของ Combined Quota Share & Surplus Treaty

หน่วย: ล้านบาท

กรมธรรม์ฯ ที่	จำนวนเงินเอาประกันภัย	Gross Retention		Surplus (10 Lines of Gross Retention)	Facultative Reinsurance
		Net Retention	50% Quota Share		
1	80	40	40		
2	100	50	50		
3	300	50	50	200	
4	800	50	50	700	
5	1,100	50	50	1,000	
6	1,500	50	50	1,000	400

สำหรับกรมธรรม์ฯ ที่ 6 ซึ่งมีจำนวนเงินเอาประกันภัย 1,500 ล้านบาท ผู้เอาประกันภัยจะต้องจัด Facultative Reinsurance ออกไป 400 ล้านบาท

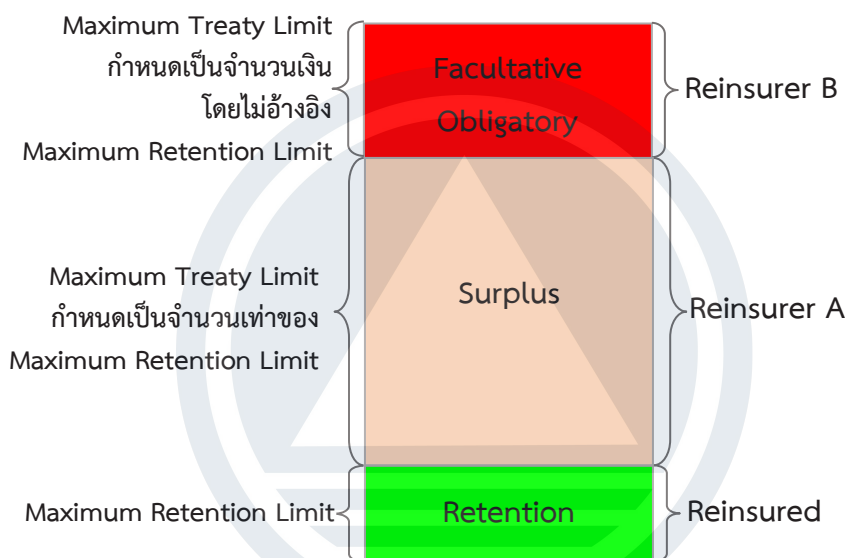
Combined Quota Share & Surplus Treaty เหมาะสำหรับบริษัทประกันภัยซึ่งเพิ่งเริ่มเปิดดำเนินธุรกิจ และยังมีงานที่มีจำนวนเงินเอาประกันภัยสูง ๆ ไม่มากนัก ตลอดจนบริษัทประกันภัยที่ได้เปิดดำเนินธุรกิจมานานพอสมควรและมีปริมาณงานจำนวนมาก โดยงานส่วนใหญ่มีจำนวนเงินเอาประกันภัยไม่สูงนัก การมีประกันภัยต่อส่วนเกิน (Surplus) ไว้ด้วยก็เพื่อรองรับกรณีงานที่มีจำนวนเงินเอาประกันภัยสูงเป็นครั้งคราว

4) สัญญาประกันภัยต่อแบบผูกพันเฉพาะราย (Facultative Obligatory Treaty)

สัญญาประกันภัยต่อแบบผูกพันเฉพาะรายนี้เป็นการนำเอาวิธีการประกันภัยต่อแบบเฉพาะราย (Facultative Reinsurance) มาผสมผสานกับการประกันภัยต่อแบบสัญญาอัตโนมัติ (Treaty)

ตามข้อกำหนดของ Facultative Obligatory Treaty ผู้เอาประกันภัยต่อไม่จำเป็นต้องจัดสรรประกันภัยต่อให้แก่ผู้รับประกันภัยต่อโดยอัตโนมัติสำหรับภัยทุกราย แต่มีสิทธิ์ที่จะคัดเลือกเฉพาะภัยบางรายที่เห็นสมควรไปให้แก่ผู้รับประกันภัยต่อถ้าหากภัยรายนั้นมีได้ถูกระบุยกเว้นไว้ในสัญญา ผู้เอาประกันภัยต่อสามารถที่จะเอาประกันภัยต่อภัยรายหนึ่งรายใดเข้าไปในสัญญา นี้ได้โดยอัตโนมัติ ส่วนทางผู้รับประกันภัยต่อมีภาระผูกพันที่จะต้องรับประกันภัยต่อภัยทุกรายที่ได้รับการจัดสรรมาตามเท่าที่จำนวนเงินเอาประกันภัยต่อไม่เกินวงเงินที่ระบุไว้ในสัญญา

การกำหนดจำนวนเงินสูงสุดที่ผู้รับประกันภัยต่อจะรับผิดชอบตามสัญญา (Maximum Treaty Limit) สำหรับ Facultative Obligatory Treaty จะกำหนดเป็นจำนวนเงิน โดยไม่กำหนดเป็นจำนวนเท่า (Number of lines)



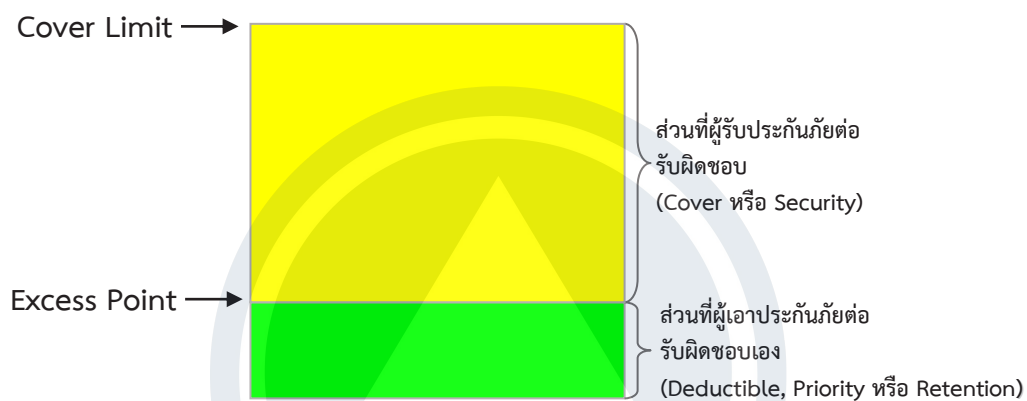
รูปภาพที่ 11-9 โครงสร้างของ Facultative Obligatory Treaty คู่กับ Surplus Treaty

จากตัวอย่างในกรณีธรรมมา ที่ 4 ของ Surplus Treaty ที่ได้แสดงไว้ในตารางที่ 11-1 ซึ่งจะต้องทำ Facultative Reinsurance ออกไป 22 ล้านบาทนั้น หากผู้เอาประกันภัยต่อแห่งนี้มี Facultative Obligatory Treaty โดยมีจำนวนเงินสูงสุดที่ผู้รับประกันภัยต่อจะรับผิดชอบตามสัญญาสามารถรับไว้อีก 50 ล้านบาทต่อภัยแล้ว ก็สามารถจะจัดสรรจำนวนเงินเอาประกันภัยส่วนเกิน 22 ล้านบาทของกรณีธรรมมา ที่ 4 เข้าไปใน Facultative Obligatory Treaty นี้ได้เลยโดยไม่ต้องเสียเวลาไปทำ Facultative Reinsurance อีก

จะเห็นได้ว่า Facultative Obligatory Treaty นี้ให้ความยืดหยุ่นแก่ผู้เอาประกันภัยต่อเป็นอย่างมาก และเป็นสัญญาที่ต้องอาศัยความเชื่อใจกันอย่างยิ่ง โดยเฉพาะงานที่จะจัดสรรเข้าสัญญาจะต้องมีจำนวนรายมากพอ และมีลักษณะการกระจายตัวพอสมควร โดยทั่วไปแล้ว Facultative Obligatory Treaty มีความสำคัญรองลงมา จาก Quota Share Treaty และ Surplus Treaty ทำให้ค่าบำเหน็จประกันภัยต่อ (Reinsurance Commission) สำหรับ Facultative Obligatory Treaty มักจะต่ำกว่าของ Surplus Treaty

6.2.2 การประกันภัยต่อตามสัญญาแบบไม่เป็นสัดส่วน (Non-Proportional Treaty Reinsurance)

การประกันภัยต่อตามสัญญาแบบไม่เป็นสัดส่วน หรือการประกันภัยต่อตามสัญญาประเภทไม่กำหนดสัดส่วน (Non-Proportional Treaty Reinsurance หรือเรียกย่อ ๆ ว่า Non-Proportional Treaty) หรือสัญญาประกันภัยต่อความเสียหายส่วนเกิน (Excess of Loss Treaty Reinsurance หรือเรียกย่อ ๆ ว่า Excess of Loss หรือ XOL) เป็นการประกันภัยต่อซึ่งกำหนดจากจำนวนค่าสินไหมทดแทนเป็นหลัก หากมีความเสียหายเกินกว่าจำนวนเงินจำกัดความรับผิดที่ผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบเองแล้ว ผู้รับประกันภัยต่อก็จะเข้ามารับผิดชอบต่อค่าสินไหมทดแทนส่วนที่เกินนั้น แต่ทั้งนี้ต้องไม่เกินจำนวนเงินจำกัดความรับผิดสูงสุดของผู้รับประกันภัยต่อที่ได้ตกลงกันไว้ โดยผู้เอาประกันภัยต้องรับเสี่ยงภัยไว้เองส่วนหนึ่งซึ่งเรียกว่า Deductible, Priority หรือ Retention ส่วนผู้รับประกันภัยต่อจะเข้ามารับผิดชอบต่อค่าเสียหายส่วนที่เกินจาก Excess Point ของผู้เอาประกันภัยต่อขึ้นไปจนเต็มวงเงินสูงสุดที่ผู้รับประกันภัยต่อตกลงรับผิดชอบตามสัญญาประกันภัยต่อ (Cover Limit) โดยเรียกส่วนที่ผู้รับประกันภัยต่อรับผิดชอบว่า Cover หรือ Security



รูปภาพที่ 11-10 การแบ่งความรับผิดชอบระหว่างผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัยต่อ
ในกรณีของการประกันภัยต่อแบบไม่เป็นสัดส่วน

สำหรับค่าเบี้ยประกันภัยต่อที่ผู้เอาประกันภัยต้องจ่ายให้แก่ผู้รับประกันภัยต่อจะไม่เป็นสัดส่วนกับจำนวนเงินจำกัดความรับผิดของผู้รับประกันภัยต่อ แต่จะถูกกำหนดโดยผู้รับประกันภัยต่อตั้งแต่ต้น ซึ่งอาจจะมีอัตราที่แตกต่างกันในแต่ละปีตามผลการรับประกันภัยในปีที่ผ่านมา ๆ มา และตามลักษณะโครงสร้างของงานที่รับประกันภัยไว้

Non-Proportional Treaty Reinsurance แบ่งออกได้ 3 แบบหลัก ๆ คือ

1) ความคุ้มครองความเสียหายแบบส่วนเกินช่วงชั้นปกติ (Working Excess of Loss Cover หรือ Working Cover เรียกย่อ ๆ Working XL) เป็นการประกันภัยต่อความเสียหายแบบส่วนเกินที่ให้ความคุ้มครองความเสียหายในภัยที่คาดว่าจะเกิดขึ้นบ่อย ๆ ทั้งนี้ ความคุ้มครองช่วงชั้นปกติอาจประกอบด้วยช่วงชั้นปกติหลายชั้น (Layer) สัญญาประกันภัยต่อแบบ Working Excess of Loss มักจะมีระยะเวลาของสัญญาเพียง 1 ปีเท่านั้น โดยผู้รับประกันภัยต่อจะเรียกเก็บเบี้ยประกันภัยต่อเป็นจำนวนเงินขั้นต่ำ (Minimum and Deposit Premium หรือ M&DP) เมื่อตอนเริ่มทำสัญญา ซึ่งอาจแบ่งออกเป็นงวด ๆ ตามแต่จะตกลงกัน เช่น แบ่งเป็น 2 งวด ๆ ละเท่า ๆ กัน โดยชำระงวดแรกวันที่ 1 มกราคม และงวดที่ 2 วันที่ 1 กรกฎาคม เป็นต้น

ภายใต้ Working Excess of Loss Treaty ส่วนใหญ่จะมีวงเงินการคุ้มครองไม่สูงนัก ซึ่งจะเพียงพอกับการประมาณการหรือการคาดคะเนของผู้เอาประกันภัย โดยเป็นสัญญาประกันภัยต่อที่เน้นเฉพาะการประกันภัยแต่ละประเภท เช่น Fire Excess of Loss Treaty, Personal Accident Excess of Loss Treaty, Marine Cargo Excess of Loss Treaty และ Motor Excess of Loss Treaty เป็นต้น

ตัวอย่าง บริษัทประกันภัย ก. ได้มีการทำสัญญาประกันภัยต่อความเสียหายส่วนเกินสำหรับการประกันภัยรถยนต์ (Motor Excess of Loss Treaty) ไว้กับผู้รับประกันภัยต่อ A โดยกำหนดวงเงินที่ผู้เอาประกันภัยต่อจะรับผิดชอบเอง = 1,000,000 บาทต่ออุบัติเหตุแต่ละครั้ง ซึ่งผู้รับประกันภัยต่อให้การคุ้มครองตามสัญญานี้ในวงเงิน 10,000,000 บาท ต่ออุบัติเหตุแต่ละครั้ง และ 20,000,000 บาท ตลอดระยะเวลาของสัญญาประกันภัยต่อนี้

หากมีความเสียหายเกิดขึ้นในระหว่างระยะเวลาประกันภัย 4 ครั้ง โดยมีความเสียหายครั้งที่ 1 เป็นเงิน 500,000 บาท ครั้งที่ 2 เป็นเงิน 1,000,000 บาท ครั้งที่ 3 เป็นเงิน 2,500,000 บาท ครั้งที่ 4 เป็นเงิน 12,000,000 บาท ผู้เอาประกันภัยต่อและผู้รับประกันภัยต่อจะร่วมกันชดเชยค่าสินไหมทดแทนที่เกิดขึ้นแต่ละครั้ง ดังนี้

ตารางที่ 11-3 การแบ่งค่าสินไหมทดแทนของ Working Excess of Loss Cover

หน่วย: บาท

ครั้งที่	ค่าสินไหมทดแทน	ส่วนที่ผู้เอาประกันภัยต่อรับผิดชอบเอง	ส่วนที่ผู้รับประกันภัยต่อรับผิดชอบ	ส่วนที่ผู้เอาประกันภัยต่อรับผิดชอบเพิ่มเติม
1	500,000	500,000	-	-
2	1,000,000	1,000,000	-	-
3	2,500,000	1,000,000	1,500,000	-
4	12,000,000	1,000,000	10,000,000	1,000,000

สำหรับค่าสินไหมทดแทนครั้งที่ 4 จำนวน 12,000,000 บาท ซึ่งอาจจะเป็นกรณีของรถยนต์ที่รับประกันภัยไว้ประสบอุบัติเหตุอย่างรุนแรงจนเสียหายสิ้นเชิงและมีทรัพย์สินของบุคคลภายนอกเสียหายเป็นจำนวนมากด้วย จะเห็นได้ว่าผู้เอาประกันภัยต่อต้องรับผิดชอบเอง 2 ครั้ง รวมเป็นเงิน 2,000,000 บาท โดยครั้งแรกรับผิดชอบเองตามสัญญาที่ได้ทำไว้ในวงเงิน 1,000,000 บาท และยังต้องรับผิดชอบเพิ่มเติมอีก 1,000,000 บาท เนื่องจากผู้รับประกันภัยต่อได้รับผิดชอบเต็มวงเงินที่ให้การคุ้มครองตามสัญญานี้จำนวน 10,000,000 บาท ต่ออุบัติเหตุแต่ละครั้งไปแล้ว และปรากฏว่าวงเงินที่ผู้เอาประกันภัยต่อได้รับการคุ้มครองต่ออุบัติเหตุแต่ละครั้งยังไม่พอ

2) ความคุ้มครองความเสียหายส่วนเกินแบบมหันตภัย (Catastrophe Excess of Loss Cover หรือเรียกย่อ ๆ CAT XL) เป็นการประกันภัยต่อความเสียหายส่วนเกิน เพื่อคุ้มครองผู้เอาประกันภัยต่อจากมหันตภัยครั้งใดครั้งหนึ่งซึ่งไม่ได้เกิดขึ้นบ่อย แต่เมื่อเกิดขึ้นแล้วจะมีความเสียหายจำนวนมากจากการที่มีผู้เอาประกันภัยจำนวนมากได้รับความเสียหายพร้อม ๆ กันจากมหันตภัยนั้น เช่น ภัยแผ่นดินไหว คลื่นสึนามิ มหาอุทกภัย ภัยจากพายุไต้ฝุ่น พายุโซนร้อน เป็นต้น

Catastrophe Excess of Loss Treaty จึงเป็นสัญญาประกันภัยต่อสำหรับคุ้มครองความเสียหายส่วนเกินของผู้เอาประกันภัยต่อจากการสะสมของภัย (Risk Accumulation) ในกรณีที่มีเหตุการณ์ที่เป็นมหันตภัย เช่น น้ำท่วม แผ่นดินไหว คลื่นสึนามิ พายุไซโคลน ซึ่งทำความเสียหายต่อทรัพย์สินและชีวิตของผู้คนที่อยู่ในหลาย ๆ จังหวัดของประเทศได้พร้อม ๆ กันในเวลาไม่ก่นาที หรือไม่กี่ชั่วโมง ในกรณีที่มีทรัพย์สินที่เอาประกันภัยไว้กับผู้รับประกันภัยได้รับความเสียหายพร้อม ๆ กันจากเหตุการณ์นั้น เมื่อรวมค่าเสียหายที่เกิดขึ้นเข้าด้วยกันแล้วจะมีจำนวนเงินที่สูงมาก จึงมีความจำเป็นที่ผู้เอาประกันภัยต่อจะต้องจัดทำ Catastrophe Excess of Loss Treaty ไว้ใช้ในกรณีที่เกิดมหันตภัย (Catastrophe Loss) ซึ่งมีความถี่ของความเสียหายค่อนข้างต่ำ แต่มีขนาดของความเสียหายเป็นจำนวนเงินที่ค่อนข้างสูงมาก (Low Loss Frequency, Very High Loss Severity) โดยจัดทำสัญญาประกันภัยต่อแบบนี้หลายช่วงชั้นความรับผิดชอบ (Layer) โดยผู้เอาประกันภัยต่อจะรับผิดชอบค่าเสียหายในส่วนที่เป็น

Deductible ของ First Layer เอง ขณะที่ผู้รับประกันภัยต้องรับผิดชอบค่าเสียหายส่วนที่เกินจากนั้นจนเต็มวงเงินที่ได้ตกลงกันไว้ในแต่ละช่วงชั้นความรับผิด (Layer)

ตัวอย่าง กรณีเกิดมหาอุทกภัยในประเทศไทย เมื่อ พ.ศ. 2554 ผู้รับประกันภัยที่ได้จัดทำสัญญาประกันภัยต่อทรัพย์สินคุ้มครองความเสียหายส่วนเกินแบบมหันตภัย (Property Catastrophe Excess of Loss Reinsurance Contract) สามารถเรียกร้องค่าเสียหายส่วนเกินสำหรับทรัพย์สินอันเนื่องมาจากอุทกภัยที่เกิดขึ้นได้ไม่เกินวงเงินความคุ้มครองที่ได้ซื้อจากผู้รับประกันภัยต่อไว้

3) การประกันภัยต่อแบบกำหนดค่าเสียหาย (Stop Loss Reinsurance) เป็นการประกันภัยต่อซึ่งใช้ควบคุมอัตราส่วนความเสียหายของผู้เอาประกันภัยต่อที่อาจมีความผันผวนอย่างมากสำหรับผลการรับประกันภัยบางอย่างในปีหนึ่งปีใด และเพื่อเป็นการป้องกันความเสียหายของผู้เอาประกันภัยต่อจากการรับประกันภัยประเภทหนึ่งประเภทใดเกินขอบเขตที่กำหนดไว้ในปีหนึ่งปีใด โดยมี 2 รูปแบบ คือ

3.1) แบบอัตราส่วนค่าเสียหายส่วนเกิน (Excess of Loss Ratio)

ผู้รับประกันภัยต่อจะชดเชยค่าเสียหายให้ผู้เอาประกันภัยต่อเมื่อมีอัตราส่วนค่าเสียหาย หรืออัตราส่วนค่าสินไหมทดแทน (Loss Ratio) เกินกว่าอัตราที่กำหนดไว้ โดยจ่ายให้ตามเงื่อนไขที่กำหนด โดยผู้รับประกันภัยต่อจะรับผิดชอบเมื่ออัตราส่วนค่าเสียหายต่อปี (Annual Loss Ratio) ของผู้เอาประกันภัยต่อเกินกว่าอัตราร้อยละที่ได้กำหนดไว้ ไปจนถึงอัตราหนึ่งซึ่งเป็นความรับผิดสูงสุดของผู้รับประกันภัยต่อ

ตัวอย่าง ในสัญญาประกันภัยต่อแบบกำหนดค่าเสียหายสำหรับการรับประกันภัยลูกเห็บ (Stop Loss For Hail Reinsurance) ได้กำหนดว่า “Cover of 50% in excess of an annual loss ratio of 90%” ในสัญญาประกันภัยต่อแบบนี้จะหมายถึงว่า

(1) ถ้าอัตราส่วนค่าเสียหายต่อปีไม่เกิน 90% ผู้เอาประกันภัยต่อจะต้องรับผิดชอบค่าเสียหายที่เกิดขึ้นเองทั้งหมด

(2) ถ้าอัตราส่วนค่าเสียหายต่อปีเกิน 90% แต่ไม่เกิน 140% ผู้รับประกันภัยต่อจะเป็นผู้รับผิดชอบค่าเสียหายที่เกิดขึ้นในช่วงนี้ให้แก่ผู้เอาประกันภัยต่อ

(3) ถ้าหากอัตราส่วนค่าเสียหายต่อปีเกิน 140% แล้ว ผู้เอาประกันภัยต่อจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบค่าเสียหายที่เกิดขึ้นเองทั้งหมด

3.2) แบบวงเงินจำกัดความรับผิดรวม (Aggregate Excess of Loss)

นอกเหนือจากการควบคุมความเสียหายในแบบของอัตราส่วนความเสียหายต่อปี (Annual Loss Ratio) ที่ได้อธิบายข้างต้น ผู้เอาประกันภัยต่อยังสามารถควบคุมความเสียหายในรูปของวงเงินจำกัดความรับผิดรวมต่อปี โดยสามารถจะกำหนดเงื่อนไขของสัญญาฯ ดังตัวอย่างต่อไปนี้

To pay up to THB 500,000,000 in the aggregate of all losses falling under the 202X underwriting year excess of THB 750,000,000 in the aggregate of all losses falling under the 202X underwriting year.

ซึ่งหมายถึงว่า ผู้เอาประกันภัยต่อจะได้รับการคุ้มครองเมื่อความเสียหายทั้งหมดที่เกิดขึ้นในปีรับประกันภัย 202X เกิน 750 ล้านบาท ผู้รับประกันภัยต่อจะชดเชยค่าเสียหายสำหรับการประกันภัยนั้นภายในวงเงิน 500 ล้านบาทถัดไป โดยผู้เอาประกันภัยต่อต้องรับผิดชอบเองอีกหากมีค่าเสียหายรวมในปีรับประกันภัย 202X เกินกว่า 1,250 ล้านบาท

อย่างไรก็ตาม การประกันภัยต่อแบบกำหนดค่าเสียหายทั้ง 2 แบบนี้ ยังไม่เป็นที่แพร่หลายในประเทศไทย

นอกเหนือจากสัญญาประกันภัยต่อแบบไม่เป็นสัดส่วนที่ได้อธิบายข้างต้น ยังมีสัญญาประกันภัยต่อแบบไม่เป็นสัดส่วนแบบใหม่อีก 2 แบบ คือ

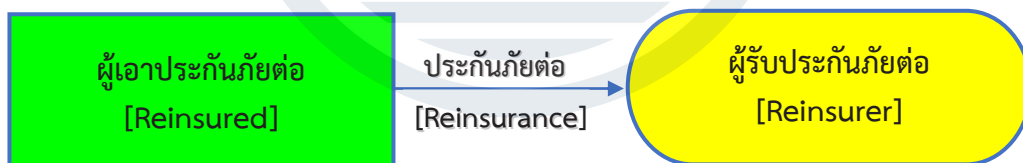
1. การประกันภัยต่อคุ้มครองความเสียหายส่วนเกินหลายประเภท (Whole Account Excess of Loss) เป็นสัญญาประกันภัยต่อที่คุ้มครองความเสียหายส่วนเกินสำหรับการประกันภัยหลายประเภทของผู้เอาประกันภัย ต่อภายใต้สัญญาเดียวกัน เช่น Whole Account Excess of Loss for Non-Motor สำหรับงานประกันภัยทุกประเภทของผู้รับประกันภัยยกเว้นงานประกันภัยรถยนต์เท่านั้น

2. การประกันภัยต่อคุ้มครองความเสียหายส่วนเกินแบบหลายปี (Multi Year Excess of Loss) ในสัญญาประกันภัยต่อคุ้มครองความเสียหายส่วนเกินแบบหลายปีนี้ จะมีระยะเวลาของสัญญาประกันภัยต่อมากกว่า 1 ปี เพื่อคุ้มครองความเสียหายแบบส่วนเกินในภัยที่คาดว่าจะเกิดขึ้นบ่อยและมีการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนบ่อยครั้ง (Working Excess of Loss) ในปัจจุบันจะมีระยะเวลาของสัญญาประกันภัยต่อคราวละ 3 ปี ซึ่งเป็นประโยชน์แก่ผู้เอาประกันภัยต่อในกรณีที่คาดว่าจะอัตราเบี้ยประกันภัยต่อมีแนวโน้มสูงขึ้น โดยผู้รับประกันภัยต่อให้สิทธิผู้เอาประกันภัยต่อในการขอยกเลิกสัญญาได้ก่อนครบกำหนด 3 ปี ด้วย

7. ตลาดประกันภัยต่อ

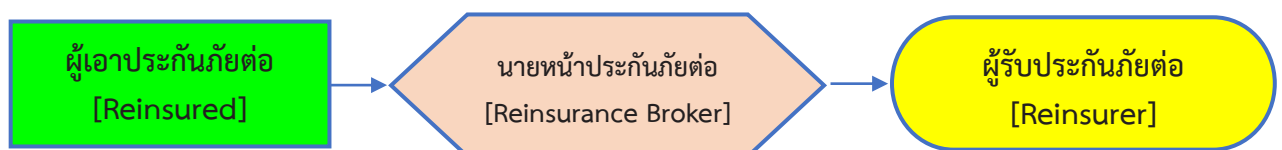
ในการเอาประกันภัยต่อไม่ว่าจะเป็นในรูปของการประกันภัยต่อเฉพาะราย (Facultative Reinsurance) หรือ สัญญาประกันภัยต่ออัตโนมัติ (Treaty Reinsurance) นั้น ผู้เอาประกันภัยต่อสามารถจะกระทำได้ 2 ช่องทาง คือ

7.1 การติดต่อโดยตรงจากผู้เอาประกันภัยต่อไปยังผู้รับประกันภัยต่อ โดยไม่ผ่านคนกลาง โดยผู้รับประกันภัยต่ออาจจะเป็นผู้รับประกันภัยภายในประเทศไทยซึ่งมีแผนกหรือฝ่ายรับประกันภัยต่อ หรือผู้รับประกันภัยต่อในต่างประเทศซึ่งส่วนมากจะตั้งอยู่ในอังกฤษ สวิตเซอร์แลนด์ เยอรมนี ฝรั่งเศส สหรัฐอเมริกา สาธารณรัฐประชาชนจีน ญี่ปุ่น รวมทั้งสิงคโปร์ และฮ่องกง ซึ่งเป็นที่ตั้งของสำนักงานสาขา หรือสำนักงานภูมิภาคของผู้รับประกันภัยต่อขนาดใหญ่จำนวนหลายราย



รูปภาพที่ 11-11 การติดต่อโดยตรง

7.2 การติดต่อจากผู้เอาประกันภัยต่อไปยังผู้รับประกันภัยต่อ โดยผ่านคนกลางที่เรียกว่า นายหน้าประกันภัยต่อ (Reinsurance Broker) ซึ่งอาจจะบริษัทนายหน้าประกันภัยต่อที่ตั้งอยู่ภายในประเทศ หรือบริษัทนายหน้าประกันภัยต่อที่ตั้งอยู่ในต่างประเทศ เช่น สิงคโปร์ ฮ่องกง อังกฤษ เป็นต้น



รูปภาพที่ 11-12 การติดต่อผ่านคนกลาง

บริษัทนายหน้าประกันภัยต่อจะทำงานให้ทั้งผู้เอาประกันภัยต่อและผู้รับประกันภัยต่อในด้านต่าง ๆ ตั้งแต่การเสาะหาบริษัทผู้รับประกันภัยต่อที่มีศักยภาพในการรับงานประกันภัยต่อจากผู้เอาประกันภัยต่อ ซึ่งขึ้นอยู่กับประเภทของงานประกันภัยต่อที่จะเสนอให้พิจารณา การเจรจาต่อรองเงื่อนไขต่าง ๆ การจัดเตรียมเนื้อหาข้อตกลงของสัญญาประกันภัยต่อ หรือการตรวจสอบเนื้อหา ข้อตกลงของสัญญาประกันภัยต่อที่จัดเตรียมโดยผู้รับประกันภัยต่อ การเก็บรวบรวมค่าเบี้ยประกันภัยต่อจากผู้เอาประกันภัยต่อเพื่อส่งไปให้ผู้รับประกันภัยต่อ งานธุรการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องซึ่งรวมถึงการแจ้งผู้รับประกันภัยต่อในกรณีที่มีวินาศภัยขนาดใหญ่ การรับและจ่ายเงินตามบัญชีประกันภัยต่อ การเจรจาและการติดตามค่าสินไหมทดแทน เป็นต้น โดยจะมีรายได้ในรูปของค่าบำเหน็จนายหน้าประกันภัยต่อ (Reinsurance Brokerage) จากผู้รับประกันภัยต่อ



บทที่ 12

การบริหารความเสี่ยงของบริษัทประกันภัย

ดร.ปิยวดี ไชวิฑูรกิจ

ธุรกิจประกันภัยถือเป็นธุรกิจที่มีหน้าที่หลักในการบริหารความเสี่ยงให้กับระบบเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ เนื่องจากเป็นผู้ที่ให้ความคุ้มครองทางการเงินแก่ผู้เอาประกันภัยทั้งภาครัฐและเอกชนเมื่อมีเหตุการณ์ความเสียหายที่ไม่คาดคิดเกิดขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เหตุการณ์ที่เป็นมหันตภัยซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายต่อผู้เอาประกันภัยในวงกว้างและเกิดความสูญเสียที่มีมูลค่ามหาศาล

ด้วยเหตุนี้ การบริหารความเสี่ยงของบริษัทประกันภัยจึงเป็นสิ่งจำเป็นและเป็นพื้นฐานในการดำเนินธุรกิจ บริษัทประกันภัยจะต้องมีการบริหารความเสี่ยงแบบมืออาชีพ เพราะหากการบริหารความเสี่ยงของบริษัทประกันภัยไม่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลแล้ว ก็ส่งผลกระทบต่อชื่อเสียง ความมั่นคงทางการเงิน สภาพคล่อง และความสามารถในการจ่ายค่าสินไหมทดแทน ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อผู้เอาประกันภัยและระบบเศรษฐกิจโดยรวมในที่สุด

1. ความเสี่ยง

ในสมัยก่อนนั้น คำว่า “ความเสี่ยง” (Risk) มีความหมายในเชิงลบและถูกมองว่าเป็นสิ่งไม่ดี ไม่พึงประสงค์ เวลาเราที่พูดถึงความเสี่ยง จึงมักจะเป็นการพูดถึงความเสียหาย (Loss) แต่เพียงอย่างเดียว อย่างไรก็ตาม แนวคิดเกี่ยวกับการบริหารความเสี่ยงได้มีการพัฒนาไปไกลกว่าเดิม และขยายขอบเขตการมองความเสี่ยงให้ครอบคลุมบริบทที่กว้างขึ้นกว่าในอดีต ด้วยเหตุนี้ ความเสี่ยงในยุคใหม่จึงได้ถูกนิยามไว้ว่าหมายถึง “สถานะซึ่งอาจจะเกิดเหตุการณ์ที่ต่างไปจากที่ได้คาดการณ์ไว้”

จากนิยามนี้จะเห็นได้ว่า ความเสี่ยงนั้นถูกมองในเชิงของความไม่แน่นอนของผลลัพธ์ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ซึ่งผลลัพธ์ที่จะเกิดขึ้นนั้นอาจจะแย่กว่าที่ได้คาดการณ์ไว้ เป็นไปตามที่ได้คาดการณ์ไว้ หรือดีกว่าที่คาดการณ์ไว้ก็ได้ สิ่งสำคัญของนิยามนี้ก็คือว่า เมื่อพูดถึงความเสี่ยงแล้ว จะมีความไม่แน่นอนของผลลัพธ์แฝงอยู่ หากเหตุการณ์ใดที่เราสามารถทราบชัดเจนแน่นอนแล้วว่าผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นจะเป็นเช่นไร เหตุการณ์ในลักษณะเช่นนั้นจะไม่ถือว่าเป็นความเสี่ยง

สำหรับความเสี่ยงซึ่งเมื่อเกิดขึ้นแล้วอาจส่งผลให้ผลลัพธ์แย่กว่าที่ได้คาดการณ์ไว้ อาจเรียกได้ว่าเป็นความเสี่ยงด้านลบ (Downside Risk) เช่น ความเสี่ยงที่จะทำให้อัตราส่วนค่าสินไหมทดแทนหรืออัตราส่วนค่าใช้จ่ายในการดำเนินธุรกิจประกันภัยสูงกว่าที่คาดการณ์ไว้ หรือทำให้อัตราส่วนสภาพคล่องลดลง แต่เหรียญมี 2 ด้าน ดาบมี 2 คม ความเสี่ยงก็เช่นเดียวกัน ยังมีอีกมุมหนึ่งของความเสี่ยงที่เรียกว่าความเสี่ยงด้านบวก (Upside Risk) ซึ่งเป็นความเสี่ยงที่ส่งผลทำให้ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นนั้นดีกว่าที่คาดการณ์ไว้ เช่น ผลกำไรเพิ่มมากขึ้น อัตราการต่ออายุกรมธรรม์ของพอร์ตงานที่มีกำไรเพิ่มสูงขึ้น หรืออัตราส่วนค่าสินไหมทดแทนลดต่ำลง ความเสี่ยงด้านบวกจึงเป็นความเสี่ยงที่เราควรจะต้องสร้างให้เกิดขึ้น

ความเสี่ยงทั้งด้านบวกและด้านลบถือเป็นหัวใจสำคัญในการเจริญเติบโต การสร้างผลกำไร และความยั่งยืนของบริษัทประกันภัย ความเสี่ยงด้านลบเปรียบเสมือนทีมรับที่เราต้องอุดช่องโหว่ความเสียหายที่จะเกิดขึ้น ในขณะที่ความเสี่ยงด้านบวกเปรียบเสมือนทีมรุกที่จะต้องสร้างโอกาสในการประสบความสำเร็จให้เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง ด้วยเหตุนี้ ความเสี่ยงทั้งด้านบวกและด้านลบจึงควรได้รับความสนใจควบคู่กันและบริษัทประกันภัยต้องสร้างความสมดุลในการบริหารความเสี่ยงทั้ง 2 ด้านนี้

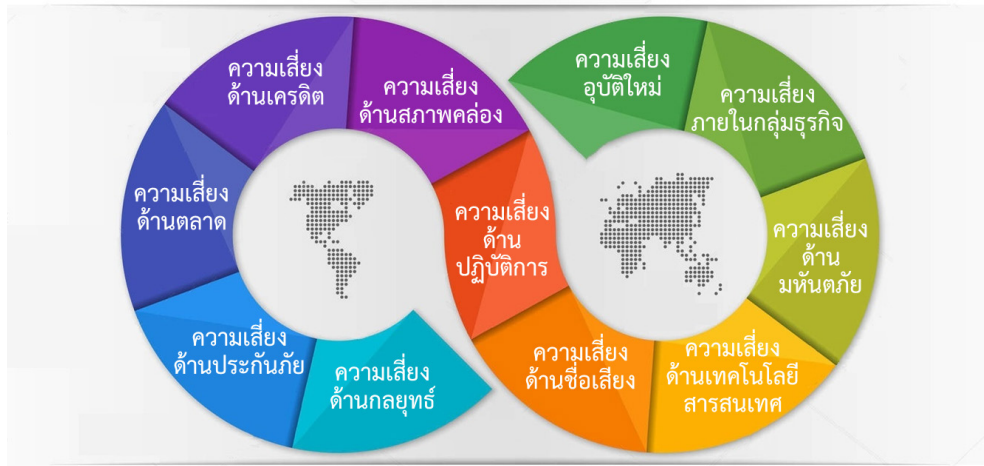
2. การบริหารความเสี่ยง

การบริหารความเสี่ยง (Risk Management) หมายถึง กระบวนการในการวางแผน จัดการ และควบคุมกิจกรรมในองค์กรแบบบูรณาการ เพื่อแสวงหาประโยชน์และจัดการผลกระทบจากความผันผวนที่จะเกิดขึ้นเพื่อให้องค์กรสามารถบรรลุเป้าหมายทั้งในระยะสั้นและระยะยาว

นิยามของการบริหารความเสี่ยงข้างต้น แสดงให้เห็นถึงประเด็นสำคัญดังต่อไปนี้

1. การบริหารความเสี่ยงเป็นเรื่องของกระบวนการที่ต้องมีการทำซ้ำ ไม่ใช่เป็นสิ่งที่ทำครั้งเดียวจบ เนื่องจากความเสี่ยงในการประกอบธุรกิจยังคงมีอยู่ตลอดเวลาที่องค์กรยังทำธุรกิจ และมีการเปลี่ยนแปลงไปตามสภาวะแวดล้อมทั้งภายในและภายนอกที่เปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา การบริหารความเสี่ยงจึงเป็นสิ่งที่บริษัทประกันภัยต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่อง
2. การบริหารความเสี่ยงเป็นเรื่องของการวางแผนมองไปข้างหน้า และคิดหามาตรการป้องกันไว้แต่เนิ่นๆ การบริหารความเสี่ยงจึงเป็นเรื่องของการกำหนดกลยุทธ์และนำกลยุทธ์นั้นมาใช้งานจริงในองค์กร ไม่ใช่เป็นเพียงเรื่องของการคิดหามาตรการจัดการกับความเสียหายที่เกิดขึ้นแล้ว
3. การบริหารความเสี่ยงเป็นเรื่องของการมองภาพความเสี่ยงแบบองค์รวม และบูรณาการแนวคิดและทรัพยากรทุกอย่างที่องค์กรมีเข้าด้วยกัน ทั้งเรื่องของกลยุทธ์ กระบวนการ ระบบงาน ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ บุคลากร และเงินกองทุน ไม่ใช่เป็นเรื่องการมองความเสี่ยงแยกแต่ละความเสี่ยง แต่ละส่วนงาน หรือแต่ละกิจกรรม
4. การบริหารความเสี่ยงมองความเสี่ยงทั้งด้านบวกและความเสี่ยงด้านลบควบคู่กันเสมอ ความเสี่ยงด้านลบสำหรับองค์กรอื่นอาจเป็นความเสี่ยงด้านบวกสำหรับองค์กรเรา หากเราสามารถหาและมองเห็นโอกาสได้ถูกที่ถูกเวลา ความสามารถในการวิเคราะห์และหาประโยชน์จากเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจึงมีความสำคัญและสามารถสร้างความแตกต่างและความได้เปรียบในการแข่งขันให้กับองค์กรได้
5. การบริหารความเสี่ยงเป็นเรื่องของการวางแผนและดำเนินการเพื่อให้สามารถบรรลุเป้าหมายทั้งในระยะสั้นและระยะยาวควบคู่กัน ไม่ใช่เป็นการดำเนินการเพื่อให้สามารถบรรลุเป้าหมายระยะสั้นได้แต่อาจเป็นการสร้างปัญหาในอนาคตให้กับบริษัท

3. ความเสี่ยงของบริษัทประกันภัย



รูปภาพที่ 12-1 ความเสี่ยงของบริษัทประกันภัย

ความเสี่ยงหลักที่บริษัทประกันภัยจะต้องคำนึงถึงในการประกอบธุรกิจ และกำหนดมาตรการในการบริหารจัดการเพื่อให้ความเสี่ยงเหล่านี้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ ประกอบด้วยความเสี่ยง 11 ประเภท ดังนี้

1. ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ (Strategic Risk) หมายถึง ความเสี่ยงที่เกิดจากการดำเนินนโยบาย แผนกลยุทธ์ แผนการดำเนินงาน และการนำไปปฏิบัติที่ไม่เหมาะสม หรือไม่สอดคล้องกับสถานะแวดล้อมทั้งภายในและภายนอกองค์กร รวมถึงการเปลี่ยนแปลงทางสังคม เศรษฐกิจ การเมือง เทคโนโลยี และสิ่งแวดล้อม เช่น ความเพียงพอของเงินกองทุน กลยุทธ์การตลาดดิจิทัล การพัฒนาผลิตภัณฑ์ประกันภัยหรือช่องทางการจำหน่ายใหม่

2. ความเสี่ยงด้านประกันภัย (Insurance Risk) หมายถึง ความเสี่ยงที่เกิดจากความผันผวนของความเสี่ยง ความรุนแรง และเวลาที่เกิดความเสียหาย ที่เบี่ยงเบนไปจากสมมุติฐานที่ใช้ในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย การพิจารณารับประกันภัย และการคำนวณสำรองประกันภัย เช่น ความเพียงพอของอัตราเบี้ยประกันภัยสำหรับผลิตภัณฑ์ประกันภัยประเภทต่าง ๆ ความเพียงพอของสำรองประกันภัย

3. ความเสี่ยงด้านตลาด (Market Risk) หมายถึง ความเสี่ยงที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราดอกเบี้ย อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ราคาของสินทรัพย์ที่ลงทุน ราคาตราสารในตลาดเงินตลาดทุน และราคาสินค้าโภคภัณฑ์ เช่น ความผันผวนของราคาหุ้น ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน

4. ความเสี่ยงด้านเครดิต (Credit Risk) หมายถึง ความเสี่ยงที่เกิดจากการที่คู่สัญญาไม่สามารถปฏิบัติตามภาระผูกพันที่ได้ตกลงไว้กับบริษัท รวมถึงการที่คู่สัญญาอาจถูกปรับอันดับความเสี่ยงด้านเครดิต เช่น การถูกปรับลดอันดับความน่าเชื่อถือของผู้ออกหลักทรัพย์หรือบริษัทประกันภัยต่อ

5. ความเสี่ยงด้านสภาพคล่อง (Liquidity Risk) หมายถึง ความเสี่ยงที่เกิดจากการที่บริษัทไม่สามารถชำระหนี้สินและภาระผูกพันเมื่อถึงกำหนด เนื่องจากไม่สามารถเปลี่ยนสินทรัพย์เป็นเงินสดได้ หรือไม่สามารถจัดหาเงินทุนได้เพียงพอ หรือสามารถจัดหาเงินมาชำระได้แต่ด้วยต้นทุนที่สูงเกินกว่าที่ยอมรับได้ เช่น การขาดสภาพคล่องของบริษัทในกรณีที่เกิดมหันตภัย

6. ความเสี่ยงด้านปฏิบัติการ (Operational Risk) หมายถึง ความเสี่ยงที่เกิดจากการขาดการกำกับดูแล หรือขาดการควบคุมที่เพียงพอและเหมาะสมของกระบวนการภายในบริษัท บุคลากรของบริษัท ระบบงานหรือระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของบริษัท หรือจากเหตุการณ์ภายนอก เช่น การขาดแคลนบุคลากรที่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญ การหมุนเวียนของพนักงานในอัตราที่สูง การไม่ปฏิบัติตามข้อบังคับของกฎหมาย การฉ้อฉล การขัดข้องหรือหยุดชะงักของระบบงาน ความผิดพลาดที่เกิดขึ้นเนื่องมาจากการใช้บริการจากบุคคลภายนอก

7. ความเสี่ยงด้านชื่อเสียง (Reputation Risk) หมายถึง ความเสี่ยงที่เกิดจากมุมมองของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียหรือมุมมองสาธารณะต่อภาพลักษณ์ แบรนด์ หรือชื่อเสียงของบริษัทในเชิงลบ เช่น พฤติกรรมที่ไม่เหมาะสมของผู้บริหาร คุณภาพของสินค้าหรือการให้บริการที่ไม่ได้มาตรฐาน การรั่วไหลของข้อมูลลูกค้า

8. ความเสี่ยงด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ (Information Technology Risk) หมายถึง ความเสี่ยงที่เกิดจากการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการดำเนินธุรกิจ รวมถึงความเสี่ยงที่เกิดจากภัยคุกคามทางไซเบอร์ เช่น การขาดแคลนระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สามารถสนับสนุนการประกอบธุรกิจในอนาคตได้ การรั่วไหลของข้อมูล การหยุดชะงักของระบบเทคโนโลยีสารสนเทศจากการโจมตีทางไซเบอร์

9. ความเสี่ยงด้านมหันตภัย (Catastrophe Risk) หมายถึง ความเสี่ยงที่ก่อให้เกิดการจ่ายค่าสินไหมทดแทนเพียงเกินไปจากที่ได้มีการคาดการณ์ไว้เป็นอย่างมาก เช่น แผ่นดินไหว มหาอุทกภัย โรคระบาด ความเสี่ยงด้านมหันตภัยถือได้ว่าเป็นความเสี่ยงด้านประกันภัยซึ่งมีการเบี่ยงเบนของความรุนแรงที่เกิดขึ้นในระดับที่สูงมาก

10. ความเสี่ยงภายในกลุ่มธุรกิจ (Group Risk) หมายถึง ความเสี่ยงที่บริษัทอาจได้รับผลกระทบเชิงลบจากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยตรงหรือโดยอ้อมกับบริษัทที่อยู่ภายในกลุ่มธุรกิจเดียวกัน

11. ความเสี่ยงอุบัติใหม่ (Emerging Risk) หมายถึง ความเสี่ยงที่ยังไม่ปรากฏขึ้นในปัจจุบันแต่อาจจะเกิดขึ้นได้ในอนาคตเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ สังคม การเมือง เทคโนโลยี และสิ่งแวดล้อม ความเสี่ยงประเภทนี้เกิดขึ้นอย่างช้า ๆ ยากที่จะระบุได้ มีความถี่ของการเกิดต่ำ แต่เมื่อเกิดขึ้นแล้วจะส่งผลกระทบอย่างรุนแรง

ความเสี่ยงอุบัติใหม่ถือเป็นความเสี่ยงที่ยากต่อการบริหารจัดการและคาดการณ์ถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น เนื่องจากเป็นความเสี่ยงที่ยังไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อน ด้วยเหตุนี้ การติดตามและวิเคราะห์ถึงการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ สังคม การเมือง เทคโนโลยี และสิ่งแวดล้อม เพื่อให้ทราบถึงพัฒนาการของการเปลี่ยนแปลงนี้จึงเป็นสิ่งสำคัญ

การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ที่เกิดขึ้น ถือเป็นตัวอย่างของความเสี่ยงอุบัติใหม่ที่ส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจโลก ระบบเศรษฐกิจไทย และธุรกิจประกันภัยไทยอย่างรุนแรง

ตัวอย่างของความเสี่ยงอุบัติใหม่ที่บริษัทประกันภัยควรให้ความสำคัญ ได้แก่ การเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ ความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ ปัญญาประดิษฐ์และควอนตัมเทคโนโลยี เสถียรภาพทางภูมิรัฐศาสตร์ เศรษฐกิจมหภาค โรคระบาดและโรคติดต่อ เป็นต้น

4. ความเชื่อมโยงของการบริหารความเสี่ยงและการดำเนินธุรกิจ



รูปภาพที่ 12-2 ความเชื่อมโยงของการบริหารความเสี่ยงและการดำเนินธุรกิจ

การบริหารความเสี่ยงนั้น ไม่ใช่เป็นเรื่องของแนวคิด หรือกระบวนการทำงานที่แยกออกมาจากการดำเนินธุรกิจ แต่เป็นสิ่งที่ถูกผสมผสานอยู่ในเนื้อในของการกำหนดกลยุทธ์และการดำเนินธุรกิจในทุกกิจกรรม และกระบวนการ ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของการออกแบบและพัฒนาผลิตภัณฑ์ การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย การพิจารณารับประกันภัย การเก็บเบี้ยประกันภัย การจัดการค่าสินไหมทดแทน การประกันภัยต่อ การตลาด การลงทุน การบริหารสินทรัพย์และหนี้สิน บัญชีการเงิน การจัดการเทคโนโลยีสารสนเทศ และการใช้บริการจากบุคคลภายนอก ฯลฯ

ในการดำเนินงานขององค์กรใด ๆ ก็ตามซึ่งรวมถึงบริษัทประกันภัยด้วยนั้น ควรเริ่มต้นด้วยการกำหนดทิศทางหรือภาพขององค์กรในอนาคตที่เรียกว่า **วิสัยทัศน์ (Vision)** วิสัยทัศน์เป็นจุดหมายปลายทางที่บริษัทประกันภัยต้องการจะเกิดขึ้นหรือต้องการจะบรรลุในอนาคต และจะเป็นสิ่งที่กำหนด **พันธกิจ (Mission)** ซึ่งเป็นพันธะสัญญาของบริษัทประกันภัยที่มีต่อผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียหลัก (ผู้กำกับดูแล ผู้เอาประกันภัย นักลงทุน ผู้บริหาร พนักงาน คู่ค้า และสังคม) ซึ่งพันธกิจนี้เป็นสิ่งที่กำหนดขอบเขตหน้าที่ที่ผู้บริหารและบุคลากรภายในบริษัทจะต้องประพฤติปฏิบัติเพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์ได้ในที่สุด ทั้งนี้ บริษัทประกันภัยจะต้องมีการกำหนด **กลยุทธ์ (Strategy)** ซึ่งเป็นแผนการ หรือทิศทางการดำเนินงานที่ชัดเจนเพื่อให้บริษัทสามารถดำเนินการเพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์และพันธกิจได้

ในการดำเนินงานเพื่อให้บรรลุถึงวิสัยทัศน์และพันธกิจของบริษัทได้นั้น ค่านิยมของบริษัทก็ถือเป็นปัจจัยสำคัญ **ค่านิยม (Core Values)** หมายถึง คุณลักษณะและบรรทัดฐานที่เป็นลักษณะเฉพาะของแต่ละบริษัท ประกันภัย ซึ่งเป็นสิ่งกำหนดพฤติกรรมและแนวทางในการปฏิบัติงานของพนักงานและชี้นำการตัดสินใจต่าง ๆ ที่จะมีการดำเนินการ

เนื่องจากเป้าหมายของบริษัทเป็นสิ่งที่แสดงให้เห็นถึงผลสำเร็จหรือผลลัพธ์ที่บริษัทต้องการจะบรรลุในอนาคตภายใต้ข้อจำกัดต่าง ๆ ที่มีอยู่ในการประกอบธุรกิจ การกำหนดเป้าหมายที่ชัดเจนและวัดผลได้ ไม่ว่าจะเป็นเป้าหมายด้านการเงิน เป้าหมายด้านลูกค้า เป้าหมายด้านกระบวนการทำงาน และเป้าหมายด้านบุคลากร จะช่วยให้บุคลากรของแต่ละหน่วยงานสามารถวางแผนกลยุทธ์และการดำเนินงานในหน่วยงานของตนให้สอดคล้องกับเป้าหมายของบริษัท ทั้งนี้ บริษัทประกันภัยจะต้องมีการวัดผลการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องเพื่อให้ทราบว่าบริษัทสามารถบรรลุเป้าหมายที่ได้กำหนดไว้แล้วมากน้อยเพียงไร และระบุว่ามีสิ่งใดบ้างที่อาจทำให้ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นแตกต่างไปจากสิ่งที่ได้กำหนดไว้หรือคาดการณ์ไว้ ซึ่งสิ่งเหล่านี้ก็คือ “ความเสี่ยง” ที่เราเข้าใจและให้นิยามกันนั่นเอง

เนื่องจากความเสี่ยงเป็นสิ่งที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ในการประกอบธุรกิจ บริษัทประกันภัยจึงควรต้องกำหนด “ระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้” (Risk Appetite) ของตนเองว่า ระดับความเสี่ยงในภาพรวมที่บริษัทเต็มใจยอมรับเพื่อให้บรรลุภารกิจ วิสัยทัศน์ วัตถุประสงค์ และเป้าหมายทางธุรกิจ มีมากน้อยเพียงใด นอกจากนี้ ยังต้องมีการกำหนด “ช่วงความเปี่ยงเบนที่ยอมรับได้” (Risk Tolerance) ซึ่งเป็นระดับความเสี่ยงที่กำหนดย่อยลงมาจากระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ เพื่อกำหนดกรอบในการดำเนินงานเพื่อให้ได้ผลลัพธ์ตามที่ต้องการ โดยอาจกำหนดย่อยลงไปตามประเภทความเสี่ยง ผลกระทบ หรือกิจกรรมหลัก ตามความเหมาะสม

ความเสี่ยงในการดำเนินธุรกิจโดยเฉพาะความเสี่ยงหลัก (Key Risks) นั้น ควรจะถูกระบุและประเมินออกมาให้ครบถ้วน ทั้งความเสี่ยงด้านลบและความเสี่ยงด้านบวก เพื่อให้ผู้ที่เกี่ยวข้องสามารถบริหารจัดการความเสี่ยงเหล่านี้ให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้และหาวิธีการจัดการเพื่อทำให้บริษัทบรรลุเป้าหมายที่ได้กำหนดไว้ ความเสี่ยงเหล่านี้อาจมาจากการเปลี่ยนแปลงของสถานะแวดล้อมภายในบริษัทเอง (การเปลี่ยนแปลงผู้บริหาร โครงสร้างการบริหารงาน อำนาจการตัดสินใจ การกำกับดูแล และการตรวจสอบภายใน การเปลี่ยนแปลงสถานะทางการเงิน เงินกองทุน การเปลี่ยนรูปแบบการทำธุรกิจ การเปลี่ยนแปลงระบบและกระบวนการทำงาน หรือการนำเทคโนโลยีรูปแบบต่างๆ มาใช้在公司) หรือสถานะแวดล้อมภายนอกบริษัท (การเปลี่ยนแปลงกฎหมาย การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมและทัศนคติของผู้บริโภค ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี เหตุการณ์ทางการเมือง การเปลี่ยนแปลงของสถานะเศรษฐกิจ การเกิดเหตุการณ์ที่เป็นมหันตภัย) ก็เป็นไปได้

การระบุความเสี่ยงที่อาจทำให้ผลลัพธ์ต่างไปจากที่เราคาดการณ์ไว้ รวมทั้งสาเหตุของความเสี่ยงเหล่านี้ และผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น จะช่วยให้เราสามารถกำหนดมาตรการที่เหมาะสม เพื่อบริหารจัดการความเสี่ยงเหล่านี้ และทำให้ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นเป็นไปตามที่เราต้องการและอยู่ในระดับที่ยอมรับได้ และเนื่องจากสถานะแวดล้อมภายในและภายนอกบริษัทมีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา ซึ่งอาจก่อให้เกิดความเสี่ยงได้ตลอด เราจึงต้องมีการติดตามผลการบริหารความเสี่ยงและติดตามสถานะความเสี่ยงของบริษัทอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งระบุความเสี่ยงในแต่ละช่วงเวลา ซึ่งอาจเกิดขึ้นแล้วทำให้องค์กรของเราไม่บรรลุเป้าหมายที่ได้กำหนดไว้

การดำเนินการดังที่กล่าวมาข้างต้น เรียกได้ว่าเป็นกระบวนการในการบริหารความเสี่ยง บริษัทประกันภัยต้องมีการบริหารความเสี่ยงอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ผลการดำเนินงานเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว และมีการวัดประสิทธิภาพและประสิทธิผลของการบริหารความเสี่ยงอย่างต่อเนื่อง

5. กระบวนการบริหารความเสี่ยง

กระบวนการบริหารความเสี่ยง ประกอบด้วยขั้นตอนต่าง ๆ 5 ขั้นตอนดังต่อไปนี้



รูปภาพที่ 12-3 กระบวนการบริหารความเสี่ยง

5.1 การระบุความเสี่ยง (Risk Identification)

การระบุความเสี่ยงเป็นขั้นตอนแรกของกระบวนการบริหารความเสี่ยงในการระบุว่าจะมีความเสี่ยงอะไรที่อาจเกิดขึ้นได้บ้างทั้งภายในและภายนอกบริษัท ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อการทำงานของบริษัท และภาพความเสี่ยงรวมของบริษัทด้วย ในการระบุความเสี่ยงนั้น ควรต้องมีการระบุสาเหตุหรือแหล่งที่มาของแต่ละความเสี่ยง เพื่อให้บริษัทสามารถกำหนดมาตรการที่เฉพาะเจาะจงที่จะไปจัดการกับความเสี่ยงเหล่านั้นได้ถูกต้อง นอกจากนี้แล้ว ยังควรมีการระบุถึงผลกระทบที่ความเสี่ยงเหล่านั้นจะส่งผลกระทบต่อบริษัทประกันภัยในด้านต่าง ๆ เช่น ผลกระทบด้านกลยุทธ์ (ชื่อเสียง ผลการจัดอันดับความน่าเชื่อถือ) ผลกระทบด้านการเงิน (รายได้ ผลกำไร เงินกองทุน สภาพคล่อง) และผลกระทบด้านการดำเนินงาน (ประสิทธิภาพในการทำงาน การขาดแคลนบุคลากร การหยุดชะงักของธุรกิจ ความสามารถในการปฏิบัติตามกฎหมายระเบียบที่เกี่ยวข้อง) เพื่อให้บริษัทประกันภัยสามารถนำข้อมูลเหล่านั้นไปใช้ในการจัดลำดับความสำคัญของความเสี่ยงและกำหนดมาตรการบริหารความเสี่ยงที่เหมาะสมต่อไป

การระบุความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นนั้น ควรจะต้องระบุทั้งความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นและส่งผลกระทบด้านลบและด้านบวก ซึ่งเป็นโอกาสที่บริษัทประกันภัยควรหาผลประโยชน์ควบคู่กัน

เทคนิควิธีในการระบุความเสี่ยงนั้นมีหลากหลาย เช่น การจัดทำแบบสอบถามเพื่อสำรวจความคิดเห็นจากผู้บริหาร การจัดประชุมเพื่อระดมสมองและความเห็น การใช้ข้อมูลภายในบริษัทและข้อมูลจากภายนอกเพื่อให้ทราบถึงสถานการณ์และแนวโน้มของความเสี่ยงอุบัติใหม่ที่เกิดขึ้น

5.2 การประเมินความเสี่ยง (Risk Assessment)

การประเมินความเสี่ยงโดยทั่วไปจะพิจารณาใน 2 มิติ คือการประเมินโอกาส ความถี่ หรือความน่าจะเป็น (Frequency/ Probability) และการประเมินความรุนแรงหรือผลกระทบ (Impact/ Severity) โดยการประเมินความเสี่ยงนี้สามารถทำได้ทั้งการประเมินเชิงปริมาณ (การประเมินที่วัดมูลค่าออกมาเป็นตัวเลข) และการประเมินเชิงคุณภาพ (การประเมินที่ไม่สามารถวัดมูลค่าออกมาเป็นตัวเลขได้)

เมื่อได้ประเมินโอกาส และ/หรือ ผลกระทบของความเสี่ยงเหล่านี้แล้ว จึงนำความเสี่ยงที่ได้ระบุไว้มากจัดลำดับความเสี่ยง เพื่อระบุว่าความเสี่ยงใดเป็นความเสี่ยงหลักที่จะส่งผลกระทบต่อความมั่นคงทางการเงิน ชื่อเสียง ภาพลักษณ์ และการอยู่รอดของบริษัทประกันภัยอย่างมีนัยสำคัญ เพื่อที่บริษัทจะได้หามาตรการในการตอบสนองความเสี่ยงเหล่านี้อย่างทันกาลและเหมาะสม

นอกจากนี้ ยังต้องมีการกำหนด “เจ้าของความเสี่ยง” (Risk Owner) สำหรับแต่ละความเสี่ยงหลักเพื่อทำหน้าที่ในการบริหารความเสี่ยงที่ตนรับผิดชอบให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้และช่วงความเบี่ยงเบนที่ยอมรับได้ โดยเจ้าของความเสี่ยงเป็นผู้รับผิดชอบในการจัดทำทะเบียนความเสี่ยงของตน รวมถึงกำหนดดัชนีชี้วัดความเสี่ยง และขีดจำกัดความเสี่ยงที่สอดคล้องกับระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ ติดตามสถานะความเสี่ยงและการเปลี่ยนแปลงของความเสี่ยงหลักของบริษัท และประเมินประสิทธิภาพของมาตรการบริหารความเสี่ยงที่ใช้ตามรอบระยะเวลาที่เหมาะสม

5.3 การตอบสนองความเสี่ยง (Risk Response)

การตอบสนองความเสี่ยงเป็นการระบุและเลือกเทคนิควิธีการบริหารความเสี่ยงหรือมาตรการต่าง ๆ ที่บริษัทประกันภัยจะดำเนินการเพื่อบริหารความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ โดยทั่วไปแล้ว การตอบสนองความเสี่ยงจะแบ่งออกได้เป็น 2 ประเด็นหลักคือ 1) การควบคุมความเสี่ยง (Risk Control) และ 2) การจัดหาแหล่งเงินทุนในการบริหารความเสี่ยง (Risk Financing)

ในการควบคุมความเสี่ยงนั้น สามารถแบ่งออกได้เป็น 2 วิธีหลัก คือ 1) การหลีกเลี่ยงความเสี่ยง (Risk Avoidance) ซึ่งเป็นการตัดสินใจที่จะไม่รับความเสี่ยงเข้ามา เช่น การปฏิเสธไม่รับประกันภัย การไม่ลงทุนในสินทรัพย์ที่มีความเสี่ยงสูง การไม่ทำประกันภัยต่อบริษัทที่มีผลการจัดอันดับความน่าเชื่อถือต่ำกว่า A- หรือไม่ลงทุนในตราสารที่ผู้ออกหลักทรัพย์มีอันดับความน่าเชื่อถือต่ำกว่า A- และ 2) การลดความเสี่ยง (Risk Reduction) ซึ่งเป็นการลดโอกาส และ/หรือ ผลกระทบของความเสี่ยง เช่น การจัดให้มีการรับผิดชอบส่วนแรก(Deductible) สำหรับการประกันภัยรถยนต์ เพื่อให้ผู้เอาประกันภัยมีความระมัดระวังในการขับขี่มากยิ่งขึ้น การจัดให้มีระบบป้องกันและระงับอัคคีภัยรวมถึงอุปกรณ์ดับเพลิงในโรงงาน เพื่อลดโอกาสและความรุนแรงในกรณีที่เกิดไฟไหม้ การจัดให้มีนโยบาย แนวปฏิบัติ และคู่มือในการพิจารณารับประกันภัย เพื่อลดความผิดพลาดในการปฏิบัติงาน การนำเทคโนโลยีมาใช้ทดแทนงานที่เป็นการทำซ้ำหรือมีความซับซ้อน เพื่อลดความผิดพลาดและเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน

สำหรับการจัดหาแหล่งเงินทุนในการบริหารความเสี่ยงนั้น สามารถแบ่งออกได้เป็น 2 วิธีหลัก คือ 1) การโอนความเสี่ยง (Risk Transfer) เช่น การทำประกันภัยต่อ วิธีนี้จะทำให้มีผู้เข้ามาช่วยรับภาระทางการเงินในการจ่ายค่าสินไหมทดแทน ซึ่งก็คือบริษัทประกันภัยต่อ และ 2) การรับความเสี่ยง (Risk Retention) ซึ่งเป็นการเก็บความเสี่ยงไว้เอง ดังนั้น เมื่อเกิดความเสียหายขึ้น เราจึงต้องเป็นผู้รับภาระในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนจากเงินของบริษัท

บริษัทจะต้องมีการตอบสนองความเสี่ยงอย่างเหมาะสมเพื่อให้ความเสี่ยงของบริษัทอยู่ในระดับที่ยอมรับได้ โดยต้องมีการพิจารณาและประเมินประสิทธิภาพของเทคนิควิธีการบริหารความเสี่ยงที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน ควบคู่กันไปกับมาตรการและเทคนิควิธีการตอบสนองความเสี่ยงที่จะใช้เพิ่มเติมในอนาคต เพื่อหามาตรการที่เหมาะสมที่สุดสำหรับแต่ละความเสี่ยง ในการพิจารณาประเมินและเลือกมาตรการการตอบสนองความเสี่ยงนั้น บริษัทประกันภัยจะต้องพิจารณาถึงประสิทธิผลของแต่ละมาตรการว่ามีความคุ้มค่ามากน้อยเพียงใด โดยพิจารณาถึงต้นทุนค่าใช้จ่ายที่จะเกิดขึ้นควบคู่ไปกับประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับทั้งในระยะสั้นและระยะยาว

วิธีการที่ดีที่สุดในการตอบสนองความเสี่ยงก็คือการตอบสนองความเสี่ยงก่อนที่จะเกิดเหตุการณ์ที่ไม่พึงประสงค์ กล่าวคือ ภายหลังจากที่บริษัทประกันภัยได้รับรู้ความเสี่ยงแล้ว ควรพิจารณาหาสาเหตุของความเสี่ยง ควบคู่กันว่ามาจากสาเหตุใด เพื่อที่จะได้ดำเนินการหาวิธีการป้องกันไม่ให้เกิดเหตุเหล่านั้นเกิดขึ้น แต่หากการป้องกันนั้นยังไม่มีประสิทธิผลเพียงพอและก่อให้เกิดความเสี่ยงที่ไม่พึงประสงค์หรือเกิดเหตุการณ์ไม่พึงประสงค์ที่อยู่นอกเหนือการคาดการณ์ล่วงหน้า การตอบสนองความเสี่ยงในลำดับถัดไปคือการตอบสนองความเสี่ยง ณ เวลาที่เกิดเหตุการณ์นั้น เพื่อลดผลกระทบและลดระยะเวลาของการเกิดความเสียหาย ในขณะที่การตอบสนองความเสี่ยงภายหลังการเกิดเหตุการณ์จะเป็นการดำเนินการเพื่อบรรเทาความเสียหายที่เกิดขึ้นแล้ว เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทจะสามารถกลับมาดำเนินการเป็นปกติได้ในระยะเวลาที่สั้นที่สุด รวมถึงการหามาตรการป้องกันไม่ให้เกิดเหตุการณ์ในลักษณะดังกล่าวอีกในอนาคตและการปรับปรุงมาตรการบริหารความเสี่ยงที่ใช้อยู่ให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลมากยิ่งขึ้น

การตอบสนองความเสี่ยงโดยวิธีการที่ไม่ใช้การประกันภัยนั้นถือเป็นสิ่งที่ต้องดำเนินการก่อน ซึ่งโดยทั่วไปแล้วก็คือการดำเนินการแบบ Proactive และ Preventive โดยการวิเคราะห์หาสาเหตุที่มาของความเสี่ยงและดำเนินมาตรการป้องกันไว้ล่วงหน้า ในขณะที่การตอบสนองความเสี่ยงโดยวิธีการประกันภัยต่อ่นั้นถือเป็นมาตรการดำเนินการเพื่อให้มั่นใจว่าหากเกิดความเสียหายที่ไม่คาดคิดขึ้นแล้ว บริษัทประกันภัยจะได้รับการชดเชยค่าเสียหายที่เกิดขึ้นและสามารถกลับมาดำเนินธุรกิจอย่างปกติได้โดยเร็ว การประกันภัยต่อยังเป็นเครื่องมือที่ช่วยให้บริษัทประกันภัยสามารถควบคุมต้นทุนค่าใช้จ่ายในการดำเนินการและลดความผันผวนที่อาจเกิดขึ้นต่อทางการเงิน ผลประกอบการ และเงินกองทุน หากเกิดความเสียหายที่มีมูลค่าสูงหรือเมื่อเกิดเหตุการณ์ไม่พึงประสงค์ขึ้น

5.4 การควบคุมและติดตามผล (Risk Control and Monitoring)

บริษัทประกันภัยจะต้องมีการควบคุมและติดตามผลเพื่อให้มั่นใจว่าการตอบสนองความเสี่ยงเป็นไปอย่างที่ต้องการ และความเสี่ยงหลักของบริษัทได้รับการบริหารจัดการให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ นอกจากนี้ สภาพแวดล้อมทั้งภายในและภายนอกบริษัทมีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา ความเสี่ยงเดิมที่บริษัทเผชิญอยู่อาจมีการเปลี่ยนแปลงไปหรืออาจมีความเสี่ยงรูปแบบใหม่เกิดขึ้น การเปลี่ยนแปลงของเทคนิคความรู้ ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีอาจก่อให้เกิดเทคนิคมาตรการใหม่ในการบริหารความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพดียิ่งขึ้น หรืออาจก่อให้เกิดความเสี่ยงรูปแบบใหม่ก็เป็นได้ ดังนั้น บริษัทประกันภัยจึงต้องมีการควบคุมและติดตามการบริหารความเสี่ยงอย่างต่อเนื่อง มีการทบทวนความเสี่ยงหลักที่จะส่งผลกระทบต่อองค์กรในอนาคต และเตรียมพร้อมหาวิธีและมาตรการในการจัดการล่วงหน้า รวมถึงการทบทวนและปรับปรุงมาตรการบริหารความเสี่ยง ดัชนีชี้วัดความเสี่ยง และขีดจำกัดความเสี่ยงให้มีความเหมาะสมกับสถานการณ์อยู่เสมอ

5.5 การรายงานข้อมูล (Risk Reporting)

บริษัทประกันภัยจะต้องมีระบบการรายงานข้อมูลการบริหารความเสี่ยงและสถานะความเสี่ยงไปยังผู้ที่เกี่ยวข้องตามรอบระยะเวลาที่เหมาะสม ดังต่อไปนี้

1. การรายงานผลการบริหารความเสี่ยงต่อผู้บริหารและคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง อย่างน้อยไตรมาสละ 1 ครั้ง
2. การรายงานสรุปสถานะความเสี่ยงและการปฏิบัติตามนโยบายการบริหารความเสี่ยงต่อคณะกรรมการบริษัท อย่างน้อยไตรมาสละ 1 ครั้ง
3. การรายงานผลการบริหารความเสี่ยงเพื่อประกอบการพิจารณาทบทวนความเพียงพอของกรอบการบริหารความเสี่ยงและนโยบายการบริหารความเสี่ยงต่อคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและคณะกรรมการบริษัท อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง
4. การรายงานการบริหารความเสี่ยงแบบองค์รวมและการประเมินความเสี่ยงและความมั่นคงทางการเงินของบริษัทต่อคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและคณะกรรมการบริษัท อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง
5. การรายงานสรุปผลการประเมินการตรวจสอบรายปี โดยฝ่ายตรวจสอบภายใน ต่อคณะกรรมการตรวจสอบและคณะกรรมการบริษัท อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง

6. กิจกรรมหลักของบริษัทประกันภัย



รูปภาพที่ 12-4 กิจกรรมหลักของบริษัทประกันภัย

กิจกรรมหลักของบริษัทประกันภัยอย่างน้อย 9 กิจกรรมที่ต้องมีการบริหารความเสี่ยง มีดังนี้

1. การพัฒนาผลิตภัณฑ์ประกันภัยและการกำหนดเบี้ยประกันภัย

การบริหารความเสี่ยงเพื่อให้การวิเคราะห์ความต้องการของลูกค้าและออกแบบเงื่อนไขและความคุ้มครองสอดคล้องกับความเสี่ยงและความต้องการของลูกค้าแต่ละกลุ่ม รวมถึงกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยที่สะท้อนถึงความเสี่ยงแต่ละกลุ่ม

2. การเสนอขายและการเก็บเบี้ยประกันภัย

การบริหารความเสี่ยงเพื่อให้การเก็บเบี้ยประกันภัยมีความรัดกุมและมีระบบการควบคุมภายในที่เพียงพอเพื่อให้มั่นใจว่าเบี้ยประกันภัยที่ผู้เอาประกันภัยได้ชำระนั้นถึงมือบริษัทประกันภัยและทำให้ผู้เอาประกันภัยได้รับความคุ้มครองตามสัญญาประกันภัย

3. การพิจารณารับประกันภัย

การบริหารความเสี่ยงเพื่อให้การพิจารณารับประกันภัยมีการตรวจสอบข้อมูล วิเคราะห์ข้อมูล และจำแนกความเสี่ยงของลูกค้ายได้อย่างเหมาะสม และรับประกันภัยในอัตราที่เหมาะสมกับความเสี่ยงของลูกค้านั้นแต่ละราย

4. การประเมินสำรองประกันภัย

การบริหารความเสี่ยงเพื่อให้การคำนวณเงินสำรองที่บริษัทจะต้องดำรงไว้สำหรับภาระผูกพันที่มีทั้งในปัจจุบันและอนาคต มีความรอบคอบ เพียงพอ และเหมาะสม

5. การบริหารจัดการค่าสินไหมทดแทน

การบริหารความเสี่ยงเพื่อให้การจัดการค่าสินไหมทดแทนมีความรอบคอบ รวดเร็ว และเป็นธรรม

6. การประกันภัยต่อ

การบริหารความเสี่ยงเพื่อให้โปรแกรมการประกันภัยต่อของบริษัทเหมาะสมกับขนาด ความซับซ้อน ลักษณะการประกอบธุรกิจ ฐานะเงินกองทุน และความสามารถในการรับความเสี่ยงของบริษัท

7. การลงทุนประกอบธุรกิจอื่น

การบริหารความเสี่ยงเพื่อให้การลงทุนและการประกอบธุรกิจอื่นมีความรอบคอบ และมีการพิจารณาความเสี่ยงจากการลงทุนและผลตอบแทนที่จะได้รับควบคู่กัน

8. การบริหารสินทรัพย์และหนี้สิน

การบริหารความเสี่ยงเพื่อให้การประเมินมูลค่าของสินทรัพย์และหนี้สิน รวมถึงภาระผูกพันที่อาจจะมีขึ้นในอนาคต มีความสอดคล้องกัน

9. การใช้บริการจากบุคคลภายนอก

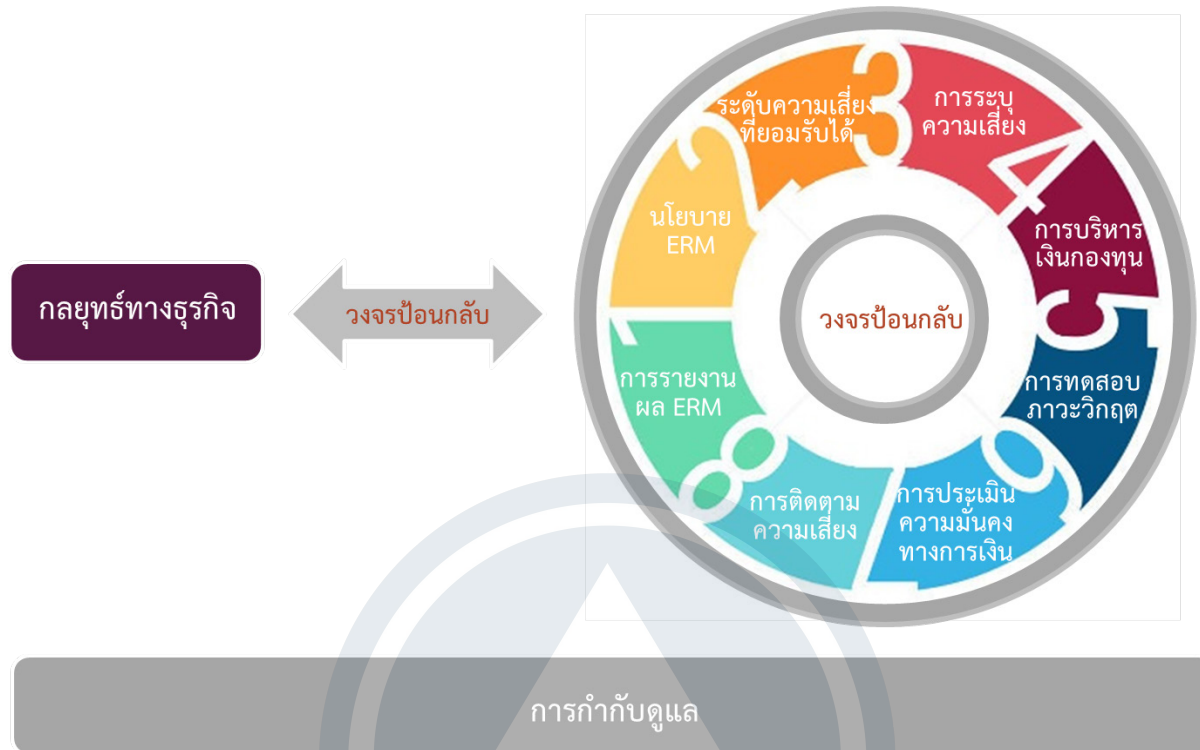
การบริหารความเสี่ยงเพื่อให้การใช้บริการจากบุคคลภายนอกมีมาตรฐานในการปฏิบัติงานและคุณภาพตามคาดหวัง

7. การประเมินความเสี่ยงและความมั่นคงทางการเงิน

การประเมินความเสี่ยงและความมั่นคงทางการเงิน (Own Risk and Solvency Assessment: ORSA) เป็นการบูรณาการการบริหารความเสี่ยง การบริหารเงินกองทุน และกลยุทธ์ทางธุรกิจเข้าด้วยกัน โดยเน้นความเสี่ยงซึ่งคาดการณ์ว่าจะส่งผลกระทบต่อเงินกองทุนและฐานะการเงินของบริษัทประกันภัยในอนาคตอย่างมีนัยสำคัญ

การประเมินความเสี่ยงและความมั่นคงทางการเงินเป็นกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับการวิเคราะห์เชิงกลยุทธ์ และการตัดสินใจเพื่อที่จะประเมินความเพียงพอของการบริหารความเสี่ยงและเงินกองทุนในปัจจุบัน ตลอดจนความแข็งแกร่งและความยืดหยุ่นทางการเงิน ความมั่นคงทางการเงิน และเงินกองทุนของบริษัทในปัจจุบันและในอนาคต โดยพิจารณาทั้งในกรณีการดำเนินธุรกิจตามปกติและกรณีที่เกิดภาวะวิกฤตหรือเกิดเหตุการณ์ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อบริษัทอย่างมีนัยสำคัญ เพื่อให้บริษัทประกันภัยทราบว่าความเสี่ยงของบริษัทในรูปแบบต่างๆ นั้นมีเงินกองทุนมารองรับอย่างเพียงพอแล้วหรือไม่ บริษัทมีการจัดสรรเงินกองทุนอย่างเหมาะสมเพียงใด และความเสี่ยงของบริษัทถูกบริหารจัดการให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้แล้วหรือไม่ และใช้กลไกการให้ข้อมูลป้อนกลับเพื่อให้เกิดการบูรณาการระหว่างการบริหารความเสี่ยง การบริหารเงินกองทุน และกลยุทธ์ทางธุรกิจ

คณะกรรมการบริษัทและผู้บริหารระดับสูง



รูปภาพที่ 12-5 กรอบการบริหารความเสี่ยงและความมั่นคงทางการเงิน

ในการประเมินความเสี่ยงและความมั่นคงทางการเงินของบริษัทประกันภัยผ่านทางอัตราส่วนความเพียงพอของเงินกองทุนนั้น บริษัทจะต้องมีการกำหนดระดับอัตราส่วนความเพียงพอของเงินกองทุนภายใน (Internal Capital Adequacy Ratio Level) ซึ่งสูงกว่าระดับกำกับที่สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) กำหนดไว้ และจัดให้ 4 หน่วยงานควบคุมหลัก ซึ่งได้แก่หน่วยงานบริหารความเสี่ยง หน่วยงานดูแลการปฏิบัติตามกฎหมาย หน่วยงานคณิตศาสตร์ประกันภัย และหน่วยงานตรวจสอบภายใน ปฏิบัติงานเพื่อสนับสนุนและส่งเสริมให้การประเมินความเสี่ยงและความมั่นคงทางการเงินของบริษัทประกันภัยดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

8. โครงสร้างการกำกับดูแลการบริหารความเสี่ยงของบริษัทประกันภัย



รูปภาพที่ 12-6 โครงสร้างการกำกับดูแลการบริหารความเสี่ยง

โครงสร้างการกำกับดูแลการบริหารความเสี่ยงที่เหมาะสมจะช่วยให้เกิดระบบการตรวจสอบและถ่วงดุล (Check and Balance) ขึ้นในบริษัทประกันภัย ช่วยให้เกิดวัฒนธรรมของการบริหารความเสี่ยง และช่วยกระตุ้นและส่งเสริมให้พนักงานทุกคนมีจิตสำนึกและมีส่วนร่วมในการบริหารความเสี่ยงในหน่วยงานที่ตนรับผิดชอบ

โครงสร้างการกำกับดูแลการบริหารความเสี่ยงของบริษัทประกันภัยอยู่บนแนวคิดที่เรียกว่า Three Lines of Defense Model ซึ่งแบ่งการกำกับการดูแลออกเป็น 3 ส่วนดังนี้

การกำกับการดูแลส่วนที่ 1 จะเป็นการบริหารความเสี่ยงในการปฏิบัติงานของแต่ละหน่วยงาน ซึ่งอยู่ภายใต้การควบคุมดูแลของคณะกรรมการบริษัท และประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และถูกวัดผลด้วยดัชนีชี้วัดผลการปฏิบัติงาน (Key Performance Indicators: KPIs)

การกำกับการดูแลส่วนที่ 2 จะเป็นการกำกับการดูแลการบริหารความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กรโดยคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง ฝ่ายบริหารความเสี่ยง ฝ่ายคณิตศาสตร์ประกันภัย และฝ่ายดูแลการปฏิบัติตามกฎหมาย ซึ่งถูกวัดผลด้วยดัชนีชี้วัดความเสี่ยง (Key Risk Indicators: KRIs)

การกำกับการดูแลส่วนที่ 3 จะเกี่ยวข้องกับการสร้างความเชื่อมั่นของการบริหารความเสี่ยงผ่านกลไกการตรวจสอบ ซึ่งประกอบด้วย คณะกรรมการตรวจสอบ ฝ่ายตรวจสอบภายใน และผู้ตรวจสอบภายนอก และถูกควบคุมด้วยดัชนีชี้วัดการควบคุม (Key Control Indicators: KCIIs)

การสนับสนุนจากผู้บริหารระดับสูงถือเป็นปัจจัยสำคัญต่อความสำเร็จของการบริหารความเสี่ยง ผู้บริหารของบริษัทต้องให้ความสำคัญกับการสร้างวัฒนธรรมการบริหารความเสี่ยงภายในองค์กร มีการกระตุ้นและส่งเสริมให้พนักงานทุกคนของบริษัทมีจิตสำนึกและมีส่วนร่วมในการบริหารความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานที่ตนรับผิดชอบ และประยุกต์ใช้ให้การบริหารความเสี่ยงเป็นส่วนหนึ่งของการทำงาน

ผู้บริหารต้องกำหนดทิศทาง นโยบาย และแนวปฏิบัติในการบริหารความเสี่ยงและสื่อสาร วัตถุประสงค์และประโยชน์ที่จะได้รับจากการบริหารความเสี่ยงขององค์กรไปยังพนักงานทุกคนเพื่อให้เกิดความตระหนักและเห็นคุณค่าของการบริหารความเสี่ยง การขาดการสนับสนุนจากผู้บริหารจะทำให้บุคลากรในองค์กรขาดความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องและมองข้ามความสำคัญของการบริหารความเสี่ยง ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อความมั่นคงทางการเงิน ชื่อเสียง ผลการดำเนินงาน และการบรรลุเป้าหมายของบริษัทในที่สุด



บทที่ 13

อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญของบริษัทประกันภัย

ศิริ สวรรค์พรเพ็ญ

อัตราส่วนทางการเงินสามารถใช้สำหรับการประเมินผลการดำเนินงานทางการเงินโดยรวมของกิจการและยังช่วยประเมินผลการดำเนินงานของบริษัทเทียบกับบริษัทอื่นในอุตสาหกรรมเดียวกันได้ อัตราส่วนทางการเงินไม่ได้เป็นจุดสิ้นสุดของการประเมินหรือการวิเคราะห์ของกิจการ แต่เป็นจุดเริ่มต้นในการทำความเข้าใจพื้นฐานของกิจการ การจะใช้อัตราส่วนทางการเงินได้อย่างมีประสิทธิภาพควรจะมีการเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน เปรียบเทียบกับบริษัทที่มีขนาดใกล้เคียงกัน เปรียบเทียบกับช่วงเวลาในอดีต เป็นต้น ดังนั้น อัตราส่วนทางการเงินจึงเป็นเครื่องมือที่จะทำให้ผู้ใช้งบการเงินสามารถเห็นสภาพทางการเงินของธุรกิจและแนวทางการเติบโตของธุรกิจได้ดีขึ้น

โดยทั่วไปแล้ว อัตราส่วนทางการเงินมีหลากหลายประเภทซึ่งแต่ละประเภทก็จะมีวัตถุประสงค์ในการประเมินที่แตกต่างกันไป เช่น อัตราส่วนสภาพคล่องที่ส่วนใหญ่ผู้ให้กู้จะใช้เป็นตัวชี้วัดว่าความเสี่ยงจากการให้กู้จะอยู่ที่เท่าไร หรืออัตราส่วนการดำเนินงานที่ส่วนใหญ่แล้วนักลงทุนจะใช้ในการประเมินผลกำไรที่จะได้รับหากจะลงทุนกับบริษัท หรืออัตราส่วนประสิทธิภาพที่จะเน้นการประเมินเรื่องการบริหารสินทรัพย์อย่างมีประสิทธิภาพ เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม สำหรับธุรกิจประกันภัยจะมีอัตราส่วนทางการเงินที่แตกต่างจากธุรกิจประเภทอื่นเนื่องจากพื้นฐานของธุรกิจประกันภัยไม่มีต้นทุนที่แน่นอน ไม่มีสินทรัพย์ถาวร ไม่มีการบริการที่จับต้องได้ แต่มีความเสี่ยงที่จะต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนหากมีอุบัติเหตุหรือความเสียหายต่อทรัพย์สินที่รับประกันภัยไว้ ทำให้อัตราส่วนการดำเนินงานของธุรกิจประกันภัยไม่ค่อยคงที่ ดังนั้น ความสำคัญในการดำเนินธุรกิจประกันภัยจึงขึ้นอยู่กับจัดการความเสี่ยงที่ได้รับโอนมาแล้วและความเพียงพอของทุนต่อความเสี่ยงที่มีอยู่ จึงทำให้ธุรกิจประกันภัยต้องมีหน่วยงานที่ควบคุมดูแลเพื่อให้ผู้บริหารไม่ดำเนินธุรกิจที่เสี่ยงเกินไปจนทำให้มีผลกระทบต่อผู้เอาประกันภัย

สำหรับธุรกิจประกันวินาศภัยมีอัตราส่วนทางการเงินที่ใช้โดยทั่วไปอยู่ 3 ประเภท คือ

1. อัตราส่วนดำเนินงาน (Operating Ratio)
2. อัตราส่วนสภาพคล่อง (Liquidity Ratio)
3. อัตราส่วนเงินกองทุน (Capital Ratio)

ทั้งนี้ สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) ได้ใช้อัตราส่วนดังกล่าวในการกำกับดูแลบริษัทประกันภัยต่าง ๆ เช่นกัน

1. อัตราส่วนดำเนินงาน

กำไรของธุรกิจประกันภัยโดยรวมประกอบไปด้วย กำไรจากการรับประกันภัย และรายได้จากการลงทุน โดยกำไรจากการรับประกันภัยมาจากเบี้ยประกันภัยที่ถือเป็นรายได้สุทธิหักด้วยค่าสินไหมทดแทนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ในขณะที่รายได้จากการลงทุนประกอบไปด้วย ดอกเบี้ยรับ เงินปันผล กำไรหรือขาดทุนจากการซื้อขายหุ้น ฯลฯ ทั้งนี้จะกล่าวถึงเรื่องการลงทุนในบทต่อไป

ทั้งนี้ การใช้อัตราส่วนดำเนินงานเพื่อวิเคราะห์จะทำให้นักวิเคราะห์ หรือนักลงทุน หรือผู้เอาประกันภัยทราบถึงแนวทางการดำเนินงานและความสามารถในการพัฒนาอย่างยั่งยืนของบริษัทประกันภัย หากอัตราส่วนดำเนินงานของบริษัทประกันภัยอยู่ต่ำกว่าเกณฑ์มาตรฐานอย่างต่อเนื่องจะทำให้บริษัทประกันภัยนั้นอาจมีปัญหาทางการเงินและในที่สุดจะส่งผลกระทบต่อผู้เอาประกันภัยและเศรษฐกิจโดยรวมได้ อัตราส่วนที่สำคัญมีดังนี้

1.1 อัตราส่วนการเติบโตของเบี้ยประกันภัย (Premium Growth)

$$\text{อัตราส่วนการเติบโตของเบี้ยประกันภัย} = \frac{\text{เบี้ยประกันภัยรับรวมปีปัจจุบัน} - \text{เบี้ยประกันภัยรับรวมปีก่อนหน้า}}{\text{เบี้ยประกันภัยรับรวมปีก่อนหน้า}} \times 100$$

การวิเคราะห์: เพื่อดูการเติบโตของธุรกิจ

เกณฑ์มาตรฐาน: ระดับเดียวกับอัตราการเติบโตของอุตสาหกรรม

1.2 อัตราส่วนที่บริษัทรับเสี่ยงภัยไว้เอง (Risk Retention)

$$\text{อัตราส่วนที่บริษัทรับเสี่ยงภัยไว้เอง} = \frac{\text{เบี้ยประกันภัยรับสุทธิ}}{\text{เบี้ยประกันภัยรับรวม}} \times 100$$

การวิเคราะห์: เพื่อดูความเสี่ยงที่เหลืออยู่กับธุรกิจ ซึ่งการประกันภัยต่อเป็นกลยุทธ์สำคัญในการบริหารความเสี่ยงจากการรับประกันภัย โดยส่วนใหญ่หากเป็นการรับประกันภัยรายบุคคล (Personal Line) จะไม่ค่อยมีการเอาประกันภัยต่อเพราะมีการกระจายความเสี่ยงไปแล้ว ดังนั้น Risk Retention จะสูง ในทางตรงข้าม การรับประกันภัยเชิงพาณิชย์จะมีการเอาประกันภัยต่อเพื่อลดความเสี่ยง ดังนั้น Risk Retention จะต่ำ

เกณฑ์มาตรฐาน: แล้วแต่ลักษณะของธุรกิจ

1.3 อัตราส่วนค่าสินไหมทดแทน (Loss Ratio)*

$$\text{อัตราส่วนค่าสินไหมทดแทน} = \frac{\text{ค่าสินไหมทดแทนสุทธิ}}{\text{เบี้ยประกันภัยที่ถือเป็นรายได้สุทธิ}} \times 100$$

การวิเคราะห์: เพื่อดูอัตราค่าสินไหมทดแทนต่อเบี้ยประกันภัยที่ถือเป็นรายได้

เกณฑ์มาตรฐาน: $\leq 60\%$

1.4 อัตราส่วนค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (Operating Expense Ratio)*

$$\text{อัตราส่วนค่าใช้จ่ายดำเนินงาน} = \frac{\text{ค่าบำเหน็จสุทธิ} + \text{ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน}}{\text{เบี้ยประกันภัยที่ถือเป็นรายได้สุทธิ}} \times 100$$

การวิเคราะห์: เพื่อดูประสิทธิภาพในการบริหารงาน ในบางกรณี หากบริษัทมีนโยบายการบัญชีที่รับรู้ค่าบำเหน็จเป็นค่าใช้จ่ายทันทีอาจต้องเปลี่ยนจากเบี้ยประกันภัยที่ถือเป็นรายได้สุทธิ เป็นเบี้ยประกันภัยรับสุทธิ

เกณฑ์มาตรฐาน: $\leq 40\%$

1.5 อัตราส่วนรวม (Combined Ratio)*

$$\text{อัตราส่วนรวม} = \text{อัตราส่วนค่าสินไหมทดแทน} + \text{อัตราส่วนค่าใช้จ่ายดำเนินงาน}$$

การวิเคราะห์: เพื่อดูอัตราค่าไถ่จากการประกันภัย หากเกิน 100 คือขาดทุน

เกณฑ์มาตรฐาน: $\leq 100\%$

1.6 ผลตอบแทนจากการลงทุน (Investment Yield)

$$\text{ผลตอบแทนจากการลงทุน} = \frac{\text{รายได้จากการลงทุน**}}{\text{ค่าเฉลี่ยสินทรัพย์ลงทุนทั้งปี}} \times 100$$

**รายได้จากการลงทุน เช่น ดอกเบี้ย ค่าเช่า เงินปันผล กำไรหรือขาดทุนจากการจำหน่ายสินทรัพย์ลงทุน

การวิเคราะห์: เพื่อประเมินผลตอบแทนจากการลงทุน หากบริษัทมีผลตอบแทนจากการลงทุนที่สูงมาก หมายความว่าบริษัทได้ลงทุนในสินทรัพย์ที่ค่อนข้างมีความเสี่ยงซึ่งหากอยู่ในสถานะเศรษฐกิจที่ตกต่ำจะทำให้บริษัทมีผลตอบแทนที่ติดลบได้

เกณฑ์มาตรฐาน: $\geq$ อัตราดอกเบี้ยนโยบาย

1.7 อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น (Return On Equity: ROE)*

$$\text{อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น} = \frac{\text{กำไรสุทธิหลังหักภาษี}}{\text{ส่วนของผู้ถือหุ้นต้นงวดหลังหักเงินปันผลจ่ายระหว่างปี}} \times 100$$

การวิเคราะห์: เพื่อประเมินผลตอบแทนจากการลงทุนของผู้ถือหุ้น

เกณฑ์มาตรฐาน: $\geq 0\%$

2. อัตราส่วนสภาพคล่อง

สภาพคล่องที่ดีช่วยให้บริษัทประกันภัยสามารถปฏิบัติตามภาระผูกพันที่มีต่อผู้เอาประกันภัยได้อย่างทันท่วงที สภาพคล่องของบริษัทประกันภัยขึ้นอยู่กับนโยบายการลงทุน โดยผู้บริหารสามารถจัดสรรเงินให้เกิดประโยชน์สูงสุดได้โดยเลือกลงทุนในสินทรัพย์ที่มีความคล่องตัวสูงและยังมีผลตอบแทนตามตลาด เช่น พันธบัตรรัฐบาล หรืออาจมีการแบ่งเงินลงทุนบางส่วนไปลงทุนในสินทรัพย์ที่ให้ผลตอบแทนสูงขึ้นแต่สภาพคล่องลดลงบ้าง เช่น หุ้นกู้บริษัทเอกชนต่าง ๆ แต่หากผู้บริหารเลือกลงทุนในสินทรัพย์ที่มีสภาพคล่องต่ำมาก เช่น อสังหาริมทรัพย์ หรือหุ้นทุนที่ไม่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ในระดับที่สูงเกินไป อาจทำให้บริษัทประกันภัยไม่สามารถเปลี่ยนสินทรัพย์เหล่านั้นเป็นเงินเพื่อชำระค่าสินไหมทดแทนได้ ความสามารถในการเก็บเบี้ยประกันภัยก็มีความสำคัญเช่นกัน เพราะหากมีลูกหนี้ที่สูงเกินไปจะทำให้บริษัทมีความเสี่ยงด้านหนี้สูญเพิ่มขึ้นและอาจมีผลกระทบต่อเงินทุนหมุนเวียนของบริษัทได้

ดังนั้น อัตราส่วนสภาพคล่องที่ดีควรจะสอดคล้องกับความเสี่ยงที่มีอยู่ การมีสภาพคล่องสูงเกินไปก็ไม่เป็นผลดีเพราะอาจทำให้ผลตอบแทนจากการลงทุนลดลงได้และทำให้อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น (ROE) ลดลงด้วยเช่นกัน อัตราส่วนที่สำคัญมีดังนี้

2.1 อัตราส่วนสภาพคล่อง (Liquidity Ratio)*

$$\text{อัตราส่วนสภาพคล่อง} = \frac{\text{สินทรัพย์หมุนเวียน}}{\text{สำรองค่าสินไหมทดแทนสุทธิ} + \text{ค่าสินไหมทดแทนค้างจ่าย}} \times 100$$

การวิเคราะห์: เพื่อประเมินสภาพคล่องของบริษัทต่อสินไหมทดแทนที่ยังไม่ได้ชำระ

เกณฑ์มาตรฐาน: $\geq 100\%$

2.2 อัตราส่วนสินทรัพย์ลงทุนต่อหนี้สินประกันภัย (Investment Asset to Insurance Liability)*

$$\text{อัตราส่วนสินทรัพย์ลงทุนต่อหนี้สินประกันภัย} = \frac{\text{สินทรัพย์ลงทุน}}{\text{หนี้สินจากการรับประกันภัยสุทธิ}} \times 100$$

การวิเคราะห์: เพื่อประเมินสภาพคล่องของบริษัทต่อหนี้สินจากการรับประกันภัยสุทธิซึ่งรวมสำรองค่าสินไหมทดแทนสุทธิและค่าสินไหมทดแทนค้างจ่ายสุทธิและสำรองเบี้ยประกันภัยที่ยังไม่ถือเป็นรายได้สุทธิและสำรองความเสี่ยงภัยที่ยังไม่สิ้นสุดสุทธิ

เกณฑ์มาตรฐาน: $\geq 100\%$

2.3 จำนวนวันลูกหนี้ (Debtor Days)

$$\text{จำนวนวันลูกหนี้} = \frac{\text{เบี้ยประกันภัยค้างชำระ}}{\text{เบี้ยประกันภัยรับ}} \times 365$$

การวิเคราะห์: เพื่อวิเคราะห์ค่าเฉลี่ยอายุลูกหนี้

เกณฑ์มาตรฐาน: < 60 วัน

2.4 อัตราส่วนการประเมินราคาเบี้ยประกันภัยค้างรับ (Debtor Admitted Value)*

$$\text{อัตราส่วนการประเมินราคาเบี้ยประกันภัยค้างรับ} = \frac{\text{เบี้ยประกันภัยค้างรับราคาประเมิน}}{\text{เบี้ยประกันภัยรับค้างรับราคาบัญชี}} \times 100$$

การวิเคราะห์: เพื่อประเมินมูลค่ายุติธรรมของลูกหนี้

เกณฑ์มาตรฐาน: $\geq 80\%$

3. อัตราส่วนเงินกองทุน

ความสามารถในการชำระหนี้ (Solvency) ของบริษัทประกันภัยถือเป็นเรื่องที่สำคัญที่สุดในการวิเคราะห์สถานะการเงินของบริษัทประกันภัย เนื่องจากบริษัทประกันภัยมีหน้าที่ต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยหากมีความเสียหายเกิดขึ้น ดังนั้น หากบริษัทประกันภัยมีความเสี่ยงที่สูงเกินไปจะทำให้ความสามารถในการชำระค่าสินไหมทดแทนลดลงได้ ซึ่งบริษัทจำเป็นต้องเพิ่มทุนหรือลดความเสี่ยงลง

ความเสี่ยงที่บริษัทประกันภัยมีความสามารถประเมินเป็นตัวเลขได้ด้วยวิธีการดำรงเงินกองทุนตามระดับความเสี่ยง (Risk Based Capital: RBC) ซึ่งเป็นวิธีที่อาศัยหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยในการคำนวณค่าความเสี่ยงต่าง ๆ โดยมีประกาศสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) เรื่องการประเมินราคาทรัพย์สินและหนี้สินของบริษัทประกันวินาศภัยที่กำหนดค่าความเสี่ยงต่าง ๆ ของสินทรัพย์และหนี้สินของบริษัทที่มีอยู่ หากนำความเสี่ยงต่าง ๆ ที่คำนวณได้มารวมกันเรียกว่า เงินกองทุนที่ต้องดำรงทั้งหมด (Total Capital Required: TCR) ส่วนเงินกองทุนที่สามารถนำมาใช้ได้ทั้งหมด (Total Capital Available: TCA) นั้นจะอาศัยหลักมูลค่ายุติธรรมที่กำหนดอยู่ในมาตรฐานบัญชีและในประกาศสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.)

ทั้งนี้การวิเคราะห์อาจไม่สามารถคำนวณอัตราส่วนเหล่านี้ได้เนื่องจากมีข้อมูลที่จำกัด ดังนั้น หากต้องการที่จะได้ข้อมูลเหล่านี้อาจต้องร้องขอจากผู้บริหารของแต่ละบริษัท อัตราส่วนที่สำคัญมีดังนี้

3.1 อัตราส่วนความเพียงพอของเงินกองทุน (Capital Adequacy Ratio: CAR)*

$$\text{อัตราส่วนความเพียงพอของเงินกองทุน} = \frac{\text{TCA}}{\text{TCR}} \times 100$$

การวิเคราะห์: เพื่อวิเคราะห์สถานะการเงินของบริษัทต่อความเสี่ยงที่มีอยู่
เกณฑ์มาตรฐาน: $\geq 140\%$

3.2 เงินกองทุนขั้นต่ำ (Minimum Capital Requirement)*

ส่วนของผู้ถือหุ้นในงบการเงิน

การวิเคราะห์: เพื่อให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด
เกณฑ์มาตรฐาน: ≥ 30 ล้านบาท

3.3 อัตราส่วนการเปลี่ยนแปลงเงินกองทุน (Change in Capital Available Ratio)*

$$\text{อัตราส่วนการเปลี่ยนแปลงเงินกองทุน} = \frac{\text{TCAปีปัจจุบัน} - \text{TCAปีก่อนหน้า}}{\text{TCAปีก่อนหน้า}} \times 100$$

การวิเคราะห์: เพื่อตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงของเงินกองทุนให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมและไม่เกิดผลกระทบต่อผู้เอาประกันภัย

เกณฑ์มาตรฐาน: $-10\% \leq R \leq 50\%$

3.4 อัตราส่วนพัฒนาการของสำรองค่าสินไหมทดแทน 1 ปี (Change in claim development reserve 1 year)*

$$\frac{\begin{array}{l} \text{อัตราส่วนพัฒนาการของสำรองค่าสินไหมทดแทน 1 ปี} = \\ \text{[Ultimate Claim Incurred ณ ปีปัจจุบัน (ที่ไม่รวมปีอุบัติเหตุล่าสุด)} \\ \text{– Ultimate Claim Incurred ณ ปีก่อนหน้า]} \end{array}}{\text{TCA ปีปัจจุบัน}} \times 100$$

การวิเคราะห์: เพื่อตรวจสอบอัตราการประมาณการของสำรองค่าสินไหมทดแทนที่เปลี่ยนแปลงไปต่อเงินกองทุนที่สามารถนำมาใช้ได้ทั้งหมด

เกณฑ์มาตรฐาน: $-20\% \leq R \leq 20\%$

หมายเหตุ * เป็นอัตราส่วนและเกณฑ์มาตรฐานที่สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) ใช้เพื่อดูแลและกำกับบริษัทประกันวินาศภัย



บทที่ 14

การลงทุนของบริษัทประกันภัย

ศิริ สวรรค์พรเพ็ญ

เนื่องจากธุรกิจประกันภัยเรียกเก็บเบี้ยประกันภัยเป็นรายปี ในขณะที่การจ่ายสินไหมทดแทนมีความไม่แน่นอน ดังนั้น บริษัทประกันภัยจึงควรหาผลตอบแทนจากเบี้ยประกันภัยที่ได้รับมาเพื่อเป็นการเพิ่มรายได้ให้บริษัท แต่เนื่องจากการลงทุนมีความเสี่ยง หากบริษัทไปลงทุนในสินทรัพย์ที่ด้อยคุณภาพหรือมีความเสี่ยงสูงอาจทำให้บริษัทสูญเสียเงินต้นและมีปัญหาสภาพคล่องในที่สุด ด้วยเหตุนี้ สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) จึงได้ออกประกาศเรื่อง การลงทุนประกอบธุรกิจอื่นของบริษัทประกันวินาศภัย โดยมีประกาศทั้งหมด 2 ฉบับ คือ การลงทุนประกอบธุรกิจอื่นของบริษัทประกันวินาศภัย พ.ศ. 2556 ลงวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2556 และ การลงทุนประกอบธุรกิจอื่นของบริษัทประกันวินาศภัย (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2558 ลงวันที่ 12 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2558 โดยเนื้อหาหลัก ๆ ของประกาศทั้ง 2 ฉบับมีดังนี้

การลงทุนประกอบธุรกิจอื่นของบริษัทประกันวินาศภัย

1. คณะกรรมการลงทุน

ประกาศฯ กำหนดให้บริษัทต้องจัดให้มีคณะกรรมการลงทุน ซึ่งได้รับการแต่งตั้งจากคณะกรรมการบริษัท จำนวนไม่น้อยกว่าสามคนโดยต้องเป็นบุคคลที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญและประสบการณ์เป็นเวลาไม่น้อยกว่าสามปี เกี่ยวกับการบริหารการลงทุน การบริหารความเสี่ยง หรือการวิเคราะห์หลักทรัพย์ ซึ่งอาจเป็นกรรมการ ผู้บริหารของบริษัท หรือบุคคลภายนอกก็ได้ โดยคณะกรรมการลงทุนมีหน้าที่หลักคือจัดทำนโยบายการลงทุนและอนุมัติแผนการลงทุน โดยประกาศฯ ได้กำหนดประเภทสินทรัพย์และสัดส่วนการลงทุนไว้เพื่อเป็นขอบเขตการลงทุนที่บริษัทประกันภัยสามารถลงทุนได้

2. การฝากเงินไว้กับสถาบันการเงิน

เงินฝากสถาบันการเงินจะประกอบไปด้วย เงินฝากประเภทออมทรัพย์ กระแสรายวัน และประจำ โดยบริษัทสามารถฝากเงินกับสถาบันการเงินและธนาคารในประเทศไทยได้ไม่จำกัด ทั้งนี้การฝากเงินในต่างประเทศมีข้อจำกัดโดยสามารถฝากได้กับธนาคารเท่านั้นและต้องเป็นเงินฝากระยะสั้นและมีวัตถุประสงค์เพื่อการดำเนินงานในต่างประเทศของบริษัทเท่านั้น

3. ตราสารหนี้

ตราสารหนี้แบ่งออกเป็น 3 ประเภทใหญ่ ๆ ได้แก่ ตราสารหนี้ภาครัฐ ตราสารหนี้เอกชน และตราสารหนี้ต่างประเทศ โดยบริษัทสามารถลงทุนในตราสารหนี้ภาครัฐได้ไม่จำกัด ในขณะที่ตราสารหนี้เอกชนนั้นสามารถลงทุนได้ไม่เกินร้อยละ 60 ของสินทรัพย์ลงทุนทั้งหมดและลงทุนในตราสารหนี้ต่างประเทศได้ไม่เกินร้อยละ 15 ของสินทรัพย์ลงทุนทั้งหมด ทั้งนี้การลงทุนในต่างประเทศนั้นต้องรวมการลงทุนทุกประเภท

4. ตราสารหนี้กึ่งทุน

เป็นตราสารที่ออกโดยบริษัทจำกัดที่มีอันดับความน่าเชื่อถือไม่ต่ำกว่า BBB และเป็นตราสารที่ขึ้นทะเบียนในสมาคมตลาดตราสารหนี้ไทย และเป็นตราสารที่มีราคาเหมาะสมตามที่สมาคมตลาดตราสารหนี้ไทยกำหนด

5. ตราสารทุน

บริษัทสามารถลงทุนในตราสารทุนได้ไม่เกินร้อยละ 10 ของสินทรัพย์ลงทุนของบริษัท เว้นแต่เป็นตราสารทุนเพื่อการประกอบธุรกิจอื่นและลงทุนในบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด หากตราสารทุนนั้นไม่ได้จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย บริษัทต้องได้รับความเห็นชอบเป็นหนังสือจากสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) ทั้งนี้ตราสารทุนทั้งหมดไม่สามารถมีจำนวนเกินกว่าร้อยละ 30 ของสินทรัพย์ลงทุนทั้งหมด

6. หน่วยลงทุน

บริษัทสามารถลงทุนในหน่วยลงทุนของกองทุนรวมที่จดทะเบียนในประเทศได้โดยที่กองทุนนั้นต้องมีมูลค่าไม่ต่ำกว่า 1,500 ล้านบาท และต้องไม่เป็นกองทุนที่มุ่งเน้นการป้องกันความเสี่ยงควบคู่ไปกับการลงทุน (Hedge Fund) ทั้งนี้ บริษัทสามารถลงทุนในกองทุนรวมอสังหาริมทรัพย์หรือโครงสร้างพื้นฐานที่จัดตั้งขึ้นในประเทศได้ถึงร้อยละ 20 ของสินทรัพย์ลงทุน หากเป็นกองทุนรวมอสังหาริมทรัพย์หรือโครงสร้างพื้นฐานที่จัดตั้งขึ้นในต่างประเทศให้ลงทุนได้ไม่เกินร้อยละ 5 ของสินทรัพย์ลงทุน

7. สัญญาซื้อขายล่วงหน้า

บริษัทสามารถเข้าเป็นคู่สัญญาในสัญญาซื้อขายล่วงหน้าได้โดยต้องเป็นสัญญาซื้อขายล่วงหน้าขั้นพื้นฐานและเพื่อเป็นการลดความเสี่ยงที่เกิดขึ้น

8. ตราสารหนี้ที่มีลักษณะของสัญญาซื้อขายล่วงหน้าแฝง

บริษัทสามารถลงทุนในตราสารหนี้ที่มีลักษณะของสัญญาซื้อขายล่วงหน้าแฝงได้ แต่ทั้งนี้ลักษณะของสัญญาซื้อขายล่วงหน้าแฝงควรจะเหมือนกับสัญญาซื้อขายล่วงหน้า

9. การให้กู้ยืม การให้เข้าซื้อลด และการออกหนังสือค้ำประกันเพื่อเป็นหลักประกันการปฏิบัติตามสัญญาโครงการต่าง ๆ

บริษัทสามารถให้กู้ยืมเงินกับพนักงานของบริษัทได้ไม่เกิน 1 ล้านบาทต่อรายแต่บริษัทต้องมีนโยบายหรือระเบียบการให้กู้ยืมเงินด้วย นอกจากนี้ บริษัทยังสามารถให้กู้ยืมโดยมีทรัพย์สินเป็นหลักประกันโดยจำนวนเงินที่ให้กู้ต้องไม่เกินร้อยละ 90 ของหลักประกันสำหรับผู้ที่เป็นบุคคลธรรมดา และไม่เกินร้อยละ 70 ของหลักประกันสำหรับผู้ที่เป็นนิติบุคคล นอกจากการกู้ยืมแบบปกติแล้ว บริษัทสามารถลงทุนให้เข้าซื้อลดโดยต้องเป็นรถยนต์หรือรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก และบริษัทสามารถออกหนังสือค้ำประกันเพื่อเป็นหลักประกันการปฏิบัติตามสัญญาของโครงการต่าง ๆ โดยต้องมีทรัพย์สินเป็นหลักประกันและจำกัวงเงินค้ำประกันไม่เกินร้อยละ 70 ของหลักประกัน ทั้งนี้การลงทุนในประเภทนี้ได้ไม่เกินร้อยละ 20 ของสินทรัพย์ลงทุน ซึ่งไม่นับรวมการให้กู้ยืมแก่พนักงานของบริษัทที่ได้ไม่เกินร้อยละ 5 ของสินทรัพย์ลงทุน และการออกหนังสือค้ำประกันได้ไม่เกินร้อยละ 5 ของสินทรัพย์ลงทุน

10. การทำธุรกรรมยืมและให้ยืมหลักทรัพย์

บริษัทสามารถทำธุรกรรมยืมและให้ยืมหลักทรัพย์ได้ ทั้งนี้การให้ยืมหลักทรัพย์ บริษัทต้องดำเนินการให้มีการวางหลักประกันจากผู้ยืมหลักทรัพย์โดยจะเป็นเงินสดหรือตราสารหนี้หรือหลักทรัพย์อื่นตามที่นายทะเบียนกำหนด

11. การทำธุรกรรมซื้อหรือขายหลักทรัพย์โดยมีสัญญาขายหรือซื้อคืน

บริษัทสามารถทำธุรกรรมซื้อหรือขายหลักทรัพย์โดยมีสัญญาขายหรือซื้อคืนได้โดยต้องเป็นการทำธุรกรรมกับบริษัทที่มีอันดับความน่าเชื่อถือไม่ต่ำกว่า BBB ระยะเวลาการซื้อขายไม่เกิน 1 ปี และทำได้เฉพาะในสกุลเงินบาทเท่านั้น

12. สัดส่วนการลงทุนตามผู้ออกสินทรัพย์หรือคู่สัญญา

นอกจากข้อกำหนดในสินทรัพย์แต่ละประเภทที่สามารถลงทุนได้ สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) ยังมีข้อกำหนดในเรื่องสัดส่วนการลงทุนตามผู้ออกสินทรัพย์หรือคู่สัญญา คือ หากเป็นสถาบันการเงินแต่ละรายได้ไม่เกินร้อยละ 30 ของสินทรัพย์ลงทุน องค์การหรือรัฐวิสาหกิจที่มีกฎหมายเฉพาะจัดตั้งขึ้น บริษัทจำกัดที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยแต่ละรายได้ไม่เกินร้อยละ 15 ของสินทรัพย์ลงทุน บริษัทจำกัดแต่ละรายได้ไม่เกินร้อยละ 15 สำหรับการลงทุนในตราสารหนี้หากเป็นสินทรัพย์ประเภทอื่นได้ไม่เกินร้อยละ 5 ของสินทรัพย์ลงทุน คู่สัญญาอื่นแต่ละรายได้ไม่เกินร้อยละ 5 ของสินทรัพย์ลงทุน ทั้งนี้ การลงทุนในกองทุนรวมนั้นจะใช้วิธี look-through approach เพื่อกำหนดสัดส่วนตามผู้ออกสินทรัพย์หรือคู่สัญญา

จากประกาศฯ ข้างต้นทำให้เห็นว่า สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) มีความเข้มงวดค่อนข้างสูงในเรื่องสภาพคล่อง (Liquidity) ของบริษัทประกันภัยเพราะความไม่แน่นอนของธุรกิจประกันภัยที่ต้องรับโอนความเสี่ยงจากผู้ประกอบธุรกิจอื่น ๆ ทั่วไป ดังนั้น เรื่องนี้จึงเป็นความท้าทายให้กับบริษัทประกันภัยที่จะทำอย่างไรเพื่อให้ได้ผลตอบแทนจากการลงทุนที่สูงและไม่ทำให้สภาพคล่อง (Liquidity) ของบริษัทลดลงและสามารถปฏิบัติตามกฎระเบียบที่เข้มงวดของสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.)

การจัด Portfolio ในการลงทุนที่ตุนั้นควรคำนึงถึง Asset Liability Matching (ALM) เนื่องจากต้นทุนของธุรกิจประกันภัยไม่แน่นอน ทำให้การประมาณการหนี้สินทำได้ยาก ดังนั้น การกำหนดนโยบายลงทุนต้องสอดคล้องกับความเสี่ยงที่บริษัทมีและต้องคำนึงถึงสภาพคล่องเป็นหลัก ทั้งนี้ สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) ได้กำหนดจำนวนวันที่บริษัทประกันภัยต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เรียกร้องตามสัญญาประกันภัยทั่วไปไม่เกิน 15 วัน ส่วนการประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (พ.ร.บ.) ต้องไม่เกิน 7 วัน ดังนั้น หากสินทรัพย์ลงทุนไม่มีสภาพคล่องจะทำให้บริษัทไม่สามารถปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนดและถูกปรับได้ ทำให้สภาพคล่องของสินทรัพย์ลงทุนแต่ละประเภทมีความสำคัญในการจัด Portfolio การลงทุน

ตารางที่ 14-1 การเปรียบเทียบสภาพคล่องและข้อดีข้อเสียของสินทรัพย์ลงทุนแต่ละประเภท

ลำดับ	ประเภทของสินทรัพย์ลงทุน	ข้อดี	ข้อเสีย	อัตราผลตอบแทนเฉลี่ย
1	เงินฝากออมทรัพย์	1. สามารถถอนเมื่อไรก็ได้ มีสภาพคล่องสูง 2. มีการค้ำประกันโดยสถาบันคุ้มครองเงินฝากภายในวงเงินที่กำหนด	1. ดอกเบี้ยต่ำ ซึ่งน้อยกว่าดอกเบี้ยนโยบายที่รัฐบาลกำหนด 2. หากฝากไว้กับธนาคารที่มี Credit Rating ที่ต่ำจะเป็นการเพิ่มความเสี่ยงให้แก่บริษัท	0.125% - 0.40%
2	ตราสารหนี้ภาครัฐ	1. มีวันครบกำหนดและสามารถขายได้ก่อนวันครบกำหนด 2. อัตราผลตอบแทนอยู่ในระดับใกล้เคียงกับดอกเบี้ยนโยบาย	1. ผลตอบแทนจะต่ำกว่าสินทรัพย์ลงทุนประเภทอื่นที่ความเสี่ยงสูงกว่า 2. ในบางครั้งอาจจะหาผู้ซื้อได้ไม่ทัน ทำให้ไม่สามารถชำระหนี้สินได้	1.1% - 2.3%

ลำดับ	ประเภทของ สินทรัพย์ลงทุน	ข้อดี	ข้อเสีย	อัตรา ผลตอบแทนเฉลี่ย
		3. มีโอกาสที่จะได้ Capital Gain หากสามารถซื้อหรือขายในจังหวะที่เหมาะสม		
3	เงินฝากประจำ	- มีวันครบกำหนดและสามารถถอนก่อนวันครบกำหนดได้แต่จะไม่ได้ดอกเบี้ย - อัตราผลตอบแทนอยู่ในระดับใกล้เคียงกับดอกเบี้ยนโยบายแต่จะต่ำกว่าตราสารหนี้ภาคเอกชน - มีความมั่นคงเนื่องจากลูกหนี้เป็นธนาคาร - มีการค้ำประกัน โดยสถาบันคุ้มครองเงินฝากภายในวงเงินที่กำหนด	- หากถอนก่อนวันครบกำหนดจะไม่ได้ดอกเบี้ยหรือได้ในอัตราที่ต่ำลง - หากเงินฝากนั้นเกินวงเงินคุ้มครองโดยสถาบันคุ้มครองเงินฝากจะทำให้ไม่ได้รับความคุ้มครองสำหรับวงเงินส่วนที่เกินนั้น	0.30% - 1.35%
4	ตราสารหนี้ภาคเอกชน	- มีวันครบกำหนดและสามารถขายได้ก่อนวันครบกำหนด - อัตราผลตอบแทนสูงกว่าตราสารหนี้ภาครัฐเพราะมีความเสี่ยงสูงขึ้น - มีโอกาสที่จะได้ Capital Gain หากสามารถซื้อหรือขายในจังหวะที่เหมาะสม	- ผลตอบแทนจะต่ำกว่าสินทรัพย์ลงทุนประเภทอื่นที่ความเสี่ยงสูงกว่าเช่น กองทุนอสังหาริมทรัพย์ หรือ ตราสารทุน - ในบางครั้งอาจจะหาผู้ซื้อได้ไม่ทัน ทำให้ไม่สามารถเปลี่ยนเป็นเงินได้ - มีความเป็นไปได้ที่อาจเกิดหนี้สูญ	1.4% - 2.9%
5	ตราสารทุน	- มีผลตอบแทนที่สูง - สามารถเปลี่ยนเป็นเงินสดได้ในระยะเวลาสั้น - มีโอกาสที่จะได้ Capital Gain - มี Tax Incentive จากกรมสรรพากร	- มีความเสี่ยงที่เงินต้นจะลดลง - ในบางครั้งอาจจะหาผู้ซื้อได้ไม่ทัน ทำให้ไม่สามารถเปลี่ยนเป็นเงินได้	(11.2%) - 8.1%
6	กองทุนรวมตราสารหนี้และตราสารทุน	- มีผลตอบแทนตามสัดส่วนสินทรัพย์ที่กองทุนลงทุน - สามารถเปลี่ยนเป็นเงินสดได้ในระยะเวลาสั้นโดยเป็นการขายคืนให้แก่กองทุน	- ค่าใช้จ่ายสูง - ไม่สามารถกำหนดนโยบายการลงทุนเองได้ - ต้องทำ look through approach เวลาทำรายงาน	(8.3%) - 19.7%

ลำดับ	ประเภทของสินทรัพย์ลงทุน	ข้อดี	ข้อเสีย	อัตราผลตอบแทนเฉลี่ย
7	กองทุนอสังหาริมทรัพย์หรือกองทุนโครงสร้างพื้นฐาน	มีผลตอบแทนสูงกว่าตราสารหนี้ แต่ต่ำกว่าตราสารทุน	1. ค่าใช้จ่ายสูง 2. ไม่ค่อยมีการซื้อขายในตลาดรอง 3. ความเสี่ยงสูงเนื่องจากผลตอบแทนไม่ได้มีการกำหนดไว้ล่วงหน้า	(15.6%) - 20.4%

ที่มา: ข้อมูลจากธนาคารพาณิชย์และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

จากตารางจะเห็นได้ว่าผลตอบแทนจะสูงขึ้นหากความเสี่ยงเพิ่มขึ้น ซึ่งตรงกับหลักการ High Risk High Return เนื่องจากบริษัทประกันวินาศภัยมีภาระหรือหนี้สินที่จะต้องชำระให้ผู้เอาประกันภัยที่สั้นหรือเรียกว่า Short Tail โดยปกติระยะเวลาการชำระจะอยู่ในช่วงเวลา 0 – 5 ปี ซึ่งขึ้นอยู่กับประเภทของการประกันภัยเพราะหากเป็นการประกันภัยรถยนต์ วงจรการจ่ายสินไหมทดแทนจะค่อนข้างสั้น ในขณะที่ วงจรการจ่ายค่าสินไหมทดแทนของการประกันภัยความเสี่ยงภัยทรัพย์สิน [Accidental Damage (Property) Insurance] นั้นจะค่อนข้างยาว

โดยทั่วไปแล้ว ตราสารหนี้ภาครัฐเป็นตราสารที่บริษัทประกันภัยส่วนใหญ่จะถือไว้เพื่อเพิ่มผลตอบแทนจากการลงทุนเพราะมีสภาพคล่องสูงและมีความเสี่ยงต่ำ ดังนั้น หากบริษัทประกันภัยมีสัดส่วนการรับประกันภัยรถยนต์ที่สูงเช่น 90% ของ Portfolio การลงทุนควรจะเน้นไปที่ตราสารหนี้ภาครัฐเพราะจะให้ผลตอบแทนที่เหมาะสมและมีสภาพคล่องที่สูง แต่หากบริษัทมี Portfolio ที่ค่อนข้างสมดุลระหว่างประกันภัยรถยนต์ (Motor) และประกันภัยประเภทอื่น (Non Motor) ซึ่งจะช่วยยืดวงจรการจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้ยาวขึ้น บริษัทอาจมีการลงทุนในสินทรัพย์ที่มีสภาพคล่องลดลงแต่ให้ผลตอบแทนที่ดีขึ้น เช่น การลงทุนในตราสารทุนและอสังหาริมทรัพย์ เป็นต้น

ทั้งนี้ การลงทุนในตราสารหนี้ควรจะคำนึงถึงอายุของตราสารหนี้หรือเงินฝากประจำ เนื่องจากตราสารหนี้จะมีผลตอบแทนสูงขึ้นหากมีอายุที่ยาวขึ้น หากเลือกลงทุนในตราสารที่มีอายุยาวจะทำให้บริษัทขาดสภาพคล่องแม้ว่าตราสารหนี้จะสามารถขายได้ก่อนครบกำหนด แต่เนื่องจากอายุที่ยาวจะทำให้มีความเสี่ยงเรื่องอัตราดอกเบี้ยที่ผันผวนอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งหากขายก่อนครบกำหนดจะทำให้เกิดขาดทุนจากการขาย โดยค่าเฉลี่ยอายุตราสารหนี้ที่เหมาะสมสำหรับธุรกิจประกันภัยไม่ควรจะเกิน 5 ปี และบริษัทควรจะมีการทำประมาณการกระแสเงินสดเป็นประจำ โดยควรจะต้องให้มีตราสารหนี้หรือเงินฝากประจำที่ครบกำหนดทุกเดือนเพื่อรองรับความไม่แน่นอนในการจ่ายค่าสินไหมทดแทน

อย่างไรก็ตาม ในกรณีของบริษัทที่มีสัดส่วนการรับประกันภัยรถยนต์ที่สูงแต่มีค่าอัตราส่วนความเพียงพอของเงินกองทุน (Capital Adequacy Ratio: CAR) ที่สูงก็สามารถที่จะเลือกลงทุนในสินทรัพย์ที่มีความเสี่ยงสูงได้ เช่น ในตราสารทุน หรือกองทุนอสังหาริมทรัพย์ เนื่องจากเงินที่เหลือจากการรับประกันภัยแล้วจะกลายเป็นเงินทุนของผู้ถือหุ้นซึ่งสามารถจ่ายออกมาเป็นเงินปันผล แต่หากไม่จ่ายออกก็ควรจะนำเงินนั้นไปเพิ่มมูลค่าให้แก่ผู้ถือหุ้น ดังนั้น การลงทุนในบริษัทประกันภัยควรจะอยู่ในระดับที่พอดีคือ ไม่ระมัดระวังจนเกินไปและไม่เสี่ยงจนเกินไป ซึ่งจะส่งผลให้บริษัทนั้นมีการเติบโตที่ยั่งยืนและสามารถช่วยรับภาระทางสังคมและธุรกิจต่าง ๆ เมื่อเกิดวินาศภัยพร้อมทั้งให้ผลตอบแทนที่เหมาะสมแก่ผู้ถือหุ้น





บทที่ 15

เทคโนโลยีกับการประกันภัย

วิชชุกร นิลมานัตต์

ในการดำเนินงานของธุรกิจประกันภัยในปัจจุบันนี้ เทคโนโลยีได้เข้ามามีบทบาทเป็นอย่างมากในทุกขั้นตอนตั้งแต่การเสนอขาย การพิจารณารับประกันภัย การออกกรมธรรม์ประกันภัย การพิจารณาชดเชยค่าสินไหมทดแทน การประมวลผลข้อมูลซึ่งมีจำนวนมหาศาล ตลอดจนการประชุมผ่านระบบออนไลน์ อย่างไรก็ตาม ธุรกิจประกันภัยก็ต้องเตรียมความพร้อมรับมือเรื่องความปลอดภัยทางไซเบอร์ด้วย

1. ความเป็นมาในการนำเทคโนโลยีมาใช้งานในธุรกิจประกันภัย

เทคโนโลยีที่จะกล่าวถึงในบทนี้ คือ เทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาทางด้านการใช้งานทางระบบสารสนเทศ ซึ่งเทคโนโลยีสารสนเทศที่นำมาใช้กับภาคธุรกิจประกันภัยนั้นจะขอแบ่งออกมาเป็นยุคในการใช้งานเทคโนโลยี ดังนี้

เริ่มจากช่วงทศวรรษที่ 1980 ระบบคอมพิวเตอร์ในยุคนั้นมีลักษณะเป็นระบบประมวลผลแบบศูนย์กลาง (Centralized) อยู่ที่ Mainframe มีการเชื่อมต่อค่อนข้างจำกัดและมีราคาสูง การใช้งานหลักเป็นการบันทึกข้อมูลตัวเลขทางบัญชี เพื่อให้สามารถประมวลผลรายงานตามที่ต้องการ เช่น ทะเบียนรับประกันภัย และงบการเงิน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ในการบริหารจัดการภายในบริษัทเป็นสำคัญ การทำงานในยุคนั้นยังไม่มีกระบวนการรวมกระบวนการทำงานให้เป็นอัตโนมัติ โดยยังพึ่งพากระบวนการทำงานด้วยมือเป็นหลัก

ต่อมาในช่วงทศวรรษที่ 1990 เป็นช่วงที่มีการเติบโตของระบบคอมพิวเตอร์ส่วนบุคคล (Personal Computer: PC) บริษัทประกันภัยเริ่มนำระบบสารสนเทศมาใช้งาน ลักษณะของสถาปัตยกรรมทางด้าน Software แบบ Clients-Server ได้รับความนิยมมากและได้นำระบบต่างๆ มาจัดการกับกระบวนการทำงานหลักของบริษัท เช่น กระบวนการออกกรมธรรม์ประกันภัย กระบวนการจัดการแจ้งสินไหมทดแทน กระบวนการทางด้านบัญชี เป็นต้น ทำให้สามารถค้นหาข้อมูลผู้เอาประกันภัยได้อย่างรวดเร็วผ่านการเชื่อมต่อเครือข่ายส่วนตัว (Private Network) ภายในบริษัท การบริหารข้อมูลมีความเป็นระเบียบในรูปแบบของการใช้ Data Warehouse และการจัดการข้อมูลหลายมิติโดยใช้ Online Analytical Processing (OLAP) ซึ่งผู้ใช้งานสามารถที่จะจัดทำข้อมูลแบบเจาะลึกได้ดีขึ้น

ต่อมาในช่วงทศวรรษที่ 2000 เป็นยุคที่มีการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีอย่างมาก บริษัทประกันภัยเริ่มนำเทคโนโลยีมาใช้ในการเชื่อมต่อกับระบบภายนอกบริษัท จากเดิมซึ่งบริษัทจะต้องลงทุนในการเชื่อมต่อกับระบบภายนอกผ่านระบบ Electronic Data Interchange (EDI) ก็ได้มีการเปลี่ยนมาใช้ในการเชื่อมต่อข้อมูลผ่าน Open Protocols เช่น Web Services ผ่านช่องทางแบบ Secured Public Network (เช่น SSL บน Internet) จากความง่ายในการเชื่อมต่อดังที่ได้อ้างมานี้ ทำให้บริษัทประกันภัยสามารถพัฒนารูปแบบระบบที่ให้บริการแก่ลูกค้า หรือคู่ค้า (เช่น ตัวแทน/นายหน้าประกันภัย) ในลักษณะกระจายและเชื่อมต่อกับกระบวนการทำงานทางธุรกิจได้ง่ายขึ้น

ต่อมาในช่วงทศวรรษที่ 2010 เป็นยุคของเทคโนโลยีที่อาศัยโครงสร้างพื้นฐานบน Internet ซึ่งถือเป็นมาตรฐานในการพัฒนาการเชื่อมต่อ ในขณะที่ธุรกิจประกันภัยได้พัฒนากระบวนการทำงานต่าง ๆ ที่จะช่วยอำนวยความสะดวกผ่านช่องทางบน Internet แล้ว ผู้บริโภคก็ได้มีการนำเทคโนโลยีเข้ามามีส่วนร่วมในชีวิตประจำวันมากขึ้น จากการที่ผู้บริโภคได้เริ่มใช้งานเทคโนโลยีที่เป็นพื้นฐานอย่างแพร่หลาย ส่งผลให้ภาคธุรกิจประกันภัยสนใจที่จะใช้เทคโนโลยีเพิ่มมากขึ้นนอกเหนือจากกระบวนการทำงานต่าง ๆ ภายในบริษัท เช่น การใช้เทคโนโลยีมาทำการวิเคราะห์ข้อมูลทางด้านสถิติ หรือการวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) เพื่อใช้วิเคราะห์พฤติกรรมของ

ผู้บริโภค โดยผลของการวิเคราะห์ข้อมูลดังกล่าวจะนำไปสู่แนวทางในการทำธุรกิจแบบใหม่ที่เน้นลูกค้าเป็นศูนย์กลางมากยิ่งขึ้น

ความก้าวหน้าของเทคโนโลยีเป็นสิ่งที่ไม่หยุดนิ่งและมีการพัฒนาในอัตราที่เพิ่มขึ้นอยู่ตลอดเวลา ทำให้บริษัทประกันภัยมีแรงกดดันที่จะต้องก้าวตามให้ทันเทคโนโลยี ปัจจัยสำคัญที่ไม่อาจขาดได้ซึ่งเป็นแรงผลักดันให้มีการเปลี่ยนแปลงทางด้านเทคโนโลยีภายในภาคธุรกิจประกันภัยคือ ลูกค้า

ลูกค้า หรือผู้เอาประกันภัย รวมถึงผู้มุ่งหวังเอาประกันภัย มีความสามารถในการเข้าถึงความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีมากกว่ายุคก่อนมาก ซึ่งเกิดขึ้นจากการที่มีการพัฒนาเทคโนโลยีให้ตอบสนองต่อความสะดวกสบายในการใช้ชีวิตประจำวันมากขึ้นและความก้าวหน้าของอุปกรณ์ต่าง ๆ เช่น Smartphone ตลอดจนความสามารถในการเข้าถึงข้อมูลต่าง ๆ ได้อย่างรวดเร็ว จนทาง บริษัท Google ได้ทำกรณียามถึงคำว่า Micro-Moments¹ ที่แสดงถึงพฤติกรรมที่ผู้บริโภคจะตัดสินใจในการทำสิ่งต่าง ๆ โดยใช้เวลาที่สั้นลงอันเนื่องมาจากความสามารถในการเข้าถึงข้อมูลได้อย่างรวดเร็วบน Smartphone นอกจากความสามารถในการค้นหาข้อมูลที่รวดเร็วแล้ว เทคโนโลยียังเปิดโอกาสให้ผู้บริโภคสามารถแสดงความคิดเห็นในเรื่องต่าง ๆ ผ่านสื่อที่อยู่บน Internet ได้อีกด้วยซึ่งจะทำให้การมีส่วนร่วมของข้อมูลนั้นมีปริมาณที่เพิ่มขึ้น จากพฤติกรรมที่เปลี่ยนแปลงของลูกค้าทำให้บริษัทต้องเตรียมความพร้อมต่อการเปลี่ยนแปลงโดยการนำเทคโนโลยีมาประยุกต์ใช้ในบริษัทอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

2. การนำเทคโนโลยีมาใช้กับธุรกิจประกันภัยในปัจจุบัน

2.1 การบริหารจัดการข้อมูล และ การวิเคราะห์ข้อมูล

เป็นที่ยอมรับกันว่าสำหรับธุรกิจประกันภัยแล้ว ข้อมูลคือสิ่งที่ยังขาดอย่างยิ่งขาดในการทำธุรกิจ ตั้งแต่ในอดีต บริษัทประกันภัยได้นำคอมพิวเตอร์มาช่วยประมวลผลทางสถิติเพื่อการพิจารณารับประกันภัย การจัดการข้อมูลดังกล่าวได้พัฒนาขึ้นจากในรูปแบบรายงานธรรมดา จนถึงการทำรายงานในรูปแบบ Multi-Dimension ที่สามารถสร้างรายงานที่ทำให้บริษัทประกันภัยทราบถึงต้นทุนต่าง ๆ เช่น ต้นทุนทางด้านความเสียหาย (Loss Cost) ความถี่ในการเกิดการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน (Claim Frequency) ค่าสินไหมทดแทนโดยเฉลี่ย (Average Claim Amount) อัตราส่วนค่าสินไหมทดแทน (Loss Ratio) ฯลฯ ได้รวดเร็วขึ้นจนถึงระดับที่เป็นรายงานแบบใกล้เคียงเวลาจริง (Near Real Time Report) บนระบบธุรกิจอัจฉริยะ (Business Intelligence)

จากปริมาณข้อมูลที่เพิ่มมากขึ้นตลอดเวลา ทั้งข้อมูลประเภทเชิงโครงสร้าง (Structured Data) และข้อมูลที่ไร้โครงสร้าง (Unstructured Data) ทำให้การนำเทคโนโลยีมาช่วยในการวิเคราะห์ข้อมูล (Data Analytic) เป็นอีกทิศทางหนึ่งที่ธุรกิจประกันภัยเริ่มให้ความสนใจ อีกทั้งความสามารถทางด้าน Hardware ที่ใช้ในการประมวลผลนั้นก็มีการพัฒนาให้มีความเร็วที่สูงขึ้นในอัตราเลขชี้กำลัง (Exponential) และมีต้นทุนที่ต่ำลง ทำให้บริษัทสามารถใช้งานบนการประมวลผลข้อมูลที่มีปริมาณมากขึ้นได้ง่ายขึ้น

การนำเทคโนโลยีมาใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล เริ่มต้นจากการรวบรวมข้อมูลต่าง ๆ ที่จะนำมาใช้ประมวลผล ซึ่งอาจจะเป็นข้อมูลที่อยู่ภายในองค์กรเอง หรือข้อมูลที่เป็นสาธารณะ เช่น ข้อมูลเปิดเผยของหน่วยงานราชการ รวมถึงข้อมูลที่ผู้บริโภคเป็นผู้เปิดเผย ไม่ว่าจะเป็นข้อมูลบน Social Media ข้อมูลการแสดงความคิดเห็นใน Web Board หรือ Blog ต่าง ๆ การรวบรวมข้อมูลดังกล่าวอาจจะมีจากน้อยไปจนถึงใหญ่มาก (Big Data) โดยจะต้องใช้เครื่องมือและขั้นตอนในการแก้ปัญหาที่ชัดเจน (Algorithm) ในการบริหารจัดการข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) โดยเฉพาะ เช่น MapReduce, Pig หรือ Hive เป็นต้น

จากข้อมูลที่กล่าวมาข้างต้น ธุรกิจประกันภัยสามารถที่จะนำข้อมูลดังกล่าวมาทำการวิเคราะห์ เพื่อตอบโจทย์ทางด้านธุรกิจที่หลากหลาย เช่น การพยากรณ์ลักษณะผิดปกติของค่าสินไหมทดแทน โดยใช้ Machine Learning การหาตัวแปรที่ส่งผลต่อต้นทุนความเสียหาย (Loss Cost) โดยใช้ Predictive Algorithm

¹ Sridhar Ramaswamy Apr 2015, <https://www.thinkwithgoogle.com/marketing-resources/micro-moments/how-micromoments-are-changing-rules/>

ต่าง ๆ มาวิเคราะห์พฤติกรรมทางการตลาดของผู้บริโภคโดยใช้เทคโนโลยีของ Data Mining หรือ การใช้ปัญญาประดิษฐ์ (Artificial Intelligence: AI) มาช่วยในการทำ Personalized Marketing, Underwriting Automation เป็นต้น

2.2 การพัฒนาทางด้าน Internal Processes

จากอดีตจนถึงปัจจุบัน ธุรกิจประกันภัยได้มีความพยายามที่จะนำระบบเทคโนโลยีต่าง ๆ มาช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานในกระบวนการต่าง ๆ ซึ่งการนำเทคโนโลยีเข้ามาช่วยในกระบวนการทำงานต่าง ๆ นั้นทำให้บริษัทสามารถลดต้นทุนในการดำเนินงานและลดความผิดพลาดในการทำงานที่เกิดจากคนได้เป็นอย่างดี อย่างไรก็ตาม การพัฒนาที่ผ่านมามุ่งเน้นการทำ Automation ในกระบวนการทำงานทางธุรกิจ (Business Processes) ของบริษัทประกันภัยเป็นหลัก เช่น ด้านการพิจารณารับประกันภัย หรือ ด้านการจัดการค่าสินไหมทดแทน เป็นต้น นอกจากนี้ ธุรกิจประกันภัยก็ได้เริ่มใช้เทคโนโลยีมาช่วยในด้านการทำงานระยะไกล (Tele-Servicing) และการประชุม Online เพื่อช่วยให้เกิดความต่อเนื่องทางธุรกิจ เช่น จากสถานการณ์การระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) เหตุการณ์ที่ถุกกั้นการเข้าถึงพื้นที่ทำงานปกติ (Denial of Access) เป็นต้น

ในปัจจุบันนี้ ความสามารถในการเข้าถึงเทคโนโลยีของลูกค้าเป็นเรื่องปกติและเป็นที่แพร่หลาย ทำให้ธุรกิจประกันภัยสามารถที่จะพัฒนากระบวนการที่อำนวยความสะดวกแก่ลูกค้าได้มากขึ้น เช่น การพัฒนาช่องทาง Straight-through processing (STP) เพื่อให้บริการตรงแก่ลูกค้า (Self-Servicing Channel) และลูกค้าของบริษัทประกันภัย การให้บริการผ่าน Video Call, Digital Face to Face ในการซื้อประกันภัย หรือการพัฒนากระบวนการบริหารความสัมพันธ์กับลูกค้า/คู่ค้า (Customer Relationship Management: CRM) ที่มีความสามารถในการจัดการข้อมูลลูกค้าในแบบหลากหลายช่องทาง (Omni Channel) ซึ่งส่งผลให้เกิดประสิทธิภาพในการให้บริการตอบสนองตรงตามพฤติกรรมของลูกค้า และช่วยลดต้นทุนในการจัดการของบริษัทได้อีกด้วย

3. การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีกับการประกันภัย

นอกจากการนำเทคโนโลยีมาใช้จัดการกับกระบวนการทำงานหลักภายในบริษัทแล้ว เทคโนโลยียังได้ถูกประยุกต์ใช้ในการประกันภัยแบบที่ไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อน ซึ่งจากความก้าวหน้าของเทคโนโลยีทางด้าน Semiconductor ทำให้ระบบประมวลผลมีราคาถูกลง ในขณะที่มีกำลังการประมวลผลที่สูงขึ้นและใช้พลังงานที่น้อยลง ประกอบกับความก้าวหน้าของโครงสร้างพื้นฐานทางด้านการเชื่อมต่อแบบไร้สายระยะไกล เช่น Low Speed LTE, Long Term Evolution (LTE) 5G มีความครอบคลุมมากขึ้น ตลอดจนการพัฒนาการทำงานของระบบคอมพิวเตอร์ที่สามารถเข้าถึงได้ทุกหนทุกแห่งทุกสภาพแวดล้อมทำให้สามารถใช้คอมพิวเตอร์เชื่อมต่อกับเครือข่ายได้ไม่ว่าจะอยู่แห่งใด (Ubiquitous Computing) และระบบการกระจายศูนย์ (Distributed Systems) ยังได้เข้ามามีบทบาทโดยนำมาประยุกต์ในงานประกันภัยดังต่อไปนี้

3.1 Telematic เป็นเทคโนโลยีทางด้านสารสนเทศที่ใช้กับการรับส่งข้อมูลระยะไกล ซึ่งได้เริ่มมีการนำมาใช้อย่างแพร่หลายในการประกันภัยรถยนต์ อาจจะเป็นในลักษณะที่มีอุปกรณ์ติดกับตัวรถผ่าน Interface มาตรฐาน OBD II หรือเป็นในลักษณะใช้ Mobile Phone Sensor ของ Application บนมือถือของผู้ขับขี่เอง โดยการนำเทคโนโลยีดังกล่าวมาใช้งานทำให้บริษัทประกันภัยสามารถทราบถึงพฤติกรรมขับขี่ของผู้เอาประกันภัย และสามารถนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์เพื่อนำมาเป็นปัจจัยเสี่ยง (Risk Factor) ในการพิจารณาหาอัตราเบี้ยประกันภัยที่เหมาะสมกับลักษณะการขับขี่ อีกทั้งยังสามารถนำมาเป็นอีกช่องทางหนึ่งในการสร้าง Touch Point ทางตลาดกับผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมความเสี่ยงต่ำได้อีกด้วย

3.2 Internet of Things (IoT): หรืออุปกรณ์ต่าง ๆ ที่เชื่อมต่อกับ Internet ซึ่งเป็นหนึ่งในรูปแบบของ Ubiquitous Computing ที่จะเข้ามาทดแทนอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่พบในชีวิตประจำวัน เช่น หลอดไฟ ลูกบิด ประตู ตู้เย็น ระบบรักษาความปลอดภัย เป็นต้น การพัฒนาของ IoT นี้สามารถนำไปสู่ Smart Home ซึ่งบริษัทประกันภัยสามารถที่จะนำเสนอรูปแบบการประกันภัยใหม่ที่เหมาะสมกับความเสี่ยงของผู้เอาประกันภัยได้ อีกทั้ง

อุปกรณ์ของ IoT ที่มีการทำเป็นระบบ Pervasive Sensing สามารถที่จะนำมาประยุกต์ในการรับประกันภัยที่เกี่ยวข้องกับภัยธรรมชาติได้ เช่น การใช้อุปกรณ์กระจายตามพื้นที่เพื่อคอยตรวจวัดระดับน้ำ ความแรงของลมพายุ เพื่อนำมาเป็นข้อมูลในการประมาณการเบี้ยประกันภัย หรือใช้ในการจัดการค่าสินไหมทดแทน เป็นต้น

3.3 Wearable Technology เป็นเทคโนโลยีที่ใช้ติดอยู่กับตัวคน ซึ่งอาจจะเป็นผู้เอาประกันภัย โดยเทคโนโลยีนี้ได้ถูกนำมาใช้กับการติดตามพฤติกรรมบางด้านของผู้เอาประกันภัยสุขภาพ เช่น การใช้ข้อมูลจำนวนก้าวหรือข้อมูลการออกกำลังกายที่ตรวจวัดโดย Smartwatch ซึ่งผู้เอาประกันภัยสวมใส่มาเป็นตัวชี้วัดความเสี่ยง (Risk Indicator) ในการพิจารณาสุขภาพของผู้เอาประกันภัยที่จะส่งผลให้มีการเก็บเบี้ยที่ลดลงได้

3.4 Augmented Reality เป็นการนำข้อมูลจากการประมวลผลของคอมพิวเตอร์เข้าผสมกับสภาพแวดล้อมจริงแล้วนำมาแสดงผลทางด้านการมองเห็น เช่น ในรูปแบบแว่นตา หรือบนอุปกรณ์แสดงผลต่าง ๆ เทคโนโลยีนี้สามารถนำมาประยุกต์กับการนำข้อมูลที่มีอยู่ในบริษัทประกันภัยที่ผ่านการประมวลผลแล้วมาแสดงบนสถานการณ์จริง เช่น ในการให้บริการงานสินไหมทดแทน เมื่อเกิดเหตุเจ้าหน้าที่สินไหมทดแทนสามารถที่จะสแกนทะเบียนรถ และทราบถึงประวัติการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนได้ทันที และอาจจะใช้เทคโนโลยีทางด้าน Artificial Intelligence มาช่วยในการประเมินเหตุการณ์เพื่อพิจารณาว่าใครเป็นฝ่ายผิดฝ่ายถูก หรือ ใช้ในการประเมินความเสียหายเพื่อใช้ในการประมาณรายการในการจัดซ่อมให้แม่นยำยิ่งขึ้น

3.5 Smart Contracts เป็นการออกหลักฐานการเอาประกันภัย ที่สามารถยืนยันความถูกต้องได้โดยไม่ต้องมี Databases กลาง ซึ่งทำงานผ่านเทคโนโลยีประเภท Distributed Ledger อาทิ Blockchain โดยเทคโนโลยี Smart Contracts จะสามารถทำให้การตรวจสอบการมีอยู่ของการเอาประกันภัยของผู้เอาประกันภัยเป็นเรื่องง่ายขึ้น (ในกรณีที่ Infrastructure ทางด้าน Distributed Ledger มีการใช้งานเป็นพื้นฐานพร้อมกันทุกบริษัท) เช่น เมื่อผู้เอาประกันภัยเข้ารับการรักษาตัวในโรงพยาบาล ทางโรงพยาบาลสามารถที่จะตรวจสอบการถือกรมธรรม์ประกันภัยทุกฉบับของผู้เอาประกันภัยรายนั้นได้ทันที เพียงแค่ทราบอัตลักษณ์ที่ระบุตัวบุคคลนั้น หรือ ความสามารถในการระบุว่ามีอาการบาดเจ็บหรือว่าได้มีการเอาประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ (พ.ร.บ.) ไว้กับบริษัทใด เพียงแค่ทราบทะเบียนรถ เป็นต้น

เทคโนโลยีที่กล่าวมาข้างต้นเป็นเพียงตัวอย่างที่เริ่มมีการนำมาใช้งานหรือทดลองใช้งาน และยังมีเทคโนโลยีอีกมากที่ไม่ได้กล่าวถึงในที่นี้ เช่น Healthtech, Automotive Tech, Agritech เป็นต้น ซึ่งในอนาคตการประยุกต์งานเทคโนโลยีจะไม่ได้จำกัดอยู่เพียงเทคโนโลยีในสายหนึ่ง แต่จะผสมผสานออกมาเพื่อตอบโจทย์ของธุรกิจประกันภัย อย่างไรก็ตาม การใช้เทคโนโลยีที่ใกล้ชิดกับตัวผู้เอาประกันภัยมากขึ้นก็เกิดคำถามถึงเรื่องข้อมูลความเป็นส่วนตัวส่วนบุคคลของบริษัทประกันภัยจะต้องพึงระมัดระวังและเตรียมความพร้อมให้มีความรอบคอบก่อนจะตัดสินใจใช้เทคโนโลยีต่าง ๆ มานำเสนอต่อผู้เอาประกันภัย

4. การเตรียมความพร้อมรับมือเรื่องความปลอดภัยทางไซเบอร์ (Cyber Security)

จากการนำเทคโนโลยีมาใช้งานในภาคธุรกิจมากขึ้น ทำให้เกิดสิ่งใหม่ที่ธุรกิจจะต้องเผชิญและเตรียมความพร้อมรับมือ คือ เรื่องความปลอดภัยทางด้านไซเบอร์ (Cyber Security) ขององค์กร บริษัทประกันภัยจำเป็นที่จะต้องคำนึงถึงสำคัญที่อาจจะเกิดการคุกคามทางด้านเทคโนโลยีเพื่อป้องกันการเข้าถึงโดยไม่ได้รับอนุญาต ซึ่งอาจแบ่งเป็น Application Security, Infrastructure Security และ Information Security โดยภายในองค์กรจะต้องจัดให้มีการประเมินความเสี่ยงของโอกาส และจุดอ่อนในการถูกโจมตีอย่างสม่ำเสมอ และจะต้องจัดให้มีธรรมาภิบาลทางด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ (IT Governance) และทำการตรวจสอบทางด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ (IT Audit) เพื่อให้องค์กรเกิดการตระหนักในการใช้เทคโนโลยีอย่างเหมาะสม ตลอดจนพร้อมรับมือเมื่อเกิดเหตุการณ์คุกคามทางด้านสารสนเทศ

ด้วยหลักของการเกิดสัญญาประกันภัยนั้น ความน่าเชื่อถือถือเป็นเรื่องที่สำคัญมาก จากความนิยมในการทำธุรกรรมต่าง ๆ ผ่านช่องทางอิเล็กทรอนิกส์มากขึ้น ธุรกิจประกันภัยจึงต้องให้ความสำคัญในเรื่องของการรักษาความปลอดภัยของข้อมูล (Information Security) เป็นอันดับต้น ๆ การรักษาความปลอดภัยทางด้านข้อมูลไม่ได้หมายถึงการรักษาข้อมูลให้เป็นความลับ (Confidentiality) เพียงอย่างเดียว แต่จะต้องรวมถึงการพิสูจน์อัตลักษณ์ของบุคคลและการระบุตัวตนของข้อมูล (Identity Authentication) การพิสูจน์ความแท้จริงของข้อมูล (Authenticity) การเก็บประวัติการเข้าถึงและการแก้ไขข้อมูล (Audit and Tempered Trail) การคงสภาพของข้อมูล (Integrity) และ ความพร้อมในการใช้งานข้อมูล (Availability) ด้วย

จากที่ได้กล่าวข้างต้น หากเทียบกับกระบวนการทำงานหลักของธุรกิจประกันภัยแล้ว การซื้อ การขาย หรือ การเสนอราคาผ่านช่องทางอิเล็กทรอนิกส์จะต้องมีการระบุตัวตนผู้เอาประกันภัยและบริษัทประกันภัยได้ ซึ่งเอกสารที่บริษัทประกันภัยออกในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์จะต้องไม่สามารถนำมาใช้ปฏิเสธความคุ้มครองที่ปรากฏในเอกสาร (Non Repudiation) ได้ โดยข้อมูลที่ถูกแลกเปลี่ยนกับผู้เอาประกันภัยจะต้องมีการพิสูจน์ว่ามีความถูกต้องและไม่ถูกแก้ไขระหว่างทาง และข้อมูลของค่าสินไหมทดแทนจะต้องสามารถเข้าถึงได้ทันเวลา ตลอดจนข้อมูลส่วนบุคคลที่มีความละเอียดอ่อน (Sensitive Information) เช่น ประวัติการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนด้านสุขภาพจะต้องสามารถเก็บรักษาไม่ให้รั่วไหลสู่สาธารณะได้

5. ความเสี่ยงอุบัติใหม่ (Emerging Risks) จากการพัฒนาทางด้านเทคโนโลยี

ความเสี่ยงอุบัติใหม่ คือ ความเสี่ยงที่ไม่เคยมีมาในอดีต แต่มีการเกิดขึ้นเนื่องจากสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนไป เทคโนโลยีที่มีการเปลี่ยนแปลงและมีความก้าวหน้าอยู่ตลอดเวลา ก็ทำให้บริษัทประกันภัยต้องพร้อมที่จะรับมือกับความเสี่ยนั้น ๆ ซึ่งอาจจะรวมถึงการเปลี่ยนแปลงต้นทุนความเสียหาย เช่น ความสามารถที่จะตรวจพบโรคได้รวดเร็วขึ้นทำให้ลดค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลลง หรือความรับผิดชอบตามกฎหมายที่อาจมีการเปลี่ยนแปลงไปจากผลของเทคโนโลยี เช่น ความรับผิดชอบตามกฎหมายที่เกิดขึ้นจากรถยนต์ที่ขับได้เอง (Autonomous Vehicle หรือ Self-Driving Car) ซึ่งเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น บริษัทประกันภัยจะต้องพิสูจน์ความรับผิดชอบของเหตุการณ์ให้ได้ว่าเป็นเหตุสุดวิสัย หรือว่าเป็นความผิดพลาดของ Software และใครจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบต่อความผิดพลาดนั้น เป็นต้น





บทที่ 16

ตำแหน่งงานในธุรกิจประกันภัยไทย

ดร.สมเกียรติ สุกสุรเอกพงศ์
และชมรมนักบริหารงานบุคคลธุรกิจประกันภัย

สมัยก่อนเวลาที่บริษัทประกันภัยมารับสมัครบัณฑิตที่เพิ่งสำเร็จการศึกษาในระดับปริญญาตรีเพื่อไปทำงานในบริษัทประกันภัย คนทั่วไปมักจะนึกถึงแต่คนที่ขายประกันภัยก่อนเสมอ แต่จริง ๆ แล้วบริษัทประกันภัยแต่ละแห่งมีตำแหน่งงานที่หลากหลาย ซึ่งจะต้องใช้ผู้ที่สำเร็จการศึกษาในด้านต่าง ๆ เช่น บริหารธุรกิจ บัญชี การเงิน คณิตศาสตร์ สถิติ วิทยาศาสตร์ ศิลปศาสตร์ นิติศาสตร์ วิศวกรรมศาสตร์ เทคโนโลยีสารสนเทศ แพทยศาสตร์ พยาบาลศาสตร์ นิเทศศาสตร์ ฯลฯ ตลอดจนผู้ที่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญ และประสบการณ์เฉพาะด้านไปทำงานในตำแหน่งเหล่านั้น

บทความนี้ต้องการที่จะสร้างความรู้ความเข้าใจแก่ผู้อ่านว่าธุรกิจประกันภัยในประเทศไทยประกอบด้วยตำแหน่งงานอะไรบ้าง และแต่ละตำแหน่งทำหน้าที่อะไรบ้าง ซึ่งอาจจะมีตำแหน่งงานบางอย่างที่ท่านสนใจ หรือตรงกับความรู้ ความเชี่ยวชาญ และประสบการณ์ของท่าน

การแบ่งกลุ่มของตำแหน่งงานในธุรกิจประกันภัยไทย

ตำแหน่งงานในธุรกิจประกันภัยในประเทศไทยสามารถจะแบ่งออกได้เป็น 10 กลุ่มงาน ดังนี้

1. กลุ่มงานด้านคณิตศาสตร์ประกันภัย บริหารความเสี่ยง และกลยุทธ์องค์กร (Actuarial Science, Risk Management and Corporate Strategy)
2. กลุ่มงานด้านพัฒนาธุรกิจ (Business Development)
3. กลุ่มงานด้านการพิจารณารับประกันภัย และวิศวกรรมสำรวจภัย (Underwriting and Risk Survey)
4. กลุ่มงานด้านสินไหมทดแทน (Claims)
5. กลุ่มงานด้านการโฆษณา ประชาสัมพันธ์ และสื่อสารองค์กร (Corporate Communications, Advertising and Public Relations)
6. กลุ่มงานด้านกำกับควบคุม ตรวจสอบภายใน และกฎหมาย (Compliance, Internal Audit and Legal)
7. กลุ่มงานด้านธุรการ (Administration)
8. กลุ่มงานด้านทรัพยากรมนุษย์ (Human Resources)
9. กลุ่มงานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ (Information Technology)
10. กลุ่มงานด้านบัญชี การเงิน (Accounting and Finance)

1. กลุ่มงานด้านคณิตศาสตร์ประกันภัย บริหารความเสี่ยง และกลยุทธ์องค์กร (Actuarial Science, Risk Management and Corporate Strategy)

1.1 งานคณิตศาสตร์ประกันภัย

ทำหน้าที่วิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติเพื่อวินิจฉัยถึงความเสี่ยงจะเป็นและความเสี่ยงต่าง ๆ ให้แก่กิจการประกันภัย พัฒนาแบบจำลองเงินกองทุน จัดทำรายงานเงินกองทุน และนำเสนอต่อผู้บริหาร คำนวณอัตราเบี้ยประกันภัยรวมทั้งคำนวณอัตราเงินสำรองที่จำเป็น เพื่อให้แน่ใจว่าการชำระค่าชดเชยในอนาคตจะไม่มีผลกระทบต่อธุรกิจ รวมถึงการจัดทำรายงานคณิตศาสตร์ประกันภัย

1.2 งานประเมินความเสี่ยง

ทำหน้าที่ตรวจสอบความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น โดยทำงานร่วมกับหน่วยงานบริหารความเสี่ยง เพื่อให้ข้อมูลกับหน่วยงานพิจารณารับประกันภัย (Underwriting) หรืองานสินไหมทดแทน (Claims) ประกอบการตัดสินใจในการรับประกันภัยและการประเมินการจ่ายค่าสินไหมทดแทน

1.3 งานบริหารความเสี่ยง

ทำหน้าที่พัฒนาและปรับปรุงกรอบและกระบวนการบริหารความเสี่ยงของบริษัท ประเมินและบริหารความเสี่ยงด้านต่างๆ ที่มีผลกระทบต่อองค์กร รวมทั้งบริหารเงินกองทุนให้เป็นไปตามกฎหมาย และนโยบายขององค์กร

1.4 งานวิเคราะห์กลยุทธ์องค์กร

รับผิดชอบในการศึกษา ค้นคว้าข้อมูล และวิเคราะห์เพื่อกำหนดกลยุทธ์องค์กร และแผนงานด้านการประกันภัย เพื่อใช้เป็นแนวทางในการสนับสนุนการทำงานของฝ่ายต่างๆ ให้เกิดประสิทธิภาพตามนโยบายและเป้าหมายของบริษัท

2. กลุ่มงานด้านพัฒนาธุรกิจ (Business Development)

2.1 งานพัฒนาธุรกิจ

นำเสนอผลิตภัณฑ์ และให้บริการเกี่ยวกับการประกันภัยแก่ คู่ค้า ลูกค้า ตามวัตถุประสงค์และเป้าหมายของบริษัท สร้างความสัมพันธ์กับคู่ค้า ลูกค้า จัดกิจกรรมส่งเสริมการขาย เพื่อสร้างโอกาสในการขยายงานของบริษัท จัดทำการบริหารความสัมพันธ์กับคู่ค้า ลูกค้า (Customer Relationship Management: CRM) เพื่อสร้างความพึงพอใจและเพิ่มประสิทธิภาพในการบริการ

2.2 งานการตลาด

ทำหน้าที่วางแผนนโยบาย และกลยุทธ์ทางการตลาด วิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์ตลอดจนพัฒนาช่องทางการจัดจำหน่าย

2.3 งานบริการลูกค้าสัมพันธ์

ทำหน้าที่ให้บริการลูกค้า ตอบข้อซักถามเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์และบริการของบริษัท แก้ไขปัญหาเบื้องต้นหรือประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นให้แก่ลูกค้า รับข้อร้องเรียนและประสานงานในการแก้ไขข้อร้องเรียนกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดำเนินการสำรวจความพึงพอใจในการใช้บริการของลูกค้า

2.4 งานฝึกอบรม และพัฒนาตัวแทน

จัดทำหลักสูตร และจัดฝึกอบรมและพัฒนาตัวแทนประกันภัย งานด้านการตลาดและผลิตภัณฑ์ของบริษัท จัดฝึกอบรมและพัฒนาในหลักสูตรใบอนุญาตการเป็นตัวแทนประกันภัย และการฝึกอบรมสัมมนาต่าง ๆ ของตัวแทนประกันภัย จัดทำหลักสูตรและจัดอบรมการสอบใบอนุญาตการเป็นตัวแทนประกันภัย จัดประชุม และกิจกรรมสนับสนุนการให้แก่ตัวแทนประกันภัย

2.5 งานขาย

นำเสนอและจำหน่ายผลิตภัณฑ์ต่าง ๆ ตามความต้องการของลูกค้า รวมถึงการให้คำแนะนำที่ถูกต้องในความคุ้มครองต่าง ๆ ที่ระบุในกรมธรรม์ประกันภัย เพื่อให้ความเข้าใจที่ถูกต้องในผลิตภัณฑ์ประเภทต่าง ๆ ตามลักษณะความเสี่ยงและภัยที่ลูกค้าต้องการคุ้มครอง

2.6 ธุรกิจ และสนับสนุนตัวแทนประกันภัยฝ่ายขาย

จัดทำข้อมูล สถิติ ยอดขายของตัวแทนประกันภัย จัดทำและเก็บข้อมูลตัวแทนประกันภัย จัดการประชุม อบรม สัมมนา และกิจกรรมสร้างความสัมพันธ์ให้แก่ตัวแทนประกันภัย และผู้บริหารตัวแทนประกันภัย สนับสนุนจัดการให้คำปรึกษา แนะนำ แก้ไขปัญหา และประสานงานด้านต่าง ๆ ให้กับตัวแทนประกันภัยในทีมงานขาย

2.7 สนับสนุน และส่งเสริมการขาย

จัดทำข้อมูล สถิติ ยอดขายของทีมงานขายแต่ละทีม จัดการประชุม การมอบรางวัลคุณวุฒิให้แก่ตัวแทนประกันภัย จัดทำโปรแกรมส่งเสริมการขายให้แก่ตัวแทนประกันภัย สนับสนุนรางวัล และการแลกสินค้า หรือรางวัลต่าง ๆ ให้แก่ตัวแทนประกันภัย จัดทำข้อมูล แผ่นพับ สื่อต่าง ๆ ในเรื่องผลิตภัณฑ์ของบริษัท ให้แก่ตัวแทนประกันภัย จัดหา จัดทำ และจำหน่ายสินค้าส่งเสริมการขาย ให้ตัวแทนประกันภัย

3. กลุ่มงานด้านการพิจารณารับประกันภัย และวิศวกรรมสำรวจภัย (Underwriting and Risk Survey)

3.1 งานพิจารณารับประกันภัย

ทำหน้าที่ประเมินความเสี่ยงของทรัพย์สิน หรือวัตถุเอาประกันภัย ประเมินความเสี่ยงภัย เพื่อพิจารณาตัดสินใจรับประกันภัย รวมถึงวิเคราะห์และคำนวณอัตราเบี้ยประกันภัย ออกกรมธรรม์ประกันภัยให้แก่ผู้เอาประกันภัย และบริหารจัดการเกี่ยวกับการประกันภัยต่อ ทั้งด้านการประกันภัยรถยนต์ การประกันอัคคีภัย การประกันภัยอุบัติเหตุและสุขภาพ การประกันภัยทางทะเลและขนส่ง การประกันภัยเบ็ดเตล็ด และ ด้านต่าง ๆ

3.2 งานวิศวกรรมสำรวจภัย

ทำหน้าที่ประเมินความเสี่ยงของทรัพย์สิน หรือวัตถุเอาประกันภัย ณ สถานที่เอาประกันภัย หรือบริเวณทรัพย์สินที่เอาประกันภัย ทั้งในด้านความเสี่ยงด้านวิศวกรรม ความปลอดภัยอาชีวอนามัย เพื่อให้ทางงานพิจารณารับประกันภัยสามารถพิจารณาได้ถูกต้อง

4. กลุ่มงานด้านสินไหมทดแทน (Claims)

4.1 งานรับแจ้งอุบัติเหตุ

รับแจ้งอุบัติเหตุ และประสานงานไปยังเจ้าหน้าที่ตรวจสอบอุบัติเหตุเพื่อเข้าไปดูแล และอำนวยความสะดวกแก่ลูกค้า ประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภายในและภายนอก

4.2 งานตรวจสอบอุบัติเหตุ

สำรวจ ตรวจสอบอุบัติเหตุ พร้อมวิเคราะห์ลักษณะการเกิดเหตุ รวบรวมพยานหลักฐาน ประเมินค่าเสียหายเบื้องต้น ให้คำแนะนำอธิบายกระบวนการขั้นตอนการปฏิบัติงานด้านการชดใช้สินไหมทดแทน เสร็จจากชดใช้ค่าสินไหมทดแทน เรียกร้องค่าเสียหายจากคู่กรณีในเบื้องต้น เสร็จจากติดตามผลคดีในชั้นพนักงานสอบสวน จัดทำรายงานความเสียหาย

4.3 งานสินไหมทดแทน (ประเมินความเสียหาย)

ทำหน้าที่ตรวจสอบ วิเคราะห์ และกำหนดขอบเขตความรับผิดชอบของบริษัทประกันภัยในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการบาดเจ็บ หรือประสบอันตรายของบุคคล การสูญเสียหรือความเสียหายของทรัพย์สินและรวบรวมข้อมูลเพื่อประเมินค่าสินไหมทดแทน

4.4 งานสินไหมทั่วไป

ทำหน้าที่ตรวจสอบ วิเคราะห์ ดูแลการสำรวจภัย และการจัดทำรายงานการสำรวจภัย และรวบรวมข้อมูลเพื่อกำหนดขอบเขตความรับผิดชอบ ประเมินและชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้เป็นไปตามเงื่อนไขกรมธรรม์ ทั้งในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการบาดเจ็บ หรือประสบอันตรายของบุคคล การสูญเสียหรือความเสียหายของทรัพย์สิน

4.5 งานสินไหมทดแทนประจำสาขา

รับแจ้งอุบัติเหตุ ออกตรวจสอบอุบัติเหตุทั้งกรณีสินไหมทดแทนทั่วไปและสินไหมทดแทนรถยนต์ เปิดเคลมประกันภัย (การเรียกร้องค่าเสียหาย) บันทึกเคลมประกันภัย (การเรียกร้องค่าเสียหาย) ในระบบ ตรวจสอบความเสียหาย ประเมินราคาความเสียหาย เสร็จจากนัดหมาย เรียกร้องสินไหมทดแทน พิจารณาจ่ายค่าสินไหมทดแทน

สำรองจ่าย ประสานงานคู่กรณี ติดตามคดี ประกันตัว ติดตามตั้งเบิกค่ารักษา คุมราคาว่างบิล ให้คำปรึกษาด้านสินไหมทดแทน สำรองจ่ายก่อนการพิจารณารับประกันภัย

4.6 งานติดตามคดี

ติดตามผลคดี ประสานงานทางคดีในชั้นพนักงานสอบสวน อัยการ ศาล ติดตามเจรจาค่าเสียหายที่ไม่สามารถจบได้ในครั้งแรกที่ลูกค้าเกิดอุบัติเหตุ เจรจาประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ ตำรวจ เจ้าหน้าที่ตรวจสอบอุบัติเหตุ ลูกค้า ให้คำปรึกษาแนะนำ เสนอแนวทางเกี่ยวกับคดีให้กับลูกค้า วิเคราะห์การเกิดอุบัติเหตุเพื่อพิจารณาความได้เปรียบเสียเปรียบทางอุบัติเหตุ

4.7 งานตรวจสอบรถหาย และฉ้อฉล

ติดตาม ตรวจสอบเรื่องรถยนต์สูญหายเพื่อหาสาเหตุที่แท้จริง และวิเคราะห์การเกิดอุบัติเหตุของเคลมประกันภัย (การเรียกร้องค่าเสียหาย) ฉ้อฉล ประสานงานกับส่วนราชการต่าง ๆ ในการติดตามรถหายและวิเคราะห์การเกิดอุบัติเหตุ ทำจ่ายค่าสินไหมทดแทนรถหาย และเคลมประกันภัย (การเรียกร้องค่าเสียหาย) ฉ้อฉล ให้ถูกต้องและเป็นธรรม

4.8 งานประเมินราคา

ประเมินราคา และควบคุมราคาค่าซ่อม ตรวจสอบชิ้นส่วนอะไหล่ให้เป็นไปตามนโยบายของบริษัท ประสานงานกับผู้เกี่ยวข้อง เช่น อุโบสถ์ ศูนย์บริการต่าง ๆ ตรวจสอบความเสียหายที่แท้จริง เพื่ออนุมัติซ่อมและคุมราคาค่าซ่อม

4.9 งานจัดซื้ออะไหล่

สืบราคาอะไหล่ การสั่งซื้ออะไหล่ ติดตามการจัดซื้ออะไหล่สำหรับการซ่อมรถยนต์ให้ถูกต้อง และตรงกับข้อตกลงที่ให้ไว้กับลูกค้า

4.10 งานควบคุมการจ่ายสินไหม

ตรวจสอบเอกสารประกอบการจ่ายสินไหมทดแทนให้ครบถ้วนถูกต้อง และทำจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่คู่ค้าภายในระยะเวลาที่กำหนด

4.11 งานสินไหมอุบัติเหตุ และสุขภาพ

พิจารณาตรวจสอบ บริหารจัดการสินไหมทดแทนด้านอุบัติเหตุและสุขภาพ ประสานงานกับแพทย์ พยาบาล โรงพยาบาล ผู้เอาประกันภัย ในกระบวนการจัดการสินไหมทดแทนทั้งในกรณีเจ็บไข้ได้ป่วยทั่วไป รวมถึงกรณีสูญเสียอวัยวะ ทุพพลภาพ และเสียชีวิต

5. กลุ่มงานด้านการโฆษณา ประชาสัมพันธ์ และสื่อสารองค์กร (Corporate Communications, Advertising and Public Relations)

5.1 งานโฆษณาประชาสัมพันธ์ และสื่อสารองค์กร

ทำหน้าที่เผยแพร่ข่าวสารไปยังสื่อมวลชนทุกแขนง สร้างสัมพันธ์ภาพอันดีกับสื่อมวลชน ผลิตสื่อโฆษณา ประชาสัมพันธ์ที่ใช้ในการโฆษณาประชาสัมพันธ์บริษัทตามช่องทางการสื่อสารต่าง ๆ เพื่อสร้างการรับรู้เกี่ยวกับผลิตภัณฑ์ กิจกรรม และความเคลื่อนไหวต่าง ๆ ของบริษัทให้ลูกค้า ประชาชนรับทราบ จัดกิจกรรมด้านการสร้างความรับผิดชอบต่อสังคม (CSR)

5.2 งานออกแบบกราฟิก

ทำหน้าที่ออกแบบสื่อกราฟิกต่าง ๆ ทั้งออนไลน์และออฟไลน์ เพื่อการสื่อสารที่ชัดเจน สวยงาม สร้างความเข้าใจที่ถูกต้อง

8. กลุ่มงานด้านทรัพยากรมนุษย์ (Human Resources)

8.1 งานบริหารทรัพยากรบุคคล (HR Management)

ทำหน้าที่บริหารจัดการงานด้านทรัพยากรบุคคล เช่น การสรรหาคัดเลือก วางแผนอัตรากำลัง ดูแลสวัสดิการผลประโยชน์ของพนักงานและองค์กร พัฒนาบุคลากร แรงงานสัมพันธ์ รวมถึงเสริมสร้างบรรยากาศในการทำงาน

8.2 งานวางแผนกำลังคน กลยุทธ์ และการบริหารบุคคล (HR Planning)

คาดการณ์ความต้องการและวางแผนใช้ทรัพยากรมนุษย์ขององค์กรไว้ล่วงหน้าว่าต้องการบุคคลที่มีคุณสมบัติอย่างไร ระดับใด จำนวนเท่าไร เมื่อใด ด้วยวิธีการใด ต้องพัฒนาบุคคลให้มีความรู้ความสามารถอย่างไร จะควบคุมจำนวนทรัพยากรมนุษย์ในองค์กรให้มีความเหมาะสมสอดคล้องกับการดำเนินงานขององค์กรได้อย่างไร ตลอดจนการกำหนดนโยบายและระเบียบปฏิบัติต่าง ๆ เพื่อจะใช้ทรัพยากรบุคคลที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด

8.3 งานสรรหา และคัดสรรบุคลากร (Recruitment, Selection & Introduction)

วิเคราะห์หาความต้องการของงานว่าต้องการคนที่มีคุณสมบัติอย่างไร ลงประกาศรับสมัครงาน คัดกรองผู้สมัครเบื้องต้น นัดหมายสัมภาษณ์งาน ทดสอบด้วยเครื่องมือวิธีการต่าง ๆ ตรวจสอบบุคคลอ้างอิง เช็กประวัติย้อนหลัง กลั่นกรองผู้สมัคร คัดเลือก แจ้งผลการสัมภาษณ์ ยื่นข้อเสนอจ้างงาน รับเข้าทำงาน ปฐมนิเทศพนักงาน และติดตามความคืบหน้าหลังรับเข้าทำงาน

8.4 งานเอกสาร และระบบข้อมูลเกี่ยวกับบุคลากร (Personnel Administration)

จัดการข้อมูลระบบสารสนเทศด้านงานบุคคล ฐานข้อมูลพนักงาน ประวัติการทำงาน ข้อมูลคุณวุฒิ ข้อมูลประเมินการปฏิบัติงาน ข้อมูลเงินเดือน ข้อมูลการขาดงาน ข้อมูลการทดสอบ การสรรหาและการคัดเลือกพนักงาน ข้อมูลร้องทุกข์ ข้อมูลวิเคราะห์ปัญหาทางาน และข้อมูลสำรวจทัศนคติในการทำงาน รวมถึง ระบบบริการงานบุคคล การติดตามวัดประเมินผลในระบบ และเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงานบุคคล เป็นต้น

8.5 งานพัฒนาบุคลากร (HR Training & Development)

พัฒนาพนักงานให้มีความรู้ ทักษะ ประสบการณ์ และทัศนคติที่ดีขึ้น สามารถที่จะปฏิบัติหน้าที่ที่ยากขึ้น และมีความรับผิดชอบที่สูงขึ้นได้ โดยใช้วิธีการต่าง ๆ เช่น ฝึกอบรม ฝึกปฏิบัติการ ศึกษาดูงาน การสอนงาน (Job Instruction) การสอนแนะ (Coaching) การให้คำปรึกษา (Counseling) การมอบหมายหน้าที่ให้ทำเป็นครั้งคราว (Job Assignment) การให้รักษาการแทน (Acting) การโยกย้ายสับเปลี่ยนหน้าที่การงานเพื่อให้โอกาสศึกษาหาความรู้และประสบการณ์จากหน่วยงานอื่น (Job Rotation) เป็นต้น

8.6 งานประเมินผลงาน และการให้รางวัล (Performance & Reward Management)

ออกแบบพัฒนาและวางแผนด้าน Performance Management ที่สอดคล้องกับลักษณะและทิศทางขององค์กร และสามารถนำแผนงานไปปฏิบัติใช้จริงทั้งองค์กร ตลอดจนติดตามและประเมินผลความคืบหน้าของงาน เพื่อจัดทำรายงานและข้อเสนอแนะเสนอผู้บริหารและผู้เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งประมวลผลวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อสะท้อนภาพการบริหารด้าน Performance Management ขององค์กร รวมถึงการวางแผนการให้รางวัลพนักงานทั้งที่เป็นตัวเงินและไม่ใช้ตัวเงิน

8.7 งานบริหารจัดการผู้มีความสามารถโดดเด่น (Talent Management)

สรรหาคนเก่ง การคัดเลือกหรือระบุนคนเก่งขององค์กร พัฒนาคนเก่ง บริหารและจูงใจคนเก่ง รักษาคนเก่ง ไว้ในองค์กรเพื่อรักษาประสิทธิภาพขององค์กร ลดอัตราสูญเสียบุคลากรที่มีความรู้และประสบการณ์และนำมาซึ่งความได้เปรียบในการแข่งขันที่ยั่งยืน เพราะการมีคนเก่งในองค์กรเป็นปัจจัยสำคัญที่มีอิทธิพลต่อการบรรลุเป้าหมายขององค์กร และบุคคลเหล่านี้จะถูกคาดหวังให้เป็นผู้นำหรือผู้บริหารระดับสูงขององค์กรในอนาคต

8.8 งานวางแผนสืบทอด และความก้าวหน้าทางอาชีพ (Succession & Career Planning)

จัดทำแผนสืบทอดตำแหน่ง (Succession Plan) ซึ่งเป็นผังของผู้บริหารระดับรองลงไปที่พร้อมจะรับตำแหน่งหลักแทนเจ้าของตำแหน่งเดิมในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลง ซึ่งจะต้องสอดคล้องกับแผนการจัดการทรัพยากรบุคคลขององค์กร และวางแผนเกี่ยวกับสายอาชีพของพนักงานตามความสนใจของพนักงานตามขีดความสามารถของพนักงาน ศึกษาและสำรวจตำแหน่งงานต่าง ๆ ตลอดจนโอกาสที่จะเจริญก้าวหน้าในองค์กร กำหนดจุดมุ่งหมายที่พนักงานและองค์กรปรารถนาทั้งในระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว ฝึกอบรมแนะแนวทางการพัฒนาสำหรับพนักงานนั้น ๆ

8.9 งานแรงงานสัมพันธ์ (Labor Relations)

ดูแลงานด้านระเบียบวินัยและกฎหมายแรงงาน จัดทำระเบียบข้อบังคับพนักงาน สื่อสารให้พนักงานเข้าใจถึงระเบียบข้อบังคับของบริษัท สอบสวนการกระทำผิดและลงโทษพนักงาน เปรียบเทียบค่าจ้างกับสหภาพแรงงาน รับและตอบสนองต่อข้อเรียกร้องของพนักงาน ปฏิบัติตามกฎหมายแรงงานอื่น ๆ รวมทั้งดูแลงานด้านการส่งเสริมความสัมพันธ์อันดีระหว่างพนักงานกับพนักงานและพนักงานกับบริษัท ส่งเสริมกีฬาภายในบริษัท จัดงานเลี้ยงสังสรรค์เนื่องในโอกาสพิเศษต่าง ๆ จัดทำวารสาร บอร์ดประชาสัมพันธ์ข้อมูลต่าง ๆ ภายในบริษัท การจัดกิจกรรมภายนอกบริษัทร่วมกัน

9. กลุ่มงานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ (Information Technology)

9.1 งานเทคโนโลยีสารสนเทศ

ทำหน้าที่พัฒนาระบบและข้อมูลสารสนเทศ เพื่อยกระดับมาตรฐานการทำงานและสนับสนุนการปฏิบัติงานให้เกิดประสิทธิภาพ และประสิทธิผลแก่องค์กร

9.2 System Analyst

ทำการประสานงานกับ Users และ I.T. ในการวิเคราะห์และพัฒนาระบบต่าง ๆ ให้ตรงตามความต้องการของธุรกิจ ทั้งด้าน Core System, Infrastructure, Software

9.3 Helpdesk

ทำการให้บริการ ช่วยแก้ไขปัญหาในด้านระบบต่าง ๆ ให้แก่ Users

9.4 Infrastructure & Operations

ดูแลรับผิดชอบ จัดการ แก้ไข ซ่อมแซม บำรุงรักษาเครื่องใช้ อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ อุปกรณ์ต่อพ่วง ตลอดจน Hardware ขององค์กรให้อยู่ในสภาพที่ดีและพร้อมใช้งานตลอดเวลา ดูแลรักษาระบบเครือข่าย ตลอดจนดูแลเครื่อง Server และระบบ Internet ขององค์กร รับผิดชอบปัญหาที่เกี่ยวข้องกับ Application ที่องค์กรใช้ทั้งหมด รวมถึงการจัดซื้อ Hardware และ Software ขององค์กร

9.5 Planning & Management

เป็นผู้จัดการโครงการที่เกี่ยวข้องกับ IT Project โดยเริ่มตั้งแต่การเข้าใจถึงความต้องการของผู้ใช้ นำความต้องการเข้าระดับความสำคัญกับทางผู้บริหารระดับสูง แปลงความต้องการออกเป็น Technical Specification, Project Management

9.6 Software Application Development

พัฒนาระบบที่นอกเหนือจากระบบกรรมธรรม์ประกันภัยหลักของบริษัทเช่น ระบบ Intranet ระบบที่ใช้ในองค์กร พัฒนาระบบตามความต้องการของหน่วยงาน เขียนโปรแกรม ให้คำปรึกษาและสรรหาซอฟต์แวร์ที่สามารถรองรับระบบงานของหน่วยงาน

9.7 Security

ทำการศึกษา พัฒนา ดำเนินการในด้านการรักษาความปลอดภัยระบบเทคโนโลยีต่าง ๆ ให้มีประสิทธิภาพปลอดภัยจากการโจรกรรมข้อมูลหรือนำข้อมูลไปใช้ในทางที่ไม่เหมาะสม

10. กลุ่มงานด้านบัญชี การเงิน (Accounting and Finance)

10.1 งานบัญชีการเงิน (Finance Accounting)

ทำหน้าที่จัดทำบัญชีทั่วไป รายงานสถานะทางการเงิน วิเคราะห์ข้อมูล ตรวจสอบความถูกต้อง ความสมบูรณ์ของเอกสารทางบัญชี ให้ข้อมูลทางด้านบัญชีกับโครงการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการทำบัญชีรายรับ รายจ่ายของบริษัท และดูแลการจัดเก็บเบี้ยประกันภัย

10.2 งานบัญชี (Accounting)

10.2.1 บัญชีเจ้าหนี้ (Account Payable) ตรวจสอบเอกสารตั้งเจ้าหนี้ก่อนบันทึกบัญชี ในเรื่อง ความถูกต้องของเอกสาร จำนวนเงิน รายละเอียดในใบแจ้งหนี้ เอกสารประกอบครบถ้วน ตรวจสอบการอนุมัติให้ถูกต้อง ตาม Company Authority ตรวจสอบการเบิกจ่ายให้เป็นไปตามกฎระเบียบการเบิกค่าใช้จ่าย บันทึกบัญชีค่าใช้จ่าย พร้อมทั้งจัดทำ Voucher ตั้งเจ้าหนี้ เพื่อบริการจ่ายโดยฝ่ายการเงิน ตรวจสอบความถูกต้องครบถ้วนของการบันทึก บัญชีก่อนปิดบัญชีประจำเดือน จัดทำการกระทบยอด (Account Reconciliation) วิเคราะห์ค่าใช้จ่ายโดย เปรียบเทียบกับงบประมาณและช่วงเวลาต่าง ๆ เช่น เปรียบเทียบกับปีที่แล้ว และเดือนที่แล้ว

10.2.2 บัญชีลูกหนี้ (Account Receivable) บันทึกบัญชีเกี่ยวกับการรับชำระหนี้จากลูกหนี้ จัดทำการกระทบยอด (Account Reconciliation) ยอดเบี้ยประกันภัยค้างรับ สรุปยอดขายสาขาประจำวันและ ประจำเดือน สรุปยอดลูกหนี้คงเหลือประจำสัปดาห์ จัดทำรายงานวิเคราะห์อายุลูกหนี้ประจำเดือน

10.2.3 บัญชีสินทรัพย์ (Fixed Asset) และบัญชีภาษี ทำการรับ บันทึกสินทรัพย์ลงในทะเบียน คุมสินทรัพย์ถาวร ร่วมตรวจนับสินทรัพย์ถาวรตามนโยบายของบริษัท คิดค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ถาวรในแต่ละ รายการ พร้อมทั้งคำนวณกำไรขาดทุนจากการจำหน่ายสินทรัพย์ถาวร จัดทำรายงานสรุปค่าเสื่อมราคา (แยกแผนก) เสนอต่อผู้บังคับบัญชา จัดทำใบคำนวณกำไร (ขาดทุน) พร้อมทั้งจัดทำใบจำหน่ายสินทรัพย์ถาวร ติดต่อ ประสานงานกับหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งภายในและภายนอก จัดทำรายงานภาษีซื้อ (ภพ.30) ภงด.1 ภงด. 3 ภงด. 53 จัดทำรายงานภาษีขาย (ภพ.30) ทุกเดือน กรอกแบบและนำส่งภาษีทุกประเภท

10.3 งานการเงิน (Finance)

10.3.1 การเงินรับ รับชำระค่าเบี้ยประกันภัย และค่าอื่น ๆ ด้วยเงินสด เช็ค เงินโอน และบัตรเครดิตจากลูกค้า ตัวแทน นายหน้า คู่ค้า และ Dealer Finance เป็นต้น โดยจะนำเงินสด และเช็คเข้าบัญชีธนาคาร ในทุกวันทำการ บันทึกรับเงินในระบบและเก็บเอกสารใบสำคัญรับ รวมทั้งทำรายงาน credit card รายงานเช็คคืน รายงานรับเช็คล่วงหน้า

10.3.2 การเงินจ่าย จะรับผิดชอบการจ่ายเงินทั้งงานสินไหมทดแทน งานประกันภัยต่อ และ ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ จากทุกระบบ รวมทั้งการจ่ายเงินค่าสินไหมทดแทน ค่าบริการต่าง ๆ โอนเงินต่างประเทศ รวมทั้ง การจัดทำเช็คจ่าย รวบรวมชุดการจ่ายเงินพร้อมหนังสือรับรองภาษีหัก ณ ที่จ่ายและติดตามใบเสร็จรับเงิน และ ใบกำกับภาษี จัดเก็บเอกสารหลังการจ่าย ทำรายงานเช็คหมดอายุ และนำส่งเช็คที่หมดอายุเกิน 2 ปีให้กับ สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) ดูแลการเบิกเงินสดย่อย

10.3.3 การลงทุน ทำหน้าที่บริหารจัดการเบี้ยประกันภัย วิเคราะห์ช่องทางการลงทุนใหม่ ๆ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อองค์กร บริหารการเงินของบริษัท จัด Daily cash flow จัดทำเช็คเงินโอนระหว่างธนาคาร นำเงินที่เหลือจากการประมาณการค่าใช้จ่ายของบริษัทไปลงทุนในรูปแบบต่าง ๆ เช่น พันธบัตรรัฐบาล หุ้น เป็นต้น

10.3.4 งานธนาคาร เช่น ดำเนินการเปลี่ยนแปลงผู้มีอำนาจลงนาม Update product ใหม่ของ ธนาคาร Implement ระบบใหม่ของธนาคารที่เกี่ยวข้องกับการเงินรับและการเงินจ่าย ติดต่อบริษัทแก้ไขปัญหา งานระหว่างวันกับธนาคาร เช่น ระบบการจ่ายเงิน Error เรียกรายงานไม่ได้ เรียก Statement ไม่ได้ ทำรายการ จ่ายเงิน Online ไม่ได้ ยืนยันรายการรับเงินเข้าจากต่างประเทศ ยืนยันรายการออกเช็คเช็ค เป็นต้น

10.3.5 ติดตามหนี้ ติดตามทวงหนี้ลูกค้าที่ค้างชำระหนี้ เพื่อจัดเก็บหนี้ให้บริษัท ทำงานติดตามหนี้ ภายใต้อ.พ.ร.บ. การทวงถามหนี้ จัดเก็บยอดให้ได้ตามเป้าหมายที่บริษัทกำหนด

10.3.6 งานนักลงทุนสัมพันธ์ ติดต่อสื่อสารให้ข้อมูลแก่ผู้ถือหุ้น นักวิเคราะห์ นักลงทุน หน่วยงานต่าง ๆ รวมถึงการสร้างสัมพันธ์ที่ดีกับผู้ถือหุ้น นักลงทุน ผู้สนใจและหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง





บทที่ 17

องค์กรที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจประกันภัยไทย

ธโนดม โลกาพัฒนา
กัลยา จุกหอม

ในการดำเนินธุรกิจประกันภัย มีองค์กรสำคัญที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจประกันภัยไทยอยู่ 17 องค์กร คือ

1. สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.)
2. สมาธุรกิจประกันภัยไทย
3. สมาคมประกันวินาศภัยไทย
4. สมาคมประกันชีวิตไทย
5. สมาคมนายหน้าประกันภัยไทย
6. สมาคมตัวแทนประกันชีวิตและที่ปรึกษาการเงิน
7. สมาคมนักคณิตศาสตร์ประกันภัยแห่งประเทศไทย
8. สมาคมผู้ประเมินวินาศภัย
9. สถาบันประกันภัยไทย
10. สำนักงานอัตรเบี้ยประกันวินาศภัย สมาคมประกันวินาศภัยไทย
11. บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด
12. บริษัท ไทยอินชัวร์เรสตาต้าเนท จำกัด
13. สำนักงานอนุญาตตลาดการ สมาคมประกันวินาศภัยไทย
14. สถาบันอนุญาตตลาดการ สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.)
15. กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย
16. กองทุนประกันวินาศภัย
17. กองทุนประกันชีวิต

1. สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.)

สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) เรียกชื่อเป็นภาษาอังกฤษว่า “Office of Insurance Commission (OIC)” จัดตั้งโดยพระราชบัญญัติคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย พ.ศ.2550 เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2550 เป็นองค์กรของรัฐที่ไม่ใช่ส่วนราชการและไม่ใช่รัฐวิสาหกิจ มีฐานะเป็นนิติบุคคลทำหน้าที่ดำเนินงานตามนโยบายที่กำหนดโดยคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย ภายใต้การกำกับดูแลของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง สำนักงาน คปภ. มีภารกิจหลักในการกำกับดูแล และส่งเสริมพัฒนาธุรกิจประกันภัยให้มีประสิทธิภาพ โปร่งใส น่าเชื่อถือ และคุ้มครองประชาชนให้ได้รับสิทธิประโยชน์จากการประกันภัยอย่างครบถ้วน รวดเร็ว และเป็นธรรม โดยมีหน้าที่ดำเนินงานตามนโยบายที่คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยกำหนดในการ

1. กำกับและพัฒนาธุรกิจประกันภัยให้มีความเข้มแข็งมั่นคง
2. ส่งเสริมสนับสนุนให้ธุรกิจประกันภัยมีบทบาทสร้างเสริมความแข็งแกร่งให้ระบบเศรษฐกิจสังคมของประเทศ และคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน

3. คຸ່ມครองสิทธิประโยชน์ของประชาชนด้านการประกันภัยให้ประชาชนผู้เอาประกันภัย ผู้รับประโยชน์ และผู้มีสิทธิเรียกร้องตามสัญญาประกันภัย โดยการเจรจาไกล่เกลี่ยข้อพิพาทระหว่างผู้ร้องเรียนกับบริษัทประกันภัย โดยมีศูนย์รับเรื่องร้องเรียนด้านการประกันภัย (Insurance Complaint Center: ICC) ทำหน้าที่ในการรับเรื่องร้องเรียน และพิจารณาให้ความเป็นธรรมแก่ประชาชนอย่างเป็นระบบครบวงจร โดยประชาชนสามารถร้องเรียนผ่านช่องทางต่าง ๆ โดยไม่มีค่าใช้จ่าย ดังนี้

3.1 กระดานร้องเรียนขอความเป็นธรรม ในเว็บไซต์ของสำนักงาน คปภ. www.oic.or.th หรืออีเมล: ppd@oic.or.th (Policyholder Protection Department, Office of Insurance Commission)

3.2 ยื่นหนังสือร้องเรียน หรือยื่นผ่านหน่วยงานอื่น หรือ

3.3 เดินทางเข้าไปร้องเรียนด้วยตนเองที่ศูนย์รับเรื่องร้องเรียนด้านการประกันภัย (Insurance Complaint Center: ICC) ในส่วนกลางที่สำนักงาน คปภ. กรุงเทพฯ และในส่วนภูมิภาคที่สำนักงาน คปภ. ภาค เขต จังหวัด ทั่วประเทศ

สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) มีเลขาธิการคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย เป็นผู้บังคับบัญชาสูงสุด ซึ่งเป็นผู้ที่ได้รับการเสนอแต่งตั้งโดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังและจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี และอยู่ในตำแหน่งวาระละ 4 ปี

2. สภาธุรกิจประกันภัยไทย

สภาธุรกิจประกันภัยไทย (สปท.) หรือภาษาอังกฤษ คือ “The Federation of Thai Insurance Organizations (FTI)” สภานี้ไม่มีสถานะเป็นนิติบุคคลตามกฎหมาย จัดตั้งขึ้นตั้งแต่วันที่ 26 กรกฎาคม พ.ศ. 2549 โดยความร่วมมือระหว่างองค์กรที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจประกันภัย ประกอบด้วยสมาคมประกันวินาศภัยไทย สมาคมประกันชีวิตไทย สมาคมนายหน้าประกันภัยไทย สมาคมตัวแทนประกันชีวิตและที่ปรึกษาการเงิน และสมาคมนักคณิตศาสตร์ประกันภัยแห่งประเทศไทย และนิติบุคคลอื่นใดที่สมาชิกสภามีมติเห็นชอบเป็นลายลักษณ์อักษรให้เป็นสมาชิกสภาด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่า 3 ใน 4 ของจำนวนสมาชิกสภาทั้งหมด มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจประกันภัยของประเทศให้มีความมั่นคงอย่างมีเสถียรภาพ

3. สมาคมประกันวินาศภัยไทย

เป็นองค์กรการค้าที่ไม่แสวงหาผลกำไรซึ่งจัดตั้งขึ้นโดยการรวมตัวกันของสมาคมประกันภัย 3 แห่ง ได้แก่ สมาคมบริษัทประกันภัยไทย สมาคมบริษัทประกันภัยจีน และสมาคมบริษัทประกันภัยต่างประเทศ เป็นแกนหลักในการก่อตั้ง “สมาคมประกันวินาศภัย” หรือภาษาอังกฤษ คือ “General Insurance Association (GIA)” เพื่อเป็นศูนย์กลางในการพัฒนาธุรกิจประกันวินาศภัย โดยได้รับอนุญาตจัดตั้งเมื่อวันที่ 6 มีนาคม 2510 และเริ่มเปิดดำเนินงานอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 16 พฤศจิกายน 2510 ต่อมาได้มีการเปลี่ยนชื่อเป็น “สมาคมประกันวินาศภัยไทย” หรือภาษาอังกฤษ คือ “Thai General Insurance Association (TGIA)” ตั้งแต่วันที่ 17 ตุลาคม 2555 เพื่อให้ชื่อของสมาคมมีความชัดเจนว่าเป็นสมาคมประกันวินาศภัยของประเทศไทยและรองรับการเข้าสู่เวทีนานาชาติ

สมาคมประกันวินาศภัยไทย กำหนดวิสัยทัศน์การดำเนินงานในการเป็นองค์กรที่ส่งเสริม และสนับสนุนให้ธุรกิจประกันวินาศภัยเป็นเสาหลักของระบบเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ โดยมีวัตถุประสงค์ส่งเสริมและสนับสนุนการประกอบวิสาหกิจอันเกี่ยวกับการประกันภัย ให้การศึกษา แลกเปลี่ยน และเผยแพร่ความรู้ในทางวิชาการตลอดจนข่าวสารอันเกี่ยวกับธุรกิจประกันภัย ทำสถิติ หรือเอกสารรวมทั้งทำการวิจัยเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจประกันภัย เป็นศูนย์ข้อมูล ส่งเสริม แลกเปลี่ยน เปิดเผยข้อมูลระหว่างบริษัทสมาชิกเพื่อประโยชน์แก่ธุรกิจ

โดยรวม ส่งเสริมความร่วมมือ ความสามัคคี และการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นระหว่างสมาชิก หน่วยงานราชการ หรือสถาบันอื่น ๆ ประนีประนอมข้อพิพาทระหว่างสมาชิก หรือระหว่างสมาชิกกับบุคคลภายนอก รวมถึงแก้ไขอุปสรรคข้อขัดข้องต่าง ๆ และร่วมมือกับรัฐบาลในการส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย

4. สมาคมประกันชีวิตไทย

สมาคมประกันชีวิตแห่งประเทศไทย หรือภาษาอังกฤษ คือ “The Thai Life Assurance Association (TLAA)” ก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม 2499 ซึ่งต่อมา สมาคมประกันชีวิตแห่งประเทศไทยได้เปลี่ยนชื่อเป็น สมาคมประกันชีวิตไทย เมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน 2510 เพื่อให้สอดคล้องกับข้อบังคับของพระราชบัญญัติการค้า พ.ศ. 2509 โดยมีบทบาทหน้าที่เป็นศูนย์กลางของผู้ประกอบธุรกิจประกันชีวิต และผู้ที่เกี่ยวข้อง เพื่อส่งเสริมพัฒนา ธุรกิจการประกันชีวิตให้เจริญก้าวหน้าอย่างมีประสิทธิภาพ และเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันในตลาดโลก เป็น ตัวแทนในการปกป้องรักษาผลประโยชน์ของผู้เอาประกันภัย และของบริษัทประกันชีวิต หรือผู้ประกอบธุรกิจที่ เกี่ยวข้องกับการประกันชีวิต รวมทั้งจัดทำมาตรฐานจรรยาบรรณการปฏิบัติงาน และดูแลให้เป็นไปตาม จรรยาบรรณดังกล่าว เพื่อให้ธุรกิจประกันชีวิตดำเนินไปอย่างมีระเบียบแบบแผน และอยู่ในความเชื่อถือของ ประชาชน

5. สมาคมนายหน้าประกันภัยไทย

สมาคมนายหน้าประกันภัยไทย หรือภาษาอังกฤษ คือ “Thai Insurance Brokers Association” จัดตั้ง ขึ้นเมื่อวันที่ 9 มกราคม 2512 เพื่อคุ้มครองส่งเสริมสนับสนุนธุรกิจ และสวัสดิภาพของนายหน้าประกันภัย และ ร่วมมือกับหน่วยงานราชการ บริษัทประกันชีวิต และบริษัทประกันวินาศภัย ทำการวิจัยเกี่ยวกับการประกอบอาชีพ นายหน้าประกันภัย ส่งเสริมคุณภาพของนายหน้าประกันภัยให้เข้ามาตรฐาน แลกเปลี่ยน และเผยแพร่ความรู้ในทาง วิชาการ การขยายงาน ตลอดจนข่าวสารอันเกี่ยวกับอาชีพนายหน้าประกันภัย

6. สมาคมตัวแทนประกันชีวิตและที่ปรึกษาการเงิน

สมาคมตัวแทนประกันชีวิตและที่ปรึกษาการเงิน หรือภาษาอังกฤษ คือ “Thai Association of Insurance and Financial Advisors (THAIFA)” เป็นองค์กรที่เป็นศูนย์กลางของตัวแทนประกันชีวิตและที่ปรึกษาการเงิน ทั่ว ประเทศ ก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม 2511 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อประสานงาน และการทำความเข้าใจ ระหว่างภาครัฐ บริษัทประกันชีวิต และตัวแทนประกันชีวิต เป็นแหล่งความรู้ และการพัฒนาตัวแทนประกันชีวิต และที่ปรึกษาการเงินให้มีคุณภาพการทำงานในระดับมาตรฐานสากล ก้าวทันการเปลี่ยนแปลงในโลกธุรกิจการเงิน ควบคู่กับการส่งเสริมจริยธรรม จรรยาบรรณ และการสร้างประโยชน์ตอบแทนคืนสู่สังคม

7. สมาคมนักคณิตศาสตร์ประกันภัยแห่งประเทศไทย

สมาคมนักคณิตศาสตร์ประกันภัยแห่งประเทศไทย หรือภาษาอังกฤษ คือ “The Society of Actuaries of Thailand (SOAT)” ตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 7 สิงหาคม 2518 เพื่อกำหนด ส่งเสริม และรักษามาตรฐานของวิชาชีพ นักคณิตศาสตร์ประกันภัย (Actuary) ให้อยู่ในมาตรฐานสูงสุด รวมถึงส่งเสริมการศึกษา ค้นคว้าวิจัย และเผยแพร่ ความรู้ทางด้านคณิตศาสตร์ประกันภัย และวิชาการที่เกี่ยวข้อง อาทิ การประกันชีวิต การประกันวินาศภัย เศรษฐศาสตร์ การเงิน การลงทุน สถิติ บัญญา และสวัสดิการพนักงาน ช่วยเหลือ หรือให้ข้อเสนอแนะ และ ความเห็นทางวิชาการด้านคณิตศาสตร์ประกันภัย และวิชาชีพอื่น ๆ แก่นักเรียน นิสิต นักศึกษา บุคคลทั่วไป และ องค์กร สถาบัน ทั้งภาครัฐ และเอกชน อีกทั้งยังเป็นศูนย์กลางแลกเปลี่ยนความคิดเห็นและความรู้ เพื่อส่งเสริม การศึกษาอย่างต่อเนื่อง และการพัฒนาวิชาชีพให้กับสมาชิกอีกด้วย

8. สมาคมผู้ประเมินวินาศภัย

สมาคมผู้ประเมินวินาศภัย (สปภ.) หรือภาษาอังกฤษคือ "The Loss Adjusters Association (TLA)" จัดตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 20 กันยายน 2562 เพื่อเป็นศูนย์กลางในการรวมกลุ่มกันของผู้มีความรู้ความสามารถในการประกอบวิชาชีพผู้ประเมินวินาศภัย ยังผลให้เกิดการแลกเปลี่ยน และเผยแพร่ความรู้ในทางวิชาการตลอดจนข่าวสารอันเกี่ยวข้องกับการประเมินวินาศภัยให้แก่สมาชิก และบุคคลทั่วไปที่มีความสนใจ ส่งเสริมพัฒนาความรู้ในการประกอบอาชีพประเมินวินาศภัยเพื่อยกระดับมาตรฐานการทำงานด้านการประเมินวินาศภัยให้มีความเจริญก้าวหน้าด้วยมาตรฐานที่ดีทัดเทียมกับนานาประเทศ รวมถึงปลูกฝังจรรยาบรรณในการประกอบอาชีพการประเมินวินาศภัย และเพื่อเป็นตัวกลางในการช่วยเหลือประสานงานระหว่างผู้ประกอบอาชีพ ผู้ประเมินวินาศภัยกับหน่วยงานของรัฐ และบุคคลอื่นที่มีความเกี่ยวข้องกับการประเมินวินาศภัย

9. สถาบันประกันภัยไทย

สมาคมประกันวินาศภัยไทย ร่วมมือกับ สมาคมประกันชีวิตไทย และสำนักงานประกันภัย กระทรวงพาณิชย์ (ในขณะนั้น) ก่อตั้งสถาบันประกันภัยไทยขึ้นเมื่อวันที่ 18 มกราคม 2523 เพื่อสร้างสถาบันการศึกษาด้านการประกันภัยสำหรับพัฒนา และส่งเสริมความรู้เกี่ยวกับการประกันภัยทุกประเภท ตลอดจนรักษาไว้ซึ่งมาตรฐานแห่งวิชาชีพประกันภัย โดยทำการเผยแพร่ความรู้ความเข้าใจให้แก่ประชาชนเกี่ยวกับการใช้บริการประกันภัย และต่อมา สำนักงานประกันภัย สมาคมประกันวินาศภัยไทย และสมาคมประกันชีวิตไทย เห็นควรให้มีการขยายขอบเขตการทำงานของสถาบันประกันภัยไทยให้กว้างขวาง และรวดเร็วขึ้น จึงได้ดำเนินการจดทะเบียนให้เป็นนิติบุคคลรูปแบบบริษัทจำกัด โดยใช้ชื่อว่า บริษัท ที.ไอ.ไอ. จำกัด หรือภาษาอังกฤษ คือ "Thailand Insurance Institute (TII)" เมื่อวันที่ 3 ตุลาคม 2531

ปัจจุบันสถาบันประกันภัยไทย ได้ทำหน้าที่ให้ความรู้ และพัฒนาบุคลากรในอุตสาหกรรมประกันภัย มีการปรับปรุง และพัฒนาหลักสูตรการเรียนการสอนอย่างต่อเนื่อง โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาคุณภาพผู้สอน และการให้บริการในทุก ๆ ด้าน เพิ่มรูปแบบการจัดอบรมให้มีความหลากหลาย

10. สำนักงานอัตราเบี้ยประกันวินาศภัย สมาคมประกันวินาศภัยไทย

สมาคมประกันวินาศภัยไทย ได้ดำเนินการจัดตั้ง สำนักงานอัตราเบี้ยประกันวินาศภัย หรือภาษาอังกฤษ คือ "The Insurance Premium Rating Bureau (IPRB)" ขึ้นตามมติ ที่ประชุมเชิงปฏิบัติการ "การกำหนดยุทธศาสตร์การประกันภัยแห่งชาติ" ในปี 2546 เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมในอีกทางหนึ่งของอุตสาหกรรมประกันวินาศภัยในการเปิดเสรีอัตราเบี้ยประกันภัย และการเปิดเสรีธุรกิจประกันภัยในอนาคต โดยเป็นกลไกซึ่งทำหน้าที่ดูแลประโยชน์ให้แก่บริษัทประกันวินาศภัย ผู้เอาประกันภัย รวมทั้งองค์กรที่เกี่ยวข้องผ่านภารกิจสำคัญ 2 ด้าน คือ รวบรวมข้อมูลสถิติของการประกันวินาศภัย (Data Bank) และนำเสนอต้นทุนความเสียหายอ้างอิง (Reference Loss Cost) ของการประกันวินาศภัยแต่ละประเภท เพื่อให้การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยมีความเหมาะสม และเป็นธรรมต่อทุกฝ่าย โดยกรมการประกันภัย (ในขณะนั้น) เห็นชอบในหลักการให้จัดตั้งสำนักงานอัตราเบี้ยประกันวินาศภัยขึ้นเมื่อวันที่ 11 ธันวาคม 2546 และได้เริ่มเปิดดำเนินงานอย่างเป็นทางการตั้งแต่วันที่ 4 เมษายน 2548 ปัจจุบันสำนักงานอัตราเบี้ยประกันวินาศภัยมีความก้าวหน้าตามลำดับ และมีแผนการความร่วมมือกับบริษัท ไทยอินชัวร์เรสส์ด้าเนท จำกัด เพื่อเป็นองค์กรอิสระ หรือหน่วยงานกลางที่จะทำหน้าที่เตรียมความพร้อมด้านสถิติ การคำนวณต้นทุน และอัตราเบี้ยประกันภัย เพื่อให้ภาคธุรกิจมีข้อมูลที่มีความสมบูรณ์ในการนำไปใช้ให้เกิดความรวดเร็ว และให้ค่าปรึกษาแก่ภาคธุรกิจได้มากยิ่งขึ้น

11. บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด หรือภาษาอังกฤษ คือ “Road Accident Victims Protection Co., Ltd. (RVP)” ได้จดทะเบียนจัดตั้งบริษัทเมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2541 ผู้ถือหุ้นประกอบด้วย บริษัทประกันวินาศภัยที่ประกอบธุรกิจรับประกันภัยรถยนต์ เพื่อมุ่งแก้ไขปัญหาที่ผู้ประสบภัยไม่ได้รับความสะดวกในการใช้สิทธิขอรับค่าสินไหมทดแทน เพราะในบางพื้นที่ไม่มีสาขาของบริษัทประกันภัย หรือแต่ละบริษัทมีแนวทางในการดำเนินการที่แตกต่างกัน

วัตถุประสงค์สำคัญของการจัดตั้ง บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ตามที่บัญญัติไว้ในกฎหมาย คือ การให้บริการเกี่ยวกับการรับคำร้องขอค่าเสียหายเบื้องต้น และการจ่ายค่าสินไหมทดแทน หรือเงินต่าง ๆ ตาม พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 นี้ โดยภารกิจแรกกำหนดว่า “ให้บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด จัดให้มีสถานที่ดำเนินการ เพื่อให้บริการครบทุกจังหวัดรวมทั้งกรุงเทพมหานครให้แล้วเสร็จภายใน 1 ปี นับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ส่วนการจัดให้มีสถานที่ดำเนินการเพิ่มเติมต่อไปให้สอดคล้องกับปริมาณความต้องการของการให้บริการแก่ผู้ประสบภัยจากรถ ให้เป็นไปตามที่อธิบดีกรมการประกันภัยกำหนดโดยคำแนะนำของกรรมการ”

บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ได้เริ่มให้บริการรับคำร้องขอและจ่ายค่าสินไหมทดแทนในวันที่ 12 มิถุนายน 2541 ต่อมา ปรากฏว่าบริษัทประกันภัยต่างประสบภาวะขาดทุนจากการรับประกันภัยรถจักรยานยนต์ ทำให้มีบริษัทประกันภัยจำนวนหนึ่งไม่พร้อมที่จะรับประกันความเสี่ยงภัยรถประเภทนี้ ดังนั้น เพื่อเป็นการแก้ปัญหาดังกล่าวคณะรัฐมนตรีได้มีมติ เมื่อวันที่ 2 มีนาคม 2542 ให้บริษัทกลางฯ ดำเนินการรับประกันภัยเฉพาะรถจักรยานยนต์ตาม พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ เพื่อเป็นอีกหนึ่งทางเลือกของประชาชนในการหาซื้อประกันภัยประเภทนี้ และนับได้ว่าเป็นภารกิจเพิ่มเติมจากที่ดำเนินการเฉพาะการรับคำร้องขอ และจ่ายค่าสินไหมทดแทน โดยบริษัทกลางฯ ได้เร่งดำเนินการให้ทุกสาขาสถาบันเปิดรับประกันภัยรถจักรยานยนต์พร้อมกันทั่วประเทศตั้งแต่วันที่ 16 เมษายน 2542 เป็นต้นมา

12. บริษัท ไทยอินชัวร์สดาต้าเนท จำกัด

บริษัท ไทยอินชัวร์สดาต้าเนท จำกัด หรือภาษาอังกฤษ คือ “Thai Insurers Datanet Company Limited (TID)” ก่อตั้งเมื่อเดือนตุลาคม 2535 ด้วยทุนจดทะเบียน 30 ล้านบาท ถือหุ้นโดยบริษัท ไทยรับประกันภัยต่อ จำกัด (มหาชน) ร้อยละ 40 และอีกร้อยละ 60 กระจายการถือหุ้นโดยบริษัทประกันวินาศภัย ซึ่งเป็นสมาชิกสมาคมประกันวินาศภัยไทย เพื่อดำเนินงานเป็นศูนย์ข้อมูลกลางของธุรกิจประกันวินาศภัยรถยนต์ภาคบังคับ (พ.ร.บ.) และในปี 2540 บริษัทฯ ได้ขยายการดำเนินงานในส่วนศูนย์ข้อมูลกลางของธุรกิจประกันวินาศภัยรถยนต์ภาคสมัครใจเพิ่มเติม

ปัจจุบันบริษัท ไทยอินชัวร์สดาต้าเนท จำกัด มีทุนจดทะเบียนทั้งสิ้น 60 ล้านบาท โดยมี บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด เป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ นอกจากจะดำเนินงานเป็นศูนย์ข้อมูลกลางของธุรกิจประกันวินาศภัยรถยนต์ทั้งภาคบังคับ (พ.ร.บ.) และภาคสมัครใจแล้ว ยังทำหน้าที่สนับสนุนข้อมูลให้กับสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) และกลุ่มธุรกิจประกันวินาศภัย รวมถึงการทำหน้าที่เป็นที่ปรึกษาในการพัฒนาระบบสารสนเทศให้กับหน่วยงานดังกล่าว

13. สำนักงานอนุญาโตตุลาการ สมาคมประกันวินาศภัยไทย

สมาคมประกันวินาศภัยไทย ได้ตระหนักถึงความสำคัญ และประโยชน์ของการระงับข้อพิพาททางแพ่งโดยอนุญาโตตุลาการระหว่างสมาชิกบริษัทประกันวินาศภัยด้วยกัน ซึ่งจะเป็นการช่วยลดปริมาณคดีที่ขึ้นสู่ศาลเป็นอย่างมาก อีกทั้งเป็นการประหยัดค่าใช้จ่ายของบริษัทประกันวินาศภัย โดยจะสามารถพิจารณาปัญหาข้อพิพาทระหว่างกันด้วยความสะดวกรวดเร็ว และเป็นธรรม รักษาภาพลักษณ์ของธุรกิจประกันภัยให้ดียิ่งขึ้นในสายตาประชาชน เป็นผลให้ผู้เอาประกันภัยได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนโดยเร็ว และเป็นธรรม จึงได้มีการจัดตั้งสำนักงานอนุญาโตตุลาการ หรือภาษาอังกฤษ คือ “Arbitration Office” ขึ้นในปี 2537 โดยได้รับการสนับสนุนเป็นอย่างดีจากสำนักงานอนุญาโตตุลาการ กระทรวงยุติธรรม ในการให้คำแนะนำช่วยเหลือทางวิชาการ ให้ข้อมูลเกี่ยวกับข้อบังคับและบทบัญญัติของกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับอนุญาโตตุลาการทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ

14. สถาบันอนุญาโตตุลาการ สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.)

เป็นการระงับข้อพิพาทด้านประกันภัยด้วยวิธีประนีประนอมข้อพิพาทและวิธีอนุญาโตตุลาการ ตามระเบียบสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยว่าด้วยการประนีประนอมข้อพิพาทประกันภัยในกระบวนการอนุญาโตตุลาการ ภายใต้การดำเนินงานของฝ่ายระงับข้อพิพาทและอนุญาโตตุลาการ สายคดี ซึ่งเป็นกระบวนการระงับข้อพิพาททางเลือกนอกศาลที่กฎหมายรองรับการดำเนินการ โดยมีหน่วยงาน และพนักงานเจ้าหน้าที่รับผิดชอบอำนวยความสะดวก และดูแลการดำเนินกระบวนการอนุญาโตตุลาการให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อยตั้งแต่ต้นจนเสร็จสิ้น และมีคำชี้ขาดซึ่งเรียกว่า อนุญาโตตุลาการแบบสถาบัน เพื่อระงับข้อพิพาททางแพ่งและพาณิชย์เกี่ยวกับสัญญาประกันภัย ระหว่าง ผู้เอาประกันภัย ผู้รับประกันภัย หรือผู้ได้รับความเสียหายตามสัญญาประกันภัย กับบริษัทประกันภัย ตามที่กำหนดรองรับไว้ในเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยทุกฉบับ ทั้งนี้เพื่อความสะดวกรวดเร็ว ประหยัด และเป็นธรรม

15. กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย หรือภาษาอังกฤษ คือ “Road Victims Protection Fund” ตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นทุนสำหรับจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดให้แก่ผู้ประสบภัย หรือทายาทสำหรับค่ารักษาพยาบาล และ / หรือ ค่าปลงศพ และค่าใช้จ่ายอันจำเป็นที่เกี่ยวกับการจัดการศพในกรณีเสียชีวิตให้แก่ผู้ประสบภัย หรือทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัย โดยไม่ต้องรอพิสูจน์ความรับผิดชอบภายใน 7 วัน นับแต่วันที่ได้รับคำร้องขอ และเป็นค่าใช้จ่ายอื่น ในการดำเนินการตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 รวมถึงการบริหารเงินกองทุนและการลงทุนให้มีประสิทธิภาพมั่นคง และมีสภาพคล่องเพียงพอต่อการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น และค่าใช้จ่ายอื่นของสำนักงาน และเป็นผู้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถเมื่อมีกรณีตามมาตรา 23 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม สำหรับกรณีต่อไปนี้

1. รถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยมิได้จัดทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ (ประกันภัย พ.ร.บ.) ตามที่กฎหมายกำหนดไว้ และเจ้าของรถไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย
2. รถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหายมิได้อยู่ในความครอบครองของเจ้าของรถในขณะเกิดเหตุ เพราะถูกยักยอก ฉ้อโกง กรรโชก ลักทรัพย์ หรือปล้นทรัพย์ และได้มีการร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวนไว้แล้ว
3. รถนั้นไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถ และมีได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามที่กฎหมายกำหนดไว้
4. รถนั้นมีผู้ขับหลบหนีไป หรือไม่อาจทราบได้ว่าความเสียหายเกิดจากรถคันใด เช่น กรณีรถที่ขับมาชนแล้วหนีไป

5. บริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน
6. รถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหายเป็นรถที่ได้รับการยกเว้นตามกฎหมาย เช่น รถยนต์ของหน่วยงานราชการ

แม้ว่า กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย จะมีหน้าที่ช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากรถยนต์คันที่ได้จัดทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ (ประกันภัย พ.ร.บ.) ก็ตาม แต่เมื่อกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยแล้ว กองทุนฯ จะดำเนินการไล่เบี้ยเรียกค่าเสียหายเบื้องต้นคืนจากผู้กระทำผิด หรือเจ้าของรถผู้ประสบภัยในลำดับต่อไป

16. กองทุนประกันวินาศภัย

กองทุนประกันวินาศภัย หรือภาษาอังกฤษ คือ “General Insurance Fund” มีฐานะเป็นนิติบุคคลจัดตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2551 ตามพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาธุรกิจประกันวินาศภัยให้มีความมั่นคงและเสถียรภาพ และเพื่อให้ความคุ้มครองเจ้าหนี้ซึ่งมีสิทธิได้รับชำระหนี้ที่เกิดจากการเอาประกันภัย ในกรณีที่บริษัทประกันวินาศภัยล้มละลาย หรือถูกเพิกถอนใบอนุญาตประกอบธุรกิจประกันวินาศภัย โดยสิทธิที่จะได้รับชำระหนี้จากกองทุนประกันวินาศภัยต้องเป็นเจ้าหนี้ในมูลหนี้ที่เกิดจากการเอาประกันภัยที่ทำไว้กับบริษัทประกันวินาศภัยที่ล้มละลาย หรือถูกเพิกถอนใบอนุญาต โดยมีเงื่อนไขการจ่ายเงินจากกองทุนประกันวินาศภัย คือ กองทุนจะชำระหนี้แต่ละรายที่เกิดจากการเอาประกันภัยเมื่อรวมกับจำนวนเงินที่ได้รับชำระมาแล้วจากผู้ชำระบัญชีต้องไม่เกินหนึ่งล้านบาท และการคำนวณเงินที่จ่ายให้เจ้าหนี้แต่ละรายให้พิจารณาตามจำนวนบุคคลที่ได้รับความคุ้มครองตามสัญญาประกันภัยเป็นสำคัญ

17. กองทุนประกันชีวิต

กองทุนประกันชีวิต หรือภาษาอังกฤษ คือ “Life Insurance Fund” มีฐานะเป็นนิติบุคคลจัดตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2551 ตามพระราชบัญญัติประกันชีวิต พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาธุรกิจประกันชีวิตให้มีความมั่นคง และมีเสถียรภาพ และเพื่อให้ความคุ้มครองเจ้าหนี้ซึ่งมีสิทธิได้รับชำระหนี้ที่เกิดจากการเอาประกันภัยในกรณีที่บริษัทล้มละลาย หรือถูกเพิกถอนใบอนุญาตประกอบธุรกิจประกันชีวิต โดยสิทธิที่จะได้รับชำระหนี้จากกองทุนประกันชีวิตต้องเป็นเจ้าหนี้ในมูลหนี้ที่เกิดจากการเอาประกันภัยที่ทำไว้กับบริษัทประกันชีวิตที่ล้มละลาย หรือถูกเพิกถอนใบอนุญาต โดยมีเงื่อนไขการจ่ายเงินจากกองทุนประกันชีวิต คือ กองทุนจะชดเชยหนี้ให้กับเจ้าหนี้แต่ละรายที่เกิดจากการเอาประกันภัยทุกสัญญารวมกันไม่เกินหนึ่งล้านบาท





บทที่ 18

ประเภทของการประกันวินาศภัย

ธโนดม โลกพัฒนา

การแบ่งประเภทของการประกันวินาศภัยในประเทศไทยสามารถแบ่งได้หลายรูปแบบขึ้นอยู่กับเกณฑ์ที่ใช้อ้างอิง โดยทั่วไปสามารถแบ่งตามวัตถุประสงค์ที่เอาประกันภัย ตามลักษณะของผู้เอาประกันภัย และตามที่กำหนดในพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ตลอดจนผลิตภัณฑ์ประกันภัยพิเศษ และการประกันวินาศภัยสำหรับผู้เอาประกันภัยรายย่อย (ไมโครอินชัวร์نس)

1. การแบ่งประเภทการประกันวินาศภัยตามวัตถุประสงค์ที่เอาประกันภัย

การแบ่งประเภทการประกันวินาศภัยในลักษณะนี้ เป็นการแบ่งโดยพิจารณาจากวัตถุประสงค์ที่เอาประกันภัยเป็นหลัก ซึ่งวัตถุประสงค์ที่เอาประกันภัยมี 3 ประเภท คือ ส่วนบุคคล ทรัพย์สิน และความรับผิด ดังนั้นจึงแบ่งประเภทการประกันวินาศภัยตามวัตถุประสงค์ที่เอาประกันภัยได้ 3 ประเภท ดังนี้

1.1 การประกันภัยส่วนบุคคล (Personal Insurance) เป็นประเภทของการประกันวินาศภัยที่คุ้มครองความเสียหายที่เกิดขึ้นกับชีวิต ร่างกาย และอนามัยของผู้เอาประกันภัย เช่น การประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคล การประกันภัยอุบัติเหตุการเดินทาง การประกันภัยผู้โดยสารเรือสำหรับโดยสาร การประกันภัยสุขภาพ เป็นต้น

1.2 การประกันภัยทรัพย์สิน (Property Insurance) เป็นประเภทของการประกันวินาศภัยที่คุ้มครองความเสียหายที่เกิดขึ้นกับทรัพย์สิน เช่น การประกันอัคคีภัย การประกันภัยธุรกิจหยุดชะงัก การประกันภัยความเสี่ยงภัยทรัพย์สิน การประกันภัยรถยนต์ การประกันภัยสำหรับเงิน เป็นต้น

1.3 การประกันภัยความรับผิด (Liability Insurance) เป็นประเภทของการประกันวินาศภัยที่คุ้มครองความรับผิดของผู้เอาประกันภัย ในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยไปก่อให้เกิดความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย อนามัย ทรัพย์สิน หรือความเสียหายทางการเงินของบุคคลภายนอก เช่น การประกันภัยความรับผิดตามกฎหมายต่อบุคคลภายนอก การประกันภัยความรับผิดตามกฎหมายต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย การประกันภัยความรับผิดทางวิชาชีพ เป็นต้น

2. การแบ่งประเภทการประกันวินาศภัยตามลักษณะของผู้เอาประกันภัย

การแบ่งประเภทการประกันวินาศภัยในลักษณะนี้สามารถแบ่งได้ 2 ประเภท ดังนี้

2.1 การประกันภัยส่วนบุคคล (Personal Line Insurance) เป็นการประกันภัยสำหรับผู้เอาประกันภัยที่เป็นบุคคลธรรมดา ซึ่งครอบคลุมทั้งการประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองชีวิต ร่างกาย อนามัย และทรัพย์สิน รวมทั้งความรับผิดต่าง ๆ โดยผู้เอาประกันภัยรายหนึ่งสามารถเลือกเอาประกันภัยได้หลายรูปแบบ โดยพิจารณาตามความเสี่ยงของตนเอง

2.2 การประกันภัยเชิงพาณิชย์ (Commercial Line Insurance) เป็นการประกันภัยสำหรับผู้เอาประกันภัยที่เป็นบุคคลธรรมดา หรือนิติบุคคล ที่ต้องการความคุ้มครองสำหรับความเสี่ยงต่าง ๆ ในการดำเนินธุรกิจ ซึ่งครอบคลุมทั้งการประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองทรัพย์สิน ธุรกิจหยุดชะงัก รวมทั้งความรับผิดต่าง ๆ โดยผู้เอาประกันภัยสามารถเลือกเอาประกันภัยได้หลายรูปแบบ โดยพิจารณาตามความเสี่ยงต่อธุรกิจของตนเอง

3. การแบ่งประเภทการประกันวินาศภัยตามที่กำหนดในพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535

ในพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม มีการกำหนดประเภทการประกันวินาศภัยไว้ 4 ประเภท ดังต่อไปนี้

1. การประกันอัคคีภัย
2. การประกันภัยรถยนต์
3. การประกันภัยทางทะเลและขนส่ง
4. การประกันภัยประเภทอื่น ๆ ที่ไม่ใช่ 3 ประเภทข้างต้น (นิยมเรียกว่า การประกันภัยเบ็ดเตล็ด)

ซึ่งการประกันภัยแต่ละประเภทมีกฎเกณฑ์ในการกำกับดูแลบางเรื่องที่แตกต่างกัน เช่น การวางหลักทรัพย์ การกำหนดค่าบำเหน็จ ค่าความเสี่ยงในการคำนวณเงินกองทุนของบริษัทประกันวินาศภัย เป็นต้น

ผลิตภัณฑ์ประกันวินาศภัยในประเทศไทย

1. การประกันอัคคีภัย (Fire Insurance)

การประกันอัคคีภัยเป็นการประกันภัยทรัพย์สินซึ่งให้ความคุ้มครองแบบระบุภัย (Named Perils Basis) กล่าวคือ ให้ความคุ้มครองความสูญเสีย หรือความเสียหายแก่ทรัพย์สินที่เอาประกันภัย อันเนื่องมาจากภัยที่ระบุไว้เท่านั้น

การประกันอัคคีภัยยังแบ่งได้อีก 2 ประเภทเพื่อตอบสนองความเสี่ยงของผู้เอาประกันภัยที่แตกต่างกัน คือ การประกันอัคคีภัย และการประกันอัคคีภัยสำหรับที่อยู่อาศัย

1.1 การประกันอัคคีภัย (Fire Insurance)

เป็นการประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองอาคารและสิ่งปลูกสร้าง (ไม่รวมฐานราก) ที่ใช้เป็นสถานที่ประกอบกิจการต่าง ๆ เช่น ร้านค้า สำนักงาน โรงภาพยนตร์ ศูนย์การค้า โกดังหรือโรงงานอุตสาหกรรม เป็นต้น ตลอดจนทรัพย์สินอื่น ๆ ที่เอาประกันภัยไว้ เช่น เพอร์นิเจอร์ เครื่องตกแต่งติดตั้งเครื่องใช้ไฟฟ้า อุปกรณ์สำนักงาน เครื่องใช้ไฟฟ้า สัตว์เลี้ยง เครื่องจักรที่ใช้ในการผลิตสินค้า เป็นต้น โดยคุ้มครองแบบระบุภัย (Named Perils Basis) สำหรับความเสียหายจากภัยต่อไปนี้

- 1) ไฟไหม้
- 2) ไฟผ่า
- 3) การระเบิดของแก๊สที่ใช้สำหรับทำแสงสว่างหรือประโยชน์เพื่อการอยู่อาศัยเท่านั้นแต่ไม่รวมถึงความเสียหายจากการระเบิดของแก๊สจากแผ่นดินไหว

- 4) ภัยเพิ่มพิเศษ ที่ได้ระบุไว้ชัดเจนในกรมธรรม์ประกันอัคคีภัย

ภัยเพิ่มพิเศษซึ่งผู้เอาประกันภัยสามารถขยายความคุ้มครองโดยจ่ายเบี้ยประกันภัยเพิ่มเติม เช่น ภัยแผ่นดินไหว ภัยน้ำท่วม ภัยเนื่องจากน้ำ ภัยจากลูกเห็บ ภัยลมพายุ ภัยจากการนัดหยุดงาน ภัยจลาจล ภัยต่อเครื่องไฟฟ้า ภัยระเบิด ภัยอากาศยาน ภัยจากยานพาหนะ ภัยจากควัน ภัยจากการกระทำอย่างป่าเถื่อน หรือการกระทำอันมีเจตนาร้าย เป็นต้น

การประกันภัยนี้เหมาะสำหรับเจ้าของกิจการ เช่น บริษัท ห้าง ร้าน โรงงานอุตสาหกรรมต่าง ๆ

1.2 การประกันอัคคีภัยสำหรับที่อยู่อาศัย (Fire Insurance for Dwelling House)

เป็นการประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองทรัพย์สินที่เอาประกันภัยซึ่งเป็นสิ่งปลูกสร้าง (ไม่รวมฐานราก) ที่ใช้เป็นที่อยู่อาศัยเท่านั้น เช่น บ้าน ทาวน์เฮาส์ บ้านแฝด ตึกแถวสำหรับอยู่อาศัย ห้องชุดสำหรับอยู่อาศัยในแฟลต อาคารชุด คอนโดมิเนียม อาคารย่อย โรงรถ กำแพง รั้ว ประตู เป็นต้น รวมทั้งส่วนปรับปรุงต่อเติม (ยกเว้นฐานราก) และทรัพย์สินภายในสิ่งปลูกสร้างที่อยู่ภายในสถานที่เอาประกันภัยที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย เช่น เพอร์นิเจอร์

เครื่องตกแต่ง สิ่งติดตั้งตรึงตรา เครื่องใช้ไฟฟ้า และอุปกรณ์ไฟฟ้าภายในบ้าน เครื่องดนตรี เครื่องเสียง เครื่องครัว เครื่องนุ่งห่ม และทรัพย์สินอื่น ๆ เพื่อการอยู่อาศัยของผู้เอาประกันภัย โดยคุ้มครองแบบระบุภัย (Named Perils Basis) สำหรับความเสียหายที่เกิดจาก

- 1) ไฟไหม้
- 2) ฟ้าผ่า (รวมถึงความเสียหายต่อเครื่องใช้ไฟฟ้า และอุปกรณ์ไฟฟ้าที่เกิดจากการลัดวงจรจากฟ้าผ่า)
- 3) ระเบิด
- 4) ภัยจากการเฉี่ยว และ/หรือ การชนของยานพาหนะ หรือสัตว์พาหนะ
- 5) ภัยจากอากาศยาน และ/หรือ วัตถุที่ตกจากอากาศยาน
- 6) ภัยเนื่องจากน้ำ (ไม่รวมน้ำท่วม) อันเกิดขึ้นโดยอุบัติเหตุ รวมถึงน้ำฝนที่ไหลผ่านช่องชำรุดของ ประตู หน้าต่าง วงกบ ช่องรับลม ช่องรับแสงสว่าง ท่อน้ำหรือรางน้ำ แต่ไม่รวมถึงน้ำท่วม น้ำไหลบ่าจากทางน้ำ ภายนอก ท่อประปาใต้ดินที่อยู่ภายนอกอาคาร ระบบเครื่องพรมน้ำดับเพลิง หรือระบบดับเพลิงอัตโนมัติ หรือระบบ หัวกระจายน้ำดับเพลิง (Automatic Sprinkler System)

- 7) ภัยจากลมพายุ
 - 8) ภัยจากน้ำท่วม
 - 9) ภัยจากแผ่นดินไหว หรือภูเขาไฟระเบิด หรือคลื่นใต้น้ำ หรือสึนามิที่มีสาเหตุจากธรรมชาติ
 - 10) ภัยจากลูกเห็บ
- การคุ้มครองภัยธรรมชาติตามข้อ 7) - 10) จะได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามความเสียหายที่เกิดขึ้นจริงทุกภัยรวมกันแล้วไม่เกิน 20,000 บาทต่อปี

นอกจากนี้ กรมธรรม์ประกันภัยนี้ยังได้ขยายความคุ้มครองในส่วนของคุณค่าเช่าที่อยู่อาศัยชั่วคราว กรณีอาคารและสิ่งปลูกสร้างที่เอาประกันภัยไว้ได้รับความเสียหายจากภัยตามข้อ 1) - 6)

การประกันภัยนี้เหมาะสำหรับบุคคลทั่วไปที่เป็นเจ้าของบ้าน ตลอดจนคณะกรรมการนิติบุคคลอาคารชุด เป็นต้น

1.3 การประกันภัยธุรกิจหยุดชะงัก (เนื่องจากภัยที่เอาประกันภัยภายใต้กรมธรรม์ประกันอัคคีภัย) [Business Interruption Insurance (due to Insured Perils under Fire Insurance Policy)]

เป็นอีกกรมธรรม์ประกันภัยหนึ่งที่สามารถทำคู่กับกรมธรรม์ประกันอัคคีภัย เมื่อเกิดความสูญเสีย หรือความเสียหายต่อทรัพย์สินที่เอาประกันภัยแล้ว การประกันอัคคีภัยจะชดเชยค่าสินไหมทดแทนเฉพาะตัวทรัพย์สินที่เอาประกันภัยไว้ ส่วนการประกันภัยธุรกิจหยุดชะงักจะคุ้มครองผู้เอาประกันภัยซึ่งเป็นสถานประกอบการธุรกิจในกรณีทรัพย์สินที่ใช้เพื่อประกอบธุรกิจ ณ สถานที่เอาประกันภัยได้รับความสูญเสียหรือความเสียหายที่เกิดขึ้นเนื่องจากไฟไหม้ ฟ้าผ่า การระเบิดของแก๊สที่ใช้สำหรับทำแสงสว่าง หรือประโยชน์เพื่อการอยู่อาศัย หรือความเสียหายเนื่องจากภัยเพิ่มพิเศษอื่น ๆ ที่ได้รับความคุ้มครองภายใต้กรมธรรม์ประกันอัคคีภัย ในระหว่างระยะเวลาที่ได้เอาประกันภัย และเป็นผลให้ธุรกิจที่ดำเนินอยู่ ณ สถานที่เอาประกันภัยต้องหยุดชะงัก หรือได้รับผลกระทบ บริษัทจะจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยตามจำนวนความสูญเสีย หรือเสียหายที่แท้จริงอันเป็นผลของการที่ธุรกิจต้องหยุดชะงัก หรือได้รับผลกระทบตามแต่ละรายการที่ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์ประกันภัย เช่น ถ้าเป็นการเอาประกันภัยกำไรขั้นต้น (Gross Profit) ก็จะทำให้ความคุ้มครองจำกัดเฉพาะการสูญเสียกำไรขั้นต้น (Loss of Gross Profit) อันเนื่องมาจากการลดลงของยอดขายได้ (Reduction in Turnover) และการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ (Increase in Cost of Working) เป็นต้น เพื่อให้ผู้เอาประกันภัยกลับสู่สถานะทางการเงินดังเดิมเหมือนไม่ได้เกิดวินาศภัยนั้นขึ้น

การประกันภัยนี้เหมาะสำหรับธุรกิจการค้า หรือสถานประกอบการต่าง ๆ

ลิขสิทธิ์ของสมาคมประกันวินาศภัยไทย ห้ามนำไปใช้ในการแสวงหากำไรทางการค้า

2. การประกันภัยรถยนต์ (Motor Insurance)

คำว่าประกันภัยรถยนต์ ในประเทศอังกฤษตลอดจนประเทศต่าง ๆ ในทวีปยุโรป และเอเชียส่วนใหญ่ จะเรียกว่า Motor Insurance ส่วนในประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศญี่ปุ่นจะเรียกว่า Automobile Insurance

การประกันภัยรถยนต์มี 2 ประเภทหลัก คือ

2.1 การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ (Compulsory Motor Insurance)

2.2 การประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ (Voluntary Motor Insurance)

แบบของกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ที่ใช้อยู่ในปัจจุบันมีดังต่อไปนี้

- 1) กรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ
- 2) กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์
- 3) กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์คุ้มครองความรับผิดชอบต่อทรัพย์สินบุคคลภายนอก
- 4) กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์แบบคุ้มครองเฉพาะภัย
- 5) กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ รวมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ
- 6) กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์คุ้มครองความรับผิดชอบต่อทรัพย์สินบุคคลภายนอก รวมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

7) กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์แบบคุ้มครองเฉพาะภัย รวมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

แบบกรมธรรม์ประกันภัยที่ 1) ใช้สำหรับการคุ้มครองเฉพาะการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ แบบกรมธรรม์ประกันภัยที่ 2) 3) 4) ใช้สำหรับการคุ้มครองเฉพาะการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ ส่วนแบบ กรมธรรม์ประกันภัยที่ 5) 6) 7) ใช้สำหรับการคุ้มครองทั้งการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ และการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับในกรมธรรม์ประกันภัยฉบับเดียว

2.1 การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ (Compulsory Motor Insurance)

เป็นการประกันภัยที่เจ้าของรถแต่ละคันต้องจัดให้มีการประกันภัยตามความคุ้มครองที่กำหนดไว้ใน พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม โดยมีแบบกรมธรรม์ประกันภัยที่ใช้ คือ **การประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (Insurance Protection for Motor Vehicle Victims)** หรือที่เรียกกันสั้น ๆ ว่า “การประกันภัย พ.ร.บ.” ซึ่งกำหนดให้เจ้าของรถซึ่งใช้รถ หรือมีรถไว้เพื่อใช้ต้องจัดให้มีการประกันภัย พ.ร.บ. (เว้นแต่รถที่ พ.ร.บ.ฯ ระบุยกเว้นไว้ เช่น รถของสำนักพระราชวัง รถสำหรับเฉพาะองค์ พระมหากษัตริย์ รถของกระทรวง ทบวง กรม เป็นต้น) มิเช่นนั้นจะมีโทษตามกฎหมาย การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ผู้ประสบภัยจากรถทุกคน เมื่อประสบภัยจากรถที่ใช้ หรืออยู่ในทาง หรือเนื่องจาก สิ่งที่บรรทุก หรือติดตั้งในรถนั้น ส่งผลให้ได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัย ได้รับการชดเชยและเยียวยา ความสูญเสีย หรือเสียหายที่เกิดขึ้นนั้น

ในกรณีที่เกิดความเสียหายขึ้น ผู้ประสบภัยจะได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นโดยไม่ต้องรอพิสูจน์ความผิดสำหรับ เป็นค่ารักษาพยาบาลกรณีบาดเจ็บ และเป็นค่าปลงศพในกรณีเสียชีวิต โดยบริษัทประกันภัยจะชดเชยให้แก่ ผู้ประสบภัย ทายาทของผู้ประสบภัย ภายใน 7 วันนับแต่วันที่ได้รับคำร้องขอค่าเสียหายดังกล่าว และยังมีสิทธิได้รับ ชดเชยค่าเสียหายส่วนที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้นอีก ภายหลังจากที่ผู้ประสบภัยได้รับการพิสูจน์แล้วว่าไม่ได้เป็น ฝ่ายที่จะต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย โดยมีวงเงินคุ้มครองรวมกับค่าเสียหายเบื้องต้นตามตัวอย่างตารางความคุ้มครอง การประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (พ.ร.บ.) ซึ่งเริ่มใช้วันที่ 1 เมษายน 2563 (โปรดอ้างอิงความคุ้มครองและ วงเงินคุ้มครองที่มีผลบังคับใช้ ณ วันที่ประสบภัย)

การประกันภัยนี้เหมาะสำหรับเจ้าของรถซึ่งจะต้องจัดให้มีการประกันภัย พ.ร.บ.

ตารางที่ 18.1 ความคุ้มครองการประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (พ.ร.บ.)

ค่าเสียหายเบื้องต้น บริษัทจะจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยที่ได้รับความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย โดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความรับผิดให้เสร็จสิ้นภายใน 7 วันนับแต่วันที่บริษัทได้รับการร้องขอ โดยจ่ายเป็นค่าเสียหายเบื้องต้นดังต่อไปนี้

ความคุ้มครอง	จำนวนเงินความคุ้มครองต่อหนึ่งคน	
	ค่าเสียหายเบื้องต้น	ความคุ้มครองสูงสุด
ความเสียหายต่อร่างกายหรืออนามัย (ตามความเสียหายที่แท้จริง)	ไม่เกิน 30,000 บาท	80,000 บาท
ทุพพลภาพถาวรสิ้นเชิง (ไม่สามารถประกอบหน้าที่การงานใด ๆ ในอาชีพประจำ และอาชีพอื่น ๆ ได้โดยสิ้นเชิงตลอดไป)	35,000 บาท	500,000 บาท
สูญเสียมือสองข้างตั้งแต่ข้อมือ หรือแขนสองข้าง หรือเท้าสองข้าง ตั้งแต่ข้อเท้า หรือขาสองข้าง หรือสายตาสองข้าง (ตาบอด)	35,000 บาท	500,000 บาท
กรณีสูญเสียมือหนึ่งข้างตั้งแต่ข้อมือ แขนหนึ่งข้าง เท้าหนึ่งข้าง ตั้งแต่ข้อเท้า ขาหนึ่งข้าง สายตาหนึ่งข้าง (ตาบอด) ตั้งแต่ 2 กรณีขึ้นไป	35,000 บาท	500,000 บาท
ทุพพลภาพอย่างถาวร (ไม่สามารถประกอบอาชีพประจำได้)	35,000 บาท	300,000 บาท
สูญเสียมือหนึ่งข้างตั้งแต่ข้อมือ หรือแขนหนึ่งข้าง หรือเท้าหนึ่งข้าง ตั้งแต่ข้อเท้า หรือขาหนึ่งข้าง หรือสายตาหนึ่งข้าง (ตาบอด) กรณีใดกรณีหนึ่ง	35,000 บาท	250,000 บาท
หูหนวก เป็นใบ้ หรือเสียความสามารถในการพูด หรือลิ้นขาด สูญเสียอวัยวะสืบพันธุ์ หรือความสามารถสืบพันธุ์ จิตพิการอย่างติดตัว (โรคจิตหรือจิตฟั่นเฟือนอย่างติดตัว)	35,000 บาท	250,000 บาท
สูญเสียอวัยวะอื่นใดที่กระทบต่อการดำรงชีวิตอย่างปกติสุขของผู้ประสบภัย เช่น การสูญเสียม้าม ปอด ตับ ไต ฟันแท้ทั้งซี่ตั้งแต่ 5 ซี่ขึ้นไป หรือกรณีกะโหลกศีรษะถูกทำให้เสียหาย เป็นเหตุให้ต้องใช้กะโหลกเทียม เป็นต้น	35,000 บาท	250,000 บาท
สูญเสียนิ้วตั้งแต่ข้อนิ้วขึ้นไป ไม่นานิ้วเดียวหรือหลายนิ้ว	35,000 บาท	200,000 บาท
กรณีเสียชีวิต	35,000 บาท	500,000 บาท
ค่าชดเชยรายวันกรณีเข้ารับการรักษาตัวเป็นผู้ป่วยในจ่ายตามวันที่รักษาจริง		วันละ 200 บาท ไม่เกิน 20 วัน

- หมายเหตุ:
1. กรณีที่ผู้ขับขี่รถเป็นฝ่ายผิด หรือไม่มีคู่กรณี จะให้ความคุ้มครองเฉพาะค่าเสียหายเบื้องต้น เป็นค่ารักษาพยาบาลไม่เกิน 30,000 บาท หรือกรณีสูญเสียอวัยวะ หรือทุพพลภาพถาวร หรือเสียชีวิต 35,000 บาท หรือรวมทุกกรณีแล้วไม่เกิน 65,000 บาทเท่านั้น
 2. กรณีมีคู่กรณีและคู่กรณีเป็นฝ่ายผิด ผู้ขับขี่เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนที่เกินส่วนเกินจากค่าเสียหายเบื้องต้น ตามวงเงินความคุ้มครองจากบริษัทประกันภัยที่รับประกันภัยรถคู่กรณี
 3. ความคุ้มครองสูงสุดต่อรายไม่เกิน 504,000 บาท

2.2 การประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ (Voluntary Motor Insurance)

เป็นการเอาประกันภัยที่เกิดขึ้นโดยความสมัครใจของเจ้าของรถยนต์ ผู้ครอบครองรถยนต์ หรือผู้ขับขี่รถยนต์ ไม่ได้เกิดจากการถูกบังคับโดยกฎหมายแต่อย่างใด เพื่อคุ้มครองความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกับตัวรถ หรือความรับผิดของผู้เอาประกันภัยที่มีต่อบุคคลภายนอก

2.2.1 ประเภทรถยนต์ที่สามารถเอาประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ

ประเภทรถยนต์ที่สามารถเอาประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจจำแนกออกเป็น 8 ประเภท ดังนี้

- 1) ประเภทรถยนต์นั่ง หมายถึง รถยนต์ที่นั่งได้ไม่เกิน 7 คน รวมทั้งคนขับ ได้แก่ รถเก๋ง รถตรวจการ หรือรถแวน รถจี๊ปช่วงสั้น รถสามล้อเครื่อง รถนั่งสองตอนท้ายบรรทุก
- 2) ประเภทรถยนต์โดยสาร หมายถึง รถยนต์ที่ใช้โดยสาร ได้แก่ รถตู้โดยสาร รถปิคอัพ หรือรถโดยสารที่นั่งสองแถว รถเมล์โดยสาร
- 3) ประเภทรถยนต์บรรทุก หมายถึง รถยนต์ที่ใช้เพื่อการบรรทุกและขนส่งสินค้าชนิดต่าง ๆ ได้แก่ ชนิดเก๋งที่บรรทุก (แวน) ชนิดกระบะไม้หรือเหล็ก และมีหรือไม่มีหลังคา (ปิคอัพ หรือทรัค)
- 4) ประเภทรถยนต์ลากจูง หมายถึง รถยนต์ที่ไม่มีกระบะสำหรับการบรรทุก และใช้ในการลากจูง
- 5) ประเภทรถพ่วง หมายถึง รถที่ไม่มีเครื่องยนต์ และใช้ในการบรรทุกคู่กับรถยนต์ลากจูง หรือใช้ในการบรรทุกคู่กับรถยนต์บรรทุก
- 6) ประเภทรถจักรยานยนต์ หมายถึง รถสองล้อที่มีเครื่องยนต์ มีหรือไม่มีรถพ่วงก็ได้
- 7) ประเภทรถยนต์นั่งรับจ้างสาธารณะ หมายถึง รถยนต์ที่นั่งได้ไม่เกิน 7 คนรวมทั้งคนขับ ซึ่งจดทะเบียนเป็นรถยนต์นั่งรับจ้างสาธารณะ ได้แก่ รถแท็กซี่ รถยนต์สี่ล้อเล็กรับจ้าง รถสามล้อแท็กซี่
- 8) ประเภทรถยนต์เบ็ดเตล็ด หมายถึง รถยนต์ที่ไม่จัดอยู่ใน 7 ประเภทดังกล่าวข้างต้น ได้แก่ รถยนต์ป้ายแดง รถพยาบาล รถดับเพลิง รถใช้ในการเกษตร รถใช้ในการก่อสร้าง รถอื่น ๆ

2.2.2 ประเภทความคุ้มครองของการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ

ความคุ้มครองสำหรับการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจมาตรฐานสำหรับรถยนต์ทั่วไปแบ่งเป็น 5 ประเภท และสำหรับรถยนต์สมรรถนะสูงอีก 1 ประเภท ดังนี้

1) การประกันภัยรถยนต์ ประเภท 1 (Comprehensive) ให้ความคุ้มครองที่ครอบคลุม และมากที่สุด เมื่อเทียบกับการประกันภัยรถยนต์ประเภทอื่น ๆ โดยมีความคุ้มครองหลัก ดังนี้

1.1) ความคุ้มครองความรับผิดชอบต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยของบุคคลภายนอก (Third Party Bodily Injury: TPBI) หมายถึง ความรับผิดชอบต่อความบาดเจ็บ หรือมรณะของบุคคลภายนอก และความรับผิดชอบต่อความบาดเจ็บ หรือมรณะของผู้โดยสารในรถคันเอาประกันภัย โดยเป็นจำนวนเงินจำกัดความรับผิดชอบส่วนเกินจากความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

1.2) ความคุ้มครองความรับผิดชอบต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอก (Third Party Property Damage: TPPD) หมายถึง ความรับผิดชอบต่อความเสียหายใด ๆ อันเกิดแก่ทรัพย์สินของบุคคลภายนอก

1.3) ความคุ้มครองความเสียหายต่อตัวรถยนต์ (Own Damage: OD) หมายถึง ความคุ้มครองความเสียหายต่อตัวรถยนต์คันเอาประกันภัย รวมถึงอุปกรณ์และส่วนควบ เช่น ความเสียหายที่เกิดจากการชน ถูก รัศน้ำมันบรอก ถูกกลั่นแกล้ง ถูกน้ำท่วม เกิดจากภัยธรรมชาติ เครื่องยนต์ได้รับความเสียหายจากการเติมน้ำมันผิด เป็นต้น แต่ไม่รวมถึงความเสียหายที่เกิดจากการกระทำโดยเจตนาของผู้เอาประกันภัยหรือผู้ขับขี่ที่ได้รับความยินยอมจากผู้เอาประกันภัย

1.4) ความคุ้มครองความสูญหายและไฟไหม้ของตัวรถยนต์ (Fire and Theft: F&T) หมายถึง ความคุ้มครองความเสียหายต่อตัวรถยนต์คันเอาประกันภัยที่ถูกไฟไหม้ และการสูญหาย รวมถึงความเสียหาย

อันเนื่องมาจากการสูญหาย รวมทั้งอุปกรณ์ เครื่องตกแต่ง หรือสิ่งของที่ติดประจำอยู่กับตัวรถยนต์ที่เกิดไฟไหม้หรือสูญหายไป โดยต้องเป็นการสูญหายจากการลักทรัพย์ ชิงทรัพย์ ปล้นทรัพย์ หรือยกยอกทรัพย์เท่านั้น ไม่ว่าจะเป็นการสูญหายทั้งคัน หรือส่วนหนึ่งส่วนใดของรถยนต์ แต่ไม่รวมความสูญหายจากการกระทำความผิดฐานฉ้อโกง

2) การประกันภัยรถยนต์ประเภท 2 (Third Party Liability, Fire and Theft) เป็นการประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองรองลงมาจากประกันภัยรถยนต์ประเภท 1 แตกต่างเพียงไม่มีความคุ้มครองความเสียหายต่อตัวรถยนต์คันเอาประกันภัยเท่านั้น โดยมีความคุ้มครองหลัก ดังนี้

2.1) ความคุ้มครองความรับผิดชอบต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยของบุคคลภายนอก (Third Party Bodily Injury: TPBI)

2.2) ความคุ้มครองความรับผิดชอบต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอก (Third Party Property Damage: TPPD)

2.3) ความคุ้มครองความสูญหาย และไฟไหม้ของตัวรถยนต์ (Fire and Theft: F&T)

3) การประกันภัยรถยนต์ประเภท 3 (Third Party Liability Only) เป็นการประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองน้อยกว่าการประกันภัยรถยนต์ประเภท 1 และประเภท 2 โดยคุ้มครองเฉพาะความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก ดังนี้

3.1) ความคุ้มครองความรับผิดชอบต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยของบุคคลภายนอก (Third Party Bodily Injury: TPBI)

3.2) ความคุ้มครองความรับผิดชอบต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอก (Third Party Property Damage: TPPD)

4) การประกันภัยรถยนต์ประเภท 4 หรือการประกันภัยรถยนต์คุ้มครองความรับผิดชอบต่อทรัพย์สินบุคคลภายนอก (Third Party Property Damage Only) ให้ความคุ้มครองต่อบุคคลภายนอกเท่านั้น โดยให้ความคุ้มครอง ดังนี้

ความรับผิดชอบต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอก (Third Party Property Damage: TPPD) 100,000 บาท/อุบัติเหตุแต่ละครั้ง

5) การประกันภัยรถยนต์ประเภท 5 เป็นการประกันภัยรถยนต์แบบคุ้มครองเฉพาะภัยที่พัฒนาขึ้นมา โดยแบ่งเป็น 2 แบบ ดังนี้

5.1 แบบประกัน 2 พลัส (2+) ให้ความคุ้มครองรับผิดชอบต่อความเสียหายแบบประกันภัยประเภท 2 แต่เพิ่มความรับผิดชอบต่อความเสียหายต่อตัวรถยนต์คันเอาประกันภัย เนื่องจากการที่ชนกับยานพาหนะทางบกเท่านั้นและต้องมีคู่กรณี โดยให้ความคุ้มครอง ดังนี้

1) ความคุ้มครองความรับผิดชอบต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยของบุคคลภายนอก (Third Party Bodily Injury: TPBI)

2) ความคุ้มครองความรับผิดชอบต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอก (Third Party Property Damage: TPPD)

3) ความคุ้มครองความเสียหายต่อตัวรถยนต์ (Own Damage: OD) เนื่องจากการที่ชนกับยานพาหนะทางบก

4) ความคุ้มครองความสูญหายและไฟไหม้ของตัวรถยนต์ (Fire and Theft: F&T)

5.2 แบบประกัน 3 พลัส (3+) ให้ความคุ้มครองรับผิดชอบต่อความเสียหายแบบประกันภัยประเภท 3 แต่เพิ่มความรับผิดชอบต่อความเสียหายต่อตัวรถยนต์คันเอาประกันภัย เนื่องจากการที่ชนกับยานพาหนะทางบกเท่านั้น และต้องมีคู่กรณี โดยให้ความคุ้มครอง ดังนี้

- 1) ความคุ้มครองความรับผิดชอบต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยของบุคคลภายนอก (Third Party Bodily Injury: TPBI)
- 2) ความคุ้มครองความรับผิดชอบต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอก (Third Party Property Damage: TPPD)
- 3) ความคุ้มครองความเสียหายต่อตัวรถยนต์ (Own Damage: OD) เนื่องจากการที่ชนกับยานพาหนะทางบก

ยานพาหนะทางบก หมายถึง รถที่เดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ โดยใช้พลังงานเชื้อเพลิง เช่น น้ำมัน ก๊าซ หรือกำลังไฟฟ้า และรวมถึงรถพ่วง รถไฟ รถราง โดยคุ้มครองความเสียหายต่อรถยนต์คันเอาประกันภัย รวมทั้งอุปกรณ์ เครื่องตกแต่ง หรือสิ่งที่ดีติดประจำอยู่กับตัวรถยนต์ตามที่ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์ประกันภัย อันมีสาเหตุมาจากการชนกับยานพาหนะทางบก โดยรวมถึงความเสียหายจากไฟไหม้อันมีสาเหตุโดยตรงจากการชนกับยานพาหนะทางบก ไม่ว่าจะเกิดจากความประมาทเลินเล่อของรถยนต์คันที่เอาประกันภัย หรือคู่กรณี และผู้เอาประกันภัยสามารถแจ้งให้บริษัทประกันภัยทราบถึงคู่กรณีอีกฝ่ายหนึ่งได้ เช่น รายละเอียดผู้ขับขี่รถยนต์คู่กรณี หมายเลขทะเบียนรถยนต์คู่กรณี ภาพถ่าย หรือภาพเคลื่อนไหวอันพิสูจน์ให้เห็นได้อย่างชัดเจนว่ารถยนต์คันเอาประกันภัยเฉี่ยวชนกับยานพาหนะทางบก

6) การประกันภัยรถยนต์สมรรถนะสูง (Super Car) การประกันภัยนี้เป็นกรมธรรม์ประกันภัยพิเศษใช้กับการรับประกันภัยรถยนต์สมรรถนะสูง (Super Car) เท่านั้น เนื่องจาก Super Car เป็นรถนำเข้าจากต่างประเทศซึ่งถูกออกแบบมาเพื่อใช้งานด้านความเร็วด้วยเครื่องยนต์ที่มีสมรรถนะสูงใช้ในการแข่งขันได้และสามารถวิ่งบนถนนได้ มีการออกแบบตัวรถในรูปแบบสปอร์ตซึ่งมีรูปทรงโครงสร้างที่แตกต่างจากรถทั่วไป ใช้วัสดุทนทาน มีเอกลักษณ์โดดเด่นของแต่ละค่ายยานยนต์ และมีการผลิตแบบใช้งานฝีมือผสมเครื่องจักร ซึ่งหากเกิดความเสียหายจะต้องส่งซ่อมเฉพาะอู่ซ่อมของค่ายรถนั้น ๆ เช่น ลัมโบร์กินี (Lamborghini) เฟอร์รารี (Ferrari) ปอร์เช่ (Porsche) บุกัตติ (Bugatti) แมคคลาเรน (McLaren) แอสตัน มาร์ติน (Aston Martin) และมาเซอรัราติ (Maserati) เป็นต้น

รถที่จะเข้าเกณฑ์เป็น Super Car มักจะมีกำลังเครื่องยนต์ 500 - 700 แรงม้าขึ้นไป มีอัตราเร่ง (Acceleration) 0-100 กิโลเมตร/ชั่วโมง ภายในเวลา 4 วินาทีหรือน้อยกว่า มีความเร็วสูงสุด (Top Speed) 300 กิโลเมตร/ชั่วโมง หรือมากกว่านี้ และมีน้ำหนักน้อยกว่า 2,000 กิโลกรัม เพื่อให้ตัวรถเบา ทำให้มีอัตราส่วนของกำลังเครื่องยนต์ต่อน้ำหนัก (Power to Weight Ratio :PWR) ที่สูงขึ้น ซึ่งจะเพิ่มสมรรถนะของรถ ทั้งในด้านความเร็วและอัตราเร่งได้ดีกว่ารถที่มี Power to Weight Ratio ต่ำกว่า

การเอาประกันภัย Super Car จะได้รับความคุ้มครองแบบเดียวกับการประกันภัยรถยนต์ทั่วไป เช่น การประกันภัยรถยนต์ประเภท 1 โดยมีความคุ้มครองหลัก ดังนี้

- 1) ความคุ้มครองความรับผิดชอบต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยของบุคคลภายนอก (Third Party Bodily Injury: TPBI)
- 2) ความคุ้มครองความรับผิดชอบต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอก (Third Party Property Damage: TPPD)
- 3) ความคุ้มครองความเสียหายต่อตัวรถยนต์คันเอาประกันภัย (Own Damage: OD)
- 4) ความคุ้มครองความสูญหายและไฟไหม้ของตัวรถยนต์คันเอาประกันภัย (Fire and Theft: F&T)

เนื่องจาก Super Car มีราคาสูงมาก เมื่อเกิดอุบัติเหตุแต่ละครั้ง ค่าซ่อมและค่าอะไหล่ก็ย่อมสูงมากเช่นกัน เวลาเกิดอุบัติเหตุและมีการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนแต่ละครั้งจะเป็นเงินจำนวนมาก เช่น หลายล้านบาท บริษัทประกันภัยจึงมักจะกำหนดให้มีค่าเสียหายส่วนแรก (Deductible) ที่ผู้เอาประกันภัยต้อง

รับผิดชอบเองที่ค่อนข้างสูงเช่น 200,000 บาทต่อครั้ง เพื่อให้ผู้เอาประกันภัยเพิ่มความระมัดระวังในการขับขี่และมีส่วนร่วมรับผิดชอบเวลาที่เกิดอุบัติเหตุขึ้น

นอกจากนั้น บริษัทประกันภัยที่รับประกันภัย Super Car มักเข้มงวดมากกว่าการรับประกันภัยรถยนต์ทั่วไป เนื่องจาก Super Car เสี่ยงต่อการสวมทะเบียนและเลี้ยวภาษีได้ง่าย โดยเน้นรับประกันภัยจากบริษัทนำเข้า Super Car อย่างเป็นทางการ (Authorized Dealer) เท่านั้น

นอกเหนือจากความคุ้มครองหลักในการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจที่อธิบายข้างต้นแล้ว ผู้เอาประกันภัยยังสามารถเลือกซื้อความคุ้มครองเพิ่มเติมตามเอกสารแนบท้ายที่สำคัญได้อีก 3 แบบ คือ

1. การประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคล (ร.ย.01) ให้ความคุ้มครองการเสียชีวิต สูญเสียอวัยวะทุพพลภาพ ทุพพลภาพชั่วคราวของผู้ขับขี่และผู้โดยสาร ซึ่งอยู่ใน หรือกำลังขับขี่ หรือกำลังขึ้นหรือกำลังลงจากรถยนต์คันเอาประกันภัย

2. ค่ารักษาพยาบาล (ร.ย.02) ให้ความคุ้มครองค่ารักษาพยาบาลของผู้ขับขี่และผู้โดยสาร ซึ่งอยู่ใน หรือกำลังขับขี่ หรือกำลังขึ้นหรือกำลังลงจากรถยนต์คันเอาประกันภัย

3. การประกันตัวผู้ขับขี่ (ร.ย.03) ให้ความคุ้มครองผู้เอาประกันภัย หรือบุคคลใดซึ่งขับขี่รถยนต์ โดยความยินยอมของผู้เอาประกันภัย กรณีที่เกิดอุบัติเหตุจนเป็นเหตุให้ผู้บุคคลดังกล่าวถูกควบคุมตัวในคดีอาญา ซึ่งบริษัทประกันภัยจะดำเนินการประกันตัวตั้งแต่ขั้นพนักงานสอบสวน พนักงานอัยการ หรือศาลจนกว่าคดีจะถึงที่สุด

สำหรับผู้ประกอบการขนส่งวัตถุอันตรายที่ได้เอาประกันภัยภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ (ประเภท 1, 2 หรือ 3) หรือกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ (ประเภท 1, 2 หรือ 3) รวมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ สามารถขอซื้อการขยายความคุ้มครองความรับผิดตามกฎหมายจากอุบัติเหตุระหว่างการขนส่งวัตถุอันตราย ตามประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่อง การประกันภัยความเสียหายจากการขนส่งวัตถุอันตราย พ.ศ. 2559 ซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 12 กรกฎาคม 2560 โดยการติดเอกสารแนบท้ายว่าด้วยการขยายความคุ้มครองความรับผิดตามกฎหมายจากอุบัติเหตุระหว่างการขนส่งวัตถุอันตราย (ร.ย.ต.) ซึ่งจะคุ้มครองค่าใช้จ่ายในการขจัด เคลื่อนย้าย บำบัด บรรเทาความเสียหาย รวมทั้งการฟื้นฟูให้กลับสู่สภาพเดิม หรือสภาพที่ใกล้เคียงกับสภาพเดิม สำหรับความเสียหาย แก่สิ่งแวดล้อม สัตว์ พืช ทรัพยากรธรรมชาติ ทรัพย์สินของแผ่นดิน หรือทรัพย์สินไม่มีเจ้าของ ทั้งในหมวดความรับผิดต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอก และ แบบ ร.ย.ต. โดยมีความคุ้มครองขั้นต่ำตามที่กฎหมายกำหนด

วัตถุอันตราย หมายถึง วัตถุอันตรายหรือสินค้าอันตรายซึ่งระบุไว้ในเอกสารแนบท้ายนี้ แบ่งตามคุณสมบัติความอันตราย 9 ประเภท ตามมติคณะกรรมการวัตถุอันตรายเรื่องการขนส่งวัตถุอันตรายทางบก พ.ศ. 2545 กล่าวคือ

1. วัตถุระเบิด เช่น ดอกไม้ไฟ กระสุนปืน
2. ก๊าซ เช่น ก๊าซ LPG ก๊าซอะเซทิลีน
3. ของเหลวไวไฟ เช่น น้ำมันเชื้อเพลิง ทินเนอร์
4. ของแข็งไวไฟ สารที่ลุกไหม้ได้เอง และสารให้ก๊าซไวไฟเมื่อสัมผัสกับน้ำ เช่น ไม้ขีดไฟ กำมะถัน ฟอสฟอรัสขาว
5. สารออกซิไดส์และสารอินทรีย์เปอร์ออกไซด์ เช่น โซเดียมเปอร์ออกไซด์ แคลเซียมไฮโปคลอไรด์ แอมโมเนียมไฮเดรต เมธิลเอธิลคีโตนเปอร์ออกไซด์ (MKEP)
6. สารพิษและสารติดเชื้อ เช่น โซเดียมไซยาไนด์
7. วัสดุกัมมันตรังสี เช่น ยูเรเนียม โคบอลต์ 60
8. สารกัดกร่อน เช่น คลอซัลฟูริก กรดฟอสฟอริก กรดไนตริก โปแตสเซียมไฮดรอกไซด์ โซเดียมไฮดรอกไซด์
9. วัตถุอันตรายอื่น ๆ ซึ่งไม่อยู่ในประเภท 1-8 เช่น แอสเบสตอส น้ำแข็งแห้ง เซลล์แบตเตอรี่

2.3 แบบกรมธรรม์ประกันภัยที่ใช้สำหรับการประกันภัยรถยนต์

แบบกรมธรรม์ประกันภัยที่บริษัทประกันภัยใช้สำหรับการประกันภัยรถยนต์ มีดังต่อไปนี้

- 1) ประกันภัย พ.ร.บ. อย่างเดียว ใช้กรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ
- 2) ประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจประเภท 1 ประเภท 2 หรือประเภท 3 อย่างเดียว ใช้กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์
- 3) ประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจประเภท 4 อย่างเดียว ใช้กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์คุ้มครองความรับผิดต่อทรัพย์สินบุคคลภายนอก
- 4) ประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจประเภท 5 (2+ หรือ 3+) อย่างเดียว ใช้กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์แบบคุ้มครองเฉพาะภัย
- 5) ประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจประเภท 1 ประเภท 2 หรือประเภท 3 พร้อมกับประกันภัย พ.ร.บ. ด้วย ใช้กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ รวมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ
- 6) ประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจประเภท 4 พร้อมกับประกันภัย พ.ร.บ. ด้วย ใช้กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์คุ้มครองความรับผิดต่อทรัพย์สินบุคคลภายนอก รวมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ
- 7) ประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจประเภท 5 (2+ หรือ 3+) พร้อมกับประกันภัย พ.ร.บ. ด้วย ใช้กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์แบบคุ้มครองเฉพาะภัย รวมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

2.4 การประกันภัยรถยนต์กับผู้ขับขี่

สำหรับการประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จะคุ้มครองทั้งผู้เอาประกันภัย รวมถึงบุคคลใดซึ่งเป็นผู้ขับขี่รถคันเอาประกันภัยโดยได้รับความยินยอมจากผู้เอาประกันภัยด้วยตามเงื่อนไขข้อ 7. การคุ้มครองผู้ขับขี่ซึ่งระบุว่า “บริษัทจะถือว่าบุคคลใด ซึ่งขับขี่รถโดยได้รับความยินยอมจากผู้เอาประกันภัยเสมือนหนึ่งเป็นผู้เอาประกันภัยเอง และบุคคลนั้นต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขเป็นผู้เอาประกันภัยเอง และอยู่ภายใต้ข้อกำหนดตามกรมธรรม์ประกันภัยนี้” การที่ต้องขยายความคุ้มครองรวมถึงผู้ขับขี่รถคันเอาประกันภัยที่มีใช้ผู้เอาประกันภัยที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยด้วย เพราะในทางปฏิบัติรถที่เอาประกันภัยอาจไม่ได้มีผู้ขับขี่เพียงคนเดียว หรือในกรณีที่ผู้ขับขี่รถคันใดมีพนักงานขับรถ ถ้าไม่ได้มีการขยายความคุ้มครองรวมไปถึงก็จะเกิดปัญหาคนใช้รถไม่ได้รับความคุ้มครอง คนที่ได้รับความคุ้มครองกลับเป็นคนที่ไม่ได้ใช้รถคันนั้น

สำหรับการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ สามารถแบ่งลักษณะการประกันภัยที่คุ้มครองผู้ขับขี่ออกได้ 2 ประเภท คือ

- 1) การประกันภัยประเภทไม่ระบุชื่อผู้ขับขี่ เป็นการประกันภัยรถยนต์ที่ใช้มาแต่ดั้งเดิมในประเทศไทย ซึ่งจะคุ้มครองความรับผิดและความเสียหายต่อรถยนต์ ที่เกิดในระหว่างการใช้ หรือการขับขี่ของบุคคลใด ๆ ก็ตามที่ใช้หรือขับขี่โดยได้รับความยินยอมจากผู้เอาประกันภัย
- 2) การประกันภัยประเภทระบุชื่อผู้ขับขี่ เป็นการประกันภัยรถยนต์ที่มีการพัฒนาขึ้นมาใหม่ในประเทศไทย โดยจะคุ้มครองความรับผิดหรือความเสียหายต่อรถยนต์ที่เกิดขึ้นในขณะที่มีบุคคลที่ระบุชื่อในกรมธรรม์ประกันภัยเป็นผู้ขับขี่ ผู้เอาประกันภัยสามารถระบุชื่อผู้ขับขี่ที่ประสงค์จะให้บริษัทคุ้มครองได้ถึง 2 คน แต่จะระบุเพียงคนเดียวก็ได้ โดยจะต้องระบุ วัน/เดือน/ปีเกิด และอาชีพของแต่ละคน รวมทั้งแนบสำเนาบัตรประจำตัวประชาชนและสำเนาใบอนุญาตขับขี่ของผู้ขับขี่แต่ละคนไปพร้อมกับใบคำขอเอาประกันภัยด้วย

ในกรณีที่ระบุชื่อผู้ขับขี่ 2 คน บริษัทประกันภัยจะคิดเบี้ยประกันภัยโดยใช้อายุของผู้ขับขี่ที่มีความเสี่ยงสูงเป็นฐานในการคำนวณ โดยมีการแบ่งช่วงอายุของผู้ขับขี่จากช่วงที่มีความเสี่ยงภัยน้อยไปยังช่วงที่มีความเสี่ยงภัยมากเป็น 4 ช่วงอายุคือ (1) อายุเกิน 50 ปีขึ้นไป (เสี่ยงภัยน้อย) (2) อายุ 36 – 50 ปี (3) อายุ 25 – 35 ปี และ (4) อายุ 18 – 24 ปี (เสี่ยงภัยมาก)

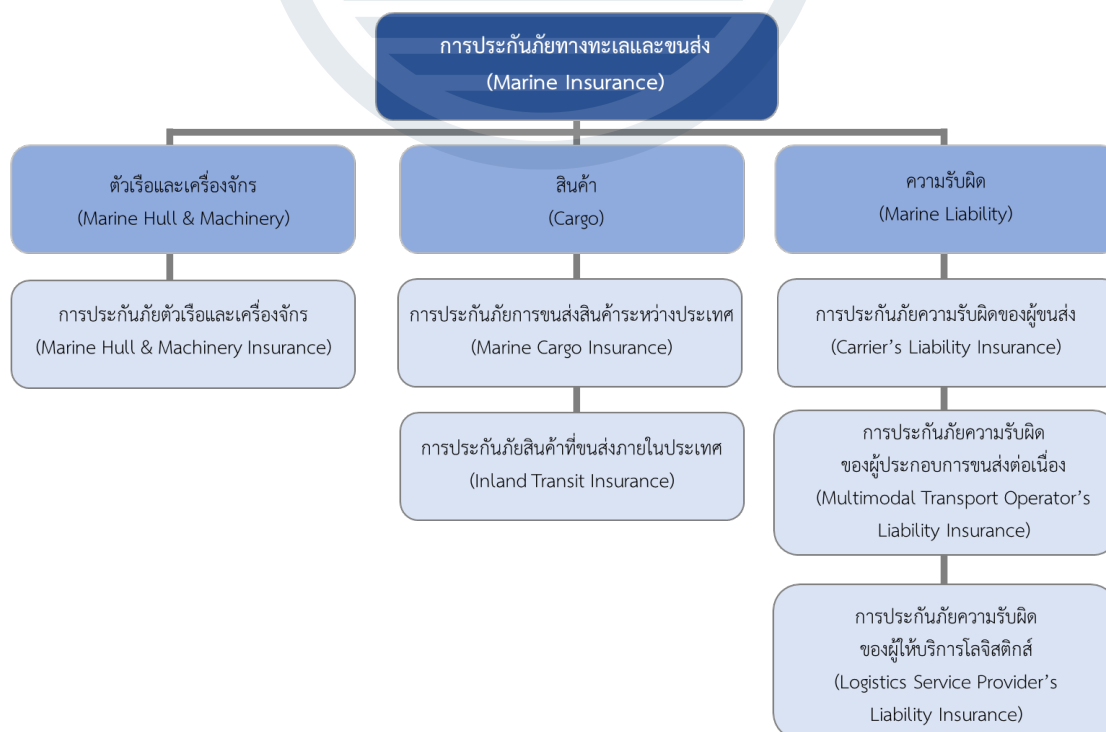
อย่างไรก็ตาม หากมีความรับผิดชอบหรือความเสียหายต่อรถยนต์เกิดขึ้นในขณะที่มีบุคคลอื่นซึ่งมิใช่บุคคลที่ระบุชื่อในกรมธรรม์ประกันภัยเป็นผู้ขับขี่ ก็ไม่เป็นเหตุให้บริษัทประกันภัยปฏิเสธความรับผิดชอบแต่อย่างใด บริษัทประกันภัยยังคงต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น เพียงแต่ผู้เอาประกันภัยจะต้องเข้ามาร่วมรับผิดชอบในความเสียหายส่วนแรกด้วยในความคุ้มครองบางอย่าง

สำหรับรถยนต์ที่จะนำมาทำประกันภัยประเภทระบุชื่อผู้ขับขี่ได้ จะต้องเป็นรถยนต์ที่ใช้เป็นส่วนบุคคลเท่านั้น ได้แก่ รถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถยนต์โดยสารส่วนบุคคล และรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล

การประกันภัยประเภทระบุชื่อผู้ขับขี่ จึงเหมาะกับรถยนต์ที่ใช้เป็นส่วนบุคคลซึ่งมีผู้ใช้ขับขี่ประจำเพียง 1 – 2 คน ซึ่งจะเสียเบี้ยประกันภัยถูกกว่าการประกันภัยประเภทไม่ระบุชื่อผู้ขับขี่ ส่วนการประกันภัยประเภทไม่ระบุชื่อผู้ขับขี่จะเหมาะกับรถยนต์ที่มีผู้ใช้ขับขี่มากกว่า 2 คน หรือผู้เอาประกันภัยไม่พร้อมที่จะต้องรับผิดชอบในความเสียหายส่วนแรกเอง

3. การประกันภัยทางทะเลและขนส่ง (Marine Insurance)

การประกันภัยทางทะเลและขนส่งเป็นการประกันวินาศภัยประเภทแรกของโลก ซึ่งคุ้มครองความสูญเสีย หรือความเสียหายต่อตัวเรือและทรัพย์สิน หรือสินค้าที่อยู่ระหว่างการขนส่งทางทะเล ซึ่งปัจจุบันได้ขยายขอบเขตความคุ้มครองไปถึงการขนส่งสินค้าทางอากาศ ทางบก ซึ่งต่อเนื่องกับการขนส่งทางทะเลด้วย



รูปภาพที่ 18-1 ประเภทการประกันภัยทางทะเลและขนส่ง

3.1. ประเภทการประกันภัยทางทะเลและขนส่ง

3.1.1 การประกันภัยตัวเรือและเครื่องจักร (Marine Hull & Machinery Insurance)

โดยทั่วไป อาจจะแบ่งเรือออกได้เป็น 2 ประเภท คือ

- 1) ประเภทไม่มีเครื่องจักร (No-engine) หรือไม่มีกำลังขับเคลื่อนของตนเอง เช่น เรือฉลอม (River Boat) เรือโป๊ะ (Lighter) เรือลำเลียง (Barge) เรือบด (Dinghy) เรือพาย (Row Boat) เป็นต้น
- 2) ประเภทที่มีเครื่องจักร หรือกำลังขับเคลื่อนเอง (Self-propelled) เช่น เรือประมง (Fishing Boat) เรือลากจูง (Tug หรือ Tugboat) เรือเร็ว (Speed Boat) เรือสำราญ (Pleasure Vessel หรือ Pleasure Craft หรือ Yacht) เรือบรรทุกผู้โดยสาร (Passenger Vessel) เรือบรรทุกสินค้าทั่วไป (General Cargo Vessel หรือ Dry Cargo Vessel) เรือคอนเทนเนอร์ (Container Vessel) เรือบรรทุกสินค้าแช่เย็น/แช่แข็ง (Reefer Vessel) เรือบรรทุกถยนต์ (Roll On-Roll Off หรือ Ro-Ro Vessel) เรือบรรทุกสินค้าที่เป็นของเหลว (Liquid Cargo Vessel หรือ Tanker) เรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่ที่มีระวางขับน้ำกว่า 300,000 ตัน (Supertanker) เรือบรรทุกสินค้าเทกอง (Bulk Carrier) เรือที่มีเครื่องยกของหนัก/สินค้าโครงการ (Heavy-Lift/Project Cargo Vessel) เป็นต้น

การประกันภัยตัวเรือและเครื่องจักรจะครอบคลุมถึงโครงสร้างของตัวเรือ รวมทั้งเครื่องจักร และอุปกรณ์ต่าง ๆ ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของตัวเรือ

ตัวเรือ (Hull) หมายความว่า โครงสร้างของเรือซึ่งอาจจะทำด้วยไม้ (Wood) เหล็ก (Steel) เหล็กชนิดไม่เป็นสนิม (Stainless Steel) อลูมิเนียม (Aluminium) หรือวัสดุอื่น และรวมถึงรอกสำหรับยกของ เครื่องกว้าน บันจัน พวงมาลัย เครื่องติดตั้งสำหรับผู้โดยสาร เครื่องเฟอร์นิเจอร์ อุปกรณ์ สัมภาระ (Materials) ชุดเครื่องมือ (Outfits) เรือช่วยชีวิต (Lifeboat) และอื่น ๆ ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของตัวเรือและเกี่ยวข้องกับการใช้งานของเรือ

เครื่องจักร (Machinery) หมายความว่า ส่วนที่ให้พลังงานในการเดินเรือและให้แสงสว่าง ความร้อนและความเย็น ซึ่งได้แก่ เครื่องจักรใหญ่ที่ใช้ในการขับเคลื่อนเรือ (Main Engine) ส่วนควบของเครื่องจักรใหญ่ เพลลาและใบจักร หม้อน้ำเรือ (Marine Boiler) เครื่องทำความเย็น เครื่องกำเนิดไฟฟ้า อุปกรณ์ไฟฟ้า อุปกรณ์การเดินเรือต่าง ๆ และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกัน ซึ่งเป็นทรัพย์สินของผู้เอาประกันภัยและอยู่ในเรือลำนั้น

ปกติการประกันภัยตัวเรือและเครื่องจักรจะไม่คุ้มครองถึงสินค้าที่อยู่บนเรือ หรือทรัพย์สินส่วนตัวของผู้โดยสาร เจ้าหน้าที่ และลูกเรือ

การประกันภัยตัวเรือและเครื่องจักร เป็นการเอาประกันภัยแบบกำหนดมูลค่า (Valued Policy) โดยระบุมูลค่าของตัวเรือและเครื่องจักรรวมเป็นจำนวนเดียวกัน มูลค่าที่เอาประกันภัยซึ่งผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัยได้ตกลงกัน (Agreed Value) ว่าเป็นที่ยุติ และไม่อาจโต้แย้งได้อีกระหว่างผู้เอาประกันภัยกับผู้รับประกันภัยในเรื่องของมูลค่าที่แท้จริงของเรือ (เว้นแต่จะมีการฉ้อฉลกัน) ดังนั้น หากตัวเรือและเครื่องจักรที่เอาประกันภัยไว้ได้รับความเสียหายสิ้นเชิง ผู้เอาประกันภัยจะได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนเต็มตามจำนวนมูลค่าที่ได้ตกลงกันไว้โดยไม่จำเป็นต้องดูว่าควรจะเอาประกันภัยไว้ในมูลค่าที่สูงกว่าหรือต่ำกว่านี้หรือไม่

โดยปกติการประกันภัยตัวเรือและเครื่องจักรจะกำหนดระยะเวลาเอาประกันภัยได้ 2 แบบ คือ

1. การประกันภัยแบบกำหนดเวลา (Time Insurance หรือ Time Policy) เป็นการประกันภัยที่กำหนดระยะเวลาสำหรับการให้ความคุ้มครองความเสี่ยงภัยของวัตถุที่เอาประกันภัยไว้อย่างแน่นอน โดยเริ่มจากเวลาใดเวลาหนึ่งตามที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย และสิ้นสุดความคุ้มครองเมื่อถึงเวลาตามที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย เช่น ระยะเวลาประกันภัย 12 เดือน เริ่มคุ้มครองวันที่ 1 มกราคม 25X4 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 25X4 การประกันภัยแบบนี้เหมาะสำหรับเรือบรรทุกสินค้า เรือบรรทุกน้ำมัน ฯลฯ ที่จะต้องทำการเดินเรือจากที่หนึ่งไปอีกที่หนึ่งตลอดเวลา

2. การประกันภัยแบบกำหนดเป็นรายเที่ยว หรือเฉพาะเที่ยวเดินทางใดโดยเฉพาะ (Voyage Insurance หรือ Voyage Policy) เป็นการประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองความเสี่ยงภัยของวัตถุที่เอาประกันภัยจากสถานที่หนึ่งไปยังอีกสถานที่หนึ่ง หรืออีกหลายสถานที่ ความคุ้มครองจะสิ้นสุดทันทีเมื่อวัตถุที่เอาประกันภัยได้ไปถึงจุดหมายปลายทางตามที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย เช่น กรณีของการลากเรือที่ใช้งานในกิจการพิเศษ เช่น เรือขุดลอกต่าง ๆ บันจันลอยน้ำ อู่ลอยน้ำ แพและแท่นเจาะต่าง ๆ กรณีที่ซื้อเรือใหม่และเรือลำนั้นต้องเดินทางไปยังสถานที่ส่งมอบเรือ กรณีที่เป็นการซื้อเรือและต้องการเอาประกันภัยเพื่อให้ความคุ้มครองเฉพาะการเดินทางจากสถานที่ส่งมอบเรือเพื่อนำกลับไปยังท่าเรือจดทะเบียนของผู้ซื้อ กรณีของเรือที่ได้รับความเสียหาย และยังไม่ผ่านการซ่อมแซม หรือผ่านการซ่อมแซมชั่วคราวเพื่อเดินทางไปยังอู่ซ่อมเรือ กรณีของการเดินเรือในระยะสั้น ๆ เพื่อการทดสอบเรือ หรือกรณีของการซื้อเรือเก่าเพื่อเดินทางไปยังสถานที่รื้อและทำลายให้เป็นเศษเหล็ก เป็นต้น

ในที่นี้จะอธิบายเฉพาะการประกันภัยตัวเรือ และเครื่องจักรแบบกำหนดระยะเวลา ซึ่งมีข้อกำหนดความคุ้มครองตัวเรือให้เลือกได้หลายแบบ แต่มีข้อกำหนดฉบับมาตรฐานสำหรับกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือและเครื่องจักร เรียกว่า Institute Time Clauses (Hulls) หรือ “ITC” จัดพิมพ์โดยสถาบันผู้รับประกันภัยแห่งกรุงลอนดอน (The Institute of London Underwriters: ILU) ซึ่งปัจจุบันเป็น International Underwriting Association of London: IUA) โดยมีข้อกำหนดฉบับมาตรฐานที่ได้รับการยอมรับอย่างกว้างขวางจากทั่วโลกอยู่ 3 แบบ คือ

1. Institute Time Clauses - Hulls Total Loss Only (Including Salvage, Salvage Charges, Sue and Labour) (CL.289)

ให้ความคุ้มครองตัวเรือ และเครื่องจักรที่ติดตั้งอยู่ในเรือที่เอาประกันภัย ที่ได้รับความสูญเสียทั้งหมดอันเนื่องมาจากไฟไหม้ ระเบิด ชนกัน จม รวมทั้งการกู้ซากเรือ หรือค่าใช้จ่ายในการกู้ซากเรือ หรือค่าใช้จ่ายในการบรรเทาความเสียหาย

2. Institute Time Clauses - Hulls Total Loss Only, General Average, Collision Liability (Including Salvage, Salvage Charges, Sue and Labour) (CL.284)

ให้ความคุ้มครองตัวเรือและเครื่องจักรที่ติดตั้งอยู่ในเรือที่เอาประกันภัย ที่ได้รับความสูญเสียทั้งหมดอันเนื่องมาจากไฟไหม้ ระเบิด ชนกัน จม ความเสียหายทั่วไป และความรับผิดชอบต่อกรณีเนื่องจากเรือชนกัน รวมทั้งการกู้ซากเรือ หรือค่าใช้จ่ายในการกู้ซากเรือ หรือค่าใช้จ่ายในการบรรเทาความเสียหาย

3. Institute Time Clauses - Hulls (CL.280)

ให้ความคุ้มครองเหมือนกับข้อ 2. และรวมถึงค่าซ่อมเรือที่เอาประกันภัย

สำหรับความคุ้มครองตามข้อกำหนดแบบที่ 2. และ 3. ข้างต้น ยังครอบคลุมถึงความรับผิดจากการชนกัน (Collision Liability) ในการประกันภัยทางทะเล เรียกว่า “การโดนกัน”) เมื่อเรือที่เอาประกันภัยได้ชน และทำความเสียหายแก่เรือ และทรัพย์สินในเรือลำอื่นทำให้เกิดความรับผิดตามกฎหมายขึ้น

นอกจากนั้นผู้เอาประกันภัยอาจจะขอซื้อการขยายความคุ้มครองสำหรับค่าระวาง (Freight) เพื่อชดเชยค่าระวางเรือที่อาจจะไม่ได้รับในกรณีที่เรือเสียหายระหว่างทาง และไม่สามารถปฏิบัติตามสัญญาได้

การประกันภัยนี้เหมาะสำหรับเจ้าของเรือ สถาบันการเงินที่ให้กู้ยืม ผู้เช่าเรือเหมาลำ

หมายเหตุ : นอกเหนือจากการเอาประกันภัยตัวเรือและเครื่องจักรที่ได้อธิบายข้างต้น เจ้าของเรือควรจะต้องเอาประกันภัยความรับผิดของเรือกับผู้รับประกันภัยความรับผิดของเจ้าของเรือ หรือชมรมคุ้มครองและชดใช้ (Protection & Indemnity Club) ซึ่งนิยมเรียกย่อ ๆ ว่า พีแอนด์ไอคลับ (P&I Club) ซึ่งเป็นองค์กรที่จัดตั้งขึ้นโดยบรรดาเจ้าของเรือโดยไม่ได้มุ่งหวังการหากำไร (Non-Profit Making) ปัจจุบัน P&I Club ส่วนใหญ่เป็นนิติบุคคลซึ่งอาจอยู่ในรูปของบริษัทจำกัด เจ้าของเรือในประเทศไทยที่ประสงค์จะขอเอาประกันภัยนี้ต้องติดต่อผ่านผู้ประสานงานของคลับ (Club Correspondent) ซึ่งจะทำหน้าที่ประสานงานไปยัง P&I Club ที่ต้องการจะเอาประกันภัยซึ่งตั้งอยู่ในต่างประเทศ

P&I Club จะทำหน้าที่เป็นผู้รับประกันภัยความรับผิดของเจ้าของเรือแบบสหการ (Mutual Insurance) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรับประกันภัยความรับผิดของกันและกัน โดยเจ้าของเรือแต่ละรายที่เป็นสมาชิกของคลับนั้นอยู่ในฐานะผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัยในตัวเอง โดยการร่วมลงเงินจ่ายเบี้ยประกันภัยซึ่งเรียกว่า “Calls” ให้แก่ P&I Club ซึ่งจะมีลักษณะที่เป็นเอกลักษณ์แตกต่างไปจากการเรียกเก็บเบี้ยประกันภัย (Premium) ของบริษัทประกันภัยโดยทั่วไป

P&I Club จะชดใช้ความเสียหายที่บรรดาสมาชิกในคลับได้ก่อขึ้นและคุ้มครองความเสี่ยงภัยและความรับผิดของบรรดาสมาชิกซึ่งกรรมธรรม์ประกันภัยทั่ว ๆ ไปไม่อาจให้ความคุ้มครองได้ หรือให้ความคุ้มครองแต่ไม่เต็มจำนวนความเสียหาย เช่น ในกรณีเรือชนกัน แต่ผู้รับประกันภัยตัวเรือบางรายอาจจำกัดความคุ้มครองเพียง 3 ใน 4 ส่วนของความเสียหาย และไม่เกินจำนวนเงินเอาประกันภัยสำหรับตัวเรือ เป็นต้น

3.1.2 การประกันภัยการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Marine Cargo Insurance)

การประกันภัยสินค้าที่อยู่ระหว่างการขนส่งระหว่างประเทศ ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งโดยวิธีใด เดิมเรียกว่า การประกันภัยการขนส่งสินค้าทางทะเล หรือการประกันภัยสินค้าขนส่งทางทะเล ตามที่บัญญัติไว้ในพจนานุกรมศัพท์ประกันภัย ฉบับราชบัณฑิตยสถาน แต่ในปัจจุบันเรียกว่า การประกันภัยการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยยังคงศัพท์ภาษาอังกฤษที่ใช้อยู่เดิม คือ Marine Cargo Insurance แต่ในต่างประเทศเริ่มมีผู้เรียกเป็นภาษาอังกฤษว่า International Cargo Insurance เพื่อสะท้อนให้เห็นถึงการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในปัจจุบันที่อาจจะเป็นการขนส่งทางบก ทางทะเล และ/หรือ ทางอากาศ

การประกันภัยการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เป็นการประกันภัยเพื่อคุ้มครองสินค้า หรือทรัพย์สินที่ขนส่งระหว่างประเทศ จากผู้ขายในประเทศหนึ่งไปยังผู้ซื้อในอีกประเทศหนึ่ง ทั้งในกรณีของการส่งออก (Export Shipment) และการนำเข้า (Import Shipment) โดยใช้เรือเดินสมุทร เครื่องบินพาณิชย์ รถบรรทุก รถไฟ พัสดุไปรษณีย์ และ Courier ซึ่งจะคุ้มครองความสูญเสียหรือความเสียหายของสินค้าที่ขนส่งตั้งแต่เริ่มออกจากต้นทางจนกระทั่งสิ้นสุด เมื่อนำส่งสินค้าไปยังผู้รับปลายทางตามเงื่อนไขสัญญาซื้อขาย (Sale Contract) ที่ตกลงกันระหว่างผู้ซื้อกับผู้ขายซึ่งจะระบุหน้าที่ของแต่ละฝ่ายว่าผู้ซื้อทำหน้าที่ต้องทำอะไรบ้าง และผู้ขายมีหน้าที่ต้องทำอะไรบ้าง รวมทั้งเรื่องของการจัดทำประกันภัยสินค้า

ภัยที่ได้รับความคุ้มครองขึ้นอยู่กับเงื่อนไขความคุ้มครองที่ได้เอาประกันภัยไว้ ซึ่งมีความคุ้มครองที่ให้เลือกได้หลายแบบ แต่ผู้เอาประกันภัยส่วนใหญ่นิยมเลือกแบบใดแบบหนึ่งจาก 3 แบบต่อไปนี้

1. The Institute Cargo Clauses (A): ICC(A)
2. The Institute Cargo Clauses (B): ICC(B)
3. The Institute Cargo Clauses (C): ICC(C)

ตารางที่ 18-2 เปรียบเทียบเงื่อนไขความคุ้มครอง Institute Cargo Clauses (A),(B),(C)

การสูญเสียหรือความเสียหายของสินค้าที่เอาประกันภัยที่เกิดจาก	ICC		
	(A)	(B)	(C)
อัคคีภัย ภัยระเบิด	✓	✓	✓
เรือจม เกยตื้น เรือล่ม เรือชนกัน	✓	✓	✓
ยานพาหนะบนบกพลิกคว่ำ หรือตกราง	✓	✓	✓
การขนส่งสินค้าลงที่ท่าระหว่างทางซึ่งใช้หีบห่อ	✓	✓	✓
ความเสียหายทั่วไป (General Average)	✓	✓	✓
การโยนสินค้าลงทะเลในขณะที่เรือประสบภัย	✓	✓	✓
ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นเพื่อหลีกเลี่ยงหรือบรรเทาความเสียหาย	✓	✓	✓
แผ่นดินไหว ภูเขาไฟระเบิด พายุ	✓	✓	✗
สินค้าถูกคลื่นซัดตกทะเล	✓	✓	✗
สินค้าเสียหายอย่างสิ้นเชิงทั้งหีบห่อที่เกิดขึ้นขณะขนขึ้น หรือลงจากเรือ หรือระหว่างถ่ายลำเรือ	✓	✓	✗
สินค้าเปียกน้ำเนื่องจากน้ำทะเล หรือน้ำในแม่น้ำเข้าสู่ระวางเรือ หรือเข้าสู่ตู้คอนเทนเนอร์ หรือน้ำในแม่น้ำท่วมเข้าสถานที่เก็บสินค้า (ไม่รวมน้ำฝน)	✓	✓	✗
เปียกน้ำฝน	✓	✗	✗
การกระทำด้วยความมั่วร้ายของบุคคลอื่น ๆ	✓	✗	✗
การปล้นโดยโจรสลัด	✓	✗	✗
การลักขโมย	✓	✗	✗
อุบัติเหตุอื่น ๆ ที่ไม่เข้าข่ายดังกล่าวข้างต้น เช่น แตก หัก ฉีกขาด เปื้อน ภาชนะบุบสลายทำให้สินค้ารั่วไหล ซึ่งเกิดขึ้นระหว่างการขนส่ง	✓	✗	✗

เงื่อนไขความคุ้มครอง ICC(A) จะมีความคุ้มครองกว้างที่สุด รองลงมาเป็นเงื่อนไขความคุ้มครอง ICC(B) ส่วนเงื่อนไขความคุ้มครอง ICC(C) จะมีความคุ้มครองแคบที่สุด ซึ่งผู้เอาประกันภัยควรจะต้องเลือกเงื่อนไขความคุ้มครองให้เหมาะสมกับประเภทของสินค้าที่จะขนส่ง

การประกันภัยนี้เหมาะสำหรับเจ้าของสินค้า ผู้ซื้อสินค้า ผู้ขายสินค้า

3.1.3 การประกันภัยสินค้าที่ขนส่งภายในประเทศ (Inland Transit Insurance)

เป็นการประกันภัยเพื่อคุ้มครองสินค้านระหว่างการขนส่งของผู้เอาประกันภัยที่เป็นเจ้าของสินค้า จากความสูญเสียหรือความเสียหายระหว่างการขนส่งจากสถานที่หนึ่งไปยังอีกสถานที่หนึ่งภายในประเทศไทย โดยยานพาหนะที่จดทะเบียนใช้บนท้องถนน รถไฟ เครื่องบิน หรือเรือ โดยเริ่มคุ้มครองตั้งแต่สินค้าวางอยู่บนยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง และตลอดระยะเวลาในระหว่างการขนส่ง จนกระทั่งสินค้าถึงปลายทางตามที่ระบุไว้ทั้งแบบรายเที่ยวและรายปี

การประกันภัยสินค้าที่ขนส่งภายในประเทศมีความคุ้มครองให้เลือกซื้อ 2 แบบ คือ

1) แบบคุ้มครองความเสี่ยงภัยทุกชนิด (All Risks Basis) ให้ความคุ้มครอง

1.1 ความเสียหายหรือความสูญเสียโดยสิ้นเชิงหรือบางส่วนของสินค้าที่เอาประกันภัยอันเกิดจากอุบัติเหตุหรือสาเหตุภายนอก

1.2 ความเสียหายทั่วไป (General Average) ที่เกิดขึ้นกับสินค้าที่เอาประกันภัย รวมทั้งส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป (General Average Contribution) และค่ากู้ภัย (Salvage Charges) ที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องชดใช้ตามประเพณีปฏิบัติ หรือตามกฎหมาย เว้นแต่ที่มีสาเหตุตกอยู่ภายใต้ข้อยกเว้น

2) แบบระบุภัย (Named Perils Basis) คุ้มครองความเสียหายหรือความสูญเสียโดยสิ้นเชิง หรือบางส่วนของสินค้าที่เอาประกันภัยอันมีสาเหตุมาจาก

2.1 อัคคีภัย การระเบิด หรือฟ้าผ่า

2.2 ยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง หรือสินค้าที่เอาประกันภัยประสบอุบัติเหตุชน หรือโดนกับยานพาหนะอื่น หรือสิ่งหนึ่งสิ่งใดนอกยานพาหนะ รวมถึงหัวลากและหางลาก หรือรถพ่วงของยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งนั่นเอง

2.3 เรือจมหรือเกยตื้น เครื่องบินตก รถไฟตกราง รถรวมถึงหัวลากและหางลาก หรือรถพ่วงพลิกคว่ำหรือตกถนน หรือตกสะพาน หรือตกไหล่ทาง

2.4 ภัยเพิ่มพิเศษที่ได้ระบุไว้ชัดเจนในตารางกรมธรรม์ประกันภัย

ในกรณีที่มีการขนส่งสินค้าไม่บ่อยก็ควรจะทำประกันภัยแบบรายเที่ยว แต่ถ้ามมีการขนส่งสินค้าบ่อยควรจะทำประกันภัยแบบกำหนดเวลา เช่น รายปี ซึ่งจะได้รับความสะดวกและเสียเบี้ยประกันภัยน้อยกว่าการเอาประกันภัยแบบรายเที่ยวหลาย ๆ เที่ยวรวมกัน

การประกันภัยนี้เหมาะสำหรับเจ้าของสินค้า

3.1.4 การประกันภัยความรับผิดของผู้ขนส่ง (Carrier's Liability Insurance)

การประกันภัยความรับผิดของผู้ขนส่งตามกฎหมายประกันภัยนี้มีเจตนาค้ำครองความรับผิดของผู้เอาประกันภัยในฐานะผู้รับขน (Carrier) ที่มีต่อของที่รับขนภายในประเทศไทยเท่านั้น ซึ่งอาจจะเป็นการขนส่งทางบกเช่น รถบรรทุก รถไฟ ทางเรือเช่น เรือโอเปะ เรือลำเลียง และทางอากาศเช่น เครื่องบิน ในกรณีที่ ผู้รับจ้างขนส่งสินค้าทางถนนซึ่งเริ่มต้นจากภายในประเทศไทย และต้องขับเข้าไปในชายแดนของประเทศเพื่อนบ้านซึ่งมีอาณาเขตติดต่อกับประเทศไทย คือ ลาว กัมพูชา เมียนมา และมาเลเซีย หากผู้รับจ้างขนส่งต้องการที่จะได้รับความคุ้มครองความรับผิดจากการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ ก็สามารถติดต่อขอให้บริษัทประกันภัยขยายอาณาเขตความคุ้มครองสำหรับความรับผิดของผู้ขนส่งจากการใช้ยานพาหนะขนส่งเพื่อการขนส่งระหว่างประเทศได้

การประกันภัยความรับผิดของผู้ขนส่ง เป็นการประกันภัยที่คุ้มครองความรับผิดของผู้เอาประกันภัยซึ่งเป็นผู้รับจ้างขนส่งตามกฎหมาย หรือตามสัญญาว่าจ้างที่ได้มีการตกลงกันไว้ ยกเว้น ภัยธรรมชาติ เหตุสุดวิสัยสำหรับความสูญหาย หรือความเสียหาย หรือส่งมอบซ้ของของผู้เอาประกันภัยในฐานะผู้รับขน ซึ่งเกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งและในระหว่างระยะเวลาประกันภัย ตั้งแต่เมื่อของได้บรรทุกขึ้นไปยังยานพาหนะขนส่งจนกระทั่งส่งมอบของ และเป็นการขนส่งโดยยานพาหนะขนส่งที่ได้ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์ประกันภัย รวมทั้งความสูญหายหรือความเสียหายของของที่เกิดขึ้นในระหว่างการดำเนินการขนขึ้นไปยังยานพาหนะขนส่ง และการขนถ่ายออกจากยานพาหนะขนส่ง ซึ่งกระทำโดยผู้เอาประกันภัย หรือตัวแทน หรือลูกจ้างของ ผู้เอาประกันภัย

การประกันภัยนี้เหมาะสำหรับผู้ประกอบการรับจ้างขนส่งซึ่งอาจเป็นบริษัท ห้างหุ้นส่วนจำกัด หรือบุคคลธรรมดา ตลอดจนบริษัทโลจิสติกส์

3.1.5 การประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง (Multimodal Transport Operator's Liability Insurance)

การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) เป็นการรับขนของโดยมีรูปแบบการขนส่งที่ต่างกันไปตั้งแต่สองรูปแบบขึ้นไป ภายใต้สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบฉบับเดียว โดยขนส่งจากสถานที่ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้รับมอบของในประเทศหนึ่งไปยังสถานที่ซึ่งกำหนดให้เป็นสถานที่ส่งมอบของในประเทศหนึ่ง

การขนส่งที่ต่างกันไปตั้งแต่สองรูปแบบขึ้นไปภายใต้สัญญาฉบับเดียว ครอบคลุมการขนส่งตั้งแต่สถานที่รับมอบของที่ต้นทาง จนถึงสถานที่ส่งมอบของที่ปลายทาง เช่น การขนส่งโดยรถบรรทุกกับการขนส่งทางทะเล (Road & Sea) หรือการขนส่งทางทะเลกับการขนส่งทางอากาศ (Sea & Air) หรือการขนส่งทางอากาศกับการขนส่งทางรถไฟ (Air & Rail) หรือการขนส่งโดยรถบรรทุกกับการขนส่งทางอากาศ (Road & Air) หรือการขนส่งโดยรถบรรทุกกับการขนส่งโดยรถไฟ (Road & Rail) ซึ่งแม้รถบรรทุกและรถไฟจะเป็นการขนส่งโดยทางบก แต่ก็ถือเป็นการขนส่งที่มีรูปแบบต่างกันและเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้

การประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องเป็นการประกันภัยที่คุ้มครองความรับผิดของผู้เอาประกันภัยในฐานะผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องดังต่อไปนี้

1) ความรับผิดของผู้เอาประกันภัยในฐานะผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง สำหรับความสูญหายหรือความเสียหายหรือส่งมอบซ้ําซ้ำของของที่รับขนตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งเกิดขึ้นในระหว่างที่อยู่ในความรับผิดชอบหรือความครอบครองของผู้เอาประกันภัยในฐานะดังกล่าว

2) ความรับผิดของผู้เอาประกันภัยในฐานะตัวแทนในราชอาณาจักรของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต่างประเทศ สำหรับความสูญหาย หรือความเสียหาย หรือส่งมอบซ้ําซ้ำอันเกิดจากการผิดสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ หรือการท่าละเมิดแก่ผู้ตราส่ง หรือผู้รับตราส่ง หรือบุคคลอื่นในราชอาณาจักรเกี่ยวกับของที่รับขน

3) การประกันภัยนี้ให้ความคุ้มครองรวมถึงความรับผิดของผู้เอาประกันภัยตามข้อ 1) ซึ่งเกิดขึ้นจากการกระทำหรืองดเว้นการกระทำของลูกจ้างและตัวแทนของผู้เอาประกันภัยและของบุคคลอื่น ซึ่งผู้เอาประกันภัยได้ใช้บริการเพื่อการปฏิบัติตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ รวมถึงลูกจ้างและตัวแทนของบุคคลอื่นนั้นด้วย ซึ่งได้กระทำไปในทางการที่จ้างหรือภายในขอบเขตแห่งอำนาจการเป็นตัวแทนหรือในกิจการที่ได้ใช้บริการนั้น

การประกันภัยนี้เหมาะสำหรับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง

3.1.6 การประกันภัยความรับผิดของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Provider's Liability Insurance)

เป็นการประกันภัยที่สนองต่อความต้องการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในส่วนของ การขนส่ง การลำเลียง การเคลื่อนย้าย และกระจายสินค้าและวัตถุดิบ รวมทั้งกิจกรรมการให้บริการโลจิสติกส์บางส่วนซึ่งจะต้องทำในสถานที่เฉพาะ

การประกันภัยความรับผิดของผู้ให้บริการโลจิสติกส์มีความคุ้มครอง ดังนี้

1) เพื่อความสูญหาย หรือความเสียหาย หรือส่งมอบซ้ําซ้ำสำหรับของที่อยู่ในระหว่างการขนส่งและโดยยานพาหนะขนส่ง ตั้งแต่เมื่อผู้เอาประกันภัยได้รับมอบของไว้ในความครอบครองจนกระทั่งเสร็จสิ้นการส่งมอบของ แต่ไม่รวมการดำเนินการตามข้อ 2)

2) เพื่อความสูญหาย หรือความเสียหายต่อของจากการดำเนินการดังต่อไปนี้ ณ สถานที่จัดเก็บหรือสถานที่จัดเก็บชั่วคราว (หากมี) ซึ่งจะต้องเกิดขึ้นภายในระยะเวลา 60 วัน ในกรณีสถานที่จัดเก็บ หรือ 7 วัน ในกรณีสถานที่จัดเก็บชั่วคราว นับแต่ของได้นำเข้ามา ณ สถานที่ดังกล่าว หรือภายในระยะเวลาที่มากกว่านั้น ซึ่งบริษัทได้ตกลงยอมขยายให้เป็นลายลักษณ์อักษรก่อนครบระยะเวลาดังกล่าว โดยบริษัทมีสิทธิคิดเบี้ยประกันภัยเพิ่มเติมตามที่ตกลงกัน

2.1) การดำเนินการจัดเก็บหรือรับฝากของ

2.2) การบรรจุหรือหีบห่อของ ซึ่งไม่รวมถึงการรับดำเนินการนำของมาเข้ากระบวนการผลิต หรือประกอบเพื่อให้เกิดผลผลิตใหม่ เว้นแต่จะเป็นการรับจ้างทำของเพิ่มเติมตามข้อ 2.4

2.3) การขนถ่ายของออกจากตู้สินค้าหรือยานพาหนะขนส่ง การบรรจุหรือรวบรวมของเข้าตู้สินค้าหรือการจัดเรียงของขึ้นยานพาหนะขนส่ง และ

2.4) การรับจ้างทำของอื่น ๆ ตามเอกสารแนบท้าย (หากมี)

3) ค่าใช้จ่ายในการต่อสู้คดี

การประกันภัยนี้เหมาะสำหรับผู้ให้บริการโลจิสติกส์

3.2 ประเภทการประกันภัยทางอากาศ (Aviation Insurance)

นอกเหนือจากการประกันภัยทางทะเลและขนส่งตามที่ได้อธิบายข้างต้น ยังมีการประกันภัยอีกประเภทหนึ่งซึ่งเป็นการประกันภัยทางอากาศ หรือการประกันภัยการบิน ที่ให้ความคุ้มครองตัวเครื่องบินหรืออากาศยาน อุปกรณ์ วิทยุ เครื่องนำทางอัตโนมัติ ปีก เครื่องยนต์ และอุปกรณ์อื่น ๆ และความรับผิดที่เกิดจากความประมาทเลินเล่อของผู้เอาประกันภัย เพื่อความเสียหายจากการบาดเจ็บ เสียชีวิต และ/หรือทรัพย์สินเสียหายที่เกิดแก่ผู้โดยสารและบุคคลอื่นใด โดยมีแบบประกันภัยหลัก ๆ ดังนี้

3.2.1 การประกันภัยการเสี่ยงภัยทุกชนิดของลำตัวอากาศยาน และความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก (Aviation Hull and Liability Insurance)

1) คุ้มครองอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นต่อลำตัวอากาศยานที่ทำให้อากาศยานเสียหายทางกายภาพ หรือสูญเสียโดยสิ้นเชิง กรณีอากาศยานส่วนตัว เจ้าของอาจไม่เอาประกันภัยในส่วนลำตัวอากาศยาน เช่น ผู้มีฐานะดีทั้งหลายเนื่องจากการดูแลทรัพย์สินของตนถือว่าอยู่ในระดับเยี่ยมจึงขอรับความเสี่ยงไว้เอง กฎหมายไม่ได้มีการบังคับว่าต้องเอาประกันภัย ส่วนอากาศยานที่เช่ามานั้น ในสัญญาเช่าต้องมีการกำหนดให้มีการประกันภัยลำตัวอากาศยานไว้อย่างแน่นอน

2) คุ้มครองความรับผิดตามกฎหมายต่อบุคคลภายนอก ทั้งที่อยู่ภายในและภายนอกอากาศยาน จากอุบัติเหตุที่เกิดจากอากาศยาน และก่อให้เกิดความบาดเจ็บต่อร่างกาย และ/หรือความเสียหายต่อทรัพย์สินของผู้อื่น บุคคลภายนอกในที่นี้จะรวมถึงบุคคลที่เกี่ยวข้องกับผู้ถือกรรมสิทธิ์ประกันภัย/ผู้เอาประกันภัย ไม่ว่าในฐานะกรรมการ ลูกจ้าง ลูกเรือ

3) คุ้มครองความรับผิดตามกฎหมายต่อผู้โดยสาร ในขณะที่เข้ามาอยู่ในความดูแลของผู้ถือกรรมสิทธิ์ประกันภัย/ผู้เอาประกันภัย รวมทั้งสัมภาระต่าง ๆ ผู้โดยสารในที่นี้มีความหมายในเชิงพาณิชย์ ไม่เป็นบุคคลที่เกี่ยวข้องกับผู้ถือกรรมสิทธิ์ประกันภัย/ผู้เอาประกันภัย ไม่ว่าในฐานะกรรมการ ลูกจ้าง ลูกเรือ (บุคคลเหล่านี้หากมีตัวโดยสารจะถือว่าเป็นผู้โดยสาร)

การประกันภัยนี้เหมาะสำหรับเจ้าของหรือผู้ให้เช่าอากาศยาน

3.2.2 การประกันภัยสงครามต่อลำตัวอากาศยาน (Aviation Hull War Insurance)

ปัจจุบัน ภัยก่อการร้ายในรูปแบบต่าง ๆ สามารถเกิดขึ้นได้ไม่ว่าที่ใด ดังนั้นอากาศยานโดยเฉพาะที่มีการเช่าจากสถาบันการเงิน มักมีเงื่อนไขให้จัดทำประกันภัยสงครามต่อลำตัวอากาศยาน เพื่อลดความเสี่ยงของผู้ให้เช่า การประกันภัยนี้คุ้มครองความสูญเสีย/เสียหายของลำตัวอากาศยานจากภัยสงคราม การก่อการร้าย และการข่มขู่การจี้ปล้นอากาศยาน

การประกันภัยนี้เหมาะสำหรับเจ้าของหรือผู้ให้เช่าอากาศยาน

3.2.3 การประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกจากภัยสงคราม (ส่วนที่เกินจากกรมธรรม์ประกันภัยหลัก) (Aviation War, Hi-Jacking and Other Perils Excess Liability Insurance)

การประกันภัยแบบ 3.2.1 ความรับผิดชอบจะเกิดจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากการดำเนินการปกติ และไม่เกี่ยวข้องกับการก่อการร้าย แต่จะมีวงเงินจำกัดความรับผิดชอบเรื่องภัยการก่อการร้ายอยู่จำนวนหนึ่ง แต่การประกันภัยแบบ 3.2.2 จะรับผิดชอบเฉพาะลำตัวอากาศยานจากเหตุการณ์ก่อการร้าย ดังนั้นความรับผิดชอบของการประกันภัยแบบ 3.2.3 นี้จะเป็นความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกส่วนที่เกินจากวงเงินจำกัดความรับผิดชอบการก่อการร้ายในการประกันภัยแบบ 3.2.1 แต่จะมีวงเงินจำกัดความรับผิดชอบจำนวนเท่าใดนั้นขึ้นอยู่กับความต้องการของผู้ถือกรมธรรม์ประกันภัยหรือผู้ให้เช่า หรือสถาบันการเงินที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้เพื่ออุดช่องโหว่ของความรับผิดชอบทั้งหมดจากภัยก่อการร้าย

การประกันภัยนี้เหมาะสำหรับเจ้าของหรือผู้ให้เช่าอากาศยาน

3.2.4 การประกันภัยอุบัติเหตุของนักบินและลูกเรือ (Personal Accident Insurance for Air Crews)

การประกันภัยแบบที่ 3.2.1 – 3.2.3 ข้างต้นจะไม่คุ้มครองนักบินและลูกเรือของผู้ประกอบการ ขอบเขตความคุ้มครองสำหรับการเอาประกันภัยอุบัติเหตุให้นักบินและลูกเรือขึ้นอยู่กับความประสงค์ของเจ้าของสายการบินหรือเจ้าของอากาศยาน อาจจะเป็นช่วงระหว่างปฏิบัติหน้าที่เท่านั้น หรือคุ้มครองตลอด 24 ชั่วโมง ความคุ้มครองหลักจะเป็นการสูญเสียชีวิต หรือทุพพลภาพ ตลอดจนค่ารักษาพยาบาล

การประกันภัยนี้เหมาะสำหรับเจ้าของสายการบิน เจ้าของอากาศยาน นักบิน และ ลูกเรือ

3.2.5 การประกันภัยการถูกถอนใบอนุญาตการบิน (Aviation Loss of Licence Insurance)

ธุรกิจการบินในปัจจุบันมีการจัดทำประกันภัยประเภทนี้เป็นสวัสดิการให้แก่กลุ่มนักบิน โดยสายการบินเป็นผู้ดำเนินการและออกค่าเบี้ยประกันภัยทั้งหมด หรือออกค่าเบี้ยประกันภัยบางส่วนและให้นักบินสมทบเองบางส่วน ในบางประเทศสมาคมนักบิน หรือสหภาพนักบินได้ร่วมมือกันจัดประกันภัยในกลุ่มของตนเอง อนึ่ง นักบินสามารถซื้อประกันภัยรายเดี่ยวเพื่อเป็นหลักประกันของตนเองก็ได้ ความคุ้มครองหลักจะเป็นการชดเชยตามจำนวนเงินเอาประกันภัย กรณีนักบินถูกถอนใบอนุญาตการบินจากการไม่สามารถปฏิบัติการบินได้ ไม่ว่าจะจากเหตุความเจ็บป่วยหรือจากอุบัติเหตุก็ตาม

การประกันภัยนี้เหมาะสำหรับเจ้าของสายการบิน สมาคมนักบิน สหภาพนักบิน และตัวนักบินเอง

3.2.6 การประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกสำหรับผู้ให้บริการด้านการบิน (Aviation Premises, Hangarkeepers and Products Liability Insurance)

การประกันภัยนี้ครอบคลุมกิจกรรมที่หลากหลายเกี่ยวกับการปฏิบัติการในสนามบิน (Airport Operations) ตั้งแต่การควบคุมการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Control) การให้บริการจัดเตรียมอาหาร (Catering Service) การทำความสะอาดอากาศยาน (Aircraft Cleaning) การบำรุงรักษา (Maintenance) การให้บริการเติมน้ำมันเชื้อเพลิง (Refuelling) การให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยาน (Repair Service) และการให้บริการภาคพื้นดิน (Ground Handling Service)

การประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกสำหรับผู้ให้บริการด้านการบิน ให้ความคุ้มครองความรับผิดตามกฎหมายต่อบุคคลภายนอกจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติหน้าที่ในความรับผิดชอบของหน่วยงานนั้น ซึ่งแยกความคุ้มครองหลักออกได้ 3 ส่วน คือ

1) ความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก อันมีสาเหตุมาจากสถานที่ที่เอาประกันภัยรวมถึงอุปกรณ์เครื่องจักรที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจ (Premises Liability) ของผู้เอาประกันภัย และเป็นผลโดยตรงจากการให้บริการ หรือการประกอบธุรกิจของผู้เอาประกันภัย ซึ่งแยกออกเป็น

1.1) ความเสียหายต่อทรัพย์สิน และความบาดเจ็บต่อร่างกายของบุคคลภายนอกในสถานที่ที่เอาประกันภัย และเป็นผลโดยตรงจากการให้บริการ หรือการประกอบธุรกิจของผู้เอาประกันภัย

1.2) ในที่อื่น ๆ ซึ่งอยู่ในขอบเขตธุรกิจของผู้เอาประกันภัย ซึ่งความเสียหายหรือการบาดเจ็บนั้น มีสาเหตุจากความผิดพลาดหรือความบกพร่องของสถานที่ที่เอาประกันภัย ทางเดิน การทำงาน เครื่องจักรหรือเครื่องมือที่ใช้ในการดำเนินธุรกิจของผู้เอาประกันภัย

2) ความรับผิดต่อลูกค้าหรือบุคคลภายนอก อันมีสาเหตุมาจากการให้บริการ หรือฝีมือแรงงานของผู้เอาประกันภัย ในขณะที่ทรัพย์สินหรือบุคคลอยู่ในความดูแลรับผิดชอบตามสัญญาการซ่อมบำรุงอากาศยาน (Hangarkeeper's Liability) โดยคุ้มครองความเสียหายต่อเครื่องบิน และอุปกรณ์ของลูกค้า หรือบุคคลภายนอกที่นำเข้ามาซ่อมในขณะที่อยู่ในการดูแล รักษา และควบคุม ในระหว่างการซ่อม การให้บริการ การเก็บ โดยผู้เอาประกันภัย โดยอาจจะขอให้ขยายความคุ้มครองไปถึงการนำเครื่องขึ้นทดสอบการบิน (Test Flight) ในระหว่างการซ่อมด้วย

3) ความรับผิดต่อผลิตภัณฑ์ (Products Liability) ซึ่งแยกออกเป็น

3.1) ความบาดเจ็บหรือความเสียหายต่อทรัพย์สิน อันสืบเนื่องมาจากความบกพร่องในการให้บริการ เปลี่ยน ซ่อมแซมอุปกรณ์ หรือฝีมือแรงงาน และอะไหล่อากาศยานของลูกค้า ในขณะที่ทรัพย์สินหรือบุคคลอยู่ในความดูแลรับผิดชอบตามสัญญาการซ่อม

3.2) ความเสียหายต่อทรัพย์สินและความบาดเจ็บต่อร่างกาย อันเนื่องมาจากการครอบครอง การใช้ การบริโภค หรือการดำเนินการของสินค้า หรือผลิตภัณฑ์ที่ผลิต สร้าง เปลี่ยนแปลง ซ่อมแซม ให้บริการบำบัด ขาย หรือจำหน่ายแจกโดยผู้เอาประกันภัย แต่ทั้งนี้ความครอบครองจะจำกัดอยู่เพียงสินค้าหรือผลิตภัณฑ์ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งหรือใช้เกี่ยวเนื่องกับเครื่องบิน และสินค้าหรือผลิตภัณฑ์นั้น ๆ ได้พ้นจากการดูแลรักษา หรือควบคุมของผู้เอาประกันภัยไปแล้วเท่านั้น

การประกันภัยนี้เหมาะสำหรับผู้ให้บริการด้านการบิน ได้แก่ ผู้บริหารสนามบิน เจ้าของสนามบิน ผู้ให้บริการการจราจรทางอากาศ ผู้ให้บริการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงการบิน ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน ผู้ให้บริการจัดเตรียมอาหาร ผู้ให้บริการด้านการทำความสะอาดอากาศยาน ผู้ให้บริการด้านภาคพื้นดิน

3.2.7 การประกันภัยโดรน (Drone Insurance)

โดรน (Drone) หรืออากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (Unmanned Aerial Vehicle: UAV) เป็นอากาศยานที่มีทั้งแบบที่สามารถควบคุมการบินจากภายนอก และแบบที่บินได้ด้วยตัวเองโดยอาศัยการโปรแกรมที่เป็นระบบ ซึ่งในปัจจุบันนี้ โดรนเริ่มได้รับความนิยมเป็นอย่างมากไม่ว่าจะเพื่อใช้ช่วยชีวิต ใช้ในการถ่ายภาพมุมสูง ถ่ายภาพยนตร์ ถ่ายภาพนิ่งหรือภาพเคลื่อนไหว ใช้ส่งสินค้า ใช้ในการบินสำรวจหรือทำแผนที่ ใช้ประโยชน์ทางการเกษตร

ตามประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง หลักเกณฑ์การขออนุญาตและเงื่อนไขในการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ประเภทอากาศยานที่ควบคุมการบินจากภายนอก พ.ศ. 2558 อนุญาตให้เฉพาะ “อากาศยานที่ควบคุมการบินจากภายนอก” โดยให้ความหมายว่า “อากาศยานที่ควบคุมการบินโดยผู้ควบคุมการบินอยู่ภายนอกอากาศยานและใช้ระบบควบคุมอากาศยาน ทั้งนี้ ไม่รวมถึงเครื่องบินเล็กซึ่งใช้เป็นเครื่องบินเล่นตามกฎกระทรวงกำหนดวัตถุซึ่งไม่เป็นอากาศยาน พ.ศ. 2548” โดยกำหนดให้อากาศยานที่ควบคุมการบินจากภายนอกที่มีน้ำหนักเกินกว่า 2 กิโลกรัมขึ้นไปที่ใช้เพื่อวัตถุประสงค์ตามที่กำหนดไว้ในประกาศฯ นี้ ต้องมีการทำประกันภัยสำหรับความ

เสียหายอันเกิดแก่ร่างกาย ชีวิต ตลอดจนทรัพย์สินของบุคคลที่สาม วงเงินประกันไม่ต่ำกว่าหนึ่งล้านบาทต่อครั้ง และต้องขึ้นทะเบียนเป็นผู้บังคับหรือปล่อยอากาศยานกับสำนักงานการบินพลเรือน (The Civil Aviation Authority of Thailand: CAAT) โดยหนังสือการขึ้นทะเบียนผู้บังคับหรือปล่อยอากาศยานมีอายุคราวละ 2 ปี

นอกจากนั้น ยังจะต้องดำเนินการขึ้นทะเบียนขออนุญาตใช้คลื่นความถี่กับสำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (กสทช.) ด้วย

การประกันภัยโดรนจะมีความคุ้มครองหลักดังนี้

- 1) ความสูญเสียหรือความเสียหายต่อโดรนที่เอาประกันภัย
- 2) ความสูญเสียต่อชีวิต ร่างกาย การบาดเจ็บ หรืออนามัย ของบุคคลภายนอกต่ออุบัติเหตุ
- 3) ความสูญเสียหรือเสียหายต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอกต่ออุบัติเหตุ
- 4) ค่าใช้จ่ายในการต่อสู้คดีต่ออุบัติเหตุ
- 5) ผู้บังคับหรือปล่อยอากาศยานโดรนกรณีถูกควบคุมตัวในคดีอาญาเนื่องจากการบังคับหรือปล่อยอากาศยานโดรนแล้วเกิดอุบัติเหตุ

การประกันภัยนี้เหมาะสำหรับผู้ที่将会ขอขึ้นทะเบียนเป็นผู้บังคับหรือปล่อยอากาศยานโดรน ผู้ผลิตโดรนหรือร้านขายโดรนที่ต้องการจัดทำประกันภัยให้กับผู้ซื้อโดรน

4. การประกันภัยเบ็ดเตล็ด (Miscellaneous Insurance)

คำว่า การประกันภัยเบ็ดเตล็ด ในประเทศอังกฤษ จะเรียกว่า Miscellaneous Insurance ส่วนในประเทศสหรัฐอเมริกาเรียกว่า Casualty Insurance

การประกันภัยเบ็ดเตล็ด เป็นการประกันภัยประเภทอื่น ๆ ที่ไม่จัดอยู่ในการประกันอัคคีภัย การประกันภัยรถยนต์ และการประกันภัยทางทะเลและขนส่ง ในที่นี้จะอธิบายเฉพาะการประกันภัยเบ็ดเตล็ดที่สำคัญเท่านั้น โดยสามารถแบ่งการประกันภัยเบ็ดเตล็ดได้ 4 กลุ่มหลัก ดังนี้

- 4.1 การประกันภัยที่เกี่ยวกับทรัพย์สิน
- 4.2 การประกันภัยที่เกี่ยวกับงานวิศวกรรม
- 4.3 การประกันภัยที่เกี่ยวกับความรับผิดชอบตามกฎหมาย
- 4.4 การประกันภัยที่เกี่ยวกับอุบัติเหตุและสุขภาพ

4.1 การประกันภัยที่เกี่ยวกับทรัพย์สิน

4.1.1 การประกันภัยความเสียหายทรัพย์สิน [Accidental Damage (Property) Insurance]

ทรัพย์สินที่สามารถเอาประกันภัยได้ ประกอบด้วย สิ่งปลูกสร้าง เช่น อาคารสำนักงาน โกดัง โรงงาน อุตสาหกรรม และทรัพย์สินอื่น ๆ เช่น เครื่องจักร วัตถุดิบ สต็อกสินค้า เครื่องใช้สำนักงาน เป็นต้น

การประกันภัยความเสียหายทรัพย์สิน มีพื้นฐานมาจากการประกันอัคคีภัย แต่ให้ความคุ้มครองที่กว้างกว่าการประกันอัคคีภัย ข้อตกลงคุ้มครองของการประกันภัยความเสียหายทรัพย์สินเป็นแบบสรรพภัย (All Risks Basis) โดยบริษัทตกลงจะให้ความคุ้มครองสำหรับความเสียหายของทรัพย์สินที่เอาประกันภัยอันเกิดจากอุบัติเหตุใด ๆ ที่มีได้มีการระบุยกเว้นไว้ ซึ่งเกิดขึ้นภายในระยะเวลาเอาประกันภัยตามที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย

นอกจากนี้ ผู้เอาประกันภัยยังสามารถขอให้บริษัทประกันภัยพิจารณาขยายความคุ้มครองดังต่อไปนี้

- 1) เครื่องจักรหยุดชะงัก (Machinery Breakdown)
- 2) หม้อกำเนิดไอน้ำและถังอัดความดัน (Boiler & Pressure Vessel)
- 3) ความเสียหายสำหรับเครื่องอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Equipment)
- 4) ความเสียหายต่ออุปกรณ์ไฟฟ้า (Electrical Installation)
- 5) การชิงทรัพย์ ปล้นทรัพย์ (Robbery, Gang-Robbery)

6) การลักทรัพย์ที่ไม่ปรากฏร่องรอยการขัดแย้ง (ไม่รวมถึงสต็อก) (Theft without actual forcible and violent entry excluding Stocks)

7) การลักทรัพย์ที่ไม่ปรากฏร่องรอยการขัดแย้ง (Theft without actual forcible and violent entry)

8) กระดาษติดตั้งตรึงตรา (Fixed Glass)

9) ความเสียหายสำหรับเงิน (Money)

การประกันภัยนี้เหมาะสำหรับสถานประกอบธุรกิจต่าง ๆ ที่มีมูลค่าทรัพย์สินที่เอาประกันภัยค่อนข้างสูง เช่น ศูนย์การค้า ศูนย์การประชุมและจัดแสดงนิทรรศการ โรงแรม โรงงานอุตสาหกรรม โรงพยาบาล เป็นต้น

4.1.2 การประกันภัยธุรกิจหยุดชะงัก (เนื่องจากภัยที่เอาประกันภัยภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยความเสียหายทรัพย์สิน) [Business Interruption Insurance (due to Insured Perils under Accidental Damage (Property) Insurance Policy)]

เป็นอีกกรมธรรม์ประกันภัยหนึ่งที่สามารถทำคู่กับกรมธรรม์ประกันภัยความเสียหายทรัพย์สิน เมื่อเกิดความสูญเสียหรือความเสียหายต่อทรัพย์สินที่เอาประกันภัยแล้ว การประกันภัยความเสียหายทรัพย์สินจะชดเชยค่าสินไหมทดแทนเฉพาะตัวทรัพย์สินที่เอาประกันภัยไว้ ส่วนการประกันภัยธุรกิจหยุดชะงักจะคุ้มครองผู้เอาประกันภัยซึ่งเป็นสถานประกอบธุรกิจ สำหรับความเสียหายจากการหยุดชะงักของธุรกิจอันเป็นผลสืบเนื่องมาจากการที่สิ่งปลูกสร้างใด ๆ หรือทรัพย์สินอื่น ๆ ที่ผู้เอาประกันภัยใช้เพื่อประกอบธุรกิจ ณ สถานที่เอาประกันภัยได้รับความเสียหาย และได้รับความคุ้มครองภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยความเสียหายทรัพย์สิน และได้มีการระบุงบไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยนี้ในระหว่างระยะเวลาเอาประกันภัย และเป็นผลให้ธุรกิจที่ดำเนินอยู่โดยผู้เอาประกันภัย ณ สถานที่เอาประกันภัยหยุดชะงักลงหรือได้รับผลกระทบ บริษัทจะจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยแต่ละรายการที่ระบุในกรมธรรม์ประกันภัย

การประกันภัยธุรกิจหยุดชะงัก (เนื่องจากภัยที่เอาประกันภัยภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยความเสียหายทรัพย์สิน) มีข้อกำหนดความคุ้มครองเฉพาะ (Specification) ให้ผู้เอาประกันภัยเลือกได้ 5 แบบคือ

แบบ 1 สำหรับการประกันภัยกำไรขั้นต้น (แบบหลักเกณฑ์ผลต่าง) (Gross Profit on Difference Basis) ใช้สำหรับโรงงานอุตสาหกรรมซึ่งมีการผลิตสินค้า ตลอดจนธุรกิจที่ซื้อสินค้าและขายออกไป

แบบ 2 สำหรับการประกันภัยกำไรขั้นต้น (แบบหลักเกณฑ์ผลบวก) (Gross Profit on Addition Basis) ใช้สำหรับธุรกิจที่ให้บริการ เช่น สำนักงานขนาดใหญ่

แบบ 3 สำหรับการประกันภัยค่าใช้จ่ายคงที่ (Standing Charges หรือ Fixed Costs) ใช้สำหรับธุรกิจที่ต้องการเอาประกันภัยเฉพาะค่าใช้จ่ายคงที่เท่านั้น โดยเฉพาะธุรกิจซึ่งมีผลประกอบการขาดทุนต่อเนื่องมาหลายปี

แบบ 4 สำหรับการประกันภัยรายรับจากค่าเช่า (Rental Income) ใช้สำหรับธุรกิจซึ่งมีรายได้จากการให้บริการเช่าสถานที่ ซึ่งธุรกิจเป็นเจ้าของเอง

แบบ 5 สำหรับการประกันภัยรายได้ขั้นต้น (Gross Revenue) ใช้สำหรับธุรกิจซึ่งมีรายได้จากการให้บริการ

ตัวอย่าง ถ้าเป็นการเอาประกันภัยกำไรขั้นต้น (Gross Profit) ก็จะทำให้ความคุ้มครองจำกัดเฉพาะการสูญเสียกำไรขั้นต้น (Loss of Gross Profit) อันเนื่องมาจากการลดลงของยอดขายได้ (Reduction in Turnover) และการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายในการดำเนินกิจการ (Increase in Cost of Working) เป็นต้น เพื่อทำให้ผู้เอาประกันภัยกลับสู่สถานะทางการเงินดังเดิมเสมือนไม่ได้เกิดวินาศภัยนั้นขึ้น

การประกันภัยนี้เหมาะสำหรับสถานประกอบธุรกิจต่าง ๆ ที่มีมูลค่าทรัพย์สินที่เอาประกันภัยค่อนข้างสูง เช่น ศูนย์การค้า ศูนย์การประชุมและจัดแสดงนิทรรศการ โรงแรม โรงงานอุตสาหกรรม โรงพยาบาล เป็นต้น

4.1.3 การประกันภัยสิทธิการเช่า (Leasehold Interest Insurance)

เป็นการประกันภัยซึ่งคุ้มครองผู้เช่าสำหรับการสูญเสียมูลค่าในการเช่าซึ่งได้ชำระไว้ล่วงหน้าเนื่องจากสัญญาเช่าต้องสิ้นสุดลงในกรณีที่สถานที่เช่าเกิดวินาศภัยจาก

1) อัคคีภัย รวมทั้งความเสียหายที่เป็นผลสืบเนื่องมาจากไฟไหม้ เช่น ความเสียหายจากควันไฟ น้ำที่ใช้ดับไฟ

2) พายุ

3) การระเบิดของแก๊สที่ใช้เพื่ออยู่อาศัย หรือ

4) ภัยเพิ่มพิเศษอื่น ๆ ที่เอาประกันภัยไว้ภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยสำหรับสถานที่เช่า

จนทำให้โครงสร้างส่วนที่รับน้ำหนักของสถานที่เช่าได้รับความเสียหายจนถึงขนาดไม่สามารถใช้งานได้ และเสียหายมากกว่าร้อยละ 50 และได้รับการประกาศว่าไม่สามารถใช้สถานที่เช่าดังกล่าวประกอบกิจการใด ๆ ได้อีกต่อไป โดยข้อบังคับของกฎหมายหรือเทศบัญญัติว่าด้วยการเช่าสถานที่ และด้วยเหตุดังกล่าวส่งผลให้สัญญาเช่าถูกยกเลิกโดยผู้ให้เช่า หรือต้องสิ้นสุดลงก่อนถึงระยะเวลาที่ระบุไว้ในสัญญาเช่า ทำให้ผู้เอาประกันภัยสูญเสียสิทธิในการเช่าสถานที่หรืออาคารดังกล่าว

การประกันภัยนี้เหมาะสำหรับผู้เช่าสถานที่ เช่น อาคาร ร้านค้าย่อย แผงขายสินค้าในศูนย์การค้า เป็นต้น

4.1.4 การประกันภัยสำหรับเจ้าบ้าน (Householder Insurance)

เป็นการประกันภัยที่คุ้มครองผู้เป็นเจ้าของอาคารประเภทบ้านอยู่อาศัย สำนักงานในบ้าน หรือห้องชุดอยู่อาศัยในแฟลต แมนชั่น หรือคอนโดมิเนียม โดยมีความคุ้มครองที่หลากหลายในกรมธรรม์ประกันภัยฉบับเดียว และช่วยประหยัดค่าเบี้ยประกันภัยเมื่อเปรียบเทียบกับที่จะต้องไปเอาประกันภัยหลายกรมธรรม์

ความคุ้มครองของการประกันภัยสำหรับเจ้าบ้านมีหลายรูปแบบ ซึ่งแต่ละบริษัทอาจเลือกขายความคุ้มครองที่แตกต่างกันไป แต่โดยทั่วไปจะมีความคุ้มครอง 5 หมวด คือ

หมวดที่ 1 ความสูญเสียหรือความเสียหายต่ออาคาร

หมวดที่ 2 ความสูญเสียหรือความเสียหายต่อทรัพย์สินในอาคาร

หมวดที่ 3 ค่าใช้จ่ายสำหรับการเปลี่ยนที่พักรั่วชั่วคราว และการสูญเสียค่าเช่า

หมวดที่ 4 ความรับผิดชอบตามกฎหมายต่อบุคคลภายนอก

หมวดที่ 5 เงินชดเชยการเสียชีวิตของผู้เอาประกันภัย

หมวดที่ 1 และ 2 คุ้มครองความสูญเสียหรือความเสียหายต่ออาคาร หรือทรัพย์สินในอาคารที่เอาประกันภัย อันเนื่องมาจากอัคคีภัย พายุ การระเบิด อากาศยาน หรือสิ่งที่หล่นจากอากาศยาน น้ำท่วม การไหลล้น หรือการระเบิดของแท็งก์น้ำ อุปกรณ์ส่วนควบของแท็งก์น้ำหรือท่อน้ำ การลักทรัพย์โดยใช้กำลังรุนแรงเพื่อเข้าไปหรือออกจากอาคาร การชิงทรัพย์ การปล้นทรัพย์ หรือความพยายามกระทำการดังกล่าว อาคารถูกชนโดยพาหนะทางบก ม้าหรือปศุสัตว์ที่ไม่ได้เป็นของ หรืออยู่ในความควบคุมของผู้เอาประกันภัยหรือของสมาชิกในครอบครัวที่อยู่ด้วยกันกับผู้เอาประกันภัย แผ่นดินไหว พายุเฮอริเคน พายุไซโคลน พายุไต้ฝุ่น หรือลมพายุ

หมวดที่ 3 บริษัทจะชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยเพื่อเป็นค่าเช่าที่พักอาศัยชั่วคราวในระหว่างรอการซ่อมแซมหรือสร้างใหม่ ในกรณีอาคารที่พักอาศัยที่เอาประกันภัยได้รับความเสียหายจากภัยที่คุ้มครองในหมวดที่ 1 และหมวดที่ 2 จนไม่สามารถอยู่อาศัยได้ และจะต้องทำการซ่อมแซมหรือสร้างขึ้นใหม่

และในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยเป็นเจ้าของอาคาร และมีรายได้จากการให้เช่าอาคารที่เอาประกันภัยนั้น เช่น เป็นเจ้าของบ้านเช่า เจ้าของหอพัก เจ้าของอพาร์ทเมนต์ หากเกิดความเสียหายต่ออาคารจากภัยที่คุ้มครอง

ในหมวดที่ 1 และ 2 จนทำให้เจ้าของอาคารต้องขาดรายได้ซึ่งเคยได้รับ บริษัทจะชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยตามจำนวนเงินเอาประกันภัยที่ระบุไว้

หมวดที่ 4 บริษัทจะชดเชยค่าสินไหมทดแทนในนามผู้เอาประกันภัย หากผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบตามกฎหมายต่อบุคคลภายนอกในฐานะเจ้าของอาคารที่เอาประกันภัย หรือในฐานะผู้เช่าซึ่งพักอาศัยในอาคารที่เอาประกันภัย สำหรับความรับผิดชอบต่อชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของบุคคลภายนอกอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในอาคารหรือเกี่ยวกับอาคาร

หมวดที่ 5 บริษัทจะจ่ายค่าชดเชยให้แก่ผู้รับประโยชน์ตามที่ระบุชื่อไว้ หากผู้เอาประกันภัยประสบอุบัติเหตุขณะที่อยู่ในอาคารที่เอาประกันภัย และเป็นเหตุให้เสียชีวิตทันที หรือได้รับบาดเจ็บอันมีสาเหตุมาจากภัยที่คุ้มครองในหมวดที่ 1 และหมวดที่ 2 และมีผลทำให้ผู้เอาประกันภัยเสียชีวิตภายใน 180 วันนับจากวันเกิดอุบัติเหตุ

การประกันภัยนี้เหมาะสำหรับผู้เป็นเจ้าของอาคารประเภทบ้านอยู่อาศัย หรือห้องชุดอยู่อาศัยในแฟลต แมนชั่น หรือคอนโดมิเนียม

4.1.5 การประกันภัยสำหรับผู้ประกอบการธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (Small & Medium-Sized Enterprises (SMEs) Insurance)

เป็นการประกันภัยที่รวมความคุ้มครองให้ครอบคลุมความต้องการของผู้ประกอบการ โดยมีความคุ้มครองหลักสำหรับการประกันอัคคีภัย อาคาร ทรัพย์สินภายในอาคาร สต็อกสินค้า เครื่องจักร การประกันภัยเงินทดแทนการสูญเสียรายได้ การประกันภัยโจรกรรม การประกันภัยสำหรับเงินภายในสถานที่เอาประกันภัย การประกันภัยสำหรับกระจก การประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก และการประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคล ซึ่งจะช่วยให้ผู้ประกอบการธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) ลดภาระค่าใช้จ่าย เช่น ในกรณีที่สถานประกอบการเกิดเหตุเพลิงไหม้ น้ำท่วม นอกจากค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมตัวอาคารและปรับปรุงภายในอาคารแล้ว ในระหว่างที่กำลังซ่อมแซมอยู่นั้นผู้ประกอบการธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) ยังไม่สามารถประกอบกิจการ และขาดรายได้จากการที่ไม่สามารถประกอบกิจการในช่วงเวลานั้น

ตัวอย่างความคุ้มครองที่บางบริษัทมีขายในปัจจุบัน เช่น

หมวดที่ 1: คุ้มครองความสูญเสียหรือความเสียหายต่อทรัพย์สินที่เอาประกันภัย (ได้แก่ อาคารที่ใช้ประกอบธุรกิจ (ไม่รวมฐานราก) เพอร์นิเจอร์ เครื่องจักร เครื่องใช้สำนักงาน รวมทั้งสต็อกสินค้า) อันเกิดจากไฟไหม้ ไฟฟ้า การระเบิด ภัยเนื่องจากน้ำ น้ำท่วม การถูกชนโดยยานพาหนะหรืออากาศยาน ลมพายุ แผ่นดินไหว ลูกเห็บ การจลาจล นัดหยุดงาน และการกระทำอันมีเจตนาร้าย อุปกรณ์ไฟฟ้าเสียหายจากไฟฟ้าลัดวงจร และอุบัติเหตุต่าง ๆ ที่ไม่ได้รับยกเว้นในกรมธรรม์ประกันภัย

หมวดที่ 2: คุ้มครองค่าเช่าสถานที่ทำธุรกิจชั่วคราวและเงินชดเชยการสูญเสียรายได้แบบเหมาจ่ายต่อวันในกรณีเกิดวินาศภัยจากภัยที่ได้รับความคุ้มครองตามหมวดที่ 1 และส่งผลให้เกิดความเสียหายจนไม่อยู่ในสภาพที่ประกอบธุรกิจต่อไปได้และต้องปิดกิจการชั่วคราว

หมวดที่ 3: คุ้มครองกระจกติดตั้งถาวรที่เป็นส่วนหนึ่งของตัวอาคาร เช่น ประตู หน้าต่าง กระจกกันห้อง กระจกหน้าร้าน ที่เกิดจากอุบัติเหตุต่าง ๆ และได้รับความสูญเสียหรือความเสียหายที่เกิดขึ้นเนื่องจากการแตกร้าว

หมวดที่ 4: คุ้มครองความสูญเสียของเงินภายในสถานที่เอาประกันภัย และในตู้নিরภัย หรือห้องনিরภัย ทั้งในและนอกเวลาทำงานกรณีถูกลักทรัพย์ที่ปรากฏร่องรอยจัดแจง การชิงทรัพย์ การปล้นทรัพย์ และความสูญเสียหรือความเสียหายต่อตู้নিরภัย หรือห้องনিরภัย สถานที่เอาประกันภัยจากการถูกจัดแจง

หมวดที่ 5: ค้ำครองประกันภัยโจรกรรม สำหรับความสูญเสียหรือความเสียหายต่อทรัพย์สิน ภายในสิ่งปลูกสร้าง (นอกเหนือจากเงินสด) และความเสียหายต่ออาคารอันเกิดจากการลักทรัพย์ที่ปรากฏร่องรอยชัดเจน การชิงทรัพย์ การปล้นทรัพย์

หมวดที่ 6: ค้ำครองความรับผิดชอบตามกฎหมายต่อบุคคลภายนอก กรณีบุคคลภายนอกได้รับความเสียหาย (บาดเจ็บ เจ็บป่วย เสียชีวิต และทรัพย์สิน) จากการเข้ามาในสถานประกอบธุรกิจของผู้เอาประกันภัย รวมถึงค่าใช้จ่ายในการต่อสู้คดี

หมวดที่ 7: ค้ำครองประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคลของผู้เอาประกันภัยกรณีเสียชีวิต หรือทุพพลภาพถาวรสิ้นเชิง และเงินชดเชยรายวันกรณีผู้เอาประกันภัยเข้ารับการรักษาตัวในโรงพยาบาล (ผู้ป่วยใน) จากอุบัติเหตุทั่วโลก

การประกันภัยนี้เหมาะสำหรับผู้ประกอบการธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) เช่น ร้านค้าปลีกทั่วไป ร้านทำผม ร้านกาแฟ สำนักงานขนาดเล็ก โรงเรียนกวดวิชา สถาบันสอนดนตรี ศิลปะและการแสดงต่าง ๆ เป็นต้น

4.1.6 การประกันภัยโจรกรรม (Burglary Insurance)

เป็นการประกันภัยที่คุ้มครองความสูญเสียหรือความเสียหายต่อทรัพย์สินที่เอาประกันภัย เช่น ของใช้ในบ้าน เครื่องใช้สำนักงาน เครื่องตกแต่ง เฟอร์นิเจอร์ เครื่องใช้สำนักงาน สต็อกสินค้า เป็นต้น ที่เกิดจากการกระทำของคนร้ายซึ่งเป็นบุคคลภายนอก นอกจากนี้ การประกันภัยโจรกรรมยังให้ความคุ้มครองถึงความเสียหายต่อตัวอาคารซึ่งเก็บทรัพย์สินที่เอาประกันภัยอันเกิดจากการกระทำของคนร้ายด้วย โดยมีข้อตกลงคุ้มครอง 3 แบบ ให้ผู้เอาประกันภัยเลือก ดังนี้

- 1) แบบ จร.1 การลักทรัพย์ที่ปรากฏร่องรอยชัดเจน
- 2) แบบ จร.2 การลักทรัพย์ที่ปรากฏร่องรอยชัดเจน การชิงทรัพย์ การปล้นทรัพย์
- 3) แบบ จร.3 การลักทรัพย์ การชิงทรัพย์ การปล้นทรัพย์ เป็นแบบที่ให้ความคุ้มครองเช่นเดียวกับ

แบบ จร.2 แต่ไม่จำเป็นต้องปรากฏร่องรอยชัดเจน

การกำหนดจำนวนเงินเอาประกันภัยสำหรับการประกันภัยโจรกรรมมี 2 แบบ คือ

- 1) แบบเต็มมูลค่า (Full Value Basis) เหมาะสำหรับการเอาประกันภัยโจรกรรมทรัพย์สินในบ้านหรือในร้านค้า ซึ่งมีโอกาสที่คนร้ายอาจจะโจรกรรมทรัพย์สินที่มีอยู่ทั้งหมดไปได้
- 2) แบบความเสียหายส่วนแรก (First Loss Basis) เหมาะสำหรับการเอาประกันภัยโจรกรรมทรัพย์สินในโกดังหรือคลังสินค้าซึ่งมีอยู่เป็นจำนวนมาก และมีโอกาสน้อยมากที่คนร้ายจะสามารถโจรกรรมทรัพย์สินที่มีอยู่ทั้งหมดนั้นไปได้ในครั้งเดียว

การประกันภัยนี้เหมาะสำหรับเจ้าของทรัพย์สินในสิ่งปลูกสร้างซึ่งใช้เป็นที่อยู่อาศัย เช่น บ้าน ทาวน์เฮาส์ บ้านแฝด ตึกแถวสำหรับอยู่อาศัย ห้องชุดสำหรับอยู่อาศัยในแฟลต อาคารชุด คอนโดมิเนียม ตลอดจนผู้ประกอบการธุรกิจต่าง ๆ เช่น ร้านค้าย่อย ร้านสะดวกซื้อ โกดัง หรือคลังสินค้า เป็นต้น

4.1.7 การประกันภัยสำหรับเงิน (Money Insurance)

เป็นการประกันภัยที่คุ้มครองเงิน ซึ่งผู้เอาประกันภัยสามารถเลือกซื้อความคุ้มครองอย่างใดอย่างหนึ่งหรือทั้งหมดก็ได้ดังต่อไปนี้

- 1) การสูญเสียของเงินเพื่อจ่ายค่าจ้าง และ/หรือ เงินเดือน

1.1) คุ้มครองความสูญเสียของเงินระหว่างการขนส่งสู่สถานที่เอาประกันภัย เพื่อจ่ายค่าจ้าง และ/หรือ เงินเดือนให้แก่ลูกจ้างของผู้เอาประกันภัย

1.2) คຸ້ມครองความสูญเสียของเงินขณะที่อยู่ใ้สถานทีเ้าประกันภัยจนกระทั่งจ่ายออกไป หากอยู่นอกเวลาทำงาน เงินที่เหลือจากการจ่ายทั้งหมดต้องเก็บไว้ในตู้ิรภัยหรือห้องิรภัยซึ่งได้ปิดล็อกไว้เรียบร้อย ตามระบบของตู้ิรภัย หรือห้องิรภัยชนิดนั้น ๆ

2) ความสูญเสียของเงินภายในสถานทีเ้าประกันภัย คຸ້ມครองความสูญเสียของเงินที่อยู่ใ้สถานทีเ้าประกันภัยและอยู่ในเวลาทำงาน

3) ความสูญเสียของเงินภายในตู้ิรภัยหรือห้องิรภัย คຸ້ມครองความสูญเสียของเงินนอกเวลาทำงานขณะเก็บไว้ในตู้ิรภัย หรือห้องิรภัยที่ปิดล็อกไว้เรียบร้อย

4) ความสูญเสียของเงินภายนอกสถานทีเ้าประกันภัย คຸ້ມครองความสูญเสียของเงินขณะขนส่ง

5) ความเสียหายต่อตู้ิรภัยหรือห้องิรภัย คຸ້ມครองความเสียหายต่อตู้ิรภัย ห้องิรภัย ตัวอาคารของสถานทีเ้าประกันภัยและทรัพย์สินอื่น ๆ จากการชิงทรัพย์ ปล้นทรัพย์ การโจรกรรมเงินจากตู้ิรภัย ห้องิรภัย หรือความพยายามกระทำการดังกล่าว

โดยมีข้อตกลงคຸ້ມครอง 3 แบบใ้ผู้เ้าประกันภัยเลือก ดังนี้

1) แบบ ปง.1 คຸ້ມครองเงินจากการชิงทรัพย์ ปล้นทรัพย์ หรือความพยายามกระทำการดังกล่าว

2) แบบ ปง.2 คຸ້ມครองเงินจากสาเหตุใดก็ตามที่ไม่ได้ระบุไว้ในข้อยกเว้นของกรมธรรม์ประกันภัย

3) แบบ ปง.3 คຸ້ມครองเงินจากสาเหตุใดก็ตามที่ไม่ได้ระบุไว้ในข้อยกเว้นของกรมธรรม์ประกันภัย รวมถึงการฉ้อโกงหรือยกยอกโดยพนักงานรับส่งเงิน หรือผู้รักษาทรัพย์ ที่สามารถค้นพบได้ภายใน 3 วันทำงานถัดจากวันที่กระทำการฉ้อโกง หรือยกยอก

การประกันภัยสำหรับเงินเหมาะกับเจ้าของธุรกิจ เช่น ผู้ประกอบธุรกิจโรงแรม ห้างสรรพสินค้า สถาบันการเงิน สถานีบริการน้ำมัน ร้านสะดวกซื้อ เป็นต้น

4.1.8 การประกันภัยความซื่อสัตย์ของลูกจ้าง (Fidelity Guarantee Insurance)

เป็นการประกันภัยที่ชดเชยความเสียหายทางการเงินที่เกิดขึ้นแก่นายจ้างในกรณีลูกจ้างคนใดกระทำการทุจริต หรือยกยอกเงิน หรือทรัพย์สินต่าง ๆ ของนายจ้าง ไม่ว่าจะเป็นการกระทำโดยลำพัง หรือสมรู้ร่วมคิดกับผู้อื่น สำหรับความสูญเสียหรือความเสียหายที่เกิดขึ้นในระหว่างระยะเวลาการจ้างงานของลูกจ้างนั้นในการปฏิบัติหน้าที่ หรืออาชีพตามที่จ้าง

การเ้าประกันภัยความซื่อสัตย์ของลูกจ้างนี้อาจจะเลือกคຸ້ມครองเฉพาะพนักงานบางตำแหน่ง หรือคຸ້ມครองพนักงานทุกคนในองค์กรก็ได้

การประกันภัยนี้เหมาะสำหรับธุรกิจซึ่งมีพนักงานหรือลูกจ้างที่เกี่ยวข้องกับการรับจ่ายเงินการควบคุมการเบิกจ่ายสต็อกสินค้า

4.1.9 การประกันภัยป้ายไฟนีออน ป้ายโฆษณา (Neon Advertising Sign Insurance)

เป็นการประกันภัยที่คຸ້ມครองความเสียหายซึ่งอาจจะเกิดขึ้นต่อป้ายไฟนีออน และป้ายโฆษณาที่ตั้งอยู่หน้าร้าน ริมถนน ริมทางด่วน หรือบนอาคารสูง รวมถึงการคຸ້ມครองความรับผิดชอบตามกฎหมายของเจ้าของป้ายต่อบุคคลภายนอก ในกรณีที่ป้ายล้มลงหรือมีส่วนใดส่วนหนึ่งของป้ายไปทำให้บุคคลภายนอกได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย เสียชีวิต และ/หรือ ทรัพย์สินเสียหาย

ความคຸ້ມครองหลักของการประกันภัยป้ายไฟนีออน ป้ายโฆษณามี 2 ส่วน คือ

1) ความเสียหายต่อทรัพย์สิน (ป้ายและโครงสร้างของป้าย ไม่รวมฐานราก) บริษัทจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายต่อตัวป้ายหรือโครงสร้างอันเกิดจากอัคคีภัย ไฟผ่า ภัยระเบิด การลักทรัพย์ และสาเหตุภายนอกใด ๆ ก็ตามที่เกิดขึ้นโดยไม่เจตนา

2) ความรับผิดชอบบุคคลภายนอก บริษัทจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนต่อบุคคลภายนอกผู้ได้รับความเสียหาย สำหรับการบาดเจ็บ การเสียชีวิต หรือความเสียหายต่อทรัพย์สินอันเกิดจากป้ายไฟนีออน ป้ายโฆษณา ซึ่งผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย และอุบัติเหตุดังกล่าวต้องเกิดจากภัยที่กรมธรรม์ประกันภัยให้ความคุ้มครอง

การประกันภัยนี้เหมาะกับเจ้าของป้าย และ/หรือ เจ้าของโครงป้ายไฟนีออน ป้ายโฆษณา

4.1.10 การประกันภัยกระจก (Plate Glass Insurance)

ในปัจจุบันอาคาร ห้างร้าน หรือสถานที่แสดงสินค้าสมัยใหม่ นิยมหันมาใช้ผนังกระจกเป็นส่วนใหญ่ เช่น กระจกสำหรับอาคารสูงสามารถสะท้อนความร้อน กระจกมีสีสันทันภายในตัว กระจกหลอมรูปแบบพิเศษ หรือ กระจกกันห้อง เพื่อความสวยงามและประโยชน์ในการใช้งานที่หลากหลาย

กระจกที่ติดตั้งไว้อาจแตกร้าวโดยอุบัติเหตุจากความประมาทเลินเล่อ การเฉี่ยวชนจากยานพาหนะ การเจตนาถล่มถ้างโดยบุคคลภายนอก เช่น การยิงปืนเข้าไปในอาคาร การทุบกระจกเข้าไป ลักทรัพย์ ชิงทรัพย์ ปล้นทรัพย์ภายในอาคาร เป็นต้น เมื่อเกิดอุบัติเหตุอาจมีค่าเสียหายค่อนข้างสูง โดยเฉพาะค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยนและติดตั้งกระจกภายนอกอาคารบนชั้นสูง ๆ

การประกันภัยกระจกคุ้มครองกรณีเกิดการแตก หรือเสียหายต่อตัวกระจกที่ติดตั้งถาวร และเป็นส่วนหนึ่งของตัวอาคารอันเกิดจากสาเหตุใด ๆ ที่มีได้ระบุยกเว้นไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย รวมถึงค่าใช้จ่ายในการจัดหาสิ่งจำเป็นและสมควรคิดในขณะที่ยกการเปลี่ยนกระจกใหม่ ตลอดจนค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยนและติดตั้งกระจกใหม่

ในกรณีที่มีกระจกซึ่งมีสิ่งตกแต่ง หรือตัวอักษรบนกระจก เช่น กระจกสี (Stained Glass) ที่มีงานศิลปะซึ่งมักจะพบในโบสถ์คริสต์ กระจกที่มียี่ห้อและชื่อของบริษัท ห้าง ร้าน เป็นต้น ผู้เอาประกันภัยจะต้องระบุรายละเอียดและกำหนดจำนวนเงินเอาประกันภัยให้เพียงพอ มิฉะนั้นบริษัทประกันภัยจะสันนิษฐานว่ากระจกที่เอาประกันภัยนั้นเป็นกระจกแผ่นเรียบขัดมันปกติ

การประกันภัยนี้เหมาะสำหรับเจ้าของอาคาร สถานที่ที่ตกแต่งหรือกั้นผนังด้วยกระจก

4.1.11 การประกันภัยร้านทอง (Gold Shop Insurance)

สภาวะเศรษฐกิจตกต่ำทำให้มีจำนวนผู้ว่างงานมากขึ้น ประกอบกับราคาทองคำที่เพิ่มขึ้นอย่างมาก ในช่วงที่ผ่านมา ทำให้มีแนวโน้มที่คนร้ายจะพยายามปล้นร้านทองมากขึ้น

การประกันภัยร้านทองเป็นการประกันภัยที่คุ้มครองความเสียหายที่อาจเกิดกับเจ้าของร้านทอง ในกรณีที่ร้านทองถูกคนร้ายชิงทรัพย์ หรือปล้นทรัพย์ โดยมีความคุ้มครอง ดังนี้

1) ความคุ้มครองต่อทองคำที่มีไว้เพื่อจำหน่ายอันเกิดจากการชิงทรัพย์ หรือปล้นทรัพย์ การวิ่งราวทรัพย์ ภายในสถานที่เอาประกันภัย

2) ความคุ้มครองตัวอาคาร ตู้รับภัย กระจก เฟอร์นิเจอร์ เครื่องตกแต่งติดตั้งตรึงตรา เครื่องใช้ไฟฟ้าและอุปกรณ์ไฟฟ้าต่าง ๆ ตู้แสดงสินค้าทองคำ เครื่องชั่ง และโทรศัพท์วงจรปิด อันเกิดจากการชิงทรัพย์ ปล้นทรัพย์ ภายในสถานที่เอาประกันภัย

3) ความคุ้มครองค่ารักษาพยาบาลและเงินชดเชยผลประโยชน์การเสียชีวิต สูญเสียอวัยวะ สายตา หรือทุพพลภาพถาวรสิ้นเชิงของเจ้าของร้าน บุคคลในครอบครัว ลูกจ้าง และ/หรือพนักงานรักษาความปลอดภัย อันเกิดจากการชิงทรัพย์ หรือปล้นทรัพย์ การวิ่งราวทรัพย์ ภายในสถานที่เอาประกันภัย

การประกันภัยนี้เหมาะสำหรับผู้ประกอบกิจการร้านทอง

4.1.12 การประกันภัยพืชผล (Crop Insurance)

การประกันภัยพืชผล เป็นการประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองความเสียหายหรือสูญเสียต่อพืชผลที่เอาประกันภัย ซึ่งเกิดจากภัยตามที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย โดยอาจกำหนดให้คุ้มครองแบบสรรพภัย (All Risks Basis) หรือแบบระบุภัย (Named Perils Basis) เฉพาะบางภัย เช่น น้ำท่วม ภัยแล้ง ลมพายุ ลูกเห็บตก เป็นต้น ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับพื้นที่และชนิดของพืชที่จะก่อให้เกิดความเสียหายแตกต่างกัน โดยทั่วไปจะกำหนดให้คุ้มครองเฉพาะภัยธรรมชาติ ซึ่งเป็นภัยที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของมนุษย์

ผู้ที่เอาประกันภัยพืชผล จะต้องเป็นผู้ที่ทำการผลิตพืชผลนั้น ๆ ด้วยตนเอง และเป็นเจ้าของผลผลิตนั้น ทั้งนี้ การประกันภัยพืชผลจะกำหนดระยะเวลาคุ้มครองไว้ล่วงหน้า โดยระยะเวลาคุ้มครองนี้จะตรงกับช่วงระยะเวลาเพาะปลูกของพืชแต่ละชนิด ดังนั้นการเอาประกันภัยจึงต้องทำให้เรียบร้อยก่อนเริ่มระยะเวลาเพาะปลูกของพืชแต่ละชนิด

ภาครัฐได้กำหนดให้การประกันภัยพืชผลเป็นหนึ่งในมาตรการสำคัญที่ใช้เป็นเครื่องมือช่วยเหลือเกษตรกรในการจัดระบบการเงิน เพื่อคุ้มครองต้นทุนการผลิตเมื่อเกิดภัยพิบัติทางธรรมชาติ คุ้มครองปริมาณผลผลิตที่ลดต่ำลง และคุ้มครองราคาผลผลิตที่ผันผวน ซึ่งจะช่วยสร้างเสถียรภาพทางรายได้และความมั่นคงในอาชีพให้แก่เกษตรกร

การประกันภัยพืชผลมีกรมธรรม์ประกันภัยสำหรับพืชหลัก 2 ชนิด คือ ข้าว และข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ซึ่งจะอธิบายไว้ในกลุ่มไมโครอินชัวร์นซ์ เนื่องจากสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) ได้จัดให้การประกันภัยพืชผลทั้ง 2 แบบนี้เป็นการประกันภัยสำหรับรายย่อย

4.1.13 การประกันภัยสัตว์เลี้ยง (Pet Insurance)

เป็นการประกันภัยที่คุ้มครองสัตว์เลี้ยง ได้แก่ สุนัข และแมว สำหรับการเสียชีวิตเนื่องจากการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุหรือการเจ็บป่วย ค่ารักษาพยาบาลจากอุบัติเหตุหรือการเจ็บป่วย ความรับผิดชอบชีวิตร่างกาย และทรัพย์สินของบุคคลภายนอกอันเนื่องมาจากสัตว์เลี้ยง ค่าใช้จ่ายในการโฆษณาและการประกาศเพื่อติดตามสัตว์เลี้ยงที่สูญหาย บางบริษัทคุ้มครองถึงค่าวัคซีนป้องกันโรคและค่าใช้จ่ายในการจัดการงานศพ

การประกันภัยนี้เหมาะสำหรับเจ้าของสุนัข และแมว ซึ่งมีสุขภาพสมบูรณ์ ไม่พิการ บาดเจ็บ หรือเจ็บป่วย

4.2 การประกันภัยที่เกี่ยวกับงานวิศวกรรม (Engineering Insurance)

เป็นการประกันภัยเบ็ดเตล็ดกลุ่มหนึ่งที่ให้ความคุ้มครองทรัพย์สินด้านงานวิศวกรรม เช่น งานก่อสร้าง อาคาร สำนักงาน โรงแรม ถนน สะพาน เขื่อน งานติดตั้งเครื่องจักรและอุปกรณ์ เป็นต้น ตลอดจนคุ้มครองความรับผิดตามกฎหมายต่อบุคคลภายนอกที่ได้รับความเสียหาย เนื่องจากการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับงานตามสัญญานั้น

ประเภทของการประกันภัยที่เกี่ยวกับงานวิศวกรรมที่สำคัญมีดังต่อไปนี้

4.2.1 การประกันภัยการปฏิบัติงานตามสัญญาการก่อสร้าง (Contract Works Insurance)

เป็นการให้ความคุ้มครองความรับผิดตามสัญญาการก่อสร้าง เช่น งานก่อสร้าง รื้อถอน ปรับปรุง หรือตกแต่งอาคาร ที่พักอาศัย สำนักงาน โรงงาน โรงแรม ฯลฯ งานวิศวกรรมโยธา เช่น ถนน สะพาน เขื่อน ฯลฯ และการติดตั้งเครื่องจักรกล อีกทั้งคุ้มครองความรับผิดตามกฎหมายจากการปฏิบัติงานตามสัญญาที่อาจเกิดขึ้นต่อชีวิตร่างกาย และทรัพย์สินของบุคคลภายนอกด้วย

ตัวอย่างในการก่อสร้างอาคารสูงแห่งหนึ่งเพื่อใช้เป็นอาคารสำนักงาน หรือเป็นอาคารชุด (Condominium) ซึ่งเจ้าของโครงการได้เปิดประมูลและได้ผู้รับเหมาหลัก (Main Contractor) รับผิดชอบงานทุกอย่างของโครงการ ก่อสร้างนี้ ซึ่งประกอบด้วย งานฐานราก งานก่อสร้างอาคาร งานติดตั้งเครื่องจักร ระบบไฟฟ้า ระบบดับเพลิง ระบบสุขาภิบาล และระบบสาธารณูปโภคต่าง ๆ โดยผู้รับเหมาหลักอาจจะมีการว่าจ้างผู้รับเหมาช่วง (Subcontractor) มารับงานบางอย่างต่อก็ได้ ในการจัดทำประกันภัยเพื่อคุ้มครองการก่อสร้างอาคารสูงแห่งนี้ บริษัทประกันภัยก็จะออกกรมธรรม์ประกันภัยการปฏิบัติงานตามสัญญาการก่อสร้าง โดยมีความคุ้มครองทั้ง 3 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1: งานก่อสร้างและงานวิศวกรรมโยธา (Building and Civil Engineering Works)

ส่วนที่ 2: การติดตั้งเครื่องจักร (Machinery Erection)

ส่วนที่ 3: ความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก (Third Party Liability)

ในทางปฏิบัติ เนื่องจากผู้รับเหมาแต่ละรายอาจจะได้รับเพียงบางงานของโครงการ เช่น งานก่อสร้างอาคาร หรืองานติดตั้งระบบลิฟต์เท่านั้น บริษัทประกันภัยก็จะรับประกันภัยเฉพาะงานที่ผู้รับเหมารายนั้นต้องการจะเอาประกันภัย จึงทำให้เกิดชื่อเรียกของการประกันภัยอีก 2 แบบย่อย ภายใต้การประกันภัยการปฏิบัติงานตามสัญญาการก่อสร้าง คือ

1) การประกันภัยความเสี่ยงภัยทุกชนิดของผู้รับเหมา (Contractor's All Risks Insurance: CAR.)

ในกรณีที่ผู้รับเหมาในส่วนของการก่อสร้างฐานราก ตัวอาคาร งานโครงสร้าง และ/หรือ งานสถาปัตยกรรมเท่านั้น บริษัทประกันภัยก็จะออกกรมธรรม์ประกันภัยการปฏิบัติงานตามสัญญาการก่อสร้าง โดยมีความคุ้มครอง ส่วนที่ 1: งานก่อสร้างและงานวิศวกรรมโยธา และ ส่วนที่ 3: ความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก

2) การประกันภัยการเสี่ยงภัยทุกชนิดในการติดตั้งเครื่องจักร (Erection All Risks Insurance: EAR.)

ในกรณีที่ผู้รับเหมาในส่วนของการติดตั้งเครื่องจักร งานติดตั้งระบบลิฟต์ ระบบบันไดเลื่อน ระบบไฟฟ้า ระบบดับเพลิง ระบบสุขาภิบาล และ/หรือ ระบบสาธารณูปโภคต่าง ๆ เท่านั้น บริษัทประกันภัยก็จะออกกรมธรรม์ประกันภัยการปฏิบัติงานตามสัญญาการก่อสร้าง โดยมีความคุ้มครอง ส่วนที่ 2: การติดตั้งเครื่องจักร และ ส่วนที่ 3: ความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก

ความคุ้มครอง

ทั้งในส่วนของการก่อสร้าง และงานวิศวกรรมโยธา และการติดตั้งเครื่องจักร ให้การคุ้มครองความเสียหายต่อทรัพย์สินที่เอาประกันภัยตามที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยแบบสรรพภัย (All Risks Basis) จากอุบัติเหตุหรือเหตุการณ์อันไม่อาจคาดหมายได้ หรือด้วยสาเหตุใดก็ตามที่ไม่ได้ระบุในข้อยกเว้นซึ่งเกิดขึ้นในระหว่างระยะเวลาเอาประกันภัย

สำหรับความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก ให้การคุ้มครองความสูญเสียหรือความเสียหายต่อการบาดเจ็บทางร่างกาย การเสียชีวิต หรือความเจ็บป่วย ตลอดจนความสูญเสียหรือความเสียหายต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอก ซึ่งเกิดขึ้นในระหว่างระยะเวลาเอาประกันภัย โดยมีความเกี่ยวข้องโดยตรงกับการปฏิบัติงานตามสัญญาว่าจ้างที่ได้เอาประกันภัยไว้ และเกิดขึ้น ณ สถานที่เอาประกันภัย หรือในบริเวณที่ติดกับกับสถานที่ดังกล่าว

การกำหนดจำนวนเงินเอาประกันภัยสำหรับ ส่วนที่ 1 และส่วนที่ 2

ส่วนที่ 1: งานก่อสร้างและงานวิศวกรรมโยธา สำหรับงานก่อสร้าง และวัสดุหรือสิ่งของต่าง ๆ ซึ่งผู้ว่าจ้างงานจัดหาให้ กำหนดจากมูลค่าเต็มของงานตามสัญญา ณ เวลาที่ได้ก่อสร้างเสร็จสมบูรณ์แล้ว โดยรวมถึงวัสดุ ค่าจ้างแรงงาน ค่าขนส่ง ค่าภาษีศุลกากร และมูลค่าวัสดุหรือสิ่งของต่าง ๆ ซึ่งผู้เป็นเจ้าของงานจัดหาให้

ส่วนที่ 2: การติดตั้งเครื่องจักร ทรัพย์สินที่จะทำการติดตั้ง กำหนดจากมูลค่าเต็มของงานตามสัญญา ณ เวลาที่ได้ติดตั้งเสร็จสมบูรณ์แล้ว ซึ่งรวมทั้งค่าระวางขนส่ง ค่าภาษีศุลกากร และค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ตลอดจนค่าใช้จ่ายในการติดตั้ง

นอกเหนือจากการเอาประกันภัยงานตามสัญญาว่าจ้างที่ได้อธิบายข้างต้นแล้ว ผู้เอาประกันภัยยังสามารถจะเอาประกันภัยหรือขยายความคุ้มครองดังต่อไปนี้

1) ความเสียหายต่อทรัพย์สินที่มีอยู่เดิม (Existing Property) ของผู้ว่าจ้าง หรือทรัพย์สินในการดูแลรักษา และควบคุม (Property Under Care Custody and Control) หรือเป็นของผู้เอาประกันภัย ซึ่งเป็นความเสียหายที่เกิดจาก หรือเป็นผลมาจากการก่อสร้าง และ/หรือ การติดตั้งเครื่องจักรซึ่งได้เอาประกันภัยไว้ ซึ่งเหมาะสำหรับกรณีของผู้รับเหมาก่อสร้างต่อเติม หรือปรับปรุงอาคารของผู้ว่าจ้างงาน หรือผู้รับเหมาที่เข้าไปทำการติดตั้งเครื่องจักรชุดใหม่ภายในบริเวณโรงงาน ซึ่งมีเครื่องจักรและทรัพย์สินอื่นอยู่เป็นจำนวนมาก

2) ค่าใช้จ่ายในการขนย้ายซากทรัพย์สินที่เอาประกันภัย (Clearance of Debris) เช่น กรณีเกิดไฟไหม้โรงงานที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง เมื่อเพลิงสงบแล้วจะมีซากทรัพย์สินที่ถูกเพลิงไหม้เสียหาย ซึ่งจำเป็นต้องจ้างคนมาทำการรื้อถอน และขนย้ายซากเหล่านั้นออกไปจากสถานที่เอาประกันภัย

3) ค่าวิชาชีพสำหรับสถาปนิก พนักงานสำรวจ และวิศวกรที่ปรึกษา (Architects', Surveyors' and Consulting Engineers' Fees) ผู้เอาประกันภัยจำเป็นต้องจ่ายด้วยความเห็นชอบของบริษัท เพื่อสร้างชิ้นใหม่หรือเปลี่ยนใหม่แทนทรัพย์สินที่เอาประกันภัย ซึ่งได้รับความเสียหายจากภัยที่คุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัย เช่น กรณีเกิดไฟไหม้โรงงานที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง จะต้องมีการว่าจ้างสถาปนิกมาทำการออกแบบใหม่ ตลอดจนว่าจ้างวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อมาให้คำปรึกษาในส่วนเครื่องจักรซึ่งถูกไฟไหม้เสียหายและจำเป็นต้องเปลี่ยนใหม่ เป็นต้น

ตัวอย่าง ความเสียหายจากงานก่อสร้าง หรืองานติดตั้งเครื่องจักรที่ได้รับการคุ้มครอง เช่น การเกิดไฟไหม้ภายในสถานที่ก่อสร้าง การโจรกรรมวัสดุก่อสร้างซึ่งเก็บอยู่ในคลังเก็บวัสดุ การเกิดน้ำท่วม การเกิดอุบัติเหตุจากความประมาทเลินเล่อของพนักงานซึ่งกำลังก่อสร้างอาคารสูง และทำวัสดุก่อสร้างหล่นใส่หลังคาบ้านของผู้คนที่อยู่ติดกับสถานที่ก่อสร้างเสียหาย เป็นต้น

การประกันภัยนี้เหมาะสำหรับเจ้าของโครงการก่อสร้าง ผู้ว่าจ้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างขนาดใหญ่ซึ่งเป็นผู้รับเหมาหลัก ผู้รับเหมาในโครงการ ผู้ซื้อเครื่องจักร ผู้ผลิตเครื่องจักร ผู้จำหน่ายเครื่องจักร บริษัทที่ได้รับมอบหมายให้ติดตั้งเครื่องจักร

4.2.2 การประกันภัยความเสียหายทุกชนิดของเครื่องมือและเครื่องจักรของผู้รับเหมา (Contractor Plant & Machinery Insurance: CPM)

เป็นการประกันภัยที่คุ้มครองความสูญเสียชีวิตหรือความเสียหายของเครื่องมือและเครื่องจักรอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุในระหว่างการทำงาน ระหว่างการหยุดพัก ระหว่างการถอดออกเพื่อทำความสะอาด การยกเครื่องหรือการประกอบเข้าที่ หรือระหว่างการเคลื่อนย้ายภายในสถานที่เอาประกันภัย เช่น ไฟไหม้ ฟ้าผ่า การชนกัน การพลิกคว่ำ โจรกรรม รวมถึงภัยธรรมชาติและภัยต่าง ๆ ที่มีได้ระบุเป็นข้อยกเว้นในกรมธรรม์ประกันภัย

ตัวอย่าง เครื่องจักรกลและอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้างทั้งแบบเคลื่อนที่หรือติดตั้งอยู่กับที่ที่สามารถจะเอาประกันภัยได้ เช่น บันจันหอสถ (Tower Crane) บันจันเคลื่อนที่ได้ (Mobile Crane) รถบันจันตีนตะขาก (Crawler Crane) รถตัก (Loader) รถขุด (Excavator) รถยก (Forklift) โรงงานผสมคอนกรีต (Concrete Batching Plant)

การประกันภัยนี้เหมาะสำหรับเจ้าของ หรือผู้ให้เช่าเครื่องมือและเครื่องจักรที่ใช้รับเหมา หรือใช้ในการก่อสร้างตามสถานที่ต่าง ๆ

4.2.3 การประกันภัยเครื่องจักร (Machinery Breakdown Insurance: MB)

เป็นการประกันภัยที่คุ้มครองความสูญเสียชีวิตหรือความเสียหายแก่เครื่องจักร และอุปกรณ์ที่ได้ระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย เช่น เครื่องจักรที่ใช้ในการผลิต เครื่องจักรหรืออุปกรณ์ที่ติดตั้งในอาคาร เช่น เครื่องกำเนิดไฟฟ้า โดยคุ้มครองแบบสรรพภัย (All Risks Basis) สำหรับเครื่องจักรที่ได้ติดตั้งเรียบร้อยแล้ว และผ่านการทดสอบเดินเครื่องแล้วโดยสมบูรณ์ ซึ่งผู้เอาประกันภัยได้ใช้งานอยู่ หรือพนักงาน หรือขณะถอดเพื่อทำความสะอาด ปรับปรุง

เครื่องใหม่ หรือเคลื่อนย้ายภายในสถานที่เอาประกันภัยหรือในระหว่างการทำงาน หรือระหว่างการติดตั้งเครื่องจักรใหม่ในภายหลัง ซึ่งในกรณีนี้จะคุ้มครองภายหลังจากการทดลองเครื่องโดยสมบูรณ์ และเครื่องจักรสามารถใช้งานได้โดยแท้จริงแล้วเท่านั้น อันเกิดขึ้นโดยฉับพลันและไม่อาจคาดการณ์ล่วงหน้าได้ เนื่องมาจากการหล่อและการใช้วัสดุที่มีคุณภาพไม่สมบูรณ์ ความผิดพลาดหรือความบกพร่องในการออกแบบ ความบกพร่องจากโรงงานซ่อมหรือจากการติดตั้ง ด้านการฝีมือ การขาดความชำนาญ หรือเนื่องมาจากเหตุแห่งความสะเพร่า การ กลั่นแกล้ง การขาดน้ำในหม้อน้ำ การระเบิดในทางฟิสิกส์ การแยกจากกันด้วยกำลังเหวี่ยงจากศูนย์ถ่วง ไฟฟ้าลัดวงจร พายุ หรือเหตุอื่นใด ซึ่งมีได้ระบุยกเว้นไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย

การประกันภัยนี้เหมาะสำหรับเจ้าของเครื่องจักร หรือเจ้าของโรงงานที่เปิดดำเนินการแล้ว

4.2.4 การประกันภัยการสูญเสียกำไรเนื่องจากภัยที่เอาประกันภัยภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยเครื่องจักร¹ (Machinery Breakdown Loss of Profit Insurance หรือ Machinery Loss of Profits Insurance: MLOP)²

Loss of Profits Insurance หรือการประกันภัยการสูญเสียกำไร เป็นศัพท์ที่เดิมใช้กันแพร่หลายเฉพาะในประเทศอังกฤษ มีความหมายเหมือนกับคำว่า Business Interruption Insurance หรือการประกันภัยธุรกิจหยุดชะงัก ซึ่งเดิมเป็นศัพท์ที่ใช้กันแพร่หลายเฉพาะในประเทศสหรัฐอเมริกา แต่ในปัจจุบันนิยมใช้คำว่า Business Interruption Insurance กันทั่วโลก

การประกันภัยการสูญเสียกำไรเนื่องจากภัยที่เอาประกันภัยภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยเครื่องจักร เป็นอีกกรมธรรม์ประกันภัยหนึ่งที่สามารถทำคู่กับกรมธรรม์ประกันภัยเครื่องจักร เมื่อเกิดความสูญเสีย หรือความเสียหายต่อเครื่องจักรที่เอาประกันภัยแล้ว การประกันภัยเครื่องจักรจะชดเชยค่าสินไหมทดแทนเฉพาะตัวเครื่องจักรที่เอาประกันภัยไว้ ส่วนการประกันภัยการสูญเสียกำไรเนื่องจากภัยที่เอาประกันภัยภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยเครื่องจักรจะคุ้มครองการสูญเสียกำไรขั้นต้น (Loss of Gross Profit) อันเนื่องมาจากการลดลงของยอดขายได้จากการผลิตที่ลดลง (Reduction in turnover due to decrease in production) และการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายในการดำเนินกิจการ (Increase in Cost of Working) จากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในระหว่างระยะเวลาประกันภัยซึ่งได้รับความคุ้มครองภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยเครื่องจักร เพื่อให้ผู้เอาประกันภัยกลับสู่สถานะทางการเงินดั้งเดิมเสมือนไม่ได้เกิดวินาศภัยนั้นขึ้น

4.2.5 การประกันภัยเครื่องอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Equipment Insurance: EEI)

เป็นการประกันภัยที่คุ้มครองเครื่องอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นเครื่องอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์อยู่ระหว่างการใช้งาน หรือพักงาน หรือขณะถอดเพื่อทำความสะอาด ปรับปรุงเครื่องใหม่ หรือเคลื่อนย้ายภายในสถานที่ตั้งระบุไว้ในตารางกรมธรรม์ประกันภัย หรือในระหว่างการทำงานดังกล่าวข้างต้น หรือระหว่างการติดตั้งเครื่องอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์นั้นกลับเข้าไปใหม่ ซึ่งในกรณีใดก็ตามกรมธรรม์ประกันภัยนี้จะให้ความคุ้มครองภายหลังจากการทดลองเครื่องโดยสมบูรณ์ และเครื่องอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ใช้งานได้โดยแท้จริงแล้วเท่านั้น อันมีสาเหตุมาจากอุบัติเหตุต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นอย่างฉับพลันจากปัจจัยภายนอกและปัจจัยภายใน โดยผู้เอาประกันภัยมิได้เจตนาหรือมุ่งหวัง และไม่ได้รับรู้ไว้ในข้อยกเว้นของกรมธรรม์ประกันภัย โดยจัดแบ่งความคุ้มครองออกเป็น 3 หมวด คือ

¹ ชื่อภาษาไทยของกรมธรรม์ประกันภัยนี้ยังไม่ใช่อีชื่อก่อนที่เป็นการ

² ชื่อภาษาอังกฤษของกรมธรรม์ประกันภัยนี้เป็นชื่อที่เป็นทางการ

หมวดที่ 1 ความสูญเสียหรือความเสียหายต่อเครื่องอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ (Material Damage)

หมวดที่ 2 อุปกรณ์ที่ใช้เก็บบันทึกข้อมูล ซึ่งไม่อยู่ในตัวคอมพิวเตอร์ (External Data Media) เช่น เทป ดิสก์ที่ใช้เก็บบันทึกข้อมูล ค่าใช้จ่ายในการจัดทำข้อมูลใหม่ และค่าบันทึกข้อมูลใหม่ลงไปอีกครั้ง

หมวดที่ 3 ค่าใช้จ่ายในการทำงานที่เพิ่มขึ้น (Increased Cost of Working) เช่น ค่าใช้จ่ายในการเช่าเครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์เพื่อมาทำงานแทนชั่วคราว ค่าจ้างบุคลากร และค่าขนส่ง

การประกันภัยนี้เหมาะสำหรับเจ้าของ หรือผู้ประกอบการธุรกิจที่ใช้งานเกี่ยวกับอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ต่าง ๆ เช่น อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ในสำนักงาน อุปกรณ์โทรคมนาคม อุปกรณ์สื่อสารเครือข่ายคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ในงานอุตสาหกรรม เป็นต้น

4.2.6 การประกันภัยหม้อกำเนิดไอน้ำและถังอัดความดัน (Boiler and Pressure Vessel Insurance)

เป็นการประกันภัยที่คุ้มครองความสูญเสียหรือเสียหายของหม้อกำเนิดไอน้ำและถังอัดความดันอันเนื่องจากการระเบิดหรือการยุบแฟบ (ซึ่งไม่ได้เกิดจากอัคคีภัย) จากความบกพร่อง หรือการใช้งานต่าง ๆ รวมถึงความสูญเสียหรือเสียหายต่อการบาดเจ็บหรือเสียชีวิต และความเสียหายต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอกที่อาจเกิดขึ้นจากการระเบิดนั้น

การประกันภัยนี้เหมาะสำหรับเจ้าของกิจการที่ต้องใช้หม้อน้ำและถังอัดความดันในกระบวนการผลิต

4.3 การประกันภัยที่เกี่ยวกับความรับผิดตามกฎหมาย

4.3.1 การประกันภัยความรับผิดตามกฎหมายต่อบุคคลภายนอก (Public Liability Insurance)

เป็นการประกันภัยที่คุ้มครองความรับผิดตามกฎหมายของผู้เอาประกันภัยสำหรับความบาดเจ็บทางร่างกาย หรือเสียชีวิต และ/หรือ ความเสียหายต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอก ซึ่งบริษัทประกันภัยยินยอมที่จะชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกผู้ได้รับความเสียหายอันเกิดจากการกระทำของผู้เอาประกันภัย ซึ่งเป็นผลมาจากความประมาทเลินเล่อของผู้เอาประกันภัย หรือลูกจ้างของผู้เอาประกันภัย หรือจากการประกอบการที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจที่เอาประกันภัย

บริษัทจะชดเชยค่าสินไหมทดแทนในนามของผู้เอาประกันภัย สำหรับความสูญเสีย หรือความเสียหายอันเกิดแก่บุคคลภายนอก ซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดตามกฎหมายอันสืบเนื่อง หรือเป็นผลมาจากอุบัติเหตุจากการประกอบการที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจที่เอาประกันภัย ภายใต้ขอบเขตของการเสี่ยงภัยในระหว่างระยะเวลาเอาประกันภัย ณ อาณาเขตความคุ้มครองซึ่งระบุในตารางกรมธรรม์ประกันภัย สำหรับ

- 1) ความสูญเสียต่อชีวิต ร่างกาย การบาดเจ็บ เจ็บป่วย หรืออนามัยของบุคคลภายนอก
- 2) ความสูญเสียหรือความเสียหายต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอก
- 3) ค่าใช้จ่ายในการต่อสู้คดี

ความคุ้มครองตามขอบเขตของการเสี่ยงภัยที่เอาประกันภัย (Description of Risk) มี 3 ข้อ คือ

1. ความรับผิดตามกฎหมายซึ่งเกิดขึ้นจากการประกอบการ และเกิดขึ้นภายในหรือมีสาเหตุจากการใช้สถานที่ประกอบการที่เอาประกันภัย (Premise Liability) เช่น ผู้เอาประกันภัยเป็นร้านขายสุกี้ เกิดอุบัติเหตุจากการที่พนักงานเสิร์ฟในร้านทำซามสุกี้ซึ่งมีน้ำที่ร้อนอยู่หกใส่แขนลูกค้าได้รับบาดเจ็บ เป็นต้น

2. ความรับผิดตามกฎหมายอันเกิดจากผู้เอาประกันภัยหรือลูกจ้างของผู้เอาประกันภัย ซึ่งทำงานประจำ ณ สถานที่ประกอบการที่เอาประกันภัย ในขณะที่ออกไปปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของผู้เอาประกันภัยภายนอกสถานที่ประกอบการที่เอาประกันภัย (Vicarious Liability: Work away from the premises) เช่น

ผู้เอาประกันภัยเป็นบริษัทรับจ้างทำความสะอาด ได้ส่งพนักงานของบริษัทเข้าไปทำความสะอาดภายในสำนักงานแห่งหนึ่ง แล้วทำแจกันที่ตั้งอยู่บนตู้โชว์ตกลงมาแตก หรือขีดพื้นจนเปื้อกถื่น แต่ไม่ได้ตั้งป้ายเตือนให้ระวัง จนเป็นเหตุให้ผู้ใดเดินเข้ามาติดต่องานในสำนักงานแห่งนั้นลื่นล้มขาหัก เป็นต้น

3. ความคุ้มครองความรับผิดที่เกิดจากการใช้เครื่องจักรกล (Plant Extension Cover) เช่น การใช้รถยก (Forklift) เครน เครื่องขักรอก บันจัน หรือเครื่องจักรอื่น ๆ ที่ใช้ในการยก ซึ่งมีการระบุไว้ในตารางกรมธรรม์ประกันภัย แต่ไม่รับประกันภัยเครื่องจักร

หากลักษณะธุรกิจของผู้เอาประกันภัย มีทั้งที่ทำอยู่ในสถานที่ประกอบการ และนอกสถานที่ประกอบการด้วย เช่น เป็นร้านอาหารซึ่งมีทั้งแบบที่ให้ลูกค้านั่งรับประทานอาหารภายในร้าน และบริการรับจัดเลี้ยงนอกสถานที่ด้วย ควรจะระบุว่าการซื้อความคุ้มครองตามขอบเขตของการเสี่ยงภัยทั้ง ข้อ 1 และข้อ 2 เพื่อจะได้รับความคุ้มครองที่ครบถ้วน

ส่วนอาณาเขตความคุ้มครองนั้นก็ขึ้นอยู่กับขอบเขตการทำงานของผู้เอาประกันภัย หากทำงานอยู่เฉพาะในสถานที่ประกอบการของผู้เอาประกันภัยเท่านั้น อาณาเขตความคุ้มครองก็คือสถานที่ประกอบการของผู้เอาประกันภัย แต่ถ้าพนักงานของผู้เอาประกันภัยจะต้องเดินทางไปทำงานทั่วประเทศไทย ก็ควรจะระบุอาณาเขตความคุ้มครอง คือ ทั่วประเทศ เป็นต้น

การประกันภัยนี้เหมาะสำหรับผู้ประกอบกิจการต่าง ๆ เช่น ร้านค้าทั่วไป ร้านอาหาร สำนักงาน โรงแรม ศูนย์การค้า ธุรกิจรับจ้างทำความสะอาดสถานที่ เป็นต้น

4.3.2 การประกันภัยเงินทดแทนแรงงาน (Workers' Compensation Insurance หรือ Workmen's Compensation Insurance)

เป็นการประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองผู้ประกอบการที่ต้องจ่ายค่าชดเชยแก่ลูกจ้างในระหว่างการจ้างงาน สำหรับกรณีการบาดเจ็บทางร่างกายอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุ หรือการเจ็บป่วยรวมถึงการเสียชีวิตเนื่องจากการทำงาน

การประกันภัยเงินทดแทนแรงงาน ให้ความคุ้มครองและชดเชยค่าสินไหมทดแทนในนามของผู้เอาประกันภัยตามจำนวนที่เกี่ยวข้องกับการจ่ายเงินค่าทดแทนแรงงานตามที่ระบุในกฎหมายแรงงานสำหรับลูกจ้างที่ประสบอุบัติเหตุ เจ็บป่วย หรือเสียชีวิต ขณะปฏิบัติหน้าที่ให้แก่นายจ้าง

การประกันภัยนี้เหมาะกับบริษัท หรือผู้ประกอบการทั่วไป

4.3.3 การประกันภัยความรับผิดของนายจ้างต่อลูกจ้าง (Employer's Liability Insurance)

การประกันภัยความรับผิดของนายจ้างต่อลูกจ้าง จะให้ความคุ้มครองนายจ้างในกรณีที่ลูกจ้างได้รับบาดเจ็บ เจ็บป่วย เสียชีวิต เนื่องจากการทำงานให้กับนายจ้าง และลูกจ้างสามารถพิสูจน์ได้ว่าเหตุที่เกิดขึ้นนั้นมาจากความประมาทเลินเล่อของนายจ้าง ลูกจ้างเหล่านั้นอาจเป็นพนักงานที่ทำงานอยู่ในปัจจุบัน หรือเคยทำงานให้แก่นายจ้างรายนั้น แต่มีอาการเจ็บป่วยที่เกิดขึ้นในภายหลัง ซึ่งมีสาเหตุเกิดจากงานที่เคยทำให้นายจ้างรายนั้น ลูกจ้างเหล่านั้นอาจเรียกร้อง ฟ้องร้อง เรียกค่าชดเชยค่าเสียหาย เช่น ค่ารักษาพยาบาล ค่าชดเชย เนื่องจากการบาดเจ็บ เจ็บป่วย เสียชีวิตจากนายจ้าง หรือเรียกร้องเพิ่มเติมจากสวัสดิการที่นายจ้างเคยชดเชยไปก่อนแล้ว

การประกันภัยความรับผิดของนายจ้างต่อลูกจ้าง จะคุ้มครองความรับผิดตามกฎหมายของนายจ้างตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ในกรณีที่นายจ้างต้องชดเชยค่าเสียหายให้แก่ลูกจ้างที่ได้รับบาดเจ็บทางร่างกายโดยอุบัติเหตุ หรือเป็นโรคซึ่งเกิดขึ้นเนื่องจากการปฏิบัติงานตามทางการที่จ้างของนายจ้าง อันเกิดจากความประมาทเลินเล่อ ละเลยการดูแลเอาใจใส่สภาพความปลอดภัยในการทำงานของลูกจ้างตามสมควรของนายจ้าง เช่น

อาคารสถานที่ อุปกรณ์เครื่องมือ เครื่องใช้ หรือเครื่องจักรของนายจ้าง ไม่ได้รับการตรวจซ่อมบำรุงรักษาให้อยู่ในสภาพที่ดีและปลอดภัย จนเป็นเหตุให้ลูกจ้างได้รับอุบัติเหตุ

การประกันภัยนี้เหมาะสำหรับนายจ้าง

4.3.4 การประกันภัยคุ้มครองการว่างงาน (Unemployment Insurance)

เป็นการประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองผู้เอาประกันภัยที่เป็นลูกจ้าง กรณีถูกสถานประกอบการเลิกจ้าง โดยลูกจ้างไม่มีความผิด หรือนายจ้างปิดกิจการและได้รับค่าชดเชยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงานแล้ว ทั้งนี้ ลูกจ้างต้องเป็นพนักงานประจำของนายจ้างไม่น้อยกว่า 180 วัน

การประกันภัยนี้เหมาะสำหรับลูกจ้างในสถานประกอบการทั่วไป

4.3.5 การประกันภัยผู้เล่นกอล์ฟ (Golfer's Indemnity Insurance)

เป็นการประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองแก่บุคคลภายนอกที่ได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย หรือทรัพย์สินเสียหายอันเกิดจากการเล่นกอล์ฟ การซ้อม หรือการฝึกหัดกอล์ฟของผู้เอาประกันภัย หรือผู้เอาประกันภัยได้รับอุบัติเหตุขณะอยู่ในสนามกอล์ฟ หรือสนามฝึกหัดกอล์ฟสาธารณะ หรืออุปกรณ์การเล่นกอล์ฟของผู้เอาประกันภัยเสียหายหรือสูญหาย

ความคุ้มครองของการประกันภัยผู้เล่นกอล์ฟมีดังต่อไปนี้

- 1) ความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกสำหรับความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัย รวมถึงทรัพย์สินของบุคคลภายนอก บุคคลภายนอกที่จะได้รับความคุ้มครองต้องไม่ใช่ตัวผู้เอาประกันภัยเอง หรือบุคคลในครอบครัวที่อยู่ด้วยกันกับผู้เอาประกันภัย และไม่ใช่ทรัพย์สินของบุคคลภายนอกที่ผู้เอาประกันภัยครอบครอง ดูแล ควบคุม หรือกำลังใช้งานอยู่ด้วย
- 2) ความบาดเจ็บทางร่างกายของผู้เอาประกันภัย ไม่ว่าจะเป็นการเสียชีวิต สูญเสียอวัยวะ และสายตา หรือทุพพลภาพถาวรสิ้นเชิง ทุพพลภาพชั่วคราว หรือการรักษาพยาบาลซึ่งเกิดจากปัจจัยภายนอกโดยอุบัติเหตุในขณะ หรือสืบเนื่องจากการฝึกหัด การซ้อม การเล่นในสนามกอล์ฟ หรือสนามฝึกหัดกอล์ฟสาธารณะ
- 3) ความสูญเสียหรือความเสียหายต่ออุปกรณ์การเล่นกอล์ฟของผู้เอาประกันภัย ได้แก่ ไม้กอล์ฟ ลูกกอล์ฟ รถลากลูกกอล์ฟ โดยอุบัติเหตุในขณะทำการฝึกหัด ซ้อม หรือเล่นกอล์ฟในสนามกอล์ฟ หรือสนามฝึกหัดกอล์ฟสาธารณะ หรือในขณะเดินทางไปกลับโดยตรงระหว่างที่พักของผู้เอาประกันภัยกับสนามกอล์ฟ หรือสนามฝึกหัดกอล์ฟสาธารณะ
- 4) รางวัลพิเศษในกรณีผู้เอาประกันภัยสามารถทำ “โฮล-อิน-วัน” ได้ในการเล่นหรือแข่งขันตามจำนวนเงินที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย

การประกันภัยนี้เหมาะสำหรับบุคคลทั่วไปที่เล่นกอล์ฟ

4.3.6 การประกันภัยกิจการควบคุมประเภทที่ 3 (ปั้มน้ำมัน) (Third Party Liability Insurance for Gasoline Station)

ชื่อเต็มคือ การประกันภัยความรับผิดตามกฎหมายอันเกิดจากการประกอบกิจการควบคุมประเภทที่ 3 ตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง ส่วนที่เกี่ยวกับการประกอบกิจการควบคุมน้ำมัน

การเกิดเหตุไฟไหม้ หรือเกิดระเบิดขึ้นในปั๊มน้ำมัน คลังเก็บน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นเหตุการณ์ที่ส่งผลให้เกิดความเสียหายรุนแรงมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งต่อบุคคลภายนอก ดังนั้นเพื่อเป็นการบรรเทาความรุนแรงนี้ จึงมีกรมธรรม์ประกันภัยมาตรฐานสำหรับธุรกิจสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง หรือคลังเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงซึ่งเป็น พ.ร.บ. บังคับสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงจะต้องมีกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก โดยคุ้มครองความเสียหายจากอัคคีภัย หรือการระเบิดอันเกิดจากการประกอบกิจการน้ำมันเชื้อเพลิง หรือการจัดเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงในสถานที่ประกอบการ และทำให้เกิดความสูญเสียหรือความเสียหาย ดังนี้

- 1) การเสียชีวิต หรือความบาดเจ็บต่อร่างกาย หรือทุพพลภาพถาวรสิ้นเชิง หรือความเจ็บป่วยของบุคคลภายนอก
- 2) ความเสียหายต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอก

การประกันภัยนี้เหมาะสำหรับผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับน้ำมันเชื้อเพลิง ผู้ประกอบธุรกิจสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง

4.3.7 การประกันภัยผู้ตรวจสอบอาคาร (Building Inspector Insurance)

ชื่อเต็มคือ การประกันภัยความรับผิดชอบต่อความบกพร่องในการปฏิบัติงานไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานการตรวจสอบตามกฎหมายในฐานะผู้ตรวจสอบอาคาร

เป็นการประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองความรับผิดตามกฎหมายของผู้ตรวจสอบอาคารในเรื่องของความสูญเสีย หรือเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของบุคคลภายนอกขณะออกตรวจสอบอาคารเนื่องจากอุบัติเหตุ หรือความบกพร่องในการปฏิบัติงานของผู้ตรวจสอบอาคาร โดยบริษัทจะชดเชยค่าสินไหมทดแทนในนามผู้เอาประกันภัยสำหรับความรับผิดตามกฎหมายในฐานะผู้ตรวจสอบอาคาร อันเป็นผลมาจากความสูญเสียหรือความเสียหายที่เกิดขึ้นในระหว่างระยะเวลาเอาประกันภัย ณ อาณาเขตประเทศไทย และเป็นผลทำให้เกิดความสูญเสีย ดังนี้

- 1) ความสูญเสียต่อร่างกาย และ/หรือ ความเสียหายต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอกโดยอุบัติเหตุขณะที่ผู้เอาประกันภัยทำการตรวจสอบอาคาร
- 2) ความสูญเสียต่อร่างกาย และ/หรือ ความเสียหายต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอกที่เกิดขึ้นจากความบกพร่องของผู้เอาประกันภัยในการปฏิบัติงานไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานการตรวจสอบตามกฎหมายในฐานะผู้ตรวจสอบอาคาร

การประกันภัยนี้เหมาะสำหรับวิศวกรผู้ตรวจสอบอาคาร

4.3.8 การประกันภัยความรับผิดตามกฎหมายอันเกิดจากสินค้าไม่ปลอดภัย (Legal Liability Insurance for Damages Arising from Unsafe Products)

พระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 (Product Liability Law) มีสาระสำคัญ คือ

- 1) กำหนดให้ผู้ประกอบการในประเทศไทย ซึ่งเป็นผู้ผลิต ผู้นำเข้า และผู้จำหน่ายสินค้าต้องรับผิดชอบทางแพ่งต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยและสินค้านั้นได้มีการขายแล้ว ไม่ว่าความเสียหายนั้นจะเกิดจากการกระทำโดยจงใจหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ประกอบการหรือไม่ก็ตาม โดยใช้หลักความรับผิดแบบเคร่งครัด (Strict Liability)

2) ผู้เสียหายหรือผู้มีสิทธิฟ้องคดีแทน เพียงแต่พิสูจน์ว่าผู้เสียหายได้รับความเสียหายจากสินค้าของผู้ประกอบการ และการใช้หรือการเก็บรักษาสินค้านั้นเป็นไปตามปกติธรรมดาเท่านั้น เพื่อให้ผู้ประกอบการต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย โดยไม่ต้องพิสูจน์ว่าความเสียหายเกิดจากการกระทำของผู้ประกอบการแต่อย่างใด

3) กำหนดอายุความในการใช้สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายอันเกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยไว้แตกต่างจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ โดยให้ใช้สิทธิภายในสามปีนับแต่วันที่ผู้เสียหายรู้ถึงความเสียหาย และผู้ประกอบการที่ต้องรับผิดชอบ หรือภายในสิบปีนับแต่วันที่ขายสินค้านั้น

4) การฟ้องคดีให้ได้รับการยกเว้นค่าฤชาธรรมเนียมทั้งปวง และเปิดโอกาสให้คณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคและสมาคมที่คณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภครับรองตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้บริโภคเป็นผู้ฟ้องคดีแทน

5) ไม่ตัดสิทธิผู้เสียหายที่จะเรียกค่าเสียหายโดยอาศัยสิทธิตามกฎหมายอื่น

“สินค้าที่ไม่ปลอดภัย” หมายความว่า สินค้าที่ก่อหรืออาจก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นได้ ไม่ว่าจะเป็นเพราะเหตุจากความบกพร่องในการผลิตหรือการออกแบบ หรือไม่ได้กำหนดวิธีใช้ วิธีเก็บรักษา คำเตือน หรือข้อมูลเกี่ยวกับสินค้า หรือกำหนดไว้แต่ไม่ถูกต้องหรือไม่ชัดเจนตามสมควร ทั้งนี้โดยคำนึงถึงสภาพของสินค้า รวมทั้งลักษณะการใช้งานและการเก็บรักษาตามปกติธรรมดาของสินค้าอันพึงคาดหมายได้

การประกันภัยความรับผิดตามกฎหมายอันเกิดจากสินค้าไม่ปลอดภัย ให้ความคุ้มครองความรับผิดตามกฎหมายของผู้เอาประกันภัยต่อผู้เสียหาย อันสืบเนื่องหรือเป็นผลมาจากผลิตภัณฑ์ที่เอาประกันภัยซึ่งเป็นสินค้าที่ไม่ปลอดภัย และเกิดเหตุการณ์ความเสียหายขึ้นภายในอาณาเขตความคุ้มครองที่เกิดขึ้นตั้งแต่วันที่ที่มีผลคุ้มครองย้อนหลัง (Retroactive Date) ตามที่ระบุในตารางกรมธรรม์ประกันภัย และผู้เอาประกันภัยได้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนต่อบริษัทภายในระยะเวลาเอาประกันภัยตามเกณฑ์วันเรียกร้อง (Claim Made Basis) สำหรับ

- 1) ความสูญเสียต่อชีวิต ร่างกาย การบาดเจ็บ เจ็บป่วย หรืออนามัยของบุคคลภายนอก
- 2) ความสูญเสียหรือความเสียหายต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอก
- 3) ค่าใช้จ่ายในการต่อสู้คดี

และรวมถึงการล้มละลายหรือการมีหนี้สินล้นพ้นตัวของผู้เอาประกันภัย หรือของกองมรดกของผู้เอาประกันภัย ซึ่งจะไม่เป็นการปลดปล่อยบริษัทจากภาระผูกพันภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้

การประกันภัยนี้เหมาะสำหรับ

- 1) ผู้ผลิตหรือผู้ว่าจ้างให้ผลิต หรือผู้นำเข้า
- 2) ผู้ขายสินค้าที่ไม่สามารถระบุตัวผู้ผลิต ผู้ว่าจ้างให้ผลิต หรือผู้นำเข้าได้
- 3) ผู้ใช้ชื่อ ชื่อทางการค้า หรือเครื่องหมายการค้าที่ทำให้เข้าใจว่าเป็นผู้ผลิต ผู้ว่าจ้างให้ผลิต หรือผู้นำเข้า

4.3.9 การประกันภัยอิสรภาพ (Freedom Insurance หรือ Bail Bond Insurance)

การประกันภัยอิสรภาพเป็นการประกันภัยที่จัดขึ้นโดยมีแนวความคิดมาจากการที่ศาลยุติธรรมจะจัดระบบการประกันตัวผู้ต้องหาหรือจำเลย โดยเพิ่มทางเลือกให้ประชาชนสามารถใช้หนังสือรับรองความรับผิดของบริษัทประกันภัยเป็นหลักประกันมาวางศาลได้

เมื่อผู้เอาประกันภัยได้ทำประกันภัยอิสรภาพแล้ว บริษัทประกันภัยจะออกหนังสือรับรองให้ผู้เอาประกันภัยถือไว้ หากผู้เอาประกันภัยได้กระทำความผิดและตกเป็นผู้ต้องหาหรือจำเลยระหว่างระยะเวลาประกันภัย ผู้เอาประกันภัยจะได้รับความสะดวกจากการที่สามารถใช้หนังสือรับรองนี้ยื่นแก่เจ้าพนักงานเพื่อใช้ในการประกันตัวโดยไม่ต้องหาหลักทรัพย์อื่นใดมาวางเป็นหลักประกัน

การประกันภัยอิสรภาพมี 2 แบบ คือ

แบบที่ 1: ประกันภัยอิสรภาพก่อนกระทำความผิด

ให้ความคุ้มครองกรณีที่ผู้เอาประกันภัยถูกดำเนินคดี และถูกควบคุมตัวในคดีอาญาในฐานะความผิดอันเนื่องมาจากการกระทำโดยประมาท ซึ่งบริษัทประกันภัยจะออกหนังสือรับรองตามจำนวนเงินเอาประกันภัยพร้อมกับกรมธรรม์ประกันภัย เพื่อให้ผู้เอาประกันภัยนำไปใช้เป็นหลักประกันในการขอประกันตัวต่อเจ้าพนักงาน โดยไม่ต้องยุ่งยากเสียเวลาไปหาหลักทรัพย์ประกันอื่น ๆ โดยคุ้มครองค่าปรับตามสัญญาประกันภัยที่วางไว้กับหน่วยงานที่เป็นผู้ส่งปล่อยตัวชั่วคราว และมีระยะเวลาความคุ้มครอง 1 ปี

การประกันภัยแบบนี้เหมาะสำหรับ

1) บุคคลทั่วไป

2) ผู้ประกอบอาชีพที่มีความเสี่ยงต่อการกระทำที่อาจเป็นความผิดทางอาญา เช่น คนขับรถ แพทย์ วิศวกร สถาปนิก

แบบที่ 2: ประกันภัยอิสรภาพหลังกระทำความผิด

ให้ความคุ้มครองกรณีที่ผู้เอาประกันภัยถูกดำเนินคดีและถูกควบคุมตัวในคดีอาญาเฉพาะประเภทคดีที่มีนโยบายรับประกันภัย โดยบริษัทประกันภัยจะออกหนังสือรับรองตามจำนวนเงินเอาประกันภัยให้แก่ผู้เอาประกันภัย เพื่อนำไปใช้เป็นหลักประกันในการขอประกันตัวชั่วคราวต่อเจ้าพนักงาน และผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่ต้องไปรายงานตัวตามกำหนดนัดของหน่วยงานทุกครั้ง โดยคุ้มครองจำนวนเงินค่าปรับที่ระบุไว้ในสัญญาประกันภัย และหนังสือรับรองของบริษัทประกันภัย และมีระยะเวลาความคุ้มครองจนกว่าศาลจะมีคำพิพากษา

การประกันภัยแบบนี้เหมาะสำหรับ

1) บุคคลทั่วไปที่ตกเป็นผู้ต้องหาหรือจำเลยในคดีอาญาที่มีความประสงค์จะต่อสู้คดี

2) บุคคลทั่วไปที่ไม่มีหลักทรัพย์อื่นมาประกันตัว หรือมีแต่ไม่สามารถจัดหาได้ทันตามเวลา

4.3.10 การประกันภัยคุ้มครองผู้พักในหอพัก (Insurance covering Residents in the Dormitory)

เนื่องจากพระราชบัญญัติหอพัก พ.ศ. 2558 มาตรา 57 กำหนดหน้าที่ของผู้ประกอบการหอพักต้องจัดให้มีการประกันภัยเพื่อคุ้มครองชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของผู้พักตามประกาศคณะกรรมการส่งเสริมกิจการหอพัก เรื่อง หลักเกณฑ์การให้มีการประกันภัยเพื่อคุ้มครองชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของผู้พัก

การประกันภัยคุ้มครองผู้พักในหอพัก มุ่งให้ความคุ้มครองผู้พักซึ่งขณะเริ่มเข้าพักครั้งแรกมีอายุไม่เกิน 25 ปี และอยู่ระหว่างการศึกษาในสถานศึกษาระดับไม่สูงกว่าปริญญาตรี ไม่ว่าจะพักอยู่ในหอพักสถานศึกษา หรือหอพักเอกชน โดยมีความคุ้มครอง ดังนี้

ตารางที่ 18-3 การประกันภัยคุ้มครองผู้พักในหอพัก

ความคุ้มครอง	จำนวนเงินเอาประกันภัย (บาทต่อคน)
1. การเสียชีวิต หรือทุพพลภาพถาวรสิ้นเชิง อันเป็นผลมาจากหอพักเกิดไฟไหม้ หรือระเบิด หรือผู้พักถูกฆาตกรรม หรือถูกทำร้ายร่างกาย โดยอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในขณะที่พักในหอพัก	100,000 บาท
2. ค่ารักษาพยาบาลของผู้พัก อันเป็นผลมาจากภัยที่ได้รับความคุ้มครองตามข้อ 1.	ตามจำนวนเงินที่จ่ายจริง แต่ไม่เกิน 10,000 บาท
3. คุ้มครองทรัพย์สินส่วนตัวของผู้พัก อันเป็นผลมาจากหอพักเกิดไฟไหม้ หรือระเบิด	ตามมูลค่าความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง แต่ไม่เกิน 10,000 บาท

การประกันภัยนี้เหมาะสำหรับเจ้าของหรือผู้ประกอบการหอพัก

4.4 การประกันภัยที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุและสุขภาพ

เป็นการประกันภัยเบ็ดเตล็ดอีกกลุ่มหนึ่งซึ่งเกี่ยวข้องกับการประกันภัยอุบัติเหตุ (Accident Insurance) และการประกันภัยสุขภาพ (Health Insurance)

การประกันภัยอุบัติเหตุ เป็นการประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองผู้เอาประกันภัยในกรณีที่ประสบอุบัติเหตุ ได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย และหากผลของการบาดเจ็บนั้นส่งผลให้ผู้เอาประกันภัยต้องเข้ารับการรักษาพยาบาล หรือรุนแรงถึงขั้นทุพพลภาพ สูญเสียอวัยวะ หรือเสียชีวิต บริษัทประกันภัยจะเข้ามาชำระค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการรักษาพยาบาลของผู้เอาประกันภัย หรือจ่ายค่าทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์ ในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยสูญเสียอวัยวะ ทุพพลภาพ หรือเสียชีวิต โดยให้ความคุ้มครองอุบัติเหตุตลอด 24 ชั่วโมง ทุกแห่งทั่วโลก

4.4.1 การประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคล (Personal Accident Insurance)

เป็นการประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองผู้เอาประกันภัยเพียง 1 คน ในกรมธรรม์ประกันภัย ตลอด 24 ชั่วโมงทั่วโลก ในกรณีที่ประสบอุบัติเหตุได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย ส่งผลให้ต้องรับการรักษาพยาบาล หรือรุนแรงถึงขั้นสูญเสียอวัยวะ สายตา การรับฟังเสียง การพูดออกเสียง ทุพพลภาพถาวร หรือเสียชีวิต โดยมีความคุ้มครองให้เลือก 2 แบบ คือ

1) แบบ อ.บ.1 คุ้มครองผลประโยชน์การเสียชีวิต การสูญเสียอวัยวะ สายตา หรือทุพพลภาพถาวรสิ้นเชิง

2) แบบ อ.บ.2 คุ้มครองผลประโยชน์การเสียชีวิต การสูญเสียอวัยวะ สายตา การรับฟังเสียง การพูดออกเสียง หรือทุพพลภาพถาวร

นอกจากนี้ ยังอาจซื้อความคุ้มครองผลประโยชน์บางอย่างเพิ่มเติม เช่น ค่ารักษาพยาบาล ทุพพลภาพชั่วคราวสิ้นเชิง ทุพพลภาพชั่วคราวบางส่วน การชดเชยรายได้ระหว่างการรักษาตัวในโรงพยาบาล การชดเชยกระดูกแตกหัก เป็นต้น ตลอดจนขอขยายความคุ้มครองภัยเพิ่มเติมบางอย่าง เช่น การขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ การถูกฆาตกรรมหรือถูกทำร้ายร่างกาย ค่าใช้จ่ายทันตกรรม เป็นต้น

การประกันภัยนี้เหมาะสำหรับบุคคลทั่วไป

4.4.2 การประกันภัยอุบัติเหตุกลุ่ม (Group Accident Insurance)

เป็นการประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองผู้เอาประกันภัยตั้งแต่ 2 คนขึ้นไป ในกรณีการประกันภัยฉบับเดียวกัน ตลอด 24 ชั่วโมง ทั่วโลก ในกรณีที่ประสบอุบัติเหตุได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย ส่งผลให้ต้องรับการรักษาพยาบาล หรือรุนแรงถึงขั้นสูญเสียอวัยวะ สายตา การรับฟังเสียง การพูดออกเสียง ทูพพลภาพถาวร หรือเสียชีวิต โดยมีความคุ้มครองให้เลือก 2 แบบ คือ

1) แบบ อ.บ.1 คุ้มครองผลประโยชน์การเสียชีวิต การสูญเสียอวัยวะ สายตา หรือทูพพลภาพถาวรสิ้นเชิง

2) แบบ อ.บ.2 คุ้มครองผลประโยชน์การเสียชีวิต การสูญเสียอวัยวะ สายตา การรับฟังเสียง การพูดออกเสียง หรือทูพพลภาพถาวร

นอกจากนี้ ยังอาจซื้อความคุ้มครองผลประโยชน์บางอย่างเพิ่มเติม เช่น ค่ารักษาพยาบาล ทูพพลภาพชั่วคราวสิ้นเชิง ทูพพลภาพชั่วคราวบางส่วน การชดเชยรายได้ระหว่างการเข้ารับการรักษาตัวในโรงพยาบาล การชดเชยกระดูกแตกหัก เป็นต้น ตลอดจนขอขยายความคุ้มครองภัยเพิ่มเติมบางอย่าง เช่น การขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ การถูกฆาตกรรมหรือถูกทำร้ายร่างกาย ค่าใช้จ่ายทันตกรรม เป็นต้น

การประกันภัยนี้เหมาะสำหรับครอบครัว บริษัท ห้าง ร้าน โรงงานอุตสาหกรรม หน่วยราชการ หรือรัฐวิสาหกิจ ซึ่งนายจ้างจัดให้มีประกันภัยอุบัติเหตุกลุ่มเพื่อเป็นสวัสดิการเพิ่มเติมแก่พนักงานหรือลูกจ้างในสังกัด

4.4.3 การประกันภัยอุบัติเหตุการเดินทางสำหรับบุคคลและกลุ่มทั่วไป (Travel Accident Insurance for Individual or Group of Tourists)

เป็นการประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองผู้เอาประกันภัยในกรณีประสบอุบัติเหตุ และผลของอุบัติเหตุนั้น ทำให้ผู้เอาประกันภัยบาดเจ็บต้องรับการรักษาพยาบาล สูญเสียอวัยวะ สายตา ทูพพลภาพถาวรสิ้นเชิง หรือเสียชีวิต แต่ทั้งนี้จะต้องเป็นอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในระหว่างระยะเวลาประกันภัยระหว่างการเดินทางเท่านั้น ไม่ว่าจะเป็นการเดินทางในประเทศหรือต่างประเทศตามเส้นทางที่ระบุไว้

การประกันภัยอุบัติเหตุการเดินทางนี้สามารถคุ้มครองผู้เอาประกันภัยได้ทั้งกรณีที่เดินทางเพียงคนเดียว และกรณีเดินทางเป็นหมู่คณะตั้งแต่ 2 คนขึ้นไป

การประกันภัยนี้เหมาะสำหรับบุคคลและกลุ่มบุคคลทั่วไป สำหรับการเดินทางท่องเที่ยวภายในประเทศ (Domestic) การเดินทางท่องเที่ยวไปต่างประเทศ (Outbound) หรือการเดินทางเข้ามาในประเทศไทย (Inbound)

4.4.4 การประกันภัยอุบัติเหตุสำหรับนักเรียน นิสิต และนักศึกษา (Student Group Accident Insurance)

เป็นการประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองผู้เอาประกันภัยซึ่งเป็นนักเรียน นิสิต นักศึกษา รวมถึงบุคลากรของสถาบันการศึกษา ตลอด 24 ชั่วโมง ทุกแห่งทั่วโลกเป็นเวลา 1 ปี ขณะประกอบกิจกรรมต่าง ๆ ทั้งในและนอกสถานศึกษา ขณะเดินทางไปกลับระหว่างบ้านกับสถานศึกษา ขณะพักที่บ้านหรือที่สถานศึกษา ฯลฯ ในกรณีประสบอุบัติเหตุ โดยคุ้มครองกรณีเสียชีวิต สูญเสียอวัยวะ สายตา ทูพพลภาพถาวรสิ้นเชิง และค่ารักษาพยาบาลกรณีได้รับบาดเจ็บต่อร่างกายต้องรับการรักษาพยาบาล

สถาบันการศึกษาซึ่งเป็นผู้จัดให้มีประกันภัยนี้จะเป็นผู้ถือกรมธรรม์ประกันภัย (Policyholder) ส่วนนักเรียน นิสิต นักศึกษา รวมถึงบุคลากรของสถาบันการศึกษาจะเป็นผู้เอาประกันภัย (Insured) ซึ่งเป็นผู้ได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัย โดยมีกระบู่ให้มีการขยายความคุ้มครองภัยเพิ่มเติมบางอย่าง เช่น การขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ การถูกฆาตกรรมหรือถูกทำร้ายร่างกาย การแข่งกีฬาอันตรายบางประเภท สำหรับ

ผู้เอาประกันภัยเข้าไปในข้อกำหนด (Specification) ก่อนที่จะมีการเปิดประมูลประจำปีเพื่อให้ได้เงื่อนไขการคุ้มครองและเบี้ยประกันภัยที่ดีที่สุด

การประกันภัยนี้เหมาะสำหรับสถาบันการศึกษาต่าง ๆ เช่น โรงเรียน วิทยาลัย มหาวิทยาลัย เพื่อคุ้มครองนักเรียน นิสิต นักศึกษา รวมถึงบุคลากรของสถาบันการศึกษา

4.4.5 การประกันภัยอุบัติเหตุการเดินทางสำหรับธุรกิจนำเที่ยวและมัคคุเทศก์ (Travel Accident Insurance for Tour Operators and Guides)

กฎกระทรวงการอนุญาตประกอบธุรกิจนำเที่ยว พ.ศ. 2561 ของกระทรวงท่องเที่ยวและกีฬา ได้กำหนดให้ผู้ขอรับใบอนุญาตประกอบธุรกิจนำเที่ยวต้องทำประกันภัยอุบัติเหตุให้แก่นักท่องเที่ยว มัคคุเทศก์ และผู้นำเที่ยวในระหว่างการเดินทางท่องเที่ยว กรณีเสียชีวิต สูญเสียอวัยวะหรือทุพพลภาพ ไม่ต่ำกว่าหนึ่งล้านบาทต่อคน และกรณีบาดเจ็บไม่ต่ำกว่าห้าแสนบาทต่อคน และต้องมีอายุกรมธรรม์ประกันภัยไม่น้อยกว่าหกเดือนนับแต่วันยื่นคำขอรับใบอนุญาตประกอบธุรกิจนำเที่ยว เพื่อใช้ในการยื่นคำขอรับใบอนุญาตประกอบธุรกิจนำเที่ยว

ผู้ประกอบการธุรกิจนำเที่ยวได้นำการประกันภัยอุบัติเหตุการเดินทางสำหรับธุรกิจนำเที่ยวและมัคคุเทศก์ มาคุ้มครองนักท่องเที่ยวและมัคคุเทศก์ในระหว่างการเดินทางท่องเที่ยว ซึ่งช่วยแบ่งเบาภาระผู้ประกอบการธุรกิจนำเที่ยวได้มาก

การประกันภัยนี้เหมาะสำหรับผู้ประกอบการธุรกิจนำเที่ยวและมัคคุเทศก์

4.4.6 การประกันภัยการเดินทางไปต่างประเทศ (International Travel Insurance)

เหตุการณ์ที่ไม่คาดคิดสามารถเกิดขึ้นได้ตลอดเวลาในช่วงที่เดินทางไปต่างประเทศ การเอาประกันภัยการเดินทางไปต่างประเทศจะดูแลชีวิตและทรัพย์สินของผู้เดินทางตลอดการเดินทาง ทั้งการเจ็บป่วยฉุกเฉินต่าง ๆ ที่ต้องเข้ารับการรักษาในต่างประเทศซึ่งมีค่าใช้จ่ายที่สูงมาก รวมถึงการล่าช้าของกระเป๋าเดินทางเมื่อเดินทางไปถึงสนามบินปลายทางแล้วแต่กระเป๋าเดินทางยังไม่ถึง กระเป๋าเดินทางสูญหายหรือเสียหาย การล่าช้าของเครื่องบินเมื่อสภาพอากาศไม่ดีทำให้ไม่ทันกำหนดการเข้าร่วมประชุม เป็นต้น

นอกจากนี้ การเดินทางไปกลุ่มประเทศเชงเก้น (Schengen) ซึ่งประกอบด้วย ประเทศออสเตรีย (Austria) เบลเยียม (Belgium) สาธารณรัฐเชค (Czech Republic) เดนมาร์ก (Denmark) เอสโตเนีย (Estonia) ฝรั่งเศส (France) เยอรมนี (Germany) กรีซ (Greece) ฮังการี (Hungary) ไอซ์แลนด์ (Iceland) อิตาลี (Italy) ลัตเวีย (Latvia) ลิกเตนสไตน์ (Liechtenstein) ลิทัวเนีย (Lithuania) ลักเซมเบิร์ก (Luxembourg) มอลตา (Malta) เนเธอร์แลนด์ (Netherlands) นอร์เวย์ (Norway) โปแลนด์ (Poland) โปรตุเกส (Portugal) สโลวาเกีย (Slovakia) สโลวีเนีย (Slovenia) สเปน (Spain) สวีเดน (Sweden) และ สวิตเซอร์แลนด์ (Switzerland) ยังมีข้อกำหนดให้ผู้ที่จะยื่นขอวีซ่าต้องมีกรมธรรม์ประกันภัยการเดินทางไปต่างประเทศที่ครอบคลุมถึงค่ารักษาพยาบาลในกรณีบาดเจ็บหรือเจ็บป่วยในต่างประเทศ โดยมีวงเงินประกันขั้นต่ำ 1,500,000 บาท (30,000 ยูโร) และต้องทำกับบริษัทประกันภัยที่สถานทูตให้การรับรองด้วยเท่านั้น เพื่อใช้ยื่นประกอบการขอเชงเก้นวีซ่า (Schengen Visa) ด้วย

การประกันภัยที่เหมาะสม คือ การประกันภัยการเดินทางไปต่างประเทศ ซึ่งมีให้เลือกซื้อ 2 ประเภท คือ

- 1) การประกันภัยการเดินทางไปต่างประเทศส่วนบุคคล (Individual International Travel Insurance) โดยคุ้มครองผู้เอาประกันภัยเพียงคนเดียวในกรมธรรม์ และ
- 2) การประกันภัยการเดินทางไปต่างประเทศกลุ่ม (Group International Travel Insurance) โดยคุ้มครองกลุ่มบุคคลตั้งแต่ 2 คนขึ้นไปที่จะเดินทางไปในคณะเดียวกัน

ผู้เอาประกันภัยสามารถเอาประกันภัยแบบรายเที่ยวสำหรับการเดินทางแต่ละครั้ง หรือแบบรายปีสำหรับผู้เดินทางต่างประเทศบ่อย โดยคุ้มครองการเดินทางสูงสุด 90 วันต่อการเดินทางในแต่ละครั้ง โดยไม่จำกัดจำนวนครั้งต่อปี

การประกันภัยการเดินทางไปต่างประเทศทั้ง 2 ประเภท มีความคุ้มครอง ดังนี้

- 1) การเสียชีวิต สูญเสียอวัยวะ สูญเสียสายตา หรือทุพพลภาพร้ายแรงเนื่องจากอุบัติเหตุ
- 2) การรักษาพยาบาล หากผู้เอาประกันภัยได้รับบาดเจ็บหรือเจ็บป่วยที่เกิดขึ้นอย่างกะทันหัน หรือเฉียบพลัน และไม่สามารถคาดการณ์ได้ในระหว่างระยะเวลาเอาประกันภัย จนต้องไปรับการรักษาพยาบาลในโรงพยาบาล สถานพยาบาลเวชกรรม หรือคลินิกในต่างประเทศ ไม่ว่าจะในฐานะผู้ป่วยในหรือผู้ป่วยนอก
- 3) การรักษาพยาบาลต่อเนื่องที่เกิดขึ้นในประเทศไทย
- 4) ขาดเที่ยววันสำหรับการรักษาตัวในโรงพยาบาลในฐานะผู้ป่วยใน
- 5) การเลื่อนหรือการบอกเลิกการเดินทาง
- 6) การล่าช้าของเครื่องบิน (มีทั้งแบบเหมาจ่ายและแบบจ่ายตามจริง)
- 7) การพลัดการต่อเที่ยวบิน (มีทั้งแบบเหมาจ่ายและแบบจ่ายตามจริง)
- 8) การลดจำนวนวันเดินทาง
- 9) การจี้เครื่องบิน
- 10) ความสูญเสียหรือความเสียหายของกระเป๋าเดินทาง และ/หรือทรัพย์สินส่วนตัว
- 11) การล่าช้าของกระเป๋าเดินทาง (มีทั้งแบบเหมาจ่ายและแบบจ่ายตามจริง)
- 12) ความรับผิดชอบบุคคลภายนอก
- 13) การเคลื่อนย้ายเพื่อการรักษาพยาบาลฉุกเฉิน และการเคลื่อนย้ายกลับประเทศไทย หรือประเทศภูมิลำเนา

- 14) ค่าใช้จ่ายในการส่งศพหรืออัฐิกลับประเทศไทยหรือประเทศภูมิลำเนา

ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับนโยบายของบริษัทประกันภัยแต่ละแห่งว่าจะขายการคุ้มครองในหมวดใดบ้าง แต่จะต้องมีการคุ้มครองการเสียชีวิต สูญเสียอวัยวะ สูญเสียสายตา หรือทุพพลภาพร้ายแรงเนื่องจากอุบัติเหตุ และการรักษาพยาบาลเป็นสำคัญ

นอกจากนี้ บริษัทประกันภัยหลายแห่งที่ขายประกันภัยการเดินทางไปต่างประเทศยังมีสายด่วน (Hot Line) เพื่อให้บริการช่วยเหลือฉุกเฉินขณะเดินทางตลอด 24 ชั่วโมง (24 Hours Emergency Assistant Service) แก่ผู้เอาประกันภัยด้วย

การประกันภัยนี้เหมาะสำหรับผู้ที่จะเดินทางไปต่างประเทศ

4.4.7 การประกันภัยอุบัติเหตุประเภทผู้ขับขี่และผู้โดยสารไม่ระบุชื่อ (Accident Insurance for Unnamed Driver & Passengers)

เป็นการประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองผู้ขับขี่ และผู้โดยสารที่ได้รับความยินยอมจากผู้เอาประกันภัยที่ระบุชื่อไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย ขณะอยู่ใน หรือกำลังขับขี่ หรือกำลังขึ้น หรือกำลังลงจากยานพาหนะคันที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยเท่านั้น ในกรณีที่ผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารได้รับอุบัติเหตุและส่งผลให้เสียชีวิต สูญเสียอวัยวะ สายตา หรือทุพพลภาพร้ายแรง รวมถึงกรณีบาดเจ็บต้องรับการรักษาพยาบาลด้วย โดยเป็นความคุ้มครองที่แยกเพิ่มเติมจากการประกันภัยรถยนต์

การประกันภัยนี้เหมาะสำหรับบุคคลทั่วไปที่เป็นเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถยนต์ส่วนบุคคล รถโดยสารส่วนบุคคล รถให้บริการท่องเที่ยวไม่ใช่เพื่อการเช่า ซึ่งเป็นผู้จัดให้มีการประกันภัยเพื่อประโยชน์ของผู้ได้รับความคุ้มครอง

4.4.8 การประกันภัยผู้โดยสารเรือสำหรับโดยสาร (Accident Insurance for Boat Passengers)

ปัจจุบันมีกฎหมายกำหนดให้เจ้าของเรือโดยสารทุกลำต้องจัดให้มีการประกันภัยแก่ผู้โดยสาร เพื่อเป็นหลักประกันให้แก่ผู้โดยสารเรือว่า ในกรณีที่มิอุบัติเหตุใด ๆ เกิดขึ้นซึ่งส่งผลให้ผู้โดยสารเรือได้รับบาดเจ็บ สูญเสียอวัยวะ สิ้นชีพิตักษัย หรือสูญหาย จะต้องมีผู้รับผิดชอบชดเชยค่าเสียหายให้ผู้โดยสารเรือที่ประสบภัยอย่างน้อยที่สุดจำนวนหนึ่ง เพื่อบรรเทาความเดือดร้อนทางการเงินทั้งของผู้ประสบภัยและเจ้าของเรือ

เรือโดยสารที่เข้าลักษณะต้องจัดให้มีการประกันภัยนี้หมายความว่า เรือที่ระบุประเภทการใช้ไว้ในใบอนุญาตใช้เรือให้เป็นเรือประเภทเรือโดยสาร หรือเรือประเภทอื่นที่อนุญาตให้ใช้บรรทุกผู้โดยสารได้ด้วย ทั้งนี้เป็นการบรรทุกผู้โดยสารตั้งแต่หนึ่งคนขึ้นไป ไม่ว่าจะมีความค้ำต่อคนหรือไม่ก็ตาม ไม่ว่าเรือโดยสารนั้นจะวิ่งในเส้นทางใด ทั้งในคลอง ในแม่น้ำ ระหว่างแม่น้ำและทะเล และในทะเลด้วย

การประกันภัยนี้จะให้ความคุ้มครองหลักเฉพาะผู้โดยสารเรือ แต่ผู้เอาประกันภัยสามารถขอขยายความคุ้มครองให้ครอบคลุมถึงพนักงานประจำเรือ หรือขอเพิ่มจำนวนเงินเอาประกันภัยจากที่กฎหมายกำหนดไว้ได้โดยการจ่ายเบี้ยประกันภัยเพิ่มเติม

การประกันภัยนี้เป็นการประกันภัยภาคบังคับซึ่งเจ้าของเรือโดยสารต้องจัดทำประกันภัยตามจำนวนผู้โดยสารที่จดทะเบียนเรือ โดยมีผลประโยชน์ ความคุ้มครอง และจำนวนเงินเอาประกันภัยเริ่มต้นที่กฎหมายกำหนด คือ

- 100,000 บาท/คน ในกรณีเสียชีวิต สูญเสียอวัยวะ สิ้นชีพิตักษัย หรือสูญหาย
- 15,000 บาท/คน ในกรณีค่ารักษาพยาบาล

การประกันภัยนี้เหมาะสำหรับเจ้าของหรือผู้ประกอบการเรือโดยสารรับจ้าง เช่น เรือส่วนตัวพระยาเรือข้ามฟาก เรือเฟอร์รี่ เป็นต้น

4.4.9 การประกันภัยสุขภาพ (Health Insurance)

การเจ็บป่วยสามารถเกิดขึ้นได้กับทุกเพศ ทุกวัย ทุกเวลาแบบไม่คาดคิด และโอกาสในการเกิดโรคหลาย ๆ โรคก็จะเพิ่มขึ้นตามอายุ ถึงแม้การดูแลสุขภาพให้แข็งแรงจะช่วยสร้างเกราะป้องกันการเจ็บป่วยที่อาจจะเกิดขึ้นได้บ้าง แต่การเปลี่ยนแปลงรอบตัวไม่ว่าจะเป็นด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม เทคโนโลยี รวมถึงพฤติกรรมสุขภาพ ปัจจัยทางพันธุกรรม และโรคอุบัติใหม่ เช่น โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ถือเป็นตัวอย่างที่แสดงให้เห็นถึงความไม่แน่นอนที่อาจจะเกิดขึ้นต่อสุขภาพของเราได้

การประกันภัยสุขภาพถือเป็นหนึ่งในประกันภัยพื้นฐานที่สำคัญและจำเป็นในการใช้ชีวิตของเรา นอกเหนือไปจากการประกันภัยที่อยู่อาศัยและการประกันภัยรถยนต์ การประกันภัยสุขภาพถือเป็นเครื่องมือสำคัญในการบริหารความเสี่ยงที่จะช่วยลดภาระทางการเงินเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล และช่วยเพิ่มความอุ่นใจในกรณีที่เหตุการณ์ไม่คาดคิดจากโรคร้ายต่าง ๆ ด้วย

การประกันภัยสุขภาพ คือ การประกันภัยที่บริษัทประกันภัยตกลงที่จะชดเชยค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการรักษาพยาบาลของผู้เอาประกันภัย ไม่ว่าค่ารักษาพยาบาลนั้นจะเกิดขึ้นจากการเจ็บป่วยด้วยโรคร้าย หรือการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุให้แก่ผู้เอาประกันภัย

การประกันภัยสุขภาพแบ่งออกเป็น 2 ประเภทใหญ่ ๆ ได้แก่

1) การประกันภัยสุขภาพส่วนบุคคล (Individual Health Insurance) โดยผู้คุ้มครองผู้เอาประกันภัยเพียงคนเดียวในกรมธรรม์ประกันภัย และแบ่งความคุ้มครองหลักออกเป็น 13 หมวด ดังนี้

หมวดที่ 1 ค่าห้อง และค่าอาหาร ค่าบริการในโรงพยาบาล (ผู้ป่วยใน) ต่อการเข้าพักรักษาเป็นผู้ป่วยในครั้งใดครั้งหนึ่ง

ในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยได้รับการรักษาในห้องผู้ป่วยวิกฤติ (Intensive Care Inpatient Room) จะจ่ายค่าห้อง และค่าอาหาร ค่าบริการในโรงพยาบาล (ผู้ป่วยใน) ให้เป็นจำนวน....เท่า ของผลประโยชน์ตามวรรคแรก (อย่างน้อย 2 เท่า) สูงสุดไม่เกิน....วัน (อย่างน้อย 15 วัน)

หมวดที่ 2 ค่าบริการทางการแพทย์เพื่อการตรวจวินิจฉัยหรือบำบัดรักษา ค่าบริการโลหิตและส่วนประกอบของโลหิต ค่าบริการทางการแพทย์ ค่ายา ค่าสารอาหารทางหลอดเลือด และค่าเวชภัณฑ์ ต่อการเข้าพักรักษาเป็นผู้ป่วยในครั้งใดครั้งหนึ่ง

หมวดย่อยที่ 2.1 ค่าบริการทางการแพทย์เพื่อการตรวจวินิจฉัย

หมวดย่อยที่ 2.2 ค่าบริการทางการแพทย์เพื่อการบำบัดรักษา ค่าบริการโลหิตและส่วนประกอบของโลหิต และค่าบริการทางการแพทย์

หมวดย่อยที่ 2.3 ค่ายา ค่าสารอาหารทางหลอดเลือด และค่าเวชภัณฑ์

หมวดย่อยที่ 2.4 ค่ายา และค่าเวชภัณฑ์สิ้นเปลือง (เวชภัณฑ์ 1) สำหรับกลับบ้าน

หมวดที่ 3 ค่าผู้ประกอบวิชาชีพเวชกรรม (แพทย์) ตรวจรักษา ต่อการเข้าพักรักษาเป็นผู้ป่วยในครั้งใดครั้งหนึ่ง

หมวดที่ 4 ค่ารักษาพยาบาลโดยการผ่าตัด (ศัลยกรรม) และหัตถการ ต่อการเข้าพักรักษาเป็นผู้ป่วยในครั้งใดครั้งหนึ่ง

หมวดย่อยที่ 4.1 ค่าห้องผ่าตัด และค่าห้องทำหัตถการ

หมวดย่อยที่ 4.2 ค่ายา ค่าสารอาหารทางหลอดเลือด ค่าเวชภัณฑ์ และค่าอุปกรณ์การผ่าตัดและหัตถการ

หมวดย่อยที่ 4.3 ค่าผู้ประกอบวิชาชีพเวชกรรม ทำศัลยกรรมและหัตถการ สำหรับแพทย์ทำศัลยกรรม และหัตถการ (รวมแพทย์ผู้ช่วยผ่าตัด) (Doctor fee) ตามอัตราคู่มือค่าธรรมเนียมแพทย์

หมวดย่อยที่ 4.4 ค่าผู้ประกอบวิชาชีพเวชกรรม วิสัญญีแพทย์ (Doctor fee) ตามอัตราคู่มือ ค่าธรรมเนียมแพทย์

หมวดย่อยที่ 4.5 ค่ารักษาพยาบาลโดยการผ่าตัดเปลี่ยนอวัยวะ เท่า ของผลประโยชน์หมวดที่ 4 (อย่างน้อย 2 เท่า)

หมวดที่ 5 การผ่าตัดใหญ่ที่ไม่ต้องเข้าพักรักษาตัวเป็นผู้ป่วยใน (Day Surgery)

หมวดที่ 6 ค่าบริการทางการแพทย์เพื่อตรวจวินิจฉัยที่เกี่ยวข้องโดยตรงก่อนและหลังการเข้าพักรักษาตัวเป็นผู้ป่วยใน หรือค่ารักษาพยาบาลผู้ป่วยนอกที่เกี่ยวข้องโดยตรงหลังการเข้าพักรักษาตัวเป็นผู้ป่วยใน ต่อการเข้าพักรักษาตัวเป็นผู้ป่วยในครั้งใดครั้งหนึ่ง

หมวดย่อยที่ 6.1 ค่าบริการทางการแพทย์เพื่อตรวจวินิจฉัยที่เกี่ยวข้องโดยตรงและเกิดขึ้นภายใน 30 วันก่อนและหลังการเข้าพักรักษาตัวเป็นผู้ป่วยใน

หมวดย่อยที่ 6.2 ค่ารักษาพยาบาลผู้ป่วยนอกหลังการเข้าพักรักษาตัวเป็นผู้ป่วยในต่อครั้ง สำหรับการรักษาพยาบาลต่อเนื่อง ภายใน 30 วันหลังจากออกจากการเข้าพักรักษาเป็นผู้ป่วยในครั้งนั้น (ไม่รวมค่าบริการทางการแพทย์เพื่อตรวจวินิจฉัย)

หมวดที่ 7 ค่ารักษาพยาบาลการบาดเจ็บ กรณีผู้ป่วยนอก ภายใน 24 ชั่วโมงของการเกิดอุบัติเหตุต่อครั้ง

หมวดที่ 8 ค่าเวชศาสตร์ฟื้นฟู หลังการเข้าพักรักษาตัวเป็นผู้ป่วยในแต่ละครั้ง ต่อรอบปีกรรมธรรม

หมวดที่ 9 ค่าบริการทางการแพทย์เพื่อการบำบัดรักษาโรคไตวายเรื้อรัง โดยการล้างไตผ่านทางเส้นเลือด ต่อรอบปีกรรมธรรมประกันภัย

หมวดที่ 10 ค่าบริการทางการแพทย์เพื่อการบำบัดรักษาโรคมะเร็ง โดยรังสีรักษา รังสีร่วมรักษา เวชศาสตร์นิวเคลียร์รักษา ต่อบรรณกรรมประกันภัย

หมวดที่ 11 ค่าบริการทางการแพทย์เพื่อการบำบัดรักษาโรคมะเร็ง โดยเคมีบำบัด ต่อบรรณกรรมประกันภัย

หมวดที่ 12 ค่าบริการรพยาบาลฉุกเฉิน

หมวดที่ 13 ค่ารักษาพยาบาล โดยการผ่าตัดเล็ก

2) การประกันภัยสุขภาพกลุ่ม (Group Health Insurance) โดยคุ้มครองกลุ่มบุคคลตั้งแต่ 2 คนขึ้นไป เช่น การประกันภัยสุขภาพกลุ่มซึ่งนายจ้างทำให้แก่ลูกจ้างทั้งองค์กร โดยนายจ้างเป็นผู้ถือกรมธรรม์ประกันภัย (Policyholder) ส่วนลูกจ้างเป็นผู้เอาประกันภัย (Insured) ซึ่งเป็นผู้ได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัย โดยแบ่งความคุ้มครองหลักออกเป็น 7 หมวด ดังนี้

หมวดที่ 1 ให้ความคุ้มครองเมื่อผู้เอาประกันภัยต้องเข้ารับการรักษาด่วนในโรงพยาบาล เพราะการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุหรือการเจ็บป่วย โดยจะชดเชยค่าใช้จ่าย

1) ค่าห้องและค่าอาหาร

2) ค่าบริการทั่วไป

3) ค่าใช้จ่ายในกรณีที่มีการรักษาพยาบาลฉุกเฉิน หลังการเกิดอุบัติเหตุ

หมวดที่ 2 ค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการผ่าตัด ค่าปรึกษาแพทย์เกี่ยวกับการผ่าตัด

หมวดที่ 3 ค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการให้แพทย์มาดูแล

หมวดที่ 4 ค่าใช้จ่ายสำหรับการรักษาที่คลินิก หรือแผนกผู้ป่วยนอกของโรงพยาบาล

หมวดที่ 5 ค่าใช้จ่ายในการคลอดบุตร

หมวดที่ 6 ค่าใช้จ่ายในการรักษาฟัน

หมวดที่ 7 การชดเชยค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการบริการโดยพยาบาลพิเศษขณะอยู่ในโรงพยาบาล หรือที่บ้าน ภายหลังจากการรักษาในโรงพยาบาล ทั้งนี้ ต้องเป็นไปตามคำสั่งของแพทย์

การประกันภัยสุขภาพ ให้ความคุ้มครองค่ารักษาพยาบาลของผู้เอาประกันภัยที่เกิดขึ้นจากการเจ็บป่วยจากโรคภัย หรือการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ โดยมีการคุ้มครองผลประโยชน์ในการรักษาพยาบาล ดังนี้

1) ผลประโยชน์ชดเชยสำหรับผู้ป่วยใน (IPD)

ให้ความคุ้มครองค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นเมื่อต้องเข้าพักรักษาตัวในโรงพยาบาล ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายต่าง ๆ เช่น ค่าห้องพัก ค่าอาหาร ค่าปรึกษาแพทย์ ค่ายารักษาโรค ค่าแพทย์เยี่ยม ค่าบริการห้องผ่าตัด ค่ารักษาพยาบาล และอุปกรณ์อื่น ๆ เป็นต้น ค่าใช้จ่ายเหล่านี้เป็นค่าใช้จ่ายพื้นฐานของการประกันภัยสุขภาพ เพราะมักจะเกิดขึ้นอย่างกะทันหันและมีค่าใช้จ่ายสูง

2) ผลประโยชน์ชดเชยสำหรับผู้ป่วยนอก (OPD)

ให้ความคุ้มครองค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการเข้ารับการรักษาทางการแพทย์ในโรงพยาบาล หรือคลินิกที่มีแพทย์ผู้มีใบอนุญาตประกอบโรคศิลป์ประจำอยู่ โดยไม่ต้องเข้าพักรักษาตัวเป็นคนไข้ใน เมื่อผู้เอาประกันภัยได้รับบาดเจ็บหรือเจ็บป่วยเล็กน้อย เช่น ไข้หวัด ท้องเสีย ตาแดง ปวดศีรษะ ปวดท้อง เป็นต้น และสามารถรักษาได้โดยใช้เวลาไม่นานหรือไม่ต้องใช้เครื่องมือทางการแพทย์แบบเฉพาะโรค ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยต่อครั้งจึงไม่สูงมากนัก โดยมากค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น ได้แก่ ค่าแพทย์ และค่ายา ค่าใช้จ่ายเหล่านี้อาจรวมอยู่ในแผนประกันภัยเลย หรืออาจเป็นความคุ้มครองเพิ่มเติมที่สามารถเลือกซื้อได้ตามความต้องการของผู้เอาประกันภัย

3) ผลประโยชน์เพิ่มเติมอื่น ๆ เอกสารแนบท้าย

เป็นการขยายความคุ้มครองเพิ่มเติมจากข้อตกลงในกรมธรรม์หลัก ผลประโยชน์เพิ่มเติมนี้จะแตกต่างกันไปตามสัญญาการคุ้มครองเฉพาะประเภทของการรักษาพยาบาล ซึ่งผู้เอาประกันภัยสามารถเลือกซื้อความคุ้มครองเพิ่มเติมนอกเหนือจากกรมธรรม์หลัก ดังนี้

- 1) การคลอดบุตร ให้ความคุ้มครองสำหรับค่าใช้จ่ายในการพักรักษาตัวในโรงพยาบาล
- 2) การรักษาต้านทานกรรม
- 3) การดูแลโดยพยาบาลพิเศษ ให้ความคุ้มครองสำหรับค่าใช้จ่ายของพยาบาลที่มีความจำเป็นโดยคำสั่งของแพทย์
- 4) การรักษาการบาดเจ็บหรือการเจ็บป่วยที่มีค่าใช้จ่ายสูง

การประกันภัยนี้เหมาะสำหรับผู้ประกอบอาชีพอิสระ ผู้ที่มีสวัสดิการค่ารักษาพยาบาลจากบริษัทที่ทำงานอยู่ หรือจากภาครัฐ เช่น ประกันสังคม แต่ยังคงมีความคุ้มครองที่ไม่ครอบคลุมกับความเสี่ยงที่อาจจะเกิดขึ้นหรือมีวงเงินความคุ้มครองไม่เพียงพอและมาเอาประกันภัยสุขภาพเพิ่มเติมแบบ Top Up

4.4.10 การประกันภัยการติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19 Insurance)

(นิยมเรียกสั้น ๆ ว่า การประกันภัยโควิด-19 หรือ COVID-19 Insurance)

แบ่งความคุ้มครองพื้นฐานที่มีขายได้ 4 หมวด ดังนี้

1. กรณีตรวจพบเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (เจอ จ่าย จบ)

เมื่อผู้เอาประกันภัยได้รับผลการตรวจจากแพทย์ พบว่าติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 จะได้รับผลประโยชน์ตามจำนวนเงินเอาประกันภัยที่ระบุไว้ในหมวดนี้เต็มจำนวน

2. การรักษาพยาบาลจากการติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019

เมื่อผู้เอาประกันภัยได้รับการวินิจฉัยจากแพทย์ และตรวจพบเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ส่งผลให้ต้องเข้ารับการรักษาคือเป็นผู้ป่วยใน (IPD) บริษัทจะจ่ายค่าสินไหมทดแทนสำหรับค่าใช้จ่ายที่จำเป็นและสมควร ซึ่งเกิดขึ้นจากการรักษาพยาบาลตามความจำเป็นทางการแพทย์และมาตรฐานทางการแพทย์ สำหรับค่าห้องผู้ป่วยใน ค่าห้องสังเกตการณ์ ค่ารักษาพยาบาล และค่าการพยาบาล ตามจำนวนเงินที่จ่ายจริงในใบเสร็จเท่านั้น แต่ไม่เกินจำนวนเงินที่ระบุไว้ในหมวดนี้

3. การเจ็บป่วยด้วยภาวะหรือโรคร้ายแรงที่มีสาเหตุมาจากการติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019

เมื่อผู้เอาประกันภัยได้รับการวินิจฉัยจากแพทย์หรือแพทย์ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะทางเป็นครั้งแรกว่าเจ็บป่วยด้วยภาวะโคม่า (Coma) หรือโรคร้ายแรงที่มีสาเหตุมาจากการติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ภาวะการเจ็บป่วยซึ่งเป็นการเจ็บป่วยรุนแรงที่ไม่มีวิธีการรักษาให้หายได้ และได้รับการลงความเห็นจากแพทย์ผู้ประกอบวิชาชีพเวชกรรมแผนปัจจุบันผู้ให้การรักษาว่า ภาวะการเจ็บป่วยดังกล่าวจะเป็นเหตุให้เสียชีวิต ได้แก่ ภาวะโคม่า ภาวะสมองตาย และระบบประสาทล้มเหลว ภาวะใดภาวะหนึ่งหรือโรคใดโรคหนึ่งในระหว่างที่ผู้เอาประกันภัยยังมีชีวิตอยู่โดยการติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 บริษัทจะชดเชยให้ตามจำนวนเงินเอาประกันภัยที่ระบุไว้ในหมวดนี้

4. เงินชดเชยรายได้จากการรักษาตัวในโรงพยาบาลจากการติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019

เมื่อผู้เอาประกันภัยได้รับการวินิจฉัยจากแพทย์ และพบเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ส่งผลให้ต้องเข้ารับการรักษาคือเป็นผู้ป่วยใน (IPD) บริษัทจะจ่ายเงินชดเชยรายได้ให้ตามจำนวนวันนอนโรงพยาบาลจริง ตามวงเงินคุ้มครองต่อวันที่กำหนดไว้ในหมวดนี้ แต่ไม่เกินจำนวนวันสูงสุดที่กำหนดไว้

การรักษาตัวเป็นผู้ป่วยใน (IPD) ครอบคลุมทั้งการรักษาในโรงพยาบาล (Hospital) โรงพยาบาลสนาม (Field Hospital) และหอผู้ป่วยเฉพาะกิจหรือโรงแรมเป็นโรงพยาบาลกักตัว (Hospitel)

สำหรับการดูแลรักษาพยาบาลแบบการแยกกักตัวที่บ้าน (Home Isolation) หรือการกักตัวในชุมชน (Community Isolation) โปรดดูรายละเอียดการคุ้มครองในภาคผนวก 9 คำสั่งนายทะเบียนที่ 44/2564 เรื่องการจ่ายค่ารักษาพยาบาลตามกรมธรรม์ประกันภัยสำหรับผู้เอาประกันภัยที่ติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) และได้เข้ารับการดูแลรักษาพยาบาลแบบ Home Isolation หรือแบบ Community Isolation สำหรับบริษัทประกันวินาศภัย

นอกจากนั้น บริษัทประกันภัยบางแห่งได้ขยายการคุ้มครองให้ครอบคลุมถึงค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง อาทิ

1) ค่าใช้จ่ายเพื่อทำความสะอาดสถานที่เอาประกันภัย หากผู้เอาประกันภัยได้รับการวินิจฉัยจากแพทย์ว่าเจ็บป่วยด้วยโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) จนเป็นเหตุทำให้สถานที่เอาประกันภัยมีความเสี่ยงเป็นแหล่งในการติดเชื้อมากกว่า บริษัทประกันภัยจะจ่ายค่าใช้จ่ายในการทำความสะอาดสถานที่เอาประกันภัย ได้แก่ น้ำยาฆ่าเชื้อโรค อุปกรณ์ในการทำความสะอาด รวมถึงการว่าจ้างบริษัทบริการทำความสะอาดฆ่าเชื้อโรคให้ตามจำนวนเงินที่จ่ายจริง ทั้งนี้ ไม่เกินจำนวนเงินเอาประกันภัยที่ระบุไว้ และ

2) ค่าใช้จ่ายตรวจหาเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 หากผู้เอาประกันภัยได้รับการวินิจฉัยจากแพทย์ว่าเจ็บป่วยด้วยโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) และทำให้บุคคลในครอบครัวเกิดความเสี่ยงในการติดเชื้อมากกว่า บริษัทประกันภัยจะจ่ายค่าใช้จ่ายตรวจหาเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ให้กับบุคคลในครอบครัวตามจำนวนเงินที่จ่ายจริงต่อคน ทั้งนี้ ไม่เกินจำนวนเงินเอาประกันภัยที่ระบุไว้

อย่างไรก็ตาม บริษัทที่ขยายการประกันภัยการติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 อาจไม่ได้ขยายความคุ้มครองในบางหมวดหรือไม่ได้ขยายการคุ้มครองตามที่อธิบายข้างต้น

การประกันภัยนี้เหมาะสำหรับบุคคลทั่วไปซึ่งมีความเสี่ยงที่จะติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019

4.4.11 การประกันภัยแพ้วัคซีนโควิด-19 (COVID-19 Vaccine Allergy Insurance)

เป็นการประกันภัยที่รองรับความเสี่ยงให้กับประชาชนที่จะเข้ารับการฉีดวัคซีนป้องกันโควิด-19 เพื่อให้เกิดความมั่นใจในการฉีดวัคซีนป้องกันโควิด-19 กรณีได้รับผลกระทบหรือแพ้วัคซีนป้องกันโควิด-19

สำหรับความคุ้มครองของการประกันภัยแพ้วัคซีนโควิด-19 ขณะนี้มีความคุ้มครองพื้นฐานเมื่อฉีดวัคซีนป้องกันโควิด-19 แล้วเกิดผลกระทบหรือแพ้วัคซีนป้องกันโควิด-19 อยู่ 6 แบบ ดังนี้

ความคุ้มครองแบบที่ 1 ผลประโยชน์การเจ็บป่วยด้วยภาวะหลังจากการฉีดวัคซีนป้องกันโควิด-19 หากผู้เอาประกันภัยได้รับการฉีดวัคซีนป้องกันโควิด-19 จนเป็นเหตุให้เกิดผลกระทบจากการแพ้วัคซีนดังกล่าว และทำให้ผู้เอาประกันภัยเจ็บป่วยระยะสุดท้าย และ/หรือภาวะโคม่า และ/หรือภาวะสมองตายและระบบประสาทล้มเหลว บริษัทประกันภัยจะจ่ายค่าสินไหมทดแทนตามที่ได้ระบุไว้

ความคุ้มครองแบบที่ 2 ผลประโยชน์การรักษาพยาบาลในฐานะผู้ป่วยใน หลังจากการฉีดวัคซีนป้องกันโควิด-19 หากผู้เอาประกันภัยได้รับการฉีดวัคซีนป้องกันโควิด-19 จนเป็นเหตุให้เกิดผลกระทบจากการแพ้วัคซีนดังกล่าวและต้องเข้ารับการรักษาพยาบาลในฐานะผู้ป่วยในในโรงพยาบาล บริษัทประกันภัยจะจ่ายค่าสินไหมทดแทนสำหรับค่ารักษาพยาบาล และค่าการพยาบาล ให้ตามจำนวนเงินที่จ่ายจริง ทั้งนี้ไม่เกินจำนวนเงินเอาประกันภัยที่ระบุไว้

ความคุ้มครองแบบที่ 3 ผลประโยชน์เงินชดเชยปลอบขวัญสำหรับผู้ป่วยใน หลังจากการฉีดวัคซีนป้องกันโควิด-19 หากผู้เอาประกันภัยได้รับการฉีดวัคซีนป้องกันโควิด-19 จนเป็นเหตุให้เกิดผลกระทบจากการแพ้วัคซีนดังกล่าวและต้องเข้ารับการรักษาพยาบาลในฐานะผู้ป่วยในในโรงพยาบาลติดต่อกันตามจำนวนวันที่กำหนด บริษัทประกันภัยจะจ่ายชดเชยเงินปลอบขวัญตามจำนวนเงินเอาประกันภัยที่ระบุไว้

ความคุ้มครองแบบที่ 4 ผลประโยชน์เงินชดเชยรายวันจากการเป็นผู้ป่วยใน หลังจากการฉีดวัคซีนป้องกันโควิด-19 หากผู้เอาประกันภัยได้รับการวินิจฉัยจากแพทย์ว่ามีอาการแพ้ หรือผลข้างเคียงจากการฉีดวัคซีนป้องกันโควิด-19 ซึ่งเกิดขึ้นภายหลังได้รับการฉีดวัคซีนภายในระยะเวลาที่กำหนด และเป็นเหตุให้ต้องได้รับการรักษาพยาบาลในโรงพยาบาล บริษัทประกันภัยจะจ่ายผลประโยชน์เงินชดเชยรายวันให้ตามจำนวนเงินต่อวันที่เข้ารับการรักษา แต่ไม่เกินจำนวนวันที่ระบุไว้

ความคุ้มครองแบบที่ 5 ผลประโยชน์การพั่ววัคซีนป้องกันโควิด-19 หากผู้เอาประกันภัยได้รับการวินิจฉัยจากแพทย์เป็นครั้งแรกว่าแพ้วัคซีนโควิด-19 บริษัทประกันภัยจะจ่ายค่าทดแทนตามจำนวนเงินเอาประกันภัยที่ได้ระบุไว้และความคุ้มครองตามข้อตกลงคุ้มครองนี้จะสิ้นสุดลงทันที

ความคุ้มครองแบบที่ 6 ผลประโยชน์ค่ารักษาพยาบาล กรณีต้องรักษาพยาบาลในฐานะผู้ป่วยนอก หลังจากการฉีดวัคซีนป้องกันโควิด-19 หากผู้เอาประกันภัยได้รับการฉีดวัคซีนป้องกันโควิด-19 จนเป็นเหตุให้เกิดผลกระทบจากการแพ้วัคซีนดังกล่าวและต้องเข้ารับการรักษาพยาบาลในฐานะผู้ป่วยนอก บริษัทประกันภัยจะจ่ายค่าสินไหมทดแทนสำหรับค่ารักษาพยาบาลให้ตามจำนวนเงินที่จ่ายจริง ทั้งนี้ไม่เกินจำนวนเงินเอาประกันภัยที่ระบุไว้

อย่างไรก็ตาม บริษัทประกันภัยที่ขายการประกันภัยแพ้วัคซีนโควิด-19 อาจให้ความคุ้มครองแบบใดแบบหนึ่งหรือหลายแบบที่อธิบายข้างต้นตามแผนความคุ้มครองที่มีขายอยู่

โดยบริษัทประกันภัยจะมีเอกสารแนบท้ายสำหรับผลประโยชน์ความคุ้มครองแต่ละแบบที่มีในแผนความคุ้มครอง แนบเข้าไปในกรมธรรม์ประกันภัยของบริษัทนั้น ๆ ซึ่งอาจมีชื่อเรียกที่แตกต่างกัน เช่น กรมธรรม์ประกันภัยการติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 กรมธรรม์ประกันภัยโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) กรมธรรม์ประกันภัยส่วนบุคคลคุ้มครองการติดเชื้อไวรัสโคโรนา กรมธรรม์ประกันภัยโรคติดเชื้อไวรัสโควิด 19 และอุบัติเหตุ กรมธรรม์ประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคลและสุขภาพแบบเฉพาะโรค เป็นต้น

ข้อยกเว้นที่สำคัญ ไม่คุ้มครองการจ่ายผลประโยชน์ใด ๆ อันเกิดจากสาเหตุโดยตรง หรือโดยอ้อมจากการฉีดวัคซีนที่ยังไม่ผ่านการอนุมัติขึ้นทะเบียนจากสำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา ตลอดจนการแพ้วัคซีนโควิด-19 ที่เกิดขึ้นก่อนการเอาประกันภัย

การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากการประกันภัยแพ้วัคซีนโควิด-19 ต้องมีใบรับรองแพทย์ และ/หรือ ผลตรวจวินิจฉัยทางห้องปฏิบัติการยืนยันว่าผู้เอาประกันภัยแพ้วัคซีนป้องกันโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) และหลักฐานอื่น ๆ ตามที่กำหนดไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย

การประกันภัยนี้เหมาะสำหรับบุคคลสัญชาติไทยที่อาศัยอยู่ในประเทศไทยที่จะเข้ารับการฉีดวัคซีนป้องกันโควิด-19

4.4.12 การประกันภัยการติดเชื้อ COVID-19 สำหรับชาวต่างชาติที่เดินทางเข้าประเทศไทย (COVID-19 Insurance for Inbound Travellers)

ชื่อเต็มคือ การประกันภัยคุ้มครองชาวต่างชาติที่เดินทางเข้าประเทศไทย ในช่วงสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19)

ตามมาตรการป้องกันโรคสำหรับชาวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาในราชอาณาจักรจะต้องมี Thailand Pass ID (TPID) ในรูปแบบของ QR Entry Code มีเอกสารหรือหลักฐานรับรองการได้รับวัคซีนโควิด-19 (COVID-19 Certificate of Vaccination) ครบตามเกณฑ์ที่ผู้ผลิตวัคซีนกำหนด โดยวัคซีนดังกล่าวต้องเป็นวัคซีนที่ได้รับการขึ้นทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยยาหรือได้รับการรับรองจากองค์การอนามัยโลกหรือตามที่กระทรวงสาธารณสุขกำหนดเป็นเวลาไม่น้อยกว่า 14 วันก่อนออกเดินทาง มีเอกสารรับรองการตรวจทางห้องปฏิบัติการที่ยืนยันว่าผู้เดินทางไม่มีเชื้อโรคโควิด-19 (Medical certificate with a laboratory result indicating that COVID-19 is not detected) โดยวิธี RT-PCR โดยมีระยะเวลาไม่เกิน 72 ชั่วโมงก่อนการเดินทาง และมีกรมธรรม์ประกันภัยที่

ครอบคลุมค่าใช้จ่ายในการดูแลสุขภาพและรักษาพยาบาลหรือหลักประกันอื่นใดกรณีการติดเชื้อโรคโควิด-19 ตลอดระยะเวลาที่ผู้เดินทางอยู่ในราชอาณาจักรในวงเงินไม่น้อยกว่า USD 50,000 หรือตามที่ทางราชการกำหนด โดยควรสนับสนุนและส่งเสริมให้ใช้กรรมธรรม์โดยบริษัทที่จดทะเบียนในประเทศไทย ภายใต้การกำกับและรับรองจากสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.)

การประกันภัยการติดเชื้อ COVID-19 สำหรับชาวต่างชาติที่เดินทางเข้าประเทศไทยนี้ บริษัทประกันภัยดำเนินการขายผ่านช่องทางอิเล็กทรอนิกส์ (Online) โดยแบ่งความคุ้มครองตามกรรมธรรม์ประกันภัยออกเป็น 2 ส่วน คือ

1. กรณีการเสียชีวิตที่มีสาเหตุมาจากโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) โดยให้ความคุ้มครองกรณีที่ผู้เอาประกันภัยเสียชีวิตด้วยโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) บริษัทจะจ่ายผลประโยชน์/ค่าทดแทนเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการจัดการงานศพ และค่าใช้จ่ายในการส่งศพหรืออัฐิกลับประเทศเท่ากับจำนวนเงินเอาประกันภัยที่ระบุไว้ และ

2. การรักษาพยาบาลจากโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) โดยให้ความคุ้มครองผู้เอาประกันภัยที่ได้รับการวินิจฉัยจากแพทย์ว่าป่วยจากโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) จนเป็นเหตุให้ต้องได้รับการรักษาพยาบาลและรักษาพยาบาลต่อเนื่อง ซึ่งเกิดขึ้นในระยะเวลาที่คุ้มครองสำหรับการรักษาในโรงพยาบาล สถานพยาบาล หรือคลินิก ไม่ว่าจะในฐานะผู้ป่วยในหรือผู้ป่วยนอก ซึ่งบริษัทจะจ่ายผลประโยชน์ หรือค่าทดแทนสำหรับค่าใช้จ่ายที่จำเป็นและสมควร ตามความจำเป็นและมาตรฐานทางการแพทย์ ตามจำนวนเงินที่ต้องจ่ายจริง แต่ไม่เกินจำนวนเงินเอาประกันภัยที่ระบุไว้

โดยมีระยะเวลาประกันภัยให้เลือกตั้งแต่ 30 วัน ถึง 1 ปี และคิดเบี้ยประกันภัยตามความเสี่ยงของประเทศต้นทาง ซึ่งแบ่งเป็น 3 กลุ่ม คือ ประเทศที่มีความเสี่ยงต่ำ ประเทศที่มีความเสี่ยงปานกลาง และประเทศที่มีความเสี่ยงสูง จะเริ่มคุ้มครองเมื่อผู้เอาประกันภัยเดินทางถึงประเทศไทยและผ่านด่านตรวจคนเข้าเมืองขาเข้าของประเทศไทยแล้ว

การประกันภัยนี้เหมาะสำหรับชาวต่างชาติที่เดินทางเข้าประเทศไทย

4.4.13 การประกันภัยโรคมะเร็ง (Cancer Insurance)

โรคมะเร็งอาจเกิดได้จากหลายสาเหตุ เช่น สารเคมี รังสีต่าง ๆ รวมทั้งรังสีอัลตราไวโอเลตในแสงแดด การติดเชื้อเรื้อรัง เช่น ไวรัสตับอักเสบบี พยาธิ การสูบบุหรี่ การดื่มสุราเป็นประจำ การรับประทานอาหารที่มีไขมันสูง การฉีดยาเพื่อการเสริมความงามตามบริเวณร่างกาย กรรมพันธุ์ที่ผิดปกติ ความไม่สมดุลทางฮอร์โมน ภูมิคุ้มกันบกพร่อง หรือการระคายเคืองที่เกิดขึ้นซ้ำ ๆ ภาวะทุพโภชนาการ

โรคมะเร็งที่พบมากในประเทศไทยสำหรับผู้หญิง คือ มะเร็งเต้านม มะเร็งปากมดลูก และมะเร็งลำไส้ใหญ่ ส่วนผู้ชาย คือ มะเร็งตับ มะเร็งลำไส้ใหญ่ มะเร็งปอด และมะเร็งต่อมลูกหมาก

การเอาประกันภัยโรคมะเร็ง เป็นอีกทางเลือกหนึ่งที่สามารถลดความเสี่ยงทางการเงินในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยป่วยเป็นโรคมะเร็งแบบ เจอ จ่าย จบ โดยบริษัทจะจ่ายเป็นเงินก้อนทันทีที่ตรวจพบโรคมะเร็งครั้งแรก เงินจำนวนนี้ผู้เอาประกันภัยสามารถนำไปใช้เพื่อ

- 1) ลดภาระค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล
- 2) เป็นเงินชดเชยรายได้ขณะเจ็บป่วย หรือพักฟื้น
- 3) เป็นค่ารักษาโรคโดยไม่จำกัดวิธีการรักษา เช่น ธรรมชาติบำบัด ชีวจิต ฯลฯ
- 4) เป็นทุนสำรองสำหรับครอบครัวในกรณีที่เสียชีวิต

อย่างไรก็ตาม บริษัทประกันภัยอาจมีเงื่อนไขบางอย่างที่จะไม่จ่ายผลประโยชน์ให้แก่ผู้เอาประกันภัย เช่น ผู้ที่เป็นโรคเอดส์ โรคภูมิคุ้มกันบกพร่อง ผู้ที่เป็นโรคมะเร็งก่อนการเอาประกันภัย ผู้ที่ปรากฏหรือทราบอาการ

ของโรคมะเร็งเป็นครั้งแรกภายใน 90 วันนับจากวันที่กรมธรรม์ประกันภัยเริ่มมีผลบังคับครั้งแรก (เฉพาะกรมธรรม์ประกันภัยปีแรก) เป็นต้น

การประกันภัยนี้เหมาะสำหรับบุคคลทั่วไป

4.4.14 การประกันภัยคุ้มครองการเจ็บป่วยด้วยโรคไข้เลือดออก (Dengue Hemorrhagic Fever Insurance)

โรคไข้เลือดออก (Dengue Hemorrhagic Fever) หมายถึง โรคติดต่อซึ่งมีผลต่อระบบเลือด เกิดจากเชื้อไวรัสเด็งกี (Dengue Virus) โดยมีุงลายเป็นพาหะนำโรค ผู้ป่วยมักจะมีอาการไข้ขึ้นสูงโดยไม่ทราบสาเหตุชัดเจน มีผื่นหรือจุดแดงของเลือดออกตามผิวหนัง เกล็ดเลือดและเม็ดเลือดขาวต่ำ อาจมีอาการถึงช็อค เนื่องจากภาวะเลือดออกอวัยวะภายในร่างกาย ทั้งนี้ ต้องได้รับการวินิจฉัยจากแพทย์อย่างชัดเจนและมีผลตรวจเลือดและ/หรือผลการตรวจจากห้องปฏิบัติการเพื่อยืนยัน

การประกันภัยคุ้มครองการเจ็บป่วยด้วยโรคไข้เลือดออกให้ความคุ้มครองผู้เอาประกันภัย 2 ประการ คือ

1) ความคุ้มครองการรักษาพยาบาลกรณีผู้ป่วยใน (IPD) และกรณีผู้ป่วยนอก (OPD)

หากผู้เอาประกันภัยได้รับการวินิจฉัยจากแพทย์ว่าเจ็บป่วยด้วยโรคไข้เลือดออก และต้องเข้ารับการักษาพยาบาลเป็นผู้ป่วยใน (IPD) หรือผู้ป่วยนอก (OPD) ของโรงพยาบาล หรือสถานพยาบาลเวชกรรม หรือคลินิก บริษัทประกันภัยจะจ่ายค่าทดแทนสำหรับค่าใช้จ่ายที่จำเป็นและสมควร ซึ่งเกิดขึ้นจากการรักษาพยาบาลตามความจำเป็นทางการแพทย์และมาตรฐานทางการแพทย์ เช่น ค่ารักษาพยาบาล ค่าห้อง ค่าอาหาร ค่าบริการพยาบาล ค่าบริการทั่วไป หรือค่ายา เป็นต้น ตามจำนวนเงินที่จ่ายจริงแต่ไม่เกินจำนวนเงินเอาประกันภัยตามที่ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์ประกันภัย

2) ความคุ้มครองค่าชดเชยรายวันระหว่างรักษาตัวเป็นผู้ป่วยใน (IPD) ของโรงพยาบาล หรือสถานพยาบาลเวชกรรม

ตามความจำเป็นทางการแพทย์และมาตรฐานทางการแพทย์ บริษัทประกันภัยจะจ่ายค่าชดเชยรายวันให้ผู้เอาประกันภัยตามจำนวนวันที่เข้าพักรักษาตัวเป็นผู้ป่วยในดังกล่าวแต่สูงสุดไม่เกินจำนวนวันที่ระบุไว้ต่อการเข้าพักรักษาตัวครั้งใดครั้งหนึ่ง

อย่างไรก็ตาม การประกันภัยคุ้มครองการเจ็บป่วยด้วยโรคไข้เลือดออกมีเงื่อนไขสำคัญที่ควรทราบ คือ

(1) ไม่คุ้มครองกรณีที่ผู้เอาประกันภัยได้รับการวินิจฉัยจากแพทย์ว่าเจ็บป่วยด้วยโรคไข้เลือดออก (รวมถึงภาวะแทรกซ้อน) ภายในระยะเวลา 15 วัน หรือ 30 วัน (Waiting Period) (แล้วแต่เงื่อนไขของบริษัทประกันภัยแต่ละแห่ง) นับจากวันที่กรมธรรม์ประกันภัยเริ่มมีผลบังคับเป็นครั้งแรก

(2) ไม่คุ้มครองการเจ็บป่วยด้วยโรคไข้เลือดออก (Dengue Hemorrhagic Fever) (รวมถึงภาวะแทรกซ้อน) ที่เกิดขึ้นกับผู้เอาประกันภัยก่อนวันที่กรมธรรม์ประกันภัยนี้มีผลบังคับ และยังมีได้รักษาให้หายขาด

การประกันภัยนี้เหมาะสำหรับบุคคลทั่วไป

4.4.15 การประกันภัยการดูแลระยะยาว (Long Term Care Insurance)

เป็นการประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองผู้เอาประกันภัยในด้านความเสี่ยงจากความพิการอันเนื่องมาจากการเข้าสู่วัยสูงอายุ (Aging Risk) โดยให้ความคุ้มครองกรณีที่ผู้เอาประกันภัยได้รับการวินิจฉัยโดยแพทย์ว่าไม่สามารถปฏิบัติกิจวัตรประจำวันได้ด้วยตนเองและต้องได้รับการช่วยเหลือจากผู้อื่น อย่างน้อย 3 ใน 6 อย่าง ประกอบด้วย การเปลี่ยนจากนอนไปนั่ง การเดิน การแต่งกาย การอาบน้ำชำระล้างร่างกาย การรับประทานอาหาร การขับถ่าย ซึ่งการไม่สามารถปฏิบัติกิจวัตรประจำวันดังกล่าวได้เริ่มขึ้นเมื่อพ้นกำหนดระยะเวลาที่ไม่คุ้มครอง และ

ต้องเป็นต่อเนื่องติดต่อกันไม่น้อยกว่า 180 วัน หรือมีข้อบ่งชี้ทางการแพทย์ชัดเจนว่าจะไม่สามารถปฏิบัติกิจวัตรประจำวันดังกล่าวได้อีก บริษัทประกันภัยจะจ่ายค่าทดแทนให้ผู้เอาประกันภัยตามจำนวนเงินเอาประกันภัยที่ซื้อไว้ โดยมีการประกันภัยการดูแลระยะยาวให้เลือกซื้อ 2 ประเภท คือ

1) การประกันภัยการดูแลระยะยาวสำหรับผู้สูงอายุ (กรณีจ่ายค่าทดแทนเป็นรายเดือน) ซึ่งจะจ่ายต่อเนื่องสูงสุดไม่เกินจำนวนเดือนที่ระบุไว้ในหน้าตารางกรมธรรม์ประกันภัย เช่น 24 หรือ 36 เดือน เป็นต้น

2) การประกันภัยการดูแลระยะยาวสำหรับผู้สูงอายุ (กรณีจ่ายค่าทดแทนเต็มจำนวนเงินเอาประกันภัย)

ตามเงื่อนไขของการประกันภัยการดูแลระยะยาว มีระยะเวลาที่ไม่คุ้มครอง (Waiting Period) ซึ่งหมายความว่าถึงระยะเวลา 90 วันหลังจากที่กรมธรรม์ประกันภัยมีผลบังคับเป็นครั้งแรก โดยจะใช้บังคับเฉพาะกรณีการไม่สามารถปฏิบัติกิจวัตรประจำวันอันเป็นผลสืบเนื่องมาจากการเจ็บป่วยเท่านั้น

การประกันภัยนี้เหมาะสำหรับผู้สูงอายุ

5. ผลิตภัณฑ์ประกันภัยพิเศษ (Special Insurance Products)

ผลิตภัณฑ์ประกันภัยพิเศษเป็นแบบประกันภัยที่เหมาะสมสำหรับผู้เอาประกันภัยซึ่งส่วนมากเป็นองค์กรธุรกิจขนาดใหญ่ หรือผู้ที่มีความเสี่ยงพิเศษและต้องการความคุ้มครองพิเศษที่ออกแบบเฉพาะราย ผลิตภัณฑ์ประกันภัยพิเศษส่วนมากอยู่ในการประกันภัยเบ็ดเตล็ด และการประกันภัยทางทะเลและขนส่งบ้าง

5.1 การประกันภัยความรับผิดของกรรมการและเจ้าหน้าที่บริหาร (Directors and Officers Liability Insurance: D&O)

เป็นการประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองกรรมการ (Directors) และเจ้าหน้าที่ระดับสูง หรือเจ้าหน้าที่ระดับบริหาร (Executive Officers) ของบริษัท สำหรับความสูญเสียหรือค่าเสียหายทางการเงิน อันเนื่องมาจากการละเมิดหรือการกระทำผิด (Wrongful Act) ที่กรรมการหรือเจ้าหน้าที่ของบริษัทต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย

การประกันภัยความรับผิดของกรรมการและเจ้าหน้าที่ มีความคุ้มครองหลักอยู่ 2 ส่วน (ซึ่งไม่สามารถแยกซื้อความคุ้มครองได้) ดังนี้

ความคุ้มครองส่วนที่ 1 การคุ้มครองความรับผิดของกรรมการและเจ้าหน้าที่บริหาร (Directors and Officers Liability Coverage) ผู้รับประกันภัยจะเป็นผู้รับผิดชอบความสูญเสียต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นกับกรรมการหรือเจ้าหน้าที่แทนกรรมการหรือเจ้าหน้าที่ โดยให้ความคุ้มครองความรับผิดของกรรมการและเจ้าหน้าที่แต่ละคน

ความคุ้มครองส่วนที่ 2 การคุ้มครองเพื่อชดเชยค่าเสียหายคืนให้แก่บริษัท (Company Reimbursement Coverage) ผู้รับประกันภัยรับผิดชอบชดเชยคืนความสูญเสียต่าง ๆ ที่บริษัทต้องรับผิดชอบตามกฎหมายแทนกรรมการหรือเจ้าหน้าที่ หรือได้ชำระแทนกรรมการหรือเจ้าหน้าที่ไปก่อนแล้ว โดยให้ความคุ้มครองจำนวนเงินในส่วนของบริษัทที่กรรมการ และเจ้าหน้าที่ทำงานให้โดยได้รับอนุญาตตามกฎหมายหรือข้อผูกพันที่จะต้องชดเชยในการต่อสู้ข้อเรียกร้อง หรือตกลงยอมความสำหรับการเรียกร้องค่าเสียหายที่กระทำต่อกรรมการและเจ้าหน้าที่นั้น

การละเมิดหรือการกระทำผิด (Wrongful Act) ของกรรมการและเจ้าหน้าที่ที่จะได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของกรรมการและเจ้าหน้าที่ไม่มีการจำกัดไว้ว่าต้องมีลักษณะอย่างใดบ้าง แต่โดยทั่วไปหมายถึง (แต่ไม่จำกัดเพียง) การผิดพลาด (Error) การแถลงข้อความผิดพลาด (Misstatement) การแถลงข้อความที่ทำให้เข้าใจผิด (Misleading statement) การกระทำในสิ่งที่ไม่ควรกระทำหรือการละเว้นไม่กระทำในสิ่งที่ควรทำ (Act or Omission) การประมาทเลินเล่อ (Neglect) การกระทำผิดหน้าที่ (Breach of Duty) ทั้งที่ได้กระทำแล้ว หรือพยายามกระทำ หรือที่ถูกกล่าวหาว่ากระทำ หรือพยายามกระทำของกรรมการและเจ้าหน้าที่ที่เอาประกันภัย โดยต้องเป็นการกระทำที่อยู่ในอำนาจหน้าที่ของกรรมการหรือเจ้าหน้าที่ที่มีต่อบริษัท (In the Insured's capacity as a Director or Officer for the Corporation) เท่านั้น ดังนั้นการกระทำหรือการละเว้นไม่กระทำที่จะได้รับความคุ้มครองจึงพิจารณาจากอำนาจหน้าที่ของบุคคลผู้เอาประกันภัยก่อนเป็นสำคัญ

นอกเหนือจากความคุ้มครองหลักที่ได้อธิบายข้างต้น ผู้เอาประกันภัยยังสามารถจะขอให้บริษัทประกันภัยพิจารณาขยายความคุ้มครองเพิ่มเติมต่าง ๆ เช่น การถูกฟ้องร้องหรือเรียกร้องให้รับผิดชอบในส่วนที่เกี่ยวกับการจ้างงาน (Employment Practice Liability Claim) ความรับผิดชอบของบริษัทสำหรับการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในส่วนที่เกี่ยวกับการเสนอขายหลักทรัพย์ของบริษัท (Entity Security Claim) เป็นต้น

การประกันภัยนี้เหมาะสำหรับบริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ และบริษัทที่มีแผนจะจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ หรือบริษัทที่ต้องการป้องกันความเสี่ยงจากการบริหารงานที่มีโอกาสถูกเรียกร้องค่าเสียหาย จากลูกจ้าง ผู้ถือหุ้น หรือหน่วยงานรัฐ

5.2 การประกันภัยความเสียหายจากอาชญากรรมทางการเงิน (Banker's Blanket Bond: BBB)

เป็นการประกันภัยที่ป้องกันผลกระทบของการสูญเสียหรือความเสียหายที่รุนแรงของสถาบันการเงินและธนาคารอันเกิดจากการทุจริตของพนักงาน การปลอมแปลง และการเปลี่ยนแปลงเอกสารทางการเงินที่นำไปใช้กระทำผิดทางกฎหมาย รวมถึงการสูญเสียหรือความเสียหายต่อทรัพย์สินของสถาบันการเงิน และธนาคารในระหว่างการดำเนินงานของทางธนาคารเอง

ความเสี่ยงภัยที่ได้รับความคุ้มครอง เช่น

- 1) ความเสียหายทางการเงินที่เกิดจากการทุจริตของพนักงาน
- 2) การสูญเสียหรือความเสียหายต่อทรัพย์สินภายในสถานที่ของสถาบันการเงิน
- 3) การสูญเสียหรือความเสียหายต่อทรัพย์สินระหว่างการขนส่ง รวมถึงการโจรกรรมหรือการทำลายทรัพย์สินระหว่างการขนส่ง
- 4) ความเสียหายที่เกิดจากการปลอมแปลงเช็ค
- 5) ความเสียหายจากการปลอมแปลงหลักทรัพย์และตราสารที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน
- 6) ความเสียหายที่เกิดจากสกุลเงินปลอม
- 7) ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับทรัพย์สินภายในสถานที่ของสถาบันการเงิน อันเป็นผลมาจากการกระทำที่ผิดกฎหมายโดยบุคคลภายนอก

การประกันภัยนี้เหมาะสำหรับธนาคาร และสถาบันการเงินต่าง ๆ เช่น บริษัทหลักทรัพย์ บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุนรวม สำนักงานประกันสังคม เป็นต้น

5.3 การประกันภัยความรับผิดทางด้านวิชาชีพของสถาบันการเงิน (Financial Institutions Professional Indemnity Insurance: FIPI)

การประกันภัยความรับผิดทางด้านวิชาชีพของสถาบันการเงิน ออกแบบเป็นพิเศษเพื่อให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมทางธุรกิจที่มีความสลับซับซ้อนและเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา เพื่อคุ้มครองความรับผิดทางด้านวิชาชีพของสถาบันการเงินและบริษัทย่อยของสถาบันการเงิน รวมทั้งบุคคลตามที่สถาบันการเงินกำหนด จากการปฏิบัติหน้าที่ตามวิชาชีพให้กับสถาบันการเงินและบริษัทย่อยของสถาบันการเงินสำหรับการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน ซึ่งเกิดขึ้นจากการกระทำ (Act) ความผิดพลาด (Error) การละเลย (Omission) การละเลยหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย (Breach of duty) การทำผิดหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย (Breach of trust) การละเมิดอำนาจ (Breach of authority) การกล่าวบิดเบือน (Misstatement) หรือการแสดงข้อความที่ทำให้เข้าใจผิด (Misleading statement) โดยสถาบันการเงินขณะที่กำลังปฏิบัติหน้าที่ หรือการไม่ปฏิบัติหน้าที่ในการให้บริการทางวิชาชีพ

การประกันภัยนี้ให้ความคุ้มครองสถาบันการเงินและบริษัทในเครือทั้งในอดีตและปัจจุบัน ตลอดจนกรรมการ เจ้าหน้าที่บริหารและพนักงานทั้งหมด ตลอดจนค่าใช้จ่ายในการต่อสู้คดี

การประกันภัยนี้เหมาะสำหรับสถาบันการเงินต่าง ๆ เช่น ธนาคาร บริษัทหลักทรัพย์ บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุนรวม บริษัทประกันภัย บริษัทลิสซิ่ง ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย สำนักงานประกันสังคม เป็นต้น

5.4 การประกันภัยการบริหารการลงทุน (Investment Management Insurance: IMI)

เป็นการประกันภัยซึ่งจะคุ้มครองความเสี่ยงของผู้ประกอบธุรกิจด้านการจัดการการลงทุนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ซึ่งประกอบด้วย กลุ่มธุรกิจกองทุนรวม กลุ่มธุรกิจกองทุนส่วนบุคคล และกลุ่มธุรกิจกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ที่อาจจะถูกนักลงทุนฟ้องในกรณีที่เกิดความผิดพลาดในการบริหารงาน และ/หรือการประกอบวิชาชีพที่เกี่ยวข้องกับการบริหารการลงทุน โดยแบ่งความคุ้มครองออกได้ 3 ส่วนหลัก ๆ คือ

1) ความรับผิดจากการประกอบวิชาชีพ (Professional Indemnity) ซึ่งเป็นความรับผิดทางแพ่ง (Civil Liability) จากการละเมิด หรือการกระทำผิด (Wrongful Act) ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการลงทุน (Investment Service) ในฐานะที่เป็นที่ปรึกษา หรือผู้จัดการการลงทุนโดยได้รับค่าตอบแทน

2) ความรับผิดของกรรมการและเจ้าหน้าที่บริหาร (Directors and Officers Liability) ซึ่งเกิดขึ้นจากการละเมิดหรือการกระทำผิด (Wrongful Act) ในฐานะที่เป็นกรรมการหรือเจ้าหน้าที่ระดับบริหาร โดยแยกการคุ้มครองออกได้ 2 ส่วนย่อย คือ

2.1) การคุ้มครองความรับผิดของกรรมการและเจ้าหน้าที่บริหาร (Directors and Officers Liability Coverage) รายบุคคล

2.2) การคุ้มครองเพื่อชดเชยค่าเสียหายคืนให้แก่บริษัท (Company Reimbursement Coverage)

3) อาชญากรรม (Crime Protection) เพื่อปกป้องผู้จัดการการลงทุนและกองทุนสำหรับความเสียหายทางการเงินโดยตรง (Direct financial loss) ที่เกิดขึ้นจากการกระทำที่ไม่ซื่อสัตย์สุจริต (Dishonest act) โดยพนักงานของผู้เอาประกันภัย หรือการโจรกรรมโดยบุคคลภายนอก เช่น อาชญากรรมคอมพิวเตอร์ (Computer crime) การปลอมแปลงเอกสาร เป็นต้น

การประกันภัยในส่วนที่ 1) และ 2) ยังครอบคลุมถึงค่าใช้จ่ายในการต่อสู้คดีด้วย

การประกันภัยนี้เหมาะสำหรับธนาคารซึ่งมีหน่วยงานให้บริการคำปรึกษาการลงทุน บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุนรวม บริษัทจัดการลงทุน

5.5 การประกันภัยสินเชื่อทางการค้า (Trade Credit Insurance)

การประกันภัยสินเชื่อทางการค้า เป็นการประกันภัยซึ่งจะทำให้ผู้ขายสินค้ามีความมั่นใจในการทำธุรกิจมากขึ้น และเป็นการโอนความเสี่ยงของการเกิดหนี้สูญไปให้บริษัทประกันภัยรับภาระความเสี่ยงไว้แทน

การประกันภัยสินเชื่อทางการค้าให้ความคุ้มครองแก่ผู้ขายหรือผู้ส่งออกซึ่งเป็นผู้เอาประกันภัย ในกรณีที่ส่งสินค้าไปยังผู้ซื้อแล้วปรากฏว่าผู้ขายไม่ได้รับชำระค่าสินค้าจากผู้ซื้ออันเนื่องมาจากความเสี่ยงทางการค้า เช่น ผู้ซื้อล้มละลาย ผู้ซื้อปฏิเสธการชำระเงิน เป็นต้น สำหรับการขายสินค้าไปต่างประเทศจะรวมถึงความเสี่ยงทางการเมือง เช่น การห้ามโอนเงินออกนอกประเทศ การประกาศพักชำระหนี้ต่างประเทศจากประเทศผู้ซื้อ การปฏิเสธการชำระหนี้โดยหน่วยงานรัฐบาล การห้ามนำเข้าสินค้า การยกเลิกใบอนุญาตนำเข้า การเกิดสงคราม การปฏิวัติ รัฐประหาร การจลาจล เป็นต้น ซึ่งบริษัทประกันภัยจะเป็นผู้จ่ายค่าสินไหมทดแทนสำหรับค่าสินค้าที่ไม่ได้รับชำระหนี้ให้แก่ผู้เอาประกันภัย

การประกันภัยนี้เหมาะสำหรับผู้ประกอบธุรกิจค้าขาย ไม่ว่าจะเป็นการค้าขายภายในประเทศหรือค้าขายระหว่างประเทศ

5.6 การประกันภัยการก่อการร้ายและความไม่สงบทางการเมือง (Terrorism & Political Violence Insurance)

เป็นการประกันภัยที่คุ้มครองทรัพย์สินที่เอาประกันภัยซึ่งได้รับความเสียหายทางกายภาพโดยตรงจากสาเหตุการก่อวินาศกรรม (Sabotage) การก่อการร้าย (Terrorism) การจลาจล (Riot) การนัดหยุดงาน (Strike) การก่อความวุ่นวายทางการเมือง (Civil Commotion) การกระทำอันมีเจตนาร้าย (Malicious Act) เพื่อผลทางการเมือง ศาสนา หรือลัทธินิยม ความไม่สงบทางการเมือง (Political Violence) รวมถึงการโจรกรรมอันเกิดจากการลักทรัพย์ ชิงทรัพย์ ปล้นทรัพย์ ชิงทรัพย์ ชิงทรัพย์ ที่เกิดขึ้นระหว่างหรือต่อเนื่องภายหลังจากเหตุการณ์ความไม่สงบ บางบริษัทคุ้มครองถึงการก่อการร้ายต่ออาคารสิ่งก่อสร้าง (Terrorism Construction) การสูญเสียความโดดเด่นของสถานที่ (Loss of Attraction) และการยกเลิกจัดงานแสดง (Event Cancellation) ด้วย

นอกจากนั้นบางบริษัทยังมีขายความคุ้มครองเพื่อชดเชยการสูญเสียรายได้จากธุรกิจหยุดชะงัก (Business Interruption) ที่มีสาเหตุมาจากความสูญเสียหรือเสียหายต่อทรัพย์สินที่เอาประกันภัย ซึ่งเป็นภัยที่ได้รับความคุ้มครองข้างต้นด้วย

การประกันภัยนี้เหมาะสำหรับศูนย์การค้า ห้างสรรพสินค้า ศูนย์การประชุมและจัดแสดงนิทรรศการ สถานบันเทิง อาคารสำนักงาน โรงพยาบาล โรงแรม ธนาคาร

5.7 การประกันภัยความรับผิดทางไซเบอร์ (Cyber Liability Insurance)

ในปัจจุบันนี้ การเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีที่รวดเร็วและต่อเนื่องทำให้เกิดช่องโหว่ที่อาชญากรไซเบอร์สามารถเข้าถึงภายในธุรกิจนั้นได้เพิ่มขึ้นอย่างทวีคูณ และมีการกระทำอาชญากรรมทางด้านไซเบอร์เพิ่มขึ้นมาก ทำให้เกิดความเสี่ยงด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ (IT Security) และความเสี่ยงด้านความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ (Cyber Security)

การประกันภัยความรับผิดทางไซเบอร์เป็นการประกันภัยที่คุ้มครองความเสียหายจาก

- 1) การหยุดชะงักของธุรกิจอันเนื่องมาจากระบบรักษาความปลอดภัยของเครือข่ายล่มหรือถูกโจมตี รวมถึงความผิดพลาดซึ่งเกิดจากบุคลการหรือตัวโปรแกรม
- 2) การสูญเสียข้อมูลและการกู้ข้อมูล ซึ่งรวมถึงการล้างเครื่อง และกู้ข้อมูลกลับคืน
- 3) ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการรับแจ้งเหตุและการสืบสวน พร้อมด้วยสายด่วนรับแจ้งเหตุที่ให้บริการหลายภาษาตลอด 24 ชั่วโมง ทุกวันไม่มีวันหยุด
- 4) ค่าใช้จ่ายจากความล่าช้า การติดขัด และการเร่งทำงาน ซึ่งเป็นผลมาจากการหยุดชะงักของธุรกิจ
- 5) ค่าใช้จ่ายทางกฎหมาย ซึ่งรวมถึงค่าปรับตามสัญญา
- 6) ค่าใช้จ่ายเพื่อบรรเทาการเสียชื่อเสียง และการสื่อสารในภาวะวิกฤต
- 7) ความรับผิดอันเกิดจากความล้มเหลวในการรักษาข้อมูลที่เป็นความลับ
- 8) ความรับผิดอันเกิดจากการใช้งานเครือข่ายโดยไม่ได้รับอนุญาต
- 9) การชู้กรรโชกที่เกี่ยวกับระบบหรือข้อมูล/การถูกข่มขู่ว่าจะถูกเปิดเผยความลับ การแบล็กเมล์ (ในส่วนที่ได้รับการคุ้มครอง)
- 10) ความรับผิดทางสื่อออนไลน์
- 11) ค่าใช้จ่ายจากการตรวจสอบโดยภาครัฐ

การประกันภัยนี้เหมาะสำหรับธุรกิจขนาดใหญ่ เช่น ธนาคาร ตลาดหลักทรัพย์ บริษัทบัตรเครดิต เป็นต้น

5.8 การประกันภัยความรับผิดชอบต่อมลภาวะของสิ่งแวดล้อม (Environmental Impairment Liability Insurance)

ปัจจุบันบริษัทต่าง ๆ ถูกกดดันให้คำนึงถึง “การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม” เนื่องจากการออกกฎหมายด้านสิ่งแวดล้อมที่เข้มงวดขึ้นและแรงกดดันจากสาธารณะ การประกันภัยความรับผิดชอบต่อมลภาวะของสิ่งแวดล้อมเป็นการประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองในกรณีต่อไปนี้

- 1) ค่าใช้จ่ายในการฟื้นฟูเยียวยา (รวมถึงค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยนทดแทน) มลภาวะที่เกิดขึ้นบน ภายใน หรือที่แพร่กระจายออกมาจากสถานที่ที่เอาประกันภัย
- 2) ค่าใช้จ่ายในการฟื้นฟูเยียวยาสำหรับการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับมลภาวะที่เกิดขึ้นบน ภายใน หรือที่แพร่กระจายออกมาจากสถานที่ที่เอาประกันภัย
- 3) ความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกสำหรับการบาดเจ็บทางร่างกาย ความเสียหายต่อทรัพย์สิน และค่าใช้จ่ายในการฟื้นฟูเยียวยาผลภาวะที่เกิดขึ้นบน ภายใน หรือที่แพร่กระจายออกมาจากสถานที่ที่เอาประกันภัย
- 4) ความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกสำหรับการบาดเจ็บทางร่างกาย ความเสียหายต่อทรัพย์สิน และค่าใช้จ่ายในการฟื้นฟูเยียวยาผลภาวะที่เกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งสิ่งปฏิกูลหรือผลิตภัณฑ์
- 5) การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนที่เกิดจากสถานที่กำจัดสิ่งปฏิกูลตามรายการที่ระบุไว้ ซึ่งผู้เอาประกันภัยไม่ได้เป็นเจ้าของ
- 6) ค่าใช้จ่ายทางกฎหมายในการต่อสู้คดีสำหรับการเรียกร้องสินไหมทดแทนใด ๆ ที่ครอบคลุมภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยนี้
- 7) การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนที่เกี่ยวข้องกับความเครียดทางอารมณ์ หรือความทุกข์ทรมานทางด้านจิตใจ
- 8) การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อทรัพยากรธรรมชาติ
- 9) การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนที่เกี่ยวข้องกับเชื้อรา
- 10) ความคุ้มครองสำหรับถึงเก็บวัสดุใต้ดิน
- 11) การหยุดชะงักของธุรกิจของผู้ที่เกี่ยวข้องโดยตรง
- 12) การเผชิญต่อความเสี่ยงภัยในต่างประเทศ

การประกันภัยนี้เหมาะสำหรับผู้ประกอบธุรกิจขนาดใหญ่ทางด้านพลังงาน ปิโตรเคมี แก๊ส เหมืองแร่ ฯลฯ

5.9 การประกันภัยสำหรับผู้จัดงาน (Event Cancellation Insurance)

ในการวางแผนจัดงานแสดง (Event) ขนาดใหญ่แต่ละครั้ง เช่น การแสดงคอนเสิร์ต การแสดงสินค้า การประชุมระดับนานาชาติ การจัดนิทรรศการ การแข่งกีฬาระดับนานาชาติ ฯลฯ จะต้องมีการเตรียมการต่าง ๆ ล่วงหน้าเป็นเวลานาน และมีความเสี่ยงที่อาจจะเกิดเหตุที่ไม่คาดคิดมาก่อน เช่น ศิลปินอาจขึ้นแสดงไม่ได้เพราะการเจ็บป่วย การเสียชีวิต อุบัติเหตุ หรือการเดินทางที่ล่าช้า สภาพอากาศไม่เป็นใจ เช่น มีพายุเข้าทำให้ฝนตกหนัก และมีน้ำท่วม ซึ่งอาจทำให้เดินทางไปสถานที่จัดงานไม่ได้ หรืออาจเกิดอันตรายต่อผู้เข้าร่วมงาน มีโรคระบาด เช่น โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ในประเทศไทย หรือมีแนวโน้มที่ทางการจะปิดสถานที่จัดงานเพื่อป้องกันการระบาด หรืออยู่ในช่วงเวลาที่ทั้งประเทศกำลังไว้อาลัยต่อการเสียชีวิตของผู้นำหรือบุคคลสำคัญของประเทศ เป็นต้น ซึ่งจะทำให้ผู้จัดงานต้องสูญเสียค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่ได้จ่ายไปแล้ว ตลอดจนสูญเสียกำไรที่ควรจะได้รับหากสามารถจัดงานนั้นได้สำเร็จ

ลิขสิทธิ์ของสมาคมประกันวินาศภัยไทย ห้ามนำไปใช้ในการแสวงหากำไรทางการค้า

5.10 การประกันภัยการสูญเสียกำไรล่วงหน้า หรือการประกันภัยกำไรที่คาดว่าจะได้รับ (Advance Loss of Profit Insurance: ALOP หรือ Delay in Start Up: DSU)

ในโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่มีความเสี่ยงที่อาจจะเกิดความเสียหายต่อทรัพย์สิน (Material Damage) ของงานก่อสร้างที่เอาประกันภัยไว้ เช่น ไฟไหม้ น้ำท่วม หรือเกิดอุบัติเหตุอาคารถล่มในระหว่างเทพื้น คานชั้นบน เนื่องจากความผิดพลาดของวิศวกรคุมงาน ความเสียหายต่อทรัพย์สินที่เกิดขึ้นนี้อาจจะก่อให้เกิดความล่าช้าในการเริ่มดำเนินกิจการของโครงการจากกำหนดการที่วางไว้ ซึ่งจะทำให้ธุรกิจต้องสูญเสียรายได้ที่ควรจะได้รับตลอดจนภาระที่จะต้องจ่ายค่าใช้จ่ายประจำ (Fixed Cost) บางอย่างต่อไป เช่น ค่าเช่าสถานที่ เงินเดือนผู้บริหาร ดอกเบี้ยเงินกู้ เป็นต้น

การประกันภัยการปฏิบัติงานตามสัญญาการก่อสร้าง (Contract Works Insurance) ที่ได้เอาประกันภัยไว้ จะชดเชยค่าสินไหมทดแทนในกรณีเกิดความเสียหายต่อทรัพย์สิน (Material Damage) ของงานก่อสร้างที่เอาประกันภัยไว้ ส่วนการประกันภัยการสูญเสียกำไรล่วงหน้า หรือการประกันภัยกำไรที่คาดว่าจะได้รับ เป็นการประกันภัยธุรกิจหยุดชะงักประเภทหนึ่งซึ่งจะให้ความคุ้มครองผู้เอาประกันภัยซึ่งเป็นผู้ว่าจ้างหรือเจ้าของโครงการก่อสร้าง สำหรับการสูญเสียกำไรขั้นต้นที่คาดว่าจะได้รับจากความล่าช้าในการเริ่มดำเนินกิจการ (หรือการชักช้าในการเริ่มต้น) ของธุรกิจที่เพิ่งเริ่มกิจการใหม่ และทำให้ไม่สามารถเปิดดำเนินกิจการได้ตามกำหนดที่วางไว้ ภายใต้เงื่อนไขว่า ความเสียหายต่อทรัพย์สิน (Material Damage) ของงานก่อสร้างที่เอาประกันภัยไว้ต้องได้รับความคุ้มครองภายใต้การประกันภัยการปฏิบัติงานตามสัญญาการก่อสร้าง เช่น ถ้าเป็นการเอาประกันภัยกำไรขั้นต้นที่คาดว่าจะได้ (Anticipated Gross Profit) ของธุรกิจที่เพิ่งเริ่มกิจการใหม่ ก็จะทำให้ความคุ้มครองจำกัดเฉพาะการสูญเสียกำไรขั้นต้นที่แท้จริง (Actual Loss of Gross Profit) จากความล่าช้าของโครงการก่อสร้างอันเนื่องมาจากการลดลงของยอดขายได้ (Reduction in Turnover) และการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายในการดำเนินกิจการ (Increase in Cost of Working) เป็นต้น แต่บางครั้งผู้เอาประกันภัยอาจต้องการประหยัค่าเบี้ยประกันภัยโดยการเอาประกันภัยเฉพาะค่าใช้จ่ายคงที่ในการดำเนินงาน (Fixed operating costs) เช่น ค่าเช่าสถานที่ เงินเดือนผู้บริหาร และดอกเบี้ยเงินกู้ (Debt servicing) ที่ต้องจ่ายให้แก่สถาบันการเงินเท่านั้น

การประกันภัยนี้เหมาะสำหรับผู้ว่าจ้าง หรือเจ้าของโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่

5.11 การประกันภัยการขนส่งสินค้าโครงการ รวมถึงประกันภัยการสูญเสียกำไรล่วงหน้า (Project Cargo Insurance including Delay in Start Up)

สินค้าโครงการ (Project Cargo) เป็นคำศัพท์ที่ใช้อธิบายการขนส่งสินค้าภายในประเทศและระหว่างประเทศ ซึ่งมีขนาดใหญ่เกินมาตรฐาน ไม่สามารถบรรจุในตู้คอนเทนเนอร์ปกติได้ น้ำหนักมาก มูลค่าสูง หรือเป็นเครื่องมือที่มีความสำคัญขั้นวิกฤต (Critical) ต่อโครงการ รวมทั้งการขนส่งสินค้าซึ่งมีส่วนประกอบมากมายซึ่งอาจจำเป็นต้องถอดแยกชิ้นส่วนก่อนการขนส่ง และประกอบกลับไปที่ปลายทางหลังจากส่งสินค้านั้นถึงสถานที่ของโครงการแล้ว การขนส่งสินค้าโครงการส่วนใหญ่จะมีหลาย Shipment และอาจจะมาจากผู้ผลิต หรือผู้จำหน่ายสินค้าหลายรายในประเทศเดียวหรือหลายประเทศ ซึ่งอาจจะต้องใช้อุปกรณ์พิเศษในการเคลื่อนย้ายสินค้าเหล่านี้ขึ้นบนพาหนะที่จะใช้ในการขนส่ง เช่น รถบรรทุกขนาดใหญ่ รถไฟ เรือ หรือเครื่องบิน นอกจากนั้นสินค้าโครงการมักจะมีกำหนดวัน เวลา ในการส่งมอบที่เฉพาะเจาะจง ซึ่งจะต้องใช้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่มีความชำนาญทางด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศในการบริหารจัดการต่าง ๆ อย่างเป็นระบบ เพื่อวางแผนและออกแบบการขนส่งและโลจิสติกส์ที่ตรงตามความต้องการของลูกค้า ตลอดจนการจัดทำประกันภัยต่าง ๆ ให้สอดคล้องกัน

สินค้าโครงการจะเกี่ยวข้องโดยตรงกับโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ เช่น โรงไฟฟ้าที่ใช้พลังงานจากแก๊สธรรมชาติหรือถ่านหิน โรงไฟฟ้าพลังงานแสงอาทิตย์ โรงกลั่นน้ำมัน โรงงานปิโตรเคมี การก่อสร้างระบบโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ทางด่วน รถไฟฟ้าใต้ดิน รถไฟฟ้าบนดิน สะพาน เขื่อน เป็นต้น

สินค้าโครงการ (Project Cargo) เหล่านี้มีความเสี่ยงที่บาง Shipment อาจมาถึงสถานที่ก่อสร้างไม่ทันตามกำหนดเวลาที่วางไว้ หรือเกิดอุบัติเหตุบางอย่างจนทำให้เกิดความเสียหายโดยสิ้นเชิงต่อสินค้า ยิ่งถ้าเป็นสินค้าที่มีความสำคัญขั้นวิกฤต (Critical Shipment) ก็จะทำให้โครงการก่อสร้างนั้นเกิดความล่าช้าอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งจะนำไปสู่การสูญเสียรายได้หรือกำไรที่ควรจะได้รับหากธุรกิจสามารถเปิดดำเนินการได้ตามกำหนดที่วางไว้ ตลอดจนการที่โครงการยังอาจจะต้องจ่ายค่าใช้จ่ายประจำ (Fixed Cost) บางอย่าง เช่น ค่าเช่าสถานที่ ดอกเบี้ยเงินกู้ให้แก่สถาบันการเงินต่อไป

การประกันภัยการขนส่งสินค้าโครงการ (Project Cargo Insurance) เป็นการประกันภัยซึ่งสามารถรวมการคุ้มครองต่อไปนี้ไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยเพียงฉบับเดียว

1) การประกันภัยการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Marine Cargo Insurance) สำหรับทุกเที่ยวการส่งสินค้า (Shipment) จากผู้ผลิตหรือผู้จำหน่ายในหลายประเทศ และในหลายรูปแบบของการขนส่งทั้งทางเรือ ทางบก ทางอากาศ ตลอดจน Courier จนกระทั่งสินค้าที่เอาประกันภัยนั้นเดินทางมาถึงสถานที่ก่อสร้าง ซึ่งส่วนมากผู้เอาประกันภัยจะเลือกซื้อการคุ้มครองแบบสรรพภัยภายใต้เงื่อนไข Institute Cargo Clauses (A) หรือ ICC(A)

2) การประกันภัยการสูญเสียกำไรล่วงหน้า หรือการประกันภัยกำไรที่คาดว่าจะได้รับ (Advance Loss of Profit: ALOP หรือ Delay in Start Up: DSU) เป็นการประกันภัยธุรกิจหยุดชะงักประเภทหนึ่งซึ่งจะให้ความคุ้มครองธุรกิจที่เพิ่งเริ่มกิจการใหม่สำหรับการสูญเสียกำไรขั้นต้นที่คาดว่าจะได้รับจากความล่าช้าในการเริ่มดำเนินการ (หรือการชักช้าในการเริ่มต้น) และทำให้ไม่สามารถเปิดดำเนินการได้ตามกำหนดที่วางไว้ เช่น ถ้าเป็นการเอาประกันภัยกำไรขั้นต้นที่คาดไว้ (Anticipated Gross Profit) ของธุรกิจที่เพิ่งเริ่มกิจการใหม่ ก็จะทำให้ความคุ้มครองจำกัดเฉพาะการสูญเสียกำไรขั้นต้นที่แท้จริง (Actual Loss of Gross Profit) จากความล่าช้าของโครงการก่อสร้างอันเนื่องมาจากการลดลงของยอดขายได้ (Reduction in Turnover) และการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ (Increase in Cost of Working) เป็นต้น โดยมีเงื่อนไขสำคัญ คือ จะต้องเป็นผลมาจากภัยที่เกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และทำให้เกิดความล่าช้าของโครงการขึ้น และจะต้องเป็นภัยที่ได้รับความคุ้มครองภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศซึ่งได้จัดทำไว้กับผู้รับประกันภัยรายเดียวกันด้วย

การประกันภัยนี้เหมาะสำหรับเจ้าของโครงการ ผู้บริหารโครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน ผู้บริหารโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ ผู้นำเข้า-ส่งออก ที่มีการขนย้ายสินค้าโครงการ

5.12 การประกันภัยอัญมณีและทองคำ (Jewelers Block Insurance)

เป็นการประกันภัยที่คุ้มครองความสูญเสียหรือความเสียหายของอัญมณีในขณะที่เก็บอยู่ในสถานที่เอาประกันภัย การโจรกรรมทั้งที่มีร่องรอยและไม่มีร่องรอยแต่สามารถบ่งชี้รายละเอียดเหตุการณ์ได้ สามารถซื้อความคุ้มครองอื่น ๆ เพิ่มเติมได้ เช่น การจัดส่งอัญมณีไปยังลูกค้าโดยพนักงาน การนำอัญมณีไปฝากให้อยู่ในความควบคุมดูแลของบุคคลอื่น อัญมณีที่อยู่ระหว่างการจัดแสดงโชว์

การประกันภัยนี้เหมาะสำหรับร้านอัญมณี โรงงานอัญมณี ร้านทอง โรงรับจำนำ

5.13 การประกันภัยของสะสมประเภทศิลปวัตถุ (Fine Art Insurance)

เป็นการประกันภัยที่คุ้มครองความสูญเสียชีวิตหรือเสียหายสำหรับศิลปวัตถุ ของสะสมต่าง ๆ จากการโจรกรรม ภัยธรรมชาติ ไฟไหม้ การระเบิด อุบัติเหตุ เช่น ตก หล่น โดนชน กระแทก เป็นต้น สามารถนำเสนอประกันภัยนี้แบบทรัพย์สินส่วนตัว (Private Collection) ด้วย

การประกันภัยนี้เหมาะสำหรับพิพิธภัณฑสถานและหอศิลป์ที่สะสมงานศิลปะ รูปภาพ และงาน Fine Art

5.14 การประกันภัยความรับผิดตามกฎหมายอันเกิดจากผลิตภัณฑ์ (Product Liability Insurance)

ผลิตภัณฑ์ (Product) หมายถึง อะไหล่ที่ผลิต (manufactured) ยกตั้ง (erected) ติดตั้ง (installed) ซ่อมแซม (repaired) ให้บริการ (serviced) ดูแลรักษา (treated) จำหน่าย (sold) หรือกระจายการจำหน่าย (distributed) โดยผู้เอาประกันภัย (รวมถึงหีบห่อของสิ่งเหล่านั้นด้วย)

ตัวอย่างของผลิตภัณฑ์ที่มีความเสี่ยงสูง ได้แก่ ของเล่นเด็ก ชิ้นส่วนของเครื่องบิน เครื่องมือทางการแพทย์ ยา สารเคมี เพอร์นิเจอร์ ยานยนต์และชิ้นส่วน และสินค้าที่มีอายุใช้งานนาน

การประกันภัยความรับผิดตามกฎหมายอันเกิดจากผลิตภัณฑ์ เป็นการประกันภัยที่คุ้มครองความรับผิดตามกฎหมายและค่าใช้จ่ายในการต่อสู้คดีอันเกิดจากผลิตภัณฑ์ของผู้เอาประกันภัยก่อให้เกิดความบาดเจ็บหรือเจ็บป่วยต่อผู้บริโภค หรือทำให้ทรัพย์สินของผู้บริโภคเสียหายจากการใช้สินค้าของผู้เอาประกันภัย ภายหลังจากที่ผลิตภัณฑ์ได้ออกจากสถานประกอบการไปแล้ว และอยู่ภายใต้การควบคุมหรือการใช้ของบุคคลอื่นซึ่งไม่ใช่ผู้เอาประกันภัย นอกจากนี้บางบริษัทยังครอบคลุมค่าใช้จ่ายในการเรียกคืนผลิตภัณฑ์ (Product Recall Expenses) ด้วย

เนื่องจากผู้ประกอบการในประเทศไทยซึ่งเป็นผู้ผลิต ผู้นำเข้า และผู้จำหน่ายสินค้ามีทางเลือกที่จะเอาประกันภัยตามกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดตามกฎหมายอันเกิดจากสินค้าไม่ปลอดภัย การประกันภัยความรับผิดตามกฎหมายอันเกิดจากผลิตภัณฑ์นี้จึงเหมาะสำหรับผู้ผลิตหรือผู้จัดจำหน่ายซึ่งเป็นผู้ส่งออก (Exporter) สินค้าไปต่างประเทศ ซึ่งในสัญญาซื้อขายกำหนดให้ต้องทำประกันภัยนี้

5.15 การประกันภัยความรับผิดตามกฎหมายอันเกิดจากวิชาชีพ (Professional Indemnity Insurance: PI)

เป็นการประกันภัยที่คุ้มครองความรับผิดทางแพ่ง (Civil Liability) ของผู้ประกอบการวิชาชีพ และค่าใช้จ่ายในการต่อสู้คดีอันเกิดจากการกระทำประมาทเลินเล่อในการประกอบวิชาชีพนั้น ๆ เช่น วิศวกร สถาปนิก มัณฑนากร ทนายความ ผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี ผู้สอบบัญชีสาธารณะ เป็นต้น เช่น การที่สถาปนิกออกแบบผิดพลาดและทำให้อาคารที่มีการก่อสร้างตามแบบที่สถาปนิกผู้นั้นได้ออกแบบไว้เกิดถล่ม หรือเกิดความเสียหายตามมาในภายหลัง ทนายความล้มไปศาลในวันนัดสืบพยานคดีของลูกความ เป็นต้น

การประกันภัยนี้เหมาะสำหรับผู้ประกอบวิชาชีพต่าง ๆ (ยกเว้นผู้ประกอบวิชาชีพทางการแพทย์ซึ่งมีกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดเฉพาะที่จะได้อธิบายต่อไป)

5.16 การประกันภัยความรับผิดสำหรับผู้ประกอบวิชาชีพทางการแพทย์ หรือการประกันภัยความรับผิดทางการแพทย์ (Medical Malpractice Insurance)

ตามพระราชบัญญัติวิชาชีพของแต่ละสาขาที่เกี่ยวข้องสามารถสรุปได้ว่า “ผู้ประกอบวิชาชีพทางการแพทย์” หมายความว่า ผู้ประกอบโรคศิลปะ ผู้ประกอบวิชาชีพเวชกรรม ผู้ประกอบวิชาชีพการพยาบาลและการผดุงครรภ์ ผู้ประกอบวิชาชีพทันตกรรม ผู้ประกอบวิชาชีพเภสัชกรรม ผู้ประกอบวิชาชีพกายภาพบำบัด ผู้ประกอบวิชาชีพเทคนิคการแพทย์ ผู้ประกอบวิชาชีพการแพทย์แผนไทย ผู้ประกอบวิชาชีพการแพทย์แผนไทยประยุกต์ หรือผู้ประกอบวิชาชีพทางการแพทย์และสาธารณสุขอื่นตามกฎหมายว่าด้วยการนั้น ที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุขประกาศให้เป็นผู้ประกอบวิชาชีพทางการแพทย์

ลิขสิทธิ์ของสมาคมประกันวินาศภัยไทย ห้ามนำไปใช้ในการแสวงหากำไรทางการค้า

ตามข้อบังคับแพทยสภาว่าด้วยการรักษาจริยธรรมแห่งวิชาชีพเวชกรรม พ.ศ. 2549 ได้ให้คำนิยามของคำต่อไปนี้ไว้ ดังนี้

“ผู้ประกอบการวิชาชีพเวชกรรม” หมายความว่า บุคคลซึ่งได้ขึ้นทะเบียนและรับใบอนุญาตเป็นผู้ประกอบวิชาชีพเวชกรรมจากแพทยสภา

“ใบอนุญาต” หมายความว่า ใบอนุญาตเป็นผู้ประกอบวิชาชีพเวชกรรมจากแพทยสภา

“วิชาชีพเวชกรรม” หมายความว่า วิชาชีพที่กระทำต่อมนุษย์เกี่ยวกับการตรวจโรค การวินิจฉัยโรค การบำบัดโรค การป้องกันโรค การผดุงครรภ์ การปรับสายตาด้วยเลนส์สัมผัส การแทงเข็มหรือการฝังเข็มเพื่อบำบัดโรค หรือเพื่อระงับความรู้สึก และหมายรวมถึงการกระทำทางศัลยกรรม การใช้รังสี การฉีดยา หรือสาร การสอดใส่วัตถุใด ๆ เข้าไปในร่างกาย ทั้งนี้ เพื่อการคุมกำเนิด การเสริมสวย หรือการบำรุงร่างกายด้วย

ผู้ประกอบการวิชาชีพเวชกรรมตามคำนิยามนี้ครอบคลุมแพทย์ทุกแขนง เช่น อายุรแพทย์ สูตินรีแพทย์ ศัลยแพทย์ จักษุแพทย์ แพทย์โสตศอนาสิก รังสีแพทย์ วิทยุญญแพทย์ กุมารแพทย์ เป็นต้น

ความผิดพลาดในการให้บริการทางการแพทย์ (Medical Malpractice) ส่วนใหญ่มีสาเหตุมาจากการวินิจฉัยที่ล่าช้าเกินควร การวินิจฉัยผิดพลาดหรือวินิจฉัยไม่ได้ การปรึกษาหรือส่งต่อที่ล่าช้าเกินควร การประมาทในการใช้ยา การประมาทในการทำหัตถการรวมทั้งการผ่าตัด การให้การรักษาโดยปราศจากใบคำยินยอมโดยไม่มีเหตุอันควร การไม่ติดตามการรักษา ตลอดจนผลการรักษาที่ไม่ได้มาตรฐาน ซึ่งอาจทำให้คนไข้หรือญาติคนไข้ที่เสียชีวิตฟ้องเรียกค่าเสียหายจากแพทย์ที่ให้การรักษา ตลอดจนโรงพยาบาลที่คนไข้ไปรับการรักษาพยาบาลด้วย เช่น ศัลยแพทย์ลืมผ้าก๊อช หรือลืมกรรไกรไว้ในท้องของคนไข้หลังการผ่าตัด สูตินรีแพทย์ทำคลอดผิดพลาดทำให้เด็กทารก และ/หรือ มารดาเสียชีวิต วิทยุญญแพทย์มยาสลับให้คนไข้เกินขนาดจนทำให้คนไข้ไม่ฟื้น เป็นต้น

ปัจจัยที่อาจนำมาพิจารณาว่าเป็นความผิดพลาดในการให้บริการทางแพทยมีดังต่อไปนี้

- 1) ไม่ได้รับการดูแลที่เหมาะสมและถูกต้องตามมาตรฐาน
- 2) ได้รับบาดเจ็บจากความประมาทของผู้ให้บริการ
- 3) ได้รับการสูญเสียหรือความเสียหายอย่างต่อเนื่องจากอาการบาดเจ็บ

การประกันภัยความรับผิดสำหรับผู้ประกอบวิชาชีพทางการแพทย์ หรือการประกันภัยความรับผิดทางการแพทย์ จะให้ความคุ้มครองความรับผิดตามกฎหมายสำหรับความบาดเจ็บต่อร่างกายหรือต่อจิตใจ หรือการเสียชีวิตของคนไข้อันมีสาเหตุมาจากความผิดพลาด การละเว้น หรือการขาดความระมัดระวัง ในการดำเนินการให้บริการตามวิชาชีพทางการแพทย์ซึ่งกระทำโดยผู้เอาประกันภัยกรณีที่มีการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากบุคคลภายนอกซึ่งเกิดขึ้นในช่วงเวลาที่เอาประกันภัย (รวมخذใช้ค่าธรรมเนียม และค่าใช้จ่ายในการต่อสู้คดี การฟ้องร้องหรือการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน โดยความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจากทางบริษัทประกันภัย)

การประกันภัยความรับผิดสำหรับผู้ประกอบวิชาชีพทางการแพทย์ที่มีขายในประเทศไทย จะมีเงื่อนไขอาณาเขตความคุ้มครองภายในประเทศไทย คือ ต้องเป็นการให้การรักษายาบาลในประเทศไทย และจะต้องเป็นความรับผิดตามกฎหมายที่เกิดจากคำพิพากษาหรือกระบวนการยุติธรรมของศาลไทยเท่านั้น

นอกจากนั้นผู้เอาประกันภัยควรตรวจสอบว่ามีข้อยกเว้นอะไรบ้างในกรมธรรม์ เช่น ไม่คุ้มครองศัลยกรรมเพื่อความงามโดยเฉพาะ เป็นต้น

การประกันภัยนี้เหมาะสำหรับ

- 1) ผู้ประกอบวิชาชีพทางการแพทย์ที่ต้องการความคุ้มครองเฉพาะรายบุคคล เช่น กุมารแพทย์ ศัลยแพทย์ สูตินรีแพทย์ เป็นต้น
- 2) โรงพยาบาลซึ่งจะต้องระบุในใบคำขอเอาประกันภัยให้ชัดเจนว่า ต้องการให้คุ้มครองผู้ประกอบการวิชาชีพทางการแพทย์สาขาใดหรือประเภทใดในโรงพยาบาลแห่งนั้นบ้าง

6. การประกันภัยสำหรับรายย่อย (ไมโครอินซัวรันส์) [Insurance for Minor (Micro Insurance)]

สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) ได้มีการสนับสนุนและส่งเสริมให้มีการออกผลิตภัณฑ์ประกันวินาศภัยที่เป็นการประกันภัยสำหรับรายย่อย (ไมโครอินซัวรันส์) อย่างหลากหลายมากขึ้น

ไมโครอินซัวรันส์ (Micro Insurance) คือ การประกันภัยที่เหมาะสมสำหรับผู้มีรายได้น้อย ธรรมดา ประกันภัยชนิดนี้มีลักษณะพิเศษ คือ ใช้ภาษาที่เข้าใจง่าย ความคุ้มครองไม่ซับซ้อน มีขั้นตอนการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนที่ไม่ยุ่งยาก การรับประกันภัยจึงต้องมีต้นทุนการดำเนินการที่ต่ำด้วยเพื่อให้เบี้ยประกันภัยสามารถครอบคลุมค่าสินไหมทดแทนที่จะเกิดขึ้น โดยออกใบรับรองการประกันภัยแทนกรมธรรม์ประกันภัย และขยายช่องทางการจำหน่ายที่หลากหลายทั้งกับบริษัทประกันวินาศภัย ตัวแทนประกันวินาศภัย นายหน้าประกันวินาศภัย และผ่านร้านสะดวกซื้อที่ได้รับใบอนุญาตเป็นนายหน้าประกันวินาศภัยประเภทนิติบุคคลด้วย

คุณลักษณะของการประกันภัยสำหรับรายย่อย (ไมโครอินซัวรันส์) ใช้พื้นฐานเดียวกับหลักการประกันภัย โดยผู้เอาประกันภัยจ่ายเบี้ยประกันภัยเพื่อแลกเปลี่ยนกับค่าสินไหมทดแทนที่ผู้เอาประกันภัยจะได้เป็นค่าชดเชยจากความเสียหายที่เกิดขึ้น ลักษณะสำคัญของไมโครอินซัวรันส์ คือ

1) **การเข้าถึง (Accessibility)** กลุ่มเป้าหมายของไมโครอินซัวรันส์ คือ กลุ่มผู้มีรายได้น้อยและรายได้น้อยกว่า จึงไม่สามารถซื้อผลิตภัณฑ์ประกันภัยแบบดั้งเดิมได้

2) **ความสามารถในการจ่ายเบี้ยประกันภัย (Affordability)** ค่าเบี้ยประกันภัย และความคุ้มครองอยู่ในระดับไม่สูงมาก เพื่อให้กลุ่มเป้าหมายเข้าถึงผลิตภัณฑ์ประกันภัยได้

3) **มีความยืดหยุ่น (Flexibility)** เนื่องจากเป็นกลุ่มคนผู้มีรายได้น้อย เป็นกลุ่มที่ไม่ได้มีลักษณะความต้องการคล้าย ๆ กัน การออกผลิตภัณฑ์ไมโครอินซัวรันส์จึงต้องออกแบบให้เป็นไปตามความต้องการของกลุ่มนั้น ๆ เช่น การจัดเก็บเบี้ยประกันภัยต้องเหมาะสมกับกระแสรายได้ที่ไม่สม่ำเสมอของผู้เอาประกันภัย

4) **ความง่าย (Simplicity)** องค์ประกอบของไมโครอินซัวรันส์ ต้องเข้าใจง่ายทั้งรูปแบบผลิตภัณฑ์ประกันภัย เงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยที่ไม่ซับซ้อน การเก็บเบี้ยประกันภัย ภาษาที่ใช้ในกรมธรรม์ประกันภัย วิธีการจัดการกับข้อร้องเรียนที่เกิดขึ้นทำให้เข้าใจและยอมรับได้ง่าย

การประกันภัยสำหรับรายย่อย (ไมโครอินซัวรันส์) ที่สำคัญเช่น

6.1 การประกันอัคคีภัยที่อยู่อาศัยแบบประหยัดสำหรับรายย่อย (ไมโครอินซัวรันส์)

เป็นการประกันภัยซึ่งให้ความคุ้มครองเฉพาะสิ่งปลูกสร้าง (ไม่รวมฐานราก) ที่ใช้เป็นที่อยู่อาศัยเนื่องจาก

6.1.1 ไฟไหม้ ฟ้าผ่า ระเบิด โดยมีจำนวนเงินเอาประกันภัยตามลักษณะสิ่งปลูกสร้าง ดังนี้

- 1) สิ่งปลูกสร้างที่เป็นคอนกรีต 300,000 บาท
- 2) สิ่งปลูกสร้างที่เป็นอาคารครึ่งตึกครึ่งไม้ 150,000 บาท
- 3) สิ่งปลูกสร้างเป็นอาคารที่ไม่ใช่ตึก หรือครึ่งตึกครึ่งไม้ และไม่เป็นห้องแถวไม้ 100,000 บาท
- 4) สิ่งปลูกสร้างเป็นห้องแถวไม้ 50,000 บาท

6.1.2 ภัยจากลมพายุ ภัยจากน้ำท่วม ภัยจากแผ่นดินไหวหรือภูเขาไฟระเบิด หรือคลื่นใต้น้ำ หรือสึนามิ ภัยจากลูกเห็บ ทุกภัยรวมกันแล้วไม่เกิน 10,000 บาทต่อปี

และมีการขยายความคุ้มครองค่าเช่าที่อยู่อาศัยชั่วคราวกรณีสิ่งปลูกสร้างที่เอาประกันภัยไว้ได้รับความเสียหายเนื่องจากไฟไหม้ ฟ้าผ่า ระเบิด ไม่เกินวันละ 300 บาท และรวมแล้วไม่เกิน 30 วันตลอดระยะเวลาเอาประกันภัย โดยมีเบี้ยประกันภัย 400 บาทต่อปี

6.2 การประกันภัยอุบัติเหตุสำหรับรายย่อย (ไมโครอินซัวรันส์)

เป็นการประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองผู้เอาประกันภัยกรณีประสบอุบัติเหตุ ดังนี้

6.2.1 ผลประโยชน์การเสียชีวิต การสูญเสียอวัยวะ สายตา หรือทุพพลภาพถาวรสิ้นเชิง จำนวนเงินเอาประกันภัย 100,000 บาท

6.2.2 ผลประโยชน์การเสียชีวิต การสูญเสียอวัยวะ สายตา หรือทุพพลภาพถาวรสิ้นเชิง จากอุบัติเหตุขณะขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ จำนวนเงินเอาประกันภัย 50,000 บาท

6.2.3 การชดเชยรายได้ระหว่างการเข้ารักษาตัวในโรงพยาบาล (ต่อวัน) สูงสุดไม่เกิน 20 วัน (ขยายความคุ้มครองขณะขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์) 200 บาทต่อวัน

6.2.4 ค่าใช้จ่ายในการจัดการงานศพกรณีเสียชีวิตจากการบาดเจ็บหรือการเจ็บป่วย (ยกเว้นกรณีเสียชีวิตจากการเจ็บป่วยในระยะเวลา 180 วันแรก)

สามารถซื้อความคุ้มครองได้คนละ 1 กรมธรรม์ โดยมีเบี้ยประกันภัย 450 บาทต่อคนต่อปี

การประกันภัยนี้เหมาะสำหรับบุคคลทั่วไป ซึ่งมีอายุระหว่าง 15 - 65 ปี และมีสุขภาพร่างกายแข็งแรงสมบูรณ์ ไม่มีอวัยวะส่วนใดบกพร่องหรือพิการ

6.3 การประกันภัย 200 สำหรับรายย่อย (ไมโครอินซัวรันส์)

เป็นการประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองผู้เอาประกันภัยกรณีประสบอุบัติเหตุ ดังนี้

6.3.1 ผลประโยชน์การเสียชีวิต การสูญเสียอวัยวะ สายตา หรือทุพพลภาพถาวรสิ้นเชิง เนื่องจากอุบัติเหตุ ไม่รวมการถูกฆาตกรรม ลอบทำร้ายร่างกาย และ/หรือ อุบัติเหตุขณะขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ จำนวนเงินเอาประกันภัย 100,000 บาท

6.3.2 ผลประโยชน์การเสียชีวิต การสูญเสียอวัยวะ สายตา หรือทุพพลภาพถาวรสิ้นเชิง จากการถูกฆาตกรรม ลอบทำร้ายร่างกาย และ/หรือ อุบัติเหตุขณะขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ จำนวนเงินเอาประกันภัย 50,000 บาท

6.3.2 ผลประโยชน์ค่าใช้จ่ายในการจัดการงานศพกรณีเสียชีวิตจากการเจ็บป่วย (ยกเว้นกรณีเสียชีวิตจากการเจ็บป่วยภายใน 120 วันแรกนับจากวันเริ่มต้นระยะเวลาประกันภัย) จำนวนเงินเอาประกันภัย 10,000 บาท สามารถซื้อความคุ้มครองได้คนละไม่เกิน 2 กรมธรรม์ โดยมีเบี้ยประกันภัย 200 บาทต่อกรมธรรม์ต่อปี

การประกันภัยนี้เหมาะสำหรับบุคคลทั่วไป ซึ่งมีอายุระหว่าง 20 - 60 ปีบริบูรณ์ และมีสัญชาติไทย

6.4 การประกันภัยอุบัติเหตุเพื่อคนพิการสำหรับรายย่อย (ไมโครอินซัวรันส์)

เป็นการประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองผู้เอาประกันภัยกรณีประสบอุบัติเหตุ ดังนี้

6.4.1 ผลประโยชน์การเสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุ ไม่รวมการถูกฆาตกรรมลอบทำร้ายร่างกาย และ/หรือ อุบัติเหตุขณะขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ จำนวนเงินเอาประกันภัย 100,000 บาท

6.4.2 ผลประโยชน์การเสียชีวิตจากการถูกฆาตกรรมลอบทำร้ายร่างกาย และ/หรือ อุบัติเหตุขณะขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ จำนวนเงินเอาประกันภัย 50,000 บาท

6.4.3 ผลประโยชน์ค่าใช้จ่ายในการจัดการงานศพกรณีเสียชีวิตจากการเจ็บป่วย (ยกเว้นกรณีเสียชีวิตจากการเจ็บป่วยภายใน 120 วันแรกนับจากวันเริ่มต้นระยะเวลาประกันภัย) จำนวนเงินเอาประกันภัย 5,000 บาท

6.4.4 ผลประโยชน์ชดเชยเงินปลอบขวัญเนื่องจากอุบัติเหตุ (ต้องเข้ารับรักษาตัวเป็นผู้ป่วยในโรงพยาบาลเป็นจำนวนไม่น้อยกว่า 4 วัน) จำนวนเงินเอาประกันภัย 5,000 บาทตลอดระยะเวลาประกันภัย

6.4.5 ผลประโยชน์การชดเชยรายได้ระหว่างการเข้ารับรักษาตัวเป็นผู้ป่วยในโรงพยาบาลเนื่องจากอุบัติเหตุวันละ 200 บาท สูงสุด 20 วันตลอดระยะเวลาเอาประกันภัย

สามารถซื้อความคุ้มครองได้คนละไม่เกิน 2 กรมธรรม์ โดยมีเบี้ยประกันภัย 300 บาทต่อกรมธรรม์ต่อปี

การประกันภัยนี้เหมาะสำหรับคนพิการซึ่งเป็นบุคคลที่มีสัญชาติไทยที่มีอายุตั้งแต่ 20 - 60 ปีบริบูรณ์ และมีบัตรประจำตัวคนพิการที่ระบุประเภทความพิการดังต่อไปนี้

1. พิกัดทางการมองเห็น
2. พิกัดทางการได้ยินหรือสื่อความหมาย
3. พิกัดทางการเคลื่อนไหวหรือร่างกาย

6.5 การประกันภัยข้าวนาปีสำหรับรายย่อย (ไมโครอินซัวรันส์)

เป็นการประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองความสูญเสียหรือความเสียหายต่อข้าวที่ปลูกในพื้นที่เพาะปลูกข้าวนาปีที่เอาประกันภัย ซึ่งได้รับความเสียหายอันเนื่องมาจากภัย ดังนี้

หมวดความคุ้มครองที่ 1 ความเสียหายจากน้ำท่วมหรือฝนตกหนัก ภัยแล้ง ฝนแล้ง หรือฝนทิ้งช่วง ลมพายุ หรือพายุไต้ฝุ่น ภัยอากาศหนาวหรือน้ำค้างแข็ง ลูกเห็บ ไฟไหม้ ซึ่งภัยดังกล่าวผู้ว่าราชการจังหวัดได้มีการประกาศเป็นเขตการให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยพิบัติกรณีฉุกเฉินในระยะเวลาที่เอาประกันภัย โดยผู้รับประกันภัยจะจ่ายตามจำนวนเงินที่ตกลงกันไว้ต่อไร่

หมวดความคุ้มครองที่ 2 ความเสียหายจากศัตรูพืชหรือโรคระบาด ซึ่งภัยดังกล่าวผู้ว่าราชการจังหวัดได้มีการประกาศเป็นเขตการให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยพิบัติกรณีฉุกเฉินในระยะเวลาที่เอาประกันภัย โดยผู้รับประกันภัยจะจ่ายตามจำนวนเงินที่ตกลงกันไว้ต่อไร่

โดยมีจำนวนเงินความรับผิดชอบสูงสุดของผู้รับประกันภัยสำหรับหมวดความคุ้มครองที่ 1 และ 2 ต่อไร่ไว้ด้วย

การประกันภัยนี้เหมาะสำหรับเกษตรกรที่ทำการเพาะปลูกข้าวนาปี

6.6 การประกันภัยข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ (ไมโครอินซัวรันส์)

เป็นการประกันภัยที่คุ้มครองความเสียหายจากภัยธรรมชาติ 7 ภัย ได้แก่ น้ำท่วม หรือฝนตกหนัก ภัยแล้ง ฝนแล้ง หรือฝนทิ้งช่วง ลมพายุ หรือพายุไต้ฝุ่น อากาศหนาวหรือน้ำค้างแข็ง ลูกเห็บ ไฟไหม้ ภัยจากช้างป่า และความเสียหายจากศัตรูพืชหรือโรคระบาด

โดยมีจำนวนเงินความคุ้มครองพื้นฐานต่อไร่ตามที่ภาครัฐกำหนด แต่ถ้าเกษตรกรมีความประสงค์จะได้รับความคุ้มครองส่วนเพิ่มต่อไร่ก็สามารถจะเอาประกันภัยเพิ่มเติมได้เอง

การประกันภัยนี้เหมาะสำหรับเกษตรกรที่ทำการเพาะปลูกข้าวโพดเลี้ยงสัตว์





ภาคผนวก 1

ตัวอย่างใบคำขอเอาประกันอัคคีภัย



ใบคำขอเอาประกันอัคคีภัย

รหัสบริษัท	ต่ออายุ ()	ประกันภัยใหม่ ()	กรมธรรม์ประกันภัยเลขที่			
1 ผู้เอาประกันภัย: ชื่อและที่อยู่ โทร อีเมล			สถานที่ตั้งหรือเก็บทรัพย์สินเอาประกันภัย ตำบล/แขวง อำเภอ/เขต จังหวัด บล็อก พิกัด ละติจูด : □□.□□□□□°N GPS ลองจิจูด: □□□.□□□□□°E			
2 ระยะเวลาประกันภัย		ปี เริ่มวันที่	เวลา 16.00 น.	สิ้นสุดวันที่	เวลา 16.00 น.	
3 จำนวนเงินเอาประกันภัยตามกรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้			บาท			
เบี้ยประกันภัย			ส่วนลดอุปกรณ์ดับเพลิง		เบี้ยประกันภัยเพิ่มพิเศษ	
			มาตรการควบคุมและระงับอัคคีภัย	มาตรการป้องกันอัคคีภัย		
อัตรา (%)	อัตราเพิ่ม (%)	จำนวนเงิน	อัตรา (%)	อัตรา (%)	อัตรา (%)	จำนวนเงิน
เบี้ยประกันภัยสุทธิ		บาท	อากรแสตมป์	บาท	ภาษีมูลค่าเพิ่ม	บาท
					รวม	บาท
4 จำนวนเงินเอาประกันภัยทั้งสิ้นและรายละเอียดทรัพย์สินที่เอาประกันภัย สิ่งปลูกสร้างตัวอาคาร (ไม่รวมฐานราก) รวมส่วนต่อเติมปรับปรุงอาคาร บาท เฟอร์นิเจอร์ เครื่องตกแต่งติดตั้งเครื่องใช้ บาท สต็อกสินค้า (ระบุชนิดสินค้า) บาท เครื่องจักร (ระบุชนิดของเครื่องจักร) บาท อื่น ๆ (ระบุรายละเอียด) บาท รวม บาท ภัยเพิ่มพิเศษที่ต้องการสำหรับกรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้						
5 จำนวนเงินเอาประกันภัยและบริษัทประกันภัยร่วม						
6 รายละเอียดของสิ่งปลูกสร้างที่เอาประกันภัยและหรือที่เก็บหรือติดตั้งทรัพย์สินที่เอาประกันภัย เป็นเจ้าของ () ผู้เช่า ()						
จำนวนชั้น	ฝาผนังด้านนอกเป็น	พื้นชั้นบนเป็น	โครงหลังคาเป็น	หลังคาเป็น	จำนวนคูหาหรือหลัง	
พื้นที่ภายในอาคาร	รหัสโครงสร้าง	ฝาผนัง	เสา/กำแพงรับแรง	คาน	พื้น	
ม ²		รหัส	รหัส	รหัส	รหัส	
7 สถานที่ใช้เป็น		รหัส : ภัยตัวเอง	ภัยนอก	ชั้นของสิ่งปลูกสร้าง		
8 ผู้รับประกันภัย		ความสัมพันธ์				
9 กรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้มีเอกสารแนบท้าย						
10 ท่านเคยถูกปฏิเสธการขอเอาประกันภัย หรือเคยถูกยกเลิกสัญญา หรือปฏิเสธการต่ออายุ หรือถูกเรียกเก็บเบี้ยประกันภัยเพิ่มสำหรับการประกันอัคคีภัย หรือประกันภัยอื่นหรือไม่ ☐ ไม่เคย ☐ เคย โปรดแจ้งข้อเท็จจริงประกันภัยและรายละเอียด						
ข้าพเจ้าขอรับรองว่า คำแถลงตามรายการข้างต้นเป็นความจริง และให้ถือเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาประกันภัยระหว่างข้าพเจ้ากับบริษัท						
			ลงชื่อ	()		
			ผู้ขอเอาประกันภัย			
			วันที่			
☐ ตัวแทนประกันภัย		☐ นายหน้าประกันภัยรายนี้		ใบอนุญาตเลขที่		
Agent		Broker		License No.		
คำเตือนของสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.)						
ให้ตอบคำถามทั้งหมดตามความจริงทุกข้อ มิฉะนั้นบริษัทอาจถือเป็นเหตุปฏิเสธความรับผิดชอบสัญญาประกันภัยได้ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 865						



ภาคผนวก 2

ตัวอย่างตารางกรรมธรรม์ประกันอัคคีภัย



ชื่อ – ที่อยู่บริษัทประกันภัย
กรมธรรม์ประกันอัคคีภัย (FIRE INSURANCE POLICY)

ตารางกรมธรรม์ประกันภัย THE SCHEDULE						
รหัส : ต่ออายุ ()		ประกันภัยใหม่ ()		กรมธรรม์ประกันภัยเลขที่		
Code		Renewal		New Business		Policy No.
1. ผู้เอาประกันภัย : Insured ชื่อ Name ที่อยู่ Address				สถานที่ตั้งหรือเก็บทรัพย์สินเอาประกันภัย Location of Property Insured อำเภอ จังหวัด เขต Amphoe Changwat Block		
2. ระยะเวลาประกันภัย		เริ่มวันที่		เวลา 16.00 น. สิ้นสุดวันที่		เวลา 16.00 น.
Period of Insurance		From		at 4.00 p.m. to		at 4.00 p.m.
3. จำนวนเงินเอาประกันภัยตามกรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้ Amount Insured under this Policy						
เบี้ยประกันภัย Premium			ส่วนลดอุปกรณ์ดับเพลิง (F.E.Discount)		เบี้ยประกันภัยเพิ่มพิเศษ Add. Premium	
			มาตรการควบคุมและระงับอัคคีภัย (Fire Protection)			
อัตรา Rate (%)	อัตราเพิ่ม Surcharge (%)	จำนวนเงิน Amount	อัตรา Rate (%)	อัตรา Rate (%)	อัตรา Rate (%)	จำนวนเงิน Amount
		บาท Baht				บาท Baht
เบี้ยประกันภัยสุทธิ Net Premium		บาท Baht	อากรแสตมป์ Stamp Duty	บาท Baht	ภาษีมูลค่าเพิ่ม VAT	บาท Baht
					รวม Total	บาท Baht
4. จำนวนเงินเอาประกันภัยทั้งสิ้นและรายละเอียดทรัพย์สินที่เอาประกันภัย Total Amount Insured & Description of Property Insured						
5. จำนวนเงินเอาประกันภัยและบริษัทประกันภัยร่วม Amount of Co-Insurance & Co-Insurers						
6. รายละเอียดของสิ่งปลูกสร้างที่เอาประกันภัยและหรือที่เก็บหรือติดตั้งทรัพย์สินที่เอาประกันภัย Description of Building insured or containing the property insured				เป็นเจ้าของ () As Owner		ผู้เช่า () As Tenant
จำนวนชั้น No. of Storey	ฝาผนังด้านนอกเป็น External Wall	พื้นชั้นบนเป็น Upper Floor	โครงหลังคาเป็น Roof Beam	หลังคาเป็น Roof	จำนวนคูหาหรือหลัง No. of Hong or Building	
พื้นที่ภายในอาคาร Total Internal Area	รหัสโครงสร้าง Structure Code	ฝาผนัง Wall	เสา / กำแพงรับแรง Column/Load Bearing Wall	คาน Beam	พื้น Floor	
ม. ² m. ²		รหัส Code	รหัส Code	รหัส Code	รหัส Code	
7. สถานที่ใช้เป็น Occupancy	รหัส : ภัยตัวเอง Code Risk Exp		ภัยนอก Ext. Exposure	ชั้นของสิ่งปลูกสร้าง Class of construction		
8. กรมธรรม์ประกันภัยนี้ มีเอกสารแนบท้าย ตามที่ระบุในเอกสารสรุปรายการเอกสารแนบท้ายรวมทั้งจำนวนเงินจำกัดความรับผิดชอบและความรับผิดชอบส่วนแรก This Policy is also subject to the attached documents ☐ มี Yes ☐ ไม่มี No						
9. วันทำสัญญาประกันภัย Agreement made on			วันทำกรมธรรม์ประกันภัย Policy issued on			
☐ ตัวแทนประกันภัย Agent		☐ นายหน้าประกันภัยรายนี้ Broker		ใบอนุญาตเลขที่ License No.		

เพื่อเป็นหลักฐาน บริษัทฯ โดยบุคคลผู้มีอำนาจได้ลงลายมือชื่อและประทับตราของบริษัทไว้เป็นสำคัญ ณ สำนักงานของบริษัท

As evidence the Company has caused this Policy to be signed by duly authorized persons and the Company's stamp to be affixed at its Office.

กรรมการ - Director

กรรมการ - Director

ผู้รับมอบอำนาจ – Authorized Signature



ภาคผนวก 3

ตัวอย่างกรมธรรม์ประกันอัคคีภัย



กรรมธรรม์ประกันอัคคีภัย

คำจำกัดความ

ถ้อยคำและคำบรรยายซึ่งมีความหมายเฉพาะที่ได้ให้ไว้ในส่วนใดก็ตามของกรรมธรรม์ประกันภัยนี้จะถือเป็นความหมายเดียวกันทั้งหมดไม่ว่าจะปรากฏในส่วนใดก็ตามเว้นแต่จะคงไว้เป็นอย่างอื่นในกรรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้

คำว่า “กรรมธรรม์ประกันภัย” หมายความว่า ความรวมถึง ใบคำขอเอาประกันภัย ตารางกรรมธรรม์เงื่อนไข ข้อยกเว้น ข้อกำหนด เอกสารแนบท้าย ข้อระบุพิเศษ ข้อรับรอง และใบสลักหลังกรรมธรรม์ประกันภัย ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งแห่งสัญญาประกันภัยเดียวกัน

คำว่า “บริษัท” หมายความว่า ผู้รับประกันภัยตามกรรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้

คำว่า “ผู้เอาประกันภัย” หมายความว่า บุคคล หรือนิติบุคคล ตามที่ปรากฏชื่อเป็นผู้เอาประกันภัย ในหน้าตารางกรรมธรรม์ ซึ่งตกลงจะชำระเบี้ยประกันภัยให้แก่บริษัท

คำว่า “ความเสียหาย” หมายความว่า การสูญเสียหรือเสียหายไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน อันเกิดจากภัยที่ได้รับความคุ้มครองที่เกิดขึ้นแก่ทรัพย์สินที่เอาประกันภัยไว้ภายใต้กรรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้

คำว่า “ความเสียหายสืบเนื่อง” หมายความว่า ความเสียหายทางการเงินซึ่งเป็นผลสืบเนื่อง และนอกเหนือจากความเสียหายทางวัตถุ อันเกิดจากภัยที่เอาประกันภัยไว้

คำว่า “อัคคีภัย” หมายความว่า ไฟไหม้ หรือฟ้าผ่า หรือการระเบิดของแก๊สเฉพาะที่ได้กำหนดไว้ว่าได้รับความคุ้มครองตามกรรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้

ความคุ้มครอง

เพื่อเป็นการตอบแทนเบี้ยประกันภัยที่ผู้เอาประกันภัยต้องชำระให้แก่บริษัทในการเอาประกันภัยทรัพย์สินตามที่ระบุไว้ในกรรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้ บริษัทให้สัญญาต่อผู้เอาประกันภัยว่า หากทรัพย์สินที่เอาประกันภัยไว้ได้รับความเสียหาย เนื่องจาก :-

1) ไฟไหม้ แต่ไม่รวมถึงความเสียหาย :-

- 1.1 จากแรงระเบิด อันเป็นผลมาจากไฟไหม้ เว้นแต่แรงระเบิดของแก๊สที่ใช้สำหรับทำแสงสว่างหรือประโยชน์เพื่อการอยู่อาศัย
- 1.2 โดยตรงหรือโดยอ้อมจากแผ่นดินไหว
- 1.3 ต่อทรัพย์สินที่เอาประกันภัย อันเกิดจาก
 - 1.3.1 การบุตเน่าหรือการระอุตามธรรมชาติ หรือ การลุกไหม้ขึ้นเอง เฉพาะที่เกิดจากตัวทรัพย์สินนั่นเองเท่านั้น หรือ
 - 1.3.2 การที่ทรัพย์สินนั้นอยู่ในระหว่างกรรมวิธีใด ๆ ซึ่งใช้ความร้อน หรือการทำให้แห้ง

2) ไฟฟ้า

3) **แรงระเบิดของแก๊ส** ที่ใช้สำหรับทำแสงสว่างหรือประโยชน์เพื่อการอยู่อาศัยเท่านั้น แต่ไม่รวมถึงความเสียหายจากการระเบิดของแก๊สจากแผ่นดินไหว

4) ความเสียหายเนื่องจากภัยเพิ่มพิเศษ ที่ได้ระบุไว้ชัดเจนในกรมธรรม์ประกันภัย

ในระหว่างระยะเวลาที่ได้เอาประกันภัยตามที่ระบุในตารางกรมธรรม์ซึ่งรวมถึงช่วงเวลาที่ผู้รับประกันภัยได้ตกลงต่ออายุสัญญาประกันภัยด้วย (หากมี) บริษัทจะจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยตามมูลค่าความเสียหายที่แท้จริงในขณะเกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินที่เอาประกันภัย หรือเลือกที่จะทำการสร้างให้ใหม่ หรือซ่อมแซมให้คืนสภาพเดิม หรือจัดหาทรัพย์สิน มาทดแทนทรัพย์สินที่ได้รับความเสียหายทั้งหมด หรือบางส่วน

ความรับผิดชอบของบริษัทภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้จะไม่เกิน

1) จำนวนเงินที่เอาประกันภัยไว้ทั้งหมด หรือจำนวนเงินที่เอาประกันภัยไว้ตามรายการแต่ละรายการในขณะที่เกิดความเสียหาย

2) จำนวนเงินเอาประกันภัยที่คงเหลืออยู่ภายหลังจากหักมูลค่าความเสียหายที่เกิดขึ้นในระหว่างระยะเวลาที่เอาประกันภัยเดียวกัน เว้นแต่บริษัทได้เคยตกลงไว้ก่อนแล้วในกรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้ให้จำนวนเงินเอาประกันภัยที่คงเหลืออยู่นั้นกลับเต็มจำนวนดังเดิม โดยผู้เอาประกันภัยตกลงที่จะชำระเบี้ยประกันภัยเพิ่มเติม

ข้อยกเว้น

กรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้ไม่คุ้มครอง

1) ความเสียหายซึ่งเกิดขึ้นจากสงคราม การรุกราน การกระทำที่มุ่งร้ายของศัตรูต่างชาติ หรือการกระทำที่มุ่งร้ายคล้ายสงคราม ไม่ว่าจะได้มีการประกาศสงครามหรือไม่ก็ตาม หรือสงครามกลางเมือง การแข็งข้อ การกบฏ การจลาจล การนัดหยุดงาน การก่อความวุ่นวาย การกระทำของผู้ก่อการร้าย การปฏิวัติ การรัฐประหาร การประกาศกฎอัยการศึก หรือเหตุการณ์ใด ๆ ซึ่งจะเป็นเหตุให้มีการประกาศหรือคงไว้ซึ่งกฎอัยการศึก

2) ความเสียหายที่เป็นผลโดยตรง หรือโดยอ้อมจากสาเหตุดังนี้ :-

2.1 การแผ่รังสี หรือการแพร่กัมมันตภาพรังสีจากเชื้อเพลิงนิวเคลียร์หรือจากกากนิวเคลียร์ใด ๆ อันเนื่องมาจากการเผาไหม้ของเชื้อเพลิงนิวเคลียร์

2.2 การระเบิดของกัมมันตรังสี หรือส่วนประกอบของนิวเคลียร์ หรือทรัพย์สินอันตรายอื่นใดที่อาจเกิดการระเบิดในกระบวนการนิวเคลียร์ได้

3) ความเสียหายต่อทรัพย์สินซึ่งเกิดขึ้นในขณะที่ผู้เอาประกันภัยสามารถเรียกร้องค่าเสียหายหรือมีสิทธิได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนจากกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลหรือกรมธรรม์ประกันภัยการขนส่ง ยกเว้นความเสียหายส่วนที่เกินกว่าจำนวนเงินซึ่งจะได้รับการชดเชยจากกรมธรรม์ประกันภัยดังกล่าว

4) ทรัพย์สินต่อไปนี้ เว้นแต่จะระบุไว้โดยชัดแจ้งเป็นอย่างอื่นในกรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้

- 4.1 สินค้าที่อยู่ในการดูแลรักษาของผู้เอาประกันภัยในฐานะผู้รับฝากทรัพย์สิน
- 4.2 เงินแท่ง หรือเงินรูปพรรณ หรือทองคำแท่ง หรือทองรูปพรรณ หรือ อัญมณี
- 4.3 โบราณวัตถุหรือศิลปวัตถุสำหรับความเสียหายรวมส่วนที่เกินกว่า 10,000 บาท
- 4.4 ต้นฉบับหรือสำเนาเอกสาร แบบแปลน แผนผัง ภาพเขียน รูปออกแบบ ลวดลาย แบบ หรือ แบบพิมพ์ หรือแม่พิมพ์
- 4.5 หลักประกันหนี้สิน หลักทรัพย์ เอกสารสำคัญต่าง ๆ ไปรษณียากร อากรแสตมป์ เงินตรา ธนบัตร เช็ค สมุดบัญชี หรือสมุดหนังสือเกี่ยวกับธุรกิจใด ๆ
- 4.6 วัตถุระเบิด
- 4.7 ไดนาโม หม้อแปลงไฟฟ้า เครื่องกำเนิดไฟฟ้า มอเตอร์ไฟฟ้า แผงควบคุมไฟฟ้า อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ หรือเครื่องใช้ไฟฟ้าอื่นๆ ซึ่งได้รับความเสียหายเนื่องจากหรือเพราะการเดินเครื่องเกินกำลัง หรือได้รับกระแสไฟฟ้าเกินกำลังหรือไฟฟ้าลัดวงจรรวมถึงไฟฟ้าลัดวงจรเนื่องจากฟ้าผ่า เฉพาะเครื่องที่เกิดการเสียหายในกรณีดังกล่าว

5) ความเสียหายต่อเนื่องใดๆ ทุกชนิดเว้นแต่การสูญเสียรายได้จากค่าเช่าที่ได้ระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้ได้รับความคุ้มครอง

6) ความเสียหายจากการเผาทรัพย์สิน โดยคำสั่งเจ้าหน้าที่ หรือพนักงานผู้มีอำนาจตามกฎหมาย

เงื่อนไขทั่วไปในการรับประกันภัย

1. การประกันภัยทรัพย์สินต่ำกว่ามูลค่าที่แท้จริง

ในกรณีที่เกิดความเสียหายขึ้นแก่ทรัพย์สินที่เอาประกันภัย และปรากฏว่าทรัพย์สินนั้นมีมูลค่าสูงกว่าจำนวนเงินที่ได้เอาประกันภัยไว้ให้ถือว่า ผู้เอาประกันภัยเป็นผู้รับประกันภัยเอง ในส่วนที่ต่างกัน และในการคำนวณค่าสินไหมทดแทนผู้เอาประกันภัยต้องรับภาระส่วนเฉลี่ยความเสียหายไปตามส่วนทุก ๆ รายการ และหากมีมากกว่าหนึ่งรายการให้แยกพิจารณาเป็นแต่ละรายการ โดยบริษัทจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนความเสียหายแต่ละรายการตามหลักการต่อไปนี้

ค่าสินไหมทดแทนที่บริษัทจะชดใช้แต่ละรายการ

$$\text{ค่าสินไหมทดแทนที่บริษัทจะชดใช้แต่ละรายการ} = \left\{ \frac{\text{จำนวนเงินเอาประกันภัย}}{\text{มูลค่าที่แท้จริงของทรัพย์สิน ณ เวลาที่เกิดความเสียหาย}} \times \text{มูลค่าความเสียหาย} \right\} - \text{ความเสียหายส่วนแรก (ถ้ามี)}$$

2. การตกเป็นโมฆียะของกรมธรรม์ประกันภัย

ถ้าได้มีการบรรยายคลาดเคลื่อนในสาระสำคัญแห่งทรัพย์สินที่เอาประกันภัยหรือในสาระสำคัญแห่งสิ่งปลูกสร้างหรือสถานที่ตั้งของทรัพย์สินหรือสิ่งปลูกสร้างดังกล่าวหรือในข้อความจริงอันเป็นสาระสำคัญอันจำเป็นต้องรู้เพื่อการประเมินความเสี่ยงภัย หรือเพื่อกำหนดเบี้ยประกันภัย หรือมีการละเว้นไม่เปิดเผยข้อความจริงดังกล่าวนั้น ให้ถือว่าสัญญาประกันภัยตามกรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้ตกเป็นโมฆียะและบริษัททรงไว้ซึ่งสิทธิในการบอกล้างสัญญาประกันภัยนี้ภายในระยะเวลาที่กฎหมายกำหนด

3. หน้าที่ในการรักษาสีทธิของบริษัทเพื่อการรับช่วงสิทธิ

โดยค่าใช้จ่ายของบริษัท ผู้เอาประกันภัยจะต้องกระทำทุกอย่างเท่าที่จำเป็นหรือเท่าที่บริษัทจะร้องขอให้ทำตามสมควรไม่ว่าก่อนหรือหลังการรับค่าสินไหมทดแทนจากบริษัทเพื่อรักษาสีทธิของบริษัทในการเรียกร้องค่าเสียหายจากบุคคลภายนอก

4. การผิดคำรับรอง

เมื่อผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่ที่จะต้องปฏิบัติตามข้อรับรองต่าง ๆ ที่แนบท้ายกรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้ แต่เจตนาไม่ปฏิบัติตามข้อรับรองดังกล่าวจนเป็นเหตุให้ทรัพย์สินที่เอาประกันภัยนั้นมีความเสี่ยงภัยสูงขึ้น บริษัทมีสิทธิปฏิเสธการชดเชยค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายอันเนื่องมาจากความเสี่ยงภัยที่สูงขึ้นนั้น

5. เงื่อนไขการเรียกร้องและชดเชยค่าสินไหมทดแทน

5.1 หน้าที่ของผู้เอาประกันภัยในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน

เมื่อเกิดความเสียหายขึ้น ผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่ดังนี้

5.1.1 ต้องแจ้งให้บริษัททราบโดยไม่ชักช้าและต้องส่งมอบหลักฐานและเอกสารตามที่ระบุไว้ข้างล่างนี้ให้บริษัทภายใน 30 วัน นับตั้งแต่วันเกิดความเสียหาย เว้นแต่ผู้เอาประกันภัยมีเหตุอันสมควรไม่อาจกระทำการดังกล่าวได้ภายในเวลาที่กำหนดหรือภายในกำหนดเวลาที่บริษัทขยายให้โดยทำเป็นหนังสือ ทั้งนี้ด้วยค่าใช้จ่ายของผู้เอาประกันภัยเอง

- (1) คำเรียกร้องเป็นหนังสือเกี่ยวกับ ความเสียหายซึ่งต้องแจ้งรายละเอียดแห่งทรัพย์สินที่สูญเสียหรือเสียหายและมูลค่าความเสียหายของทรัพย์สินนั้น ๆ โดยละเอียดเท่าที่จะทำได้ตามมูลค่าในเวลาเกิดความเสียหายซึ่งไม่ได้รวมกำไร
- (2) การประกันภัยอื่น ๆ รวมทั้งการประกันภัยไว้กับบริษัทประกันภัยอื่นในส่วนที่เกี่ยวข้องกับทรัพย์สินที่เอาประกันภัยภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้

5.1.2 ต้องแสดง หรือจัดหา หรือแจ้ง หรือมอบให้บริษัทซึ่งพยานหลักฐานและรายการเพิ่มเติม เช่น แผนผัง รายการละเอียด สมุดบัญชี ใบสำคัญการบัญชี ใบกำกับสินค้า ต้นฉบับ คู่ฉบับ หรือสำเนาแห่งเอกสารนั้น ๆ ข้อพิสูจน์และข้อความเกี่ยวกับการเรียกร้องและต้นเพลิงหรือสาเหตุที่ทำให้เกิดอัคคีภัยและเหตุการณ์ที่ทำให้เกิดความเสียหายตามที่บริษัทต้องการตามสมควรแก่กรณี ทั้งนี้ด้วยค่าใช้จ่ายของผู้เอาประกันภัยเอง

5.1.3 จะต้องดำเนินการและยินยอมให้บริษัทหรือตัวแทนกระทำการใด ๆ ที่เหมาะสมในการป้องกันความเสียหายอันอาจเพิ่มขึ้น

บริษัทอาจไม่รับพิจารณาชดเชยค่าสินไหมทดแทน หากผู้เอาประกันภัยจงใจหรือมีเหตุอันควร เชื่อได้ว่าเจตนาไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขดังกล่าวข้างต้นแม้ว่าเพียงข้อหนึ่งข้อใดก็ตาม

5.2 การชดเชยโดยการเลือกทำการสร้างใหม่หรือจัดหาทรัพย์สินมาทดแทน

บริษัทอาจจะเลือกทำการสร้างใหม่ หรือจัดหาทรัพย์สินมาทดแทนทรัพย์สินที่สูญเสีย หรือเสียหายทั้งหมด หรือส่วนใดส่วนหนึ่งแทนการจ่ายเงินชดเชยการสูญเสียหรือการเสียหายที่เกิดขึ้น หรืออาจจะร่วมกับบริษัทประกันภัยอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกระทำการดังกล่าวก็ได้

แต่บริษัทไม่ผูกพันที่จะต้องจัดสร้างให้ใหม่ให้เหมือนกับทรัพย์สินเดิมหรือให้ครบถ้วนทุกประการเพียงแต่ว่าจัดไปตามแต่สภาพการจะอำนวย โดยบริษัทจะกระทำการให้สมเหตุสมผลที่สุดและไม่ว่ากรณีใด ๆ บริษัทไม่ผูกพันที่จะต้องทำการสร้างให้ใหม่เกินกว่ามูลค่าของทรัพย์สินในขณะที่เกิดความเสียหายหรือเกินกว่าจำนวนเงินซึ่งบริษัทได้รับประกันภัย

ถ้าบริษัทเลือกที่จะทำการสร้างให้ใหม่ หรือจัดหาทรัพย์สินมาแทน ผู้เอาประกันภัยโดยค่าใช้จ่ายของตนเองจะต้องจัดหาแปลน แผนผัง รายละเอียดประกอบแปลน ปริมาณ ขนาดและรายละเอียดอื่น ๆ ตามที่บริษัทต้องการให้แก่บริษัท และการกระทำใด ๆ ที่บริษัทได้ทำไปหรือสั่งให้ทำไปเพื่อที่จะพิจารณาทำการสร้างให้ใหม่ หรือจัดหาทรัพย์สินมาแทน ไม่ถือว่าเป็นการเลือกโดยบริษัท ในอันที่จะทำการสร้างให้ใหม่ หรือจัดหาทรัพย์สินมาทดแทน

ในกรณีที่บริษัทไม่สามารถที่จะจัดทำทำการสร้างให้ใหม่หรือซ่อมแซมทรัพย์สินที่เอาประกันภัยนี้ เพราะเหตุว่ามีเทศบัญญัติหรือกฎข้อบังคับใด ๆ บัญญัติไว้ในเรื่องแนวของถนนหรือการก่อสร้างอาคารหรือสิ่งอื่น ๆ บริษัทจะรับผิดชอบใช้เงินเพียงเท่าที่จำเป็นเพื่อการสร้างให้ใหม่ หรือซ่อมแซมทรัพย์สินนั้น ๆ ให้คืนสภาพเดิมหากทำได้ตามกฎหมาย

5.3 การประกันภัยข้าช้อนและการร่วมเฉลี่ยการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

ผู้เอาประกันภัยต้องแจ้งเป็นหนังสือให้บริษัททราบถึงการประกันภัยซึ่งได้ทำไว้แล้วหรือที่จะมีขึ้นภายหลังหากทรัพย์สินที่ได้เอาประกันภัยไว้ได้มีการประกันภัยกับบริษัทประกันภัยอื่น ซึ่งให้ความคุ้มครองในภัยเดียวกันกับกรมธรรม์ฉบับนี้ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน

ถ้าในขณะที่เกิดความเสียหายขึ้นและปรากฏว่าทรัพย์สินรายเดียวกันได้เอาประกันภัยไว้กับบริษัทประกันภัยอื่นไม่ว่าโดยผู้เอาประกันภัยเองหรือโดยบุคคลอื่นใดที่กระทำในนามผู้เอาประกันภัย บริษัทจะร่วมเฉลี่ยชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้ไม่เกินกว่าส่วนเฉลี่ยตามจำนวนเงินที่บริษัทได้รับประกันภัยต่อจำนวนเงินเอาประกันภัยรวมทั้งสิ้นแต่ไม่เกินกว่าจำนวนเงินเอาประกันภัยที่บริษัทได้รับประกันภัยไว้ และเป็นที่ตกลงว่าการจ่ายค่าสินไหมทดแทนเช่นนี้ บริษัทจะไม่ยกเอาลำดับการรับประกันภัยก่อน - หลังขึ้นเป็นข้ออ้างในการเข้าร่วมเฉลี่ยชดใช้ความเสียหายดังกล่าว

5.4 สิทธิของบริษัทในซากทรัพย์สินที่ได้รับความเสียหาย

เมื่อมีความเสียหายใดเกิดขึ้นแก่ทรัพย์สินที่เอาประกันภัย ผู้เอาประกันภัยจะละทิ้งทรัพย์สินที่เอาประกันภัยนั้นไม่ได้ และบริษัทอาจจะ

5.4.1 เรียกร้องให้ส่งมอบทรัพย์สินที่ได้เอาประกันภัยแก่บริษัท

5.4.2 เข้ายึดถือครอบครองทรัพย์สินที่ได้เอาประกันภัยและสำรวจ จัด คัด เลือก โยกย้าย หรือจัดการอย่างใดอย่างหนึ่งแก่ทรัพย์สินนั้น

5.4.3 ขายหรือจำหน่ายซึ่งทรัพย์สินที่ได้เอาประกันภัย เพื่อประโยชน์แก่บุคคลที่เกี่ยวข้อง

บริษัทอาจใช้สิทธิที่มีอยู่ตามเงื่อนไขได้ทุกเวลานับตั้งแต่เกิดความเสียหายจนกว่าสิทธิเรียกร้องในความเสียหายนั้น ๆ จะตกลงกันได้เป็นเด็ดขาดหรือได้มีการบอกกล่าวเป็นหนังสือจากผู้เอาประกันภัยว่าได้สละสิทธิที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามกรมธรรม์ประกันภัย

การใช้สิทธิของบริษัทข้างต้นจะไม่ก่อให้เกิดความรับผิดชอบเพิ่มขึ้นแก่บริษัทและจะไม่ทำให้สิทธิของบริษัทในการที่จะอ้างเงื่อนไขแห่งกรมธรรม์ประกันภัยเพื่อโต้แย้งการเรียกร้องใด ๆ ลดน้อยลง

5.5 การทุจริต

บริษัทมีสิทธิปฏิเสธการชดเชยค่าสินไหมทดแทนในความเสียหายเนื่องจากการทุจริตของผู้เอาประกันภัยในกรณีดังต่อไปนี้

5.5.1 ความเสียหายนั้นเกิดขึ้นจากการกระทำโดยเจตนาหรือการสมรู้ของผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์หรือบุคคลใดที่กระทำในนามของผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์เพื่อให้ได้รับผลประโยชน์จากกรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้ และ/หรือ

5.5.2 ผู้เอาประกันภัยหรือผู้แทนของผู้เอาประกันภัยได้กระทำการใดหรือแสดงข้อความ หรือเอกสารใดอันเป็นเท็จเพื่อให้ได้มาซึ่งผลประโยชน์ตามกรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้

5.6 การระงับข้อพิพาทโดยอนุญาโตตุลาการ

ในกรณีที่มีข้อพิพาท ข้อขัดแย้ง หรือข้อเรียกร้องใด ๆ ภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้ ระหว่างผู้มีสิทธิเรียกร้องตามกรมธรรม์ประกันภัยกับบริษัทและหากผู้มีสิทธิเรียกร้องประสงค์และเห็นควรยุติข้อพิพาทนั้นโดยวิธีการอนุญาโตตุลาการ บริษัทตกลงยินยอมและให้ทำการวินิจฉัยชี้ขาดโดยอนุญาโตตุลาการตามระเบียบสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยว่าด้วยอนุญาโตตุลาการ

6. การระงับไปแห่งสัญญาประกันภัย

ความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้ เป็นอันระงับสิ้นไปทันทีเมื่อ : -

6.1 การค้าหรือการผลิต ซึ่งดำเนินอยู่ภายในสิ่งปลูกสร้างหรือทรัพย์สินที่เก็บไว้ในสถานที่ที่เอาประกันภัยได้มีการเปลี่ยนแปลงไปจากที่ได้ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์และการเปลี่ยนแปลงนั้นได้ทำให้การเสี่ยงภัยเพิ่มขึ้น

6.2 ทรัพย์สินซึ่งเอาประกันภัยไว้ถูกโยกย้ายไปยังสิ่งปลูกสร้างหรือสถานที่อื่นใดนอกจากที่ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์

6.3 กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินซึ่งเอาประกันภัยไว้ ได้ถูกเปลี่ยนมือจากผู้เอาประกันภัยโดยวิธีอื่นนอกจากทางพินัยกรรมหรือโดยบทบัญญัติแห่งกฎหมาย

6.4 สิ่งปลูกสร้างที่ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์ หรือส่วนใดส่วนหนึ่งของสิ่งปลูกสร้างนั้น ได้มีการพังทลายหรือเคลื่อนไปจากที่เดิมไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน จนทำให้สิ่งปลูกสร้างนั้นเสื่อมประโยชน์ในการใช้ทั้งหมดหรือบางส่วนหรือทำให้สิ่งปลูกสร้างนั้น หรือส่วนใดส่วนหนึ่งของสิ่งปลูกสร้างนั้นหรือทรัพย์สินที่อยู่ภายในสิ่งปลูกสร้างนั้นตกอยู่ในการเสี่ยงต่อวินาศภัยเพิ่มขึ้นเว้นแต่เหตุดังกล่าวมานี้สืบเนื่องมาจากอัคคีภัย หรือสาเหตุอื่นซึ่งกรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้ให้ความคุ้มครอง

6.5 ผู้เอาประกันภัยไม่ชำระเบี้ยประกันภัยเมื่อพ้นกำหนด 60 วัน นับแต่วันเริ่มต้นระยะเวลาเอาประกันภัย

อย่างไรก็ตามเงื่อนไขข้อ 6 นี้ จะไม่นำมาบังคับใช้หากผู้เอาประกันภัยได้แจ้งให้บริษัททราบและบริษัทตกลงยินยอมรับประกันภัยต่อไป โดยได้บันทึกการแก้ไขแสดงไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้แล้ว

7. การบอกเลิกกรรมธรรม์ประกันภัย

7.1 บริษัทอาจบอกเลิกกรรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้โดยไม่ต้องคืนเบี้ยประกันภัยหากผู้เอาประกันภัยทุจริต

7.2 บริษัทอาจบอกเลิกกรรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้ได้ด้วยการบอกกล่าวล่วงหน้าเป็นหนังสือไม่น้อยกว่า 15 วัน โดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียนถึงผู้เอาประกันภัยตามที่อยู่ครั้งสุดท้ายที่แจ้งให้บริษัททราบ ในกรณีนี้บริษัทจะคืนเบี้ยประกันภัยให้แก่ผู้เอาประกันภัย โดยหักเบี้ยประกันภัยสำหรับระยะเวลาที่กรรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้ได้ใช้บังคับมาแล้วออกตามส่วน

7.3 ผู้เอาประกันภัยอาจบอกเลิกกรรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้ได้ โดยแจ้งให้บริษัททราบเป็นหนังสือและมีสิทธิได้รับเบี้ยประกันภัยคืน หลังจากหักเบี้ยประกันภัยสำหรับระยะเวลาที่กรรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้ได้ใช้บังคับมาแล้วออก โดยคิดตามอัตราเบี้ยประกันภัยระยะสั้น หรือหากยังไม่ได้ชำระเบี้ยประกันภัย ผู้เอาประกันภัยจะต้องชำระโดยคิดตามระยะเวลาและอัตราเบี้ยประกันภัยในทำนองเดียวกัน ตามตารางต่อไปนี้

ตารางอัตราเบี้ยประกันภัยระยะสั้น

ระยะเวลาประกันภัย ไม่เกิน/เดือน	ร้อยละของ เบี้ยประกันภัยเต็มปี
1	15
2	25
3	35
4	45
5	55
6	65
7	75
8	80
9	85
10	90
11	95
12	100

8. อายุความ

ความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัยเพื่อความเสียหายตามกรรมธรรม์ประกันภัยนี้ย่อมเป็นอันสิ้นสุดลงในทุกกรณีหากผู้เอาประกันภัยมิได้ดำเนินคดีทางศาลหรือยื่นข้อพิพาทให้อนุญาโตตุลาการชี้ขาดภายในกำหนดระยะเวลาสองปีนับแต่วันเกิดความเสียหาย เว้นแต่ข้อเรียกร้องนั้นยังอยู่ในระหว่างการดำเนินคดีในศาล หรือการพิจารณาโดยอนุญาโตตุลาการหรือผู้ชี้ขาด

9. การบอกกล่าว

คำบอกกล่าวและการติดต่อใด ๆ ระหว่างผู้เอาประกันภัยและบริษัทในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับกรรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้ต้องกระทำเป็นหนังสือจึงจะมีผลบังคับได้



ภาคผนวก 4

ตัวอย่างเอกสารแนบท้าย
ความคุ้มครองประกันอัคคีภัย



ชื่อ - ที่อยู่บริษัท

แบบ อค.1.39

เอกสารแนบท้ายค้ำประกันความเสียหายอันเกิดขึ้นจากภัยลมพายุ (Windstorm Endorsement)

เอกสารแนบท้ายนี้ให้ถือเป็นส่วนหนึ่งของกรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้

เนื่องจากบริษัทได้รับเบี้ยประกันภัยเพิ่มเติม จึงเป็นที่ตกลงกันว่า

การประกันภัยตามกรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้ ได้ขยายความคุ้มครองถึงความเสียหายต่อทรัพย์สินที่ได้เอาประกันภัยไว้อันเกิดขึ้นจากภัยลมพายุ ทั้งนี้รวมถึง

1. ความเสียหายของทรัพย์สินที่เอาประกันภัยจากน้ำในทะเล ทะเลสาบ หรือมหาสมุทร ซึ่งถูกพัดหรือหอบมาพร้อมกับลมพายุแล้วทำให้เกิดคลื่นซัดเข้าท่วมชายฝั่ง
2. ความเสียหายของทรัพย์สินภายในตัวอาคารที่ได้เอาประกันภัยไว้ เนื่องจากน้ำฝน น้ำค้างแข็ง หิมะทราย หรือฝุ่นละอองที่ผ่านเข้าไปภายในอาคารตามร่องแตกร้าวของอาคารสิ่งปลูกสร้างซึ่งได้รับความเสียหายอันเกิดจากลมพายุโดยตรงเท่านั้น
3. ความเสียหายของทรัพย์สินภายในตัวอาคารที่ได้เอาประกันภัยไว้เนื่องจาก เครื่องพรมน้ำ หรือท่อน้ำอื่น ๆ ซึ่งได้รับความเสียหายจากลมพายุโดยตรงเท่านั้น

เอกสารแนบท้ายฉบับนี้ ไม่คุ้มครอง

ก. ความเสียหายโดยตรงหรือโดยทางอ้อมที่เกิดจากคลื่นไต้ฝุ่น (Tidal Wave) หรือสึนามิ (Tsunami) และ/หรือน้ำหนุน (High Water) และ/หรือน้ำที่ไหลล้น (Overflow) และ/หรือน้ำท่วม เว้นแต่น้ำท่วมที่เกิดจากภัยตามที่ระบุไว้ในข้อ 1

ข. ทรัพย์สินที่เคลื่อนย้ายได้ ซึ่งเก็บอยู่ในอาคารโปร่ง หรืออาคารที่มีผนังด้านหนึ่งเปิดโล่ง หรือเก็บอยู่กลางแจ้ง ไม่ว่าจะมีการปกคลุมด้วยผ้าใบหรือวัสดุปกคลุมใด ๆ หรือไม่ว่าจะอยู่ภายในพื้นที่ก็ตาม

โดยมีเงื่อนไขดังนี้

- 1) การจำกัดความรับผิดสำหรับภัยนี้ จะไม่นำเงื่อนไขการประกันภัยทรัพย์สินต่ำกว่ามูลค่าที่แท้จริงมาใช้ในการพิจารณาคำนวณค่าสินไหมทดแทนในกรณีที่เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินที่เอาประกันภัย
- 2) จำนวนเงินจำกัดความรับผิดสำหรับภัยนี้ ให้ถือเป็นจำนวนเงินสูงสุดในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนที่บริษัทจะต้องรับผิดชอบตลอดระยะเวลาเอาประกันภัย ทั้งนี้เมื่อเกิดความเสียหาย

ขึ้น และบริษัทได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายแล้ว จำนวนเงินความรับผิดสูงสุดดังกล่าวจะลดลงตามจำนวนเงินค่าสินไหมทดแทนที่บริษัทได้ชดใช้ไป

- 3) จำนวนเงินจำกัดความรับผิดสำหรับความเสียหายแต่ละครั้งและตลอดระยะเวลาเอาประกันภัย ให้เป็นไปตามจำนวนเงินจำกัดความรับผิดที่ได้ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์ประกันภัย หรือในเอกสารแนบท้าย หรือในเอกสารสรุปรายการเอกสารแนบท้ายรวมทั้งจำนวนเงินจำกัดความรับผิดและความรับผิดส่วนแรก

ไม่ว่าในกรณีใด ความรับผิดของบริษัทภายใต้เอกสารแนบท้ายนี้ และภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้รวมกันแล้วจะไม่เกินจำนวนเงินเอาประกันภัยตามกรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้ ที่ได้ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์ประกันภัย โดยผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดในความเสียหายส่วนแรกตามที่ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์ประกันภัย หรือในเอกสารแนบท้าย หรือในเอกสารสรุปรายการเอกสารแนบท้ายรวมทั้งจำนวนเงินจำกัดความรับผิดและความรับผิดส่วนแรก

ทั้งนี้ข้อตกลงภายใต้เอกสารแนบท้ายนี้ให้ใช้ช้อยกเว้น เงื่อนไขทั่วไปและข้อความอื่น ๆ ในกรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้บังคับตามเดิม เว้นแต่ได้มีการแก้ไข เปลี่ยนแปลง เพิ่มเติมไว้ตามเอกสารแนบท้ายนี้



ภาคผนวก 5

ตัวอย่างหนังสือคุ้มครองชั่วคราว
ของการประกันอัคคีภัย



ชื่อ - ที่อยู่บริษัท
หนังสือคุ้มครองชั่วคราว
COVER NOTE
กรมธรรม์ประกันอัคคีภัย

	เลขที่ No.
ประเภท : การประกันอัคคีภัย Class : Fire Insurance	
ภายใต้รายละเอียดและเงื่อนไขที่ระบุไว้ในหนังสือนี้ และภายใต้ข้อบังคับแห่งข้อกำหนด เงื่อนไข และข้อยกเว้นของกรมธรรม์ประกันภัยของบริษัทฯ ซึ่งใช้อยู่ในปัจจุบัน บริษัทฯ ตกลงให้ความคุ้มครองตามที่ระบุไว้ดังนี้ : Subject to the particulars and conditions herein specified and to all the terms, conditions and exclusions of our Company's Policy in use at present, we hereby grant cover as stated below :	
1. ชื่อผู้เอาประกันภัย : The Insured Name : ที่อยู่ : Address :	
2. สถานที่ตั้งหรือเก็บทรัพย์สินที่เอาประกันภัย Location of Property Insured :	
3. ระยะเวลาประกันภัย : Period of Insurance :	เริ่มต้นที่ From สิ้นสุดวันที่ To เวลา 16.00 น. at 4.00 p.m.
4. รายละเอียดทรัพย์สินที่เอาประกันภัย : Description of Property Insured :	
5. จำนวนเงินเอาประกันภัย : Amount Insured :	
6. เงื่อนไขการคุ้มครอง : Terms of Coverage :	
7. อัตราเบี้ยประกันภัย : Premium Rate	
8. ☐ ตัวแทนประกันภัย ☐ นายหน้าประกันภัยรายนี้ Agent Insurance Broker	ใบอนุญาตเลขที่ License No.
9. วันออกหนังสือคุ้มครองชั่วคราว : Cover Note issued on :	
ข้อรับรอง : หนังสือคุ้มครองชั่วคราวนี้มีผลใช้บังคับได้ วัน นับตั้งแต่วันที่ได้ระบุไว้ในข้อ 3 ผู้เอาประกันภัยรับรองว่าจะแจ้งรายละเอียดของสิ่งที่เอาประกันภัยต่อ บริษัทฯ โดยเร็วที่สุดจะทำได้ตามแบบใบคำขอของบริษัทฯ เพื่อการออกกรมธรรม์ประกันภัยและเมื่อบริษัทได้รับรายละเอียดดังกล่าวแล้ว ให้ถือว่าหนังสือคุ้มครองชั่วคราวฉบับนี้มีผลบังคับต่อไปจนกว่าบริษัทจะจัดส่งกรมธรรม์ประกันภัยให้แก่ผู้เอาประกันภัยและหลังจากนั้นให้ถือว่าหนังสือคุ้มครองชั่วคราวนี้เป็นการสิ้นสุดความคุ้มครอง Warranty : This Cover Note is valid for a period of days as from the date stated under Item 3. The Insured undertakes to declare to the Company as per Company's Proposal Form as soon as practicable full details of the risks for the issuance of Policy and when the Company has received such particulars, this Cover Note shall still deem valid until the formal Policy has been delivered to and received by the Insured. Thereafter, this Cover Note shall become expired. ผู้มีอำนาจลงนาม	



ภาคผนวก 6

ตัวอย่างกรมธรรม์ประกันภัยแบบเปิด
Marine Cargo Open Policy



MARINE CARGO POLICY

Policy No. :

SCHEDULE

NAME OF ASSURED :	
VESSEL: TO BE DECLARED	SAILING ON OR ABOUT : TO BE DECLARED
VOYAGE : AT AND FROM TO BE DECLARED	
AMOUNT INSURED HEREUNDER TO BE DECLARED	
SUBJECT-MATTER INSURED : AS PER SPECIAL MARINE CARGO OPEN POLICY CONDITIONS (ATTACHED) EFFECTIVE FROM : TO : UNTIL CANCELLATION BY EITHER PARTY	
MARKS & NUMBERS : Valued at the same as Amount Insured	
CLAUSES, ENDORSEMENTS, SPECIAL CONDITIONS AND WARRANTIES : AS PER SPECIAL MARINE CARGO OPEN POLICY CONDITIONS (ATTACHED)	
The attached Clauses and Endorsements form part of this Policy	
Claims, if any, payable at/in : DESTINATION By AS SPECIFICALLY ON EACH CERTIFICATE In the event of loss or damage which may involve a claim under this insurance, no claim will be admitted unless immediate notice for survey has been given to and a survey report obtained from or with the approval of: AS SPECIFICALLY ON EACH CERTIFICATE	
In case where there is no Agents, the Lloyd's Agents must be applied for	
☐ ตัวแทน ☐ นายหน้าประกันภัยรายนี้	 โบราณคดีเลขที่.....
Issued in Bangkok this Day of	

WE, ...(herein referred to as the Underwriters) hereby agree, in consideration of the payment to us by or on behalf of the Assured of the premium as arranged, to insure against loss or damage liability or expense to the extent and in the manner herein provided, IN WITNESS whereof the undersigned have subscribed their names for and on behalf of the Underwriters.

(.....)

กรรมการ-Director

(.....)

กรรมการ-Director

(.....)

ผู้รับมอบอำนาจ-Authorized Signature

IMPORTANT DOCUMENT FOR MARINE OPEN POLICY

SPECIAL MARINE CARGO OPEN POLICY CONDITIONS

Attaching to and forming part of

Open Policy No.

1. Automatic Cover Clause (Exports) – This policy automatically covers all shipments of approved cargo made by the Assured, but excluding such shipments as are sold on C&F terms or other terms which exclude Marine Insurance.

Automatic Cover Clause (Imports) – This policy automatically covers all shipments of approved cargo made by or consigned to the Assured, but excluding such shipments as are bought on CIF terms or other terms which include Marine Insurance.

2. Declaration Clause – The Assured warrants that during the currency of this policy he will declare to the Insurer (on forms supplied by the Insurer) all shipment to which this policy attached, on the date of receiving advice thereof or as soon thereafter as maybe practicable; failure to so declare shall at the Insurer's option to render this policy void as from the date of such failure; Premium shall be paid to the Insurer monthly.

The Assured agrees to declare all shipments made for the Assured's account to the following who will supply declaration forms for this purpose upon request:

3. Negotiable Certificate Clause – The Insurer is hereby authorized by the Assured to issue negotiable certificates to sellers upon request, making loss, if any, payable to the seller.

4. Payment of loss Clause ; Loss, if any, payable to the Assured, or order, or to proper holders of certificates of insurance issued hereunder.

5. Conveyance Clause – Shipped or to be shipped by approved iron or steel steamers and connecting conveyance by land or otherwise.

6. Voyage Clause – At and from any port in worldwide to any places worldwide as specified by the Insured.

7. Term & Cancellation Clause – This policy is to be deemed continuous and to cover and attach on all goods shipped on or after and to continue in force thereafter until cancelled by either party giving the other 30 days' written notice. Such cancellation, however, shall not prejudice any risk then pending.

If this policy cover War Risks, same may be cancelled by either party giving the other 7 days' written notice except for shipments to or from the United States of America which may be cancelled by either party giving the other 48 hours' written notice. Such cancellation, however, shall not affect any shipment on which this War Risk insurance has attached under Clause 2 of the Institute War Clauses prior to the effective date of such notice.

If this policy covers Strikes Risks, same may be cancelled by either party giving the other 7 days' written notice except for shipments to or from the United States of America which may be cancelled by either party giving the other 48 hours' written notice.

8. Valuation Clause – The shipment insured hereunder are to be valued, premium included at the amount of invoice including all charges included in the invoice and including prepaid and/or guaranteed freight, plus 10% unless declared to the Insurer prior to shipment and prior to any known or reported loss and then at the amount declared.

9. Limit of Liability Clause – The Insurer's Liability under this policy shall not exceed the following limits in any one casualty or less

- Shipment by steamer and connecting land conveyance: anyone per bottom.
- Shipment by Airplane and/or Railroad and/or Truck not in conjunction with ocean voyage: anyone per bottom.
- Shipment by Parcel Post : anyone parcel post sending

11. On deck shipments – (which must be so declared to this company at time of reporting risks) are insured warranted free of particular average unless caused by the vessel being stranded, sunk burnt, on fire, or in collision, but including risk of jettison and washing overboard.

12. War Risks Clause – The goods covered hereunder are insured against War Risks, Strikes, riots & Civil Commotion as per clauses attached hereto at Insurer's current rates.

13 This open Policy is also subject to the terms and conditions of the Insurers standard printed policy form attached, and where applicable the following attached special clauses:

14. It is further agreed that the conditions contained in the written portion of the policy shall override anything that may be at variance with or contradictory thereto in the printed portion of the Policy to which it is attached.

15. Schedule of Goods Insured Hereunder

Insured	:	
Address	:	
Interest	:	
Estimated Annual Turnover	:	
Basis of Valuation	:	Invoice Value + 10%
Conditions	:	Institute Cargo Clauses (A) Institute Cargo Clauses (Air) (Excluding sending by post) Parcel Post Clause (All Risks) Institute War Clauses (Cargo) Institute War Clauses (Air Cargo) Institute Strikes Clauses (Cargo) Institute Strikes Clauses (Air Cargo) Institute Classification Clause 1.1.2001 Institute Replacement Clause Including Loading and Unloading from warehouse to warehouse.

Institute Radioactive Contamination, Chemical, Biological, Bio-Chemical, electromagnetic weapons and Cyber Attack Exclusion Clause 1.11.2002

Institute Cyber Attack Exclusion Clause

Cargo ISM Endorsement (JC 98/019 1 May 1998)

Cargo ISM Forwarding Charges Clause (JC98/023 4 June 1998)

Termination Transit Clause (Terrorism)

Rate

:

War & SRCC included.

The above rates are subject to 0.4% Stamp Duty and Applicable VAT Rate.



ภาคผนวก 7

ตัวอย่างหนังสือรับรองการประกันภัย
กรรมธรรม์ประกันภัยอุบัติเหตุ



ชื่อ-ที่อยู่บริษัท

หนังสือรับรองการประกันภัย (Insurance Certificate)			
กรมธรรม์ประกันภัย.....(ใช้กับการประกันภัยอุบัติเหตุเท่านั้น)			
.....Policy			
คุ้มครอง 24 ชั่วโมงทั่วโลก 24 Hours Worldwide Coverage			
รหัสบริษัท Company Code	กรมธรรม์ประกันภัยเลขที่ Policy No.	หนังสือรับรองการประกันภัยเลขที่ Insurance Certificate No.	
1. ผู้เอาประกันภัย : ชื่อและที่อยู่ The Insured : Name and Address		เลขประจำตัวประชาชน: ID No. อาชีพ : Occupation ชั้นอาชีพ : Occupation class อายุ : Age	
2. ผู้รับประโยชน์ : ชื่อและที่อยู่ The Beneficiary : Name and Address		ความสัมพันธ์กับผู้เอาประกันภัย: Relationship to the Insured	
3. ระยะเวลาประกันภัย : เริ่มต้นวันที่		เวลา	
Period of Insurance : From		at 12.00 hours	
เวลา		สิ้นสุดวันที่	
at		To	
hours		at 12.00 hours	
4. จำนวนจำกัดความรับผิด : กรมธรรม์ประกันภัยนี้ให้การคุ้มครองเฉพาะผลของการบาดเจ็บทางร่างกายในข้อที่มีจำนวนเงินเอาประกันภัยระบุไว้เท่านั้น Limit of Liability : This policy affords coverage only with respect to such result from bodily injury for which a sum insured is stated.			
ข้อตกลงคุ้มครอง / เอกสารแนบท้าย Insuring Agreement/Endorsement	จำนวนเงินเอาประกันภัย (บาท) Sum Insured (Baht)	ความรับผิดส่วนแรก (บาท หรือ วัน) Deductible (Baht or days)	เบี้ยประกันภัย (บาท) Premium (Baht)
เบี้ยประกันภัยสำหรับภัยเพิ่ม Additional Premium			
ส่วนลดเบี้ยประกันภัย Premium Discount			
เบี้ยประกันภัยสุทธิ Net Premium			
อากรแสตมป์ Stamps			
ภาษี Tax			
เบี้ยประกันภัยรวม Total Premium			
☐ การประกันภัยโดยตรง Direct	☐ ตัวแทนประกันวินาศภัย Agent	☐ นายหน้าประกันวินาศภัย Broker	ใบอนุญาตเลขที่ License No.

วันทำสัญญา

Agreement made on

วันออกหนังสือรับรองการประกันภัย

Insurance Certificate issued on

เพื่อเป็นหลักฐาน บริษัท โดยบุคคลผู้มีอำนาจได้ลงลายมือชื่อและประทับตราของบริษัทไว้เป็นสำคัญ ณ สำนักงานของบริษัท

As evidence, the Company has caused this Policy to be signed by duly authorized persons and the Company's stamp to be affixed at its office.

(.....)

กรรมการ-Director

(.....)

กรรมการ-Director

(.....)

ผู้รับมอบอำนาจ-Authorized Signature



ภาคผนวก 8

ตัวอย่างหนังสือรับรองการต่ออายุ
กรมธรรม์ประกันภัยอุบัติเหตุ





ภาคผนวก 9

คำสั่งนายกรัฐมนตรี 44/2564

เรื่อง

การจ่ายค่ารักษาพยาบาลตามธรรมเนียมประกันภัย
สำหรับผู้อุปการะประกันภัย ที่ติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019
(COVID-19)

และได้เข้ารับการดูแลรักษาพยาบาล

แบบ Home Isolation

หรือแบบ Community Isolation

สำหรับบริษัทประกันวินาศภัย





คปท.

สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริม
การประกอบธุรกิจประกันภัย(คปท.)

คำสั่งนายทะเบียน

ที่ ๔๔ / ๒๕๖๔

**เรื่อง การจ่ายค่ารักษาพยาบาลตามกรมธรรม์ประกันภัยสำหรับผู้เอาประกันภัย
ที่ติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-19) และได้เข้ารับการดูแลรักษาพยาบาล
แบบ Home Isolation หรือแบบ Community Isolation สำหรับบริษัทประกันวินาศภัย**

ด้วยสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-19) ในปัจจุบันมีความรุนแรง ทำให้มีจำนวนผู้ป่วยติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-19) จำนวนมาก แต่ไม่มีสถานพยาบาลเพียงพอที่จะรองรับการรักษาตัวเป็นผู้ป่วยในของผู้ติดเชื้อได้ทั้งหมด กรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุขจึงได้ออกแนวทางการรักษาผู้ป่วยติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-19) ให้ได้รับการดูแลรักษาแบบ Home Isolation และแบบ Community Isolation ประกอบกับขอบเขต กรมธรรม์ประกันภัยปัจจุบันยังไม่ครอบคลุมกระบวนการรักษาโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-19) ตามแนวทางปัจจุบันของกระทรวงสาธารณสุข ดังนั้น เพื่อความเป็นธรรมและบรรเทาความเดือดร้อนของผู้เอาประกันภัย รวมทั้งให้เกิดความชัดเจนในการให้ความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัย อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๒๙ แห่งพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. ๒๕๓๕ นายทะเบียนจึงออกคำสั่งดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ คำสั่งนี้เรียกว่า “คำสั่งนายทะเบียน ที่ ๔๔ / ๒๕๖๔ เรื่อง การจ่ายค่ารักษาพยาบาลตามกรมธรรม์ประกันภัยสำหรับผู้เอาประกันภัยที่ติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-19) และได้เข้ารับการดูแลรักษาพยาบาลแบบ Home Isolation หรือแบบ Community Isolation สำหรับบริษัทประกันวินาศภัย”

ข้อ ๒ คำสั่งนี้ให้มีผลใช้บังคับกับสิทธิเรียกร้องตามกรมธรรม์ประกันภัยที่บริษัทได้รับความเห็นชอบจากนายทะเบียน ซึ่งบริษัทออกให้แก่ผู้เอาประกันภัย ทั้งก่อนและหลังวันที่มีคำสั่งนี้ จนถึงวันที่ ๓๐ กันยายน พ.ศ. ๒๕๖๔

ข้อ ๓ ในคำสั่งนี้

“การดูแลรักษาแบบ Home Isolation” หมายความว่า การให้บริการสาธารณสุขของหน่วยบริการ กรณีที่ผู้ป่วยได้รับการวินิจฉัยว่าเป็นผู้ป่วยที่ติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-19) และแพทย์ผู้ดูแลรักษาของหน่วยบริการพิจารณาแล้ว เห็นสมควรให้ผู้ป่วยรายนั้นสามารถแยกกักตัว

ในที่พักได้อย่างเหมาะสมและปลอดภัย โดยได้รับความยินยอมจากผู้ป่วยและเจ้าของสถานที่ และรวมถึงกรณีที่ผู้ป่วยรักษาในหน่วยบริการ และกลับมาแยกกักตัวในที่พักต่อจนครบกำหนด ทั้งนี้ เป็นไปตามหลักเกณฑ์และแนวทางที่กระทรวงสาธารณสุขกำหนด

“การดูแลรักษาแบบ Community Isolation” หมายถึง การให้บริการสาธารณสุขของหน่วยบริการ กรณีที่ผู้ป่วยได้รับการวินิจฉัยว่าเป็นผู้ป่วยที่ติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-19) และแพทย์ผู้ดูแลรักษาของหน่วยบริการพิจารณาแล้ว เห็นสมควรให้ผู้ป่วยรายนั้นสามารถแยกกักตัวในชุมชนได้ ทั้งผู้ป่วยที่อยู่ระหว่างรอเข้ารับการรักษาแบบผู้ป่วยในโรงพยาบาล หรือกลับมาดูแลรักษาต่อจากโรงพยาบาลจนครบกำหนด โดยการจัดให้มีพื้นที่เอกเทศในชุมชนสำหรับแยกกักตัวผู้ติดเชื้อ โดยได้รับความยินยอมจากผู้ป่วยและเจ้าของสถานที่ ในการจัดเตรียมสถานที่เพื่อได้รับการดูแลรักษาอย่างเหมาะสม ทั้งนี้ เป็นไปตามหลักเกณฑ์และแนวทางที่กระทรวงสาธารณสุขกำหนด

“กรรมธรรม์ประกันภัย” หมายความว่า กรรมธรรม์ประกันภัย ข้อตกลงคุ้มครอง หรือเอกสารแนบท้าย ที่ให้ความคุ้มครองโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-19) ไม่ว่าจะเรียกชื่ออย่างไรก็ตาม

ข้อ ๔ ให้บริษัทจ่ายค่ารักษาพยาบาลสำหรับผู้เอาประกันภัยที่ติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-19) ซึ่งมีการดูแลรักษาแบบ Home Isolation หรือการดูแลรักษาแบบ Community Isolation กรณีดังต่อไปนี้

(๑) กรณีกรรมธรรม์ประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองค่ารักษาพยาบาลกรณีเข้ารับการรักษาตัวเป็นผู้ป่วยนอกตามความจำเป็นทางการแพทย์และที่จ่ายจริง แต่ไม่เกินจำนวนผลประโยชน์สำหรับค่าใช้จ่าย ซึ่งเกิดขึ้นจากการรักษาพยาบาลตามที่ระบุไว้ในหน้าตารางผลประโยชน์ของกรรมธรรม์ประกันภัย

(๒) กรณีกรรมธรรม์ประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองค่ารักษาพยาบาลกรณีเข้ารับการรักษาตัวเป็นผู้ป่วยใน ให้โอนโลมจ่ายค่ารักษาพยาบาลแบบการรักษาตัวเป็นผู้ป่วยนอกตามความจำเป็นทางการแพทย์และที่จ่ายจริง แต่ไม่เกินจำนวนผลประโยชน์สำหรับค่าใช้จ่าย ซึ่งเกิดขึ้นจากการรักษาพยาบาลตามที่ระบุไว้ในหน้าตารางผลประโยชน์ของกรรมธรรม์ประกันภัย

(๓) กรณีกรรมธรรม์ประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองค่ารักษาพยาบาลกรณีเข้ารับการรักษาตัวเป็นผู้ป่วยนอก และผู้ป่วยใน ให้โอนโลมจ่ายค่ารักษาพยาบาลแบบการรักษาตัวเป็นผู้ป่วยนอกตามความจำเป็นทางการแพทย์และที่จ่ายจริง แต่ไม่เกินจำนวนผลประโยชน์สำหรับค่าใช้จ่าย ซึ่งเกิดขึ้นจากการรักษาพยาบาลตามที่ระบุไว้ในหน้าตารางผลประโยชน์ของกรรมธรรม์ประกันภัย

ค่ารักษาพยาบาลแบบการรักษาตัวเป็นผู้ป่วยนอกตามวรรคหนึ่ง ให้หมายความรวมถึงรายการค่าใช้จ่ายอื่นตามหลักเกณฑ์ แนวทาง และราคาที่ไม่ต่ำกว่าที่กระทรวงสาธารณสุขหรือหน่วยงานภาครัฐอื่นกำหนดไว้ ทั้งนี้ จำกัดเฉพาะรายการค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการรักษาพยาบาลเท่านั้น

ข้อ ๕ ให้บริษัทจ่ายค่าชดเชยรายวันหรือค่าชดเชยรายได้สำหรับผู้เอาประกันภัยที่ติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-19) ตามกรมธรรม์ประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองค่าชดเชยรายวันหรือค่าชดเชยรายได้ โดยมีเงื่อนไขดังต่อไปนี้

(๑) มีเอกสารแสดงว่าผู้เอาประกันภัยเป็นผู้ป่วยที่ได้รับการวินิจฉัยว่าติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-19) โดยแพทย์ผู้ดูแลรักษา และ

(๒) มีความจำเป็นทางการแพทย์ที่ต้องรักษาตัวเป็นผู้ป่วยในในสถานพยาบาล แต่ไม่มีสถานพยาบาลรองรับผู้เอาประกันภัยที่ติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-19) แม้ในเบื้องต้นอาจมีลักษณะเข้าข่ายที่จะได้รับการดูแลรักษาแบบ Home Isolation หรือการดูแลรักษาแบบ Community Isolation ที่เป็นไปตามหลักเกณฑ์ แนวทางที่กระทรวงสาธารณสุขกำหนด ก็ตาม เช่น

(ก) มีอายุตั้งแต่ ๖๐ ปี ขึ้นไป

(ข) มีภาวะอ้วน หมายถึงดัชนีมวลกายมากกว่า ๓๐ กิโลกรัม/ม.² หรือมีน้ำหนักตัวมากกว่า ๙๐ กิโลกรัม

(ค) มีโรคส่วนต้วดังต่อไปนี้ โรคปอดอุดกั้นเรื้อรัง (COPD) โรคไตเรื้อรัง (CKD stage 3 , 4) โรคหัวใจและหลอดเลือด โรคหลอดเลือดสมอง เบาหวานที่ควบคุมไม่ได้ หรือโรคอื่นๆ ตามดุลพินิจของแพทย์

ทั้งนี้ ให้จ่ายค่าชดเชยรายวันหรือค่าชดเชยรายได้ตามวรรคหนึ่ง ไม่เกินสิบสัปดาห์นับแต่วันที่มีเหตุตาม (๒)

ข้อ ๖ นอกจากการจ่ายค่าใช้จ่ายตามข้อ ๔ และ ข้อ ๕ ให้บริษัทพิจารณาจ่ายเพิ่มเติมได้ตามที่เห็นสมควร

สั่ง ณ วันที่ ๒๙ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๔



(นายสุทธิพล ทวีชัยการ)

เลขาธิการ

คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย

นายทะเบียน



บรรณานุกรม

1. หนังสือ

นัยนา เกิดวิชัย. (2548). ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ประมวลกฎหมายอาญา. นครปฐม: สำนักพิมพ์นิติเนย์.

สิทธิโชค ศรีเจริญ. (2528). ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกันภัย. กรุงเทพฯ: ประชุมทองการพิมพ์.

ประมวล จันทรชีวะ. (2551). การประกันภัยในอุตสาหกรรมขนส่งสินค้าและบริการโลจิสติกส์ (พิมพ์ครั้งที่ 1). กรุงเทพฯ: เนติกุลการพิมพ์.

ประมวล จันทรชีวะ. (2550). การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ(Multimodal Transport) หลักการและแนวทางการทำความเข้าใจ (พิมพ์ครั้งที่ 2). ม.ป.พ.

สมาคมประกันวินาศภัย. (2550). กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องและคู่มือคำชี้แจงประกอบกรมธรรม์ประกันภัย. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย. คู่มือบริหารความเสี่ยงด้านปฏิบัติการของบริษัทประกันภัยสำหรับบริษัทประกันวินาศภัย. ม.ป.พ.

สมาคมประกันวินาศภัย. (2552). กรมธรรม์ประกันภัยสินค้าที่ขนส่งภายในประเทศและคู่มือคำชี้แจงประกอบกรมธรรม์ประกันภัย (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

สมาคมประกันวินาศภัย. (2551). กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดชอบผู้ขนส่งและคู่มือคำชี้แจงประกอบกรมธรรม์ประกันภัย (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

ประมวล จันทรชีวะ. (2556). การประกันภัยสินค้านระหว่างประเทศตามข้อกำหนดการประกันภัยสินค้า (พิมพ์ครั้งที่ 3). ม.ป.พ.

ธโนดม โลกาพัฒนา¹และดวงดาว วิจักขณ์จารุ². (2552). การประกันภัยต่อไม่ยากอย่างที่คิด (พิมพ์ครั้งที่ 1). กรุงเทพฯ: บริษัท ธนาเพรส จำกัด.

มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช. (2542). หลักการประกันภัย (พิมพ์ครั้งที่ 1). นนทบุรี: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.

มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช. (2559). การประกันวินาศภัย1. นนทบุรี: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช.

มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช. (2559). การประกันวินาศภัย2. นนทบุรี: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช.

James Lam. (2003). Enterprise Risk Management. Canada: John Wiley & Sons, Inc.

Robert H Brown. (2005). Witherby's Encyclopaedic Dictionary of Marine Insurance (6th ed.). London: Witherby & Co., Ltd.

David Cloughton (1999). Riley on Business Interruption Insurance (8th ed). London: Sweet & Maxwell Co., Ltd.

Emmett J. Vaughan¹, Therese M. Vaughan². (1999). Fundamentals of Risk and Insurance (8th ed). United States of America: John Wiley & Sons, Inc.

Hang Chuon Naron. (2008). Introduction to Insurance. Phnom Penh: Ministry of Economy and Finance

Allan Manning. (2008). Business Interruption Insurance & Claims. (5th ed). Australia: Mannings of Melbourne Pty Ltd.

2. Other Materials

The Chartered Insurance Institute. "Insurance, legal and regulatory principles IF1". (n.p.), 2018.

The Chartered Insurance Institute. "General insurance business IF2". (n.p.), 2019.

The Chartered Insurance Institute. "Insurance underwriting process IF3". (n.p.), 2018 .

The Chartered Insurance Institute. "Insurance law PO5". (n.p.), 2016.

The Chartered Insurance Institute. "Marine and aviation insurance P13". (n.p.), 2007.

The Chartered Insurance Institute. "Risk management 655". (n.p.), 2013.

The Chartered Insurance Institute. "Principles of property insurances 745". (n.p.), 2008.

The Chartered Insurance Institute. “Marine insurance underwriting 775”. (n.p.), 2008.

The Chartered Insurance Institute. “Aviation insurance 780”. (n.p.), 2008.

The Chartered Insurance Institute. “Principles of reinsurance 785”. (n.p.), 2008.

3. ออนไลน์

คณะแพทยศาสตร์โรงพยาบาลรามาธิบดี มหาวิทยาลัยมหิดล. (2563). *Pandemic vs Endemic*. สืบค้น 2564, จาก <https://med.mahidol.ac.th/atrama/issue038/vocab-rama>

สมาคมโรคติดเชื้อในเด็กแห่งประเทศไทย. (-). *SARS*. สืบค้น 2563, จาก <https://www.pidst.or.th/A227.html>

สมาคมโรคติดเชื้อในเด็กแห่งประเทศไทย. (-). *MERS*. สืบค้น 2563, จาก <https://www.pidst.or.th/A408.html>

ราชกิจจานุเบกษา (2563). *COVID-19*. สืบค้น 2563, จาก <https://ddc.moph.go.th/uploads/files/9620200305131036.PDF>

James Chen. (2020). *Systemic Risk*. Retrieved 2020 from <https://www.investopedia.com/terms/s/systemic-risk.asp>

ศ. พญ. กุลกัญญา โชคไพบูลย์กิจ (2563). *ประโยชน์ของการสวมหน้ากากอนามัย*. สืบค้น 2563, จาก <https://www.si.mahidol.ac.th/th/healthdetail.asp?aid=1419#:~:text=หน้าที่ของหน้ากากอนามัย>

Centers for Disease Control and Prevention. (2020). *Social Distancing*. Retrieved 2020 from <https://www.cdc.gov/coronavirus/2019-ncov/prevent-getting-sick/social-distancing.html>

Praornpit Katchwattana. (2020). *มาตรการการเว้นระยะห่างทางกายภาพ Physical Distancing*. สืบค้น 2563, จาก <https://www.salika.co/2020/04/01/physical-distancing-measure-fight-covid-19/>

สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย. (-). *ความเป็นมาของการประกันภัย*. สืบค้น 2563, จาก <https://www.oic.or.th/en/education/insurance/about/background>

Barry Klein. (2001). *The World's First Insurance Company*. Retrieved 2020 from <https://www.irmi.com/articles/expert-commentary/the-worlds-first-insurance-company>

RSA Insurance Group. (-). *History of RSA Group*. Retrieved 2020 from <https://www.rsagroup.com/who-we-are/history/>

Insurance Career. (-). *What is Lloyds of London?*. Retrieved 2020 from <https://www.insurancecareers.co.uk/career-advice/what-is-lloyds-of-london/>

Wikipedia. (-). *Royal Exchange Assurance*. Retrieved 2021 from https://en.wikipedia.org/wiki/Royal_Exchange_Assurance_Corporation

Legal & General Group plc. (-). *Life Assurance vs. Life Insurance*. Retrieved 2020 from <https://www.legalandgeneral.com/life-cover/articles-and-guides/life-insurance-definitions/assurance-vs-insurance/>

วิกิพีเดีย. (2559). *คนไร้ความสามารถ*. สืบค้น 2563, จาก <https://th.wikipedia.org/wiki/คนไร้ความสามารถ>

FindLaw's team (2016). *Caveat Emptor*. Retrieved 2020 from <https://www.findlaw.com/consumer/consumer-transactions/what-does-caveat-emptor-mean-.html>

Wikipedia. (-). *Uberrima Fides*. Retrieved 2020 from https://en.wikipedia.org/wiki/Uberrima_fides

สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย. (-). *การประเมินราคาสิ่งปลูกสร้างเพื่อกำหนดจำนวนเงินเอาประกันภัย*. สืบค้น 2563, จาก <https://www.oic.or.th/th/consumer/การกำหนดจำนวนเงินเอาประกันภัย>

สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย. (-). *มาตรฐานราคากลางสิ่งปลูกสร้าง (อาคาร)*. สืบค้น 2564, จาก <http://oiceservice.oic.or.th/insurancefire/Standard.php>

Wikipedia. (-). *Underinsurance and average*. Retrieved 2020 from https://en.wikipedia.org/wiki/Condition_of_average

Tommy Power. (2016). *Under-insurance and Over-insurance*. Retrieved 2020 from <https://www.topinsure.ie/blog/home-insurance/overinsurance-and-underinsurance>

สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย. (2561). *การประกันภัยโจรกรรมแบบความเสียหายส่วนแรก*. สืบค้น 2563, จาก http://www.ratchakitcha.soc.go.th/DATA/PDF/2562/E/235/T_0010.PDF

สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย. (2563). *เงื่อนไขพิเศษส่วนเฉลี่ยจากการประกันภัยต่ำกว่าร้อยละ 80 ของมูลค่าที่แท้จริง*. สืบค้น 2563, จาก <https://tu.ac.th/uploads/CCF13032563.pdf>

Malcolm Hyde. (2015). *Methods of Apportionment*. Retrieved 2020 from <https://www.cila.co.uk/cila/download-link/sig-downloads/future-focus/77-2-contribution-future-focus/file>

คณะกรรมการประกันภัยทรัพย์สิน สมาคมประกันวินาศภัยไทย. (2558). *เอกสารประกอบชี้แจงกรรมธรรม์ประกันอัคคีภัยสำหรับที่อยู่อาศัย*. สืบค้น 2563, จาก https://www.tgia.org/property/download-TH_8

Cambridge Dictionary. (-) *Polizza in English*. Retrieved 2020 from <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/italian-english/polizza>

International Risk Management Institute, Inc. (-) *Cover Note vs. Binder*. Retrieved 2020 from <https://www.irmi.com/term/insurance-definitions/cover-note>

สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย. (-). *ความหมายของการประกันภัยต่อ*. สืบค้น 2563, จาก <https://www.oic.or.th/th/consumer/การประกันภัยต่อ>

สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (2563). *ประกาศเรื่องการลงทุนประกอบธุรกิจอื่นของบริษัทประกันวินาศภัย พ.ศ. 2556 ลงวันที่ 30 กันยายน 2556*. สืบค้น 2563, จาก <https://www.oic.or.th/sites/default/files/4277-7454-0.pdf>

Lisson Logistics. (2563). *ประเภทของเรือขนส่งสินค้า*. สืบค้น 2563, จาก <http://www.lissom-logistics.co.th/articles-details.php>

Shipping Guides Ltd. (-). *Type of vessels*. Retrieved 2021 from <https://www.portinfo.co.uk/portinformation/ourmaritimeblog/vessel-types-explained>

Institute of London Underwriters. (2013). *History of the Institute of London Underwriters (ILU)*. Retrieved 2021 from <http://www.ilu.org.uk/history.html>

International Underwriting Association of London. (2020). *History of the International Underwriting Association of London (IUA)*. Retrieved 2020 from https://www.iua.co.uk/IUA_Member/About_the_IUA/About_the_IUA_homepage.aspx

Bellwood Prestbury. (2021). *International Cargo Insurance*. Retrieved 2021 from <https://www.bellwoodprestbury.com/our-solutions/insuring-your-property/goods-in-transit-cargo/>

บริษัทพิพยประกันภัย จำกัด (มหาชน). (-). *การประกันภัยเครื่องบิน*. สืบค้น 2563, จาก <https://www.dhipaya.co.th/insurance/insurance.asp?ID=450&idMenu=344>

FEIC (Thailand) Limited. (-). *Aviation Insurance in Thailand*. Retrieved 2020 from <https://www.feic.co.th/>

ราชกิจจานุเบกษา (27 สิงหาคม 2558). *การขึ้นทะเบียนโดรน*. สืบค้น 2564, จาก <http://www.ratchakitcha.soc.go.th/DATA/PDF/2558/D/086/6.PDF>

บริษัท อีออน อินซัวรันส์ เซอร์วิส (ประเทศไทย) จำกัด. (-). *การประกันภัยโดรน*. สืบค้น 2564, จาก <https://www.aeoninsurance.co.th/insurance/insurance-Drone>

Val Jackson. (2018). *Business Interruption Insurance vs Loss of Profits Insurance*. Retrieved 2020 from <https://www.cii.co.uk/learning/knowledge-services/reference-resources/classes-of-insurance/business-interruption>

อวิการัตน์ นิยมไทย. (2552). *กฎหมายว่าด้วยความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าไม่ปลอดภัย*. สืบค้น 2563, จาก https://www.senate.go.th/assets/portals/93/fileups/272/files/S%E0%B9%88ub_Jun/10reform/reform9.pdf

ราชกิจจานุเบกษา. (2560). *ประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่องการประกันภัยความเสียหายจากการขนส่งวัตถุอันตราย พ.ศ. 2559*. สืบค้น 2563, จาก <https://www.diw.go.th/hawk/news/haz/6-60.pdf>

_____. (-). *สรุปสาระสำคัญของพระราชบัญญัติหอพัก พ.ศ. 2558*. สืบค้น 2563, จาก <https://sa.reru.ac.th/download/Essence%20on%20dormitory.pdf>

สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย. (-). *การประกันภัยอสังหาริมทรัพย์*. สืบค้น 2563, จาก <https://www.oic.or.th/th/consumer/การประกันภัยอสังหาริมทรัพย์>

บริษัท วิริยะประกันภัย จำกัด (มหาชน). (-). *การประกันภัยอสังหาริมทรัพย์ก่อนกระทำความผิด*. สืบค้น 2563, จาก <https://www.viriyah.co.th/th/customer-product-money.php?id=55>

บริษัท วิริยะประกันภัย จำกัด (มหาชน). (-). *การประกันภัยอสังหาริมทรัพย์หลังกระทำความผิด*. สืบค้น 2563, จาก <https://www.viriyah.co.th/th/customer-product-money.php?id=56>

ราชกิจจานุเบกษา. (2561). *กฎกระทรวงการอนุญาตประกอบธุรกิจนำเที่ยว พ.ศ. 2561*. สืบค้น 2563, จาก <http://www.crimes.police.go.th/Download/documents/กฎกระทรวงการอนุญาตประกอบธุรกิจนำเที่ยว พ.ศ. ๒๕๖๑.pdf>

Travizgo. (-). *กลุ่มประเทศเชงเก้น (Schengen)*. สืบค้น 2564, จาก <https://blog.travizgo.com/tech/schengen-visa/>

Siam Legal International. (2021). *Schengen Travel Insurance from Thailand*. Retrieved 2021 from <https://www.siam-legal.com/foreign-visas/schengen-visa-thailand.php>

กระทรวงการต่างประเทศ. (14 ตุลาคม 2564). *ระบบ Thailand Pass*. สืบค้น 2564, จาก <https://www.mfa.go.th/th/content/presscon141064?cate=5d5bcb4e15e39c306000683d>

สาธิต ปิตุเตชะ (-). *Hospital คืออะไร*. สืบค้น 2564, จาก <https://covid19.thaipbs.or.th/faq/?post=25645>

ผู้จัดการออนไลน์. (15 สิงหาคม 2564). *กทม. เร่งฉีดวัคซีน ‘กลุ่ม 608’ ลดเสี่ยงติดเชื้อและอาการรุนแรง*. สืบค้น 2564, จาก <https://mgronline.com/qol/detail/9640000080095>

สถาบันมะเร็งแห่งชาติ. (2563). *โรคมะเร็งที่พบบ่อยในประเทศไทยในปี พ.ศ. 2562*. สืบค้น 2563, จาก http://www.nci.go.th/th/File_download/Nci%20Cancer%20Registry/Hospital-Based%202019%20NCI.pdf

โรงพยาบาลศิริราช ปิยมหาราชการุณย์. (2563). *โรคไข้เลือดออก*. สืบค้น 2563, จาก <https://www.siphphospital.com/th/news/article/share/dengue>

สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย. (-). *การประกันภัยความรับผิดของกรรมการและเจ้าหน้าที่บริหาร*. สืบค้น 2563, จาก <https://www.oic.or.th/en/education/insurance/miscellaneous/directors-and-officers-liability>

บริษัท ลีอคตัน วัฒนา อินชัวร์نسโบรคเกอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด. (2560). *การประกันภัยความเสียหายจากอาชญากรรมทางการเงิน*. สืบค้น 2563, จาก <https://www.locktonwattana.co.th/หน้าแรก/ประเภทประกันภัย/ประกันภัยอาชญากรรมทางการเงิน>

บริษัท ชับบ์สามัคคีประกันภัย จำกัด (มหาชน). (2559). *การประกันภัยความรับผิดทางไซเบอร์*. สืบค้น 2563, จาก <https://www.chubb.com/th-th/business/cyber-liability-insurance.html>

American International Group, Inc. (2020). *Investment Management Insurance*. Retrieved 2020 from <https://www.aig.co.th/en/business/products/financial-insurance/financial-institutions>

Coface Services (Thailand) Company Limited (2020). *Trade Credit Insurance*. Retrieved 2020 from <https://www.coface.co.th/Our-Offer/Trade-Credit-Insurance/What-is-Trade-Credit-Insurance>

บริษัท แอกซ่าประกันภัย จำกัด (มหาชน). (-) *การประกันภัยสินเชื่อทางการค้า*. สืบค้น 2563, จาก <https://www.axa.co.th/trade-credit-insurance>

บริษัท ล็อกตัน วัฒนา อินชัวร์نسโบรคเกอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด. (2560). *การประกันภัยการก่อการร้ายและความไม่สงบทางการเมือง*. สืบค้น 2563, จาก <https://www.locktonwattana.co.th/> หน้าแรก/ประเภทประกันภัย/ประกันภัยความไม่สงบทางการเมืองและการก่อการร้าย

บริษัท ชับบ์สามัคคีประกันภัย จำกัด (มหาชน). (2564). *การประกันภัยความรับผิดทางไซเบอร์*. สืบค้น 2564, จาก <https://www.chubb.com/th-th/business/cyber-liability-insurance.html>

บริษัท ชับบ์สามัคคีประกันภัย จำกัด (มหาชน). (2559). *การประกันภัยความรับผิดต่อมลภาวะของสิ่งแวดล้อม*. สืบค้น 2563, จาก <https://www.chubb.com/th-th/business/environmental-impairment-liability-insurance.html>

Julia Kagan. (2021). *Advance Loss of Profit Insurance*. Retrieved 2021 from <https://www.investopedia.com/terms/a/advance-loss-profit-alop-insurance.asp>

Swiss Reinsurance Company. (2003). *Delay in start-up insurance*. Retrieved 2020 from https://www.swissre.com/dam/jcr:b76d1bbf-2d0b-47f1-911a-509232761aaf/pub_delay_in_startup_insurance_en.pdf

Logistics Plus. (2018). *Project Cargo*. Retrieved 2020 from <https://www.logisticsplus.com/what-is-project-cargo-and-how-is-it-transported/>

Wikipedia. (2020). *Project Cargo*. Retrieved 2020 from https://en.wikipedia.org/wiki/Project_cargo

พลิน ชรัตน์ หน่วยบริหารทรัพย์สินและกฎหมาย คณะเวชศาสตร์เขตร้อน มหาวิทยาลัยมหิดล. (-) ผู้ประกอบวิชาชีพทางการแพทย์. สืบค้น 2563, จาก <https://www.tm.mahidol.ac.th/legal/sites/default/files/26.pdf>

แพทยสภา. (2549). ข้อบังคับแพทยสภาว่าด้วยการรักษาจริยธรรมแห่งวิชาชีพเวชกรรม พ.ศ. 2549. สืบค้น 2563, จาก https://tmc.or.th/news_file/tmc-rule-2549.pdf

American Board of Professional Liability Attorneys. (2020). *Medical Malpractice*. Retrieved 2020 from <https://www.abpla.org/what-is-malpractice>

สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย. (-). การประกันภัยความรับผิดสำหรับผู้ประกอบวิชาชีพทางการแพทย์. สืบค้น 2563, จาก <https://www.oic.or.th/th/education/insurance/miscellaneous/doctor-liability>

สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย. (-). การประกันภัยสำหรับรายย่อย (ไมโครอินชัวร์นซ์). สืบค้น 2564, จาก <https://www.oic.or.th/th/education/insurance/miscellaneous/micro#:~:text=การประกันภัยรายย่อย>

สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (2564). คปภ. ส่งความรัก ความห่วงใยวันวาเลนไทน์ แม้สัมผัสใกล้ชิดแต่ต้องเว้นระยะห่าง เพื่อป้องกันการแพร่ระบาดโควิด-19. สืบค้น 2564, จาก <https://www.oic.or.th/th/consumer/news/releases/91731>

สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (2564). ตอบข้อสงสัย "ประกันภัยแพ้วคชินโควิด-19 " กับเลขอาธิการ คปภ. สืบค้น 2564, จาก <https://www.oic.or.th/th/consumer/news/releases/91801>

สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (13 เมษายน 2564). คำสั่งนายทะเบียนที่ 17/2564. สืบค้น 2564, จาก <https://www.oic.or.th/th/consumer/news/releases/91947>

ราชกิจจานุเบกษา (19 เมษายน 2564). หนังสือรับรองการสร้างเสริมภูมิคุ้มกันโรค กรณีติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 พ.ศ. 2564. สืบค้น 2564, จาก http://www.ratchakitcha.soc.go.th/DATA/PDF/2564/E/083/T_0003.PDF

Piyawadee Khovidhunkit (20 กรกฎาคม 2564). *ว่าด้วยประกันภัยโควิด-19 และการบริหารความเสี่ยงของบริษัทประกันภัย*. สืบค้น 2564, จาก

<https://www.facebook.com/100002432992367/posts/4212953488795709/?d=n>

สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (30 กรกฎาคม 2564). *เลขาธิการ คปภ. ออกคำสั่งนายทะเบียนด่วน ให้ผู้เอาประกันภัยที่สามารถแยกกักตัวที่บ้าน Home Isolation ตามประกาศกระทรวงสาธารณสุข เคลมค่ารักษาพยาบาลได้*. สืบค้น 2564, จาก

<https://www.oic.or.th/th/consumer/news/releases/92213>

GRANDPRIX ONLINE. (2561). *รถ Super Car*. สืบค้น 2564, จาก <https://chobrod.com/auto-market/รถแบบไหนจัดว่าเป็น-super-car-และต่างจาก-sport-car-ยังไง-10806>

SUPERCARS.NET. (-). *Power to weight ratio*. Retrieved 2021 from

<https://www.supercars.net/blog/top-50-supercars-power-to-weight-ratio/>

PS-PowerService. (26 กรกฎาคม 2563). *รถเครนคืออะไร มีกี่ประเภท อะไรบ้าง?* สืบค้น 2564, จาก

https://pspowerservice.com/what_crane_truck/

ราชกิจจานุเบกษา. (21 ตุลาคม 2564). *มาตรการป้องกันโรคสำหรับผู้เดินทางเข้ามาในราชอาณาจักร*. สืบค้น 2564, จาก http://www.ratchakitcha.soc.go.th/DATA/PDF/2564/E/256/T_0005.PDF

A.M. Best Company, Inc. (October 7, 2021). *Thailand Insurers Offer Innovative Vaccine Allergy Product*. Retrieved 2021 from

https://reaction.ambest.com/reaction/emsdocuments/Briefings/2021/2021.10_Bests%20Commentary_Thailand%20Insurance.pdf

สมาคมประกันวินาศภัยไทย (18 พฤศจิกายน 2564). *สมาคมประกันวินาศภัยไทยแถลงข่าวสถานการณ์วิกฤตจากการรับประกันภัย COVID-19 แบบเจอจ่ายจบ*. สืบค้น 2564, จาก https://www.tgia.org/newsandevents-detail-TH_1045_1



ประวัติย่อของฟู้ซียูน



ชื่อ : นายธโนดม โลกาพัฒนา

ประวัติการศึกษา :

- ปริญญาตรี พาณิชยศาสตร์บัณฑิต (สาขาวิชาการเงิน) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- M.B.A. (สาขาวิชา Risk Management & Insurance และสาขาวิชา Finance, Investment & Banking) University of Wisconsin-Madison, U.S.A. (โดยทุนการศึกษาของบริษัท เมืองไทยประกันชีวิต จำกัด ในขณะนั้น)

วุฒิปันธทางประกันภัยที่เคยได้รับ

- ARM (Associate in Risk Management), Insurance Institute of America, U.S.A. (โดยเป็นคนไทยคนแรกที่เคยได้รับวุฒิปันธนี้เมื่อปี พ.ศ. 2525)
- AIINZ (Associate of the Insurance Institute of New Zealand), New Zealand
- ACII (Associate of the Chartered Insurance Institute), U.K.
- FIINZ (Fellow of the Insurance Institute of New Zealand), New Zealand (โดยเป็นคนไทยและคนต่างชาติคนแรกที่เคยได้รับวุฒิปันธนี้เมื่อปี พ.ศ. 2534)
- FCII (Fellow of the Chartered Insurance Institute), U.K. (โดยเป็นคนไทยคนแรกที่เคยได้รับวุฒิปันธนี้เมื่อปี พ.ศ. 2542 และยังเป็นคนไทยเพียงคนเดียวที่เคยได้รับวุฒิปันธนี้จนถึงปัจจุบัน)
- CPCU (Chartered Property Casualty Underwriter), American Institute for Property & Liability Underwriters, U.S.A.
- Chartered Insurer, Chartered Insurance Institute, U.K.

ตำแหน่ง

อดีต: รองกรรมการผู้จัดการอาวุโส บริษัท เมืองไทยประกันภัย จำกัด (มหาชน)

ปัจจุบัน: ที่ปรึกษา คณะกรรมการพัฒนาธุรกิจและวิชาการประกันภัย สมาคมประกันวินาศภัยไทย



ชื่อ : ดร.ปิยวดี โชวิฑูรกิจ

ประวัติการศึกษา :

- สถิติศาสตร์บัณฑิต (สถิติประยุกต์) คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- M.B.A. (Finance), Drexel University, U.S.A.
- M.S. (Risk Management and Insurance), Temple University, U.S.A.
- Ph.D. (Risk, Insurance, and Healthcare), Temple University, U.S.A.

ตำแหน่งปัจจุบัน

- ผู้ช่วยผู้อำนวยการใหญ่ สายงานบริหารความเสี่ยงและการปฏิบัติตามกฎหมาย บริษัท ไทยรับประกันภัยต่อ จำกัด (มหาชน)
- รองประธาน คณะกรรมการพัฒนาธุรกิจและวิชาการประกันภัย สมาคมประกันวินาศภัยไทย
- ที่ปรึกษาคณะกรรมการกฎหมายและกฎระเบียบ สมาคมประกันวินาศภัยไทย
- ประธานชมรมบริหารและจัดการความเสี่ยงของบริษัทประกันภัย สมาคมประกันวินาศภัยไทย
- คณะกรรมการบริหาร เลขานุการ และประธานคณะกรรมการฝ่ายจรรยาบรรณและมาตรฐานวิชาชีพ สมาคมนักคณิตศาสตร์ประกันภัยแห่งประเทศไทย
- คณะกรรมการสภาธุรกิจประกันภัยไทย
- คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง หอการค้าไทยและสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย



ชื่อ : ดร.สมเกียรติ สกลสุรเอกพงศ์

ประวัติการศึกษา :

- ปริญญาตรี สถาปัตยกรรมบัณฑิต (เกียรตินิยม) ศิลปะอุตสาหกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
- ปริญญาโท (การจัดการคุณภาพ) มหาวิทยาลัยวูล์ฟเวอร์แฮมป์ตัน
- ประกาศนียบัตรบัณฑิตศึกษา (การศึกษา) มหาวิทยาลัยวูล์ฟเวอร์แฮมป์ตัน
- ปริญญาเอก ปรัชญาดุษฎีบัณฑิต (การจัดการ) มหาวิทยาลัยสยาม
- หลักสูตรวิทยาการประกันภัยระดับสูง (วปส.) รุ่นที่ 8 สถาบันวิทยาการประกันภัยระดับสูง สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.)

วุฒิบัตรทางประกันภัยที่เคยได้รับ

- Diploma of Financial Services, General Insurance , ANZIIF
- Certified Coach, ACC-ICF , USA
- Certified Coach, Coach Master Academy
- Certified Leadership Architect 101 Talent management, Korn/Ferry
- Certified Talent, Competency and Succession Management, Pennstate University
- Certified MBTI : Suite of Instruments , CPP Asia Pacific
- Certified DISC : Increasing People Effectiveness, Thomas International

ตำแหน่งปัจจุบัน

- Vice President, Human Resources and Customer Experience บริษัท เอ็ม เอส ไอ จี ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)
- กรรมการคณะกรรมการพัฒนาธุรกิจและวิชาการประกันภัย สมาคมประกันวินาศภัยไทย
- ที่ปรึกษา ชมรมนักบริหารงานบุคคลประกันภัย สมาคมประกันวินาศภัยไทย
- คณะอนุกรรมการบริหารทรัพยากรบุคคล สถาบันบริหารจัดการธนาคารที่ดิน (องค์การมหาชน)
- คณะกรรมการส่งเสริมกิจการมหาวิทยาลัย มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์
- คณะอนุกรรมการส่งเสริมกิจการมหาวิทยาลัย มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ วิทยาเขตตรัง



ชื่อ : นางวรรณิ คงักดีพงษ์

ประวัติการศึกษา :

- ปริญญาตรี คณะเศรษฐศาสตร์บัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (ปี พ.ศ. 2522)
- Senior Executive Program Sasin Graduate Institute of Business Administration (SASIN), Thailand (ปี พ.ศ. 2535)
- Marketing Directors Thammasat University, Thailand (ปี พ.ศ. 2536)
- Effective Budgeting – A Strategic Approach, Singapore Institute of Management, Singapore (ปี พ.ศ. 2544)
- The Role of The Insurance in Today's Marketplace - ASEAN Insurance Brokers' Conference, Insurance Brokers Association of Malaysia, Malaysia (ปี พ.ศ. 2547)
- Asian Insurers in the New Financial Environment - 22nd East Asian Insurance Congress, Thailand (ปี พ.ศ. 2547)
- Managing The Changes and It's Impact to Insurance Broking Industry” – The Association of Indonesian, Insurance and Reinsurance Brokers, Indonesia, (ปี พ.ศ. 2548)
- Succeeding in the New Insurance World Order - Singapore International Insurance Conference (SIIC), Singapore (ปี พ.ศ. 2549)

ตำแหน่งปัจจุบัน

- กรรมการบริหาร บริษัท ฮาวเด็น แมกซี อินชัวร์นส์ โบรกเกอร์ จำกัด
- ที่ปรึกษา คณะกรรมการพัฒนารูรกิจและวิชาการประกันภัย สมาคมประกันวินาศภัยไทย
- ที่ปรึกษา คณะกรรมการบริหาร สมาคมนายหน้าประกันภัยไทย



ชื่อ : นายปฎิภาณ สุตอาราม

ประวัติการศึกษา :

- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตร์ สาขาวิศวกรรมโยธา มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี (ปี พ.ศ. 2530)
- Diploma of Financial Services – Loss Adjusting Australian and New Zealand Institute of Insurance and Finance (ปี พ.ศ. 2550)
- Modern Manager Program (MMP) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (ปี พ.ศ. 2551)

วุฒิบัตรทางประกันภัยที่เคยได้รับ

- ANZIIF (Senior Associate CIP) Australian and New Zealand Institute of Insurance and Finance
- FCLA (Fellow of Australasian Institute of Chartered of Loss Adjusters)

ตำแหน่งปัจจุบัน

- นายกสมาคมผู้ประเมินวินาศภัย
- กรรมการผู้จัดการ บริษัท ครอฟอร์ด แอนด์ คัมพะนี (ประเทศไทย) จำกัด



ชื่อ : นายวิชุกร นิลมนัตต์

ประวัติการศึกษา :

- B.S. Information Technology, Sirindhorn International Institute of Technology (SIIT), Thammasat University 1st Class (Hors)
- MSc. Computer Science, Data Communication Networks and Distributed Systems, University College London (UCL), U.K.

ตำแหน่งปัจจุบัน

- รองผู้จัดการฝ่ายสารสนเทศ
บริษัท วิริยะประกันภัย จำกัด (มหาชน)



ชื่อ : นายศิริ สวรรค์พรเพ็ญ

ประวัติการศึกษา :

- Bachelor of Commerce (Major in Accountancy and Finance), Griffith University, Australia (ปี พ.ศ. 2543)
- Bachelor of Science (Upper Second Class Honours in Applied Accounting), Oxford Brookes University (in association with the Association of Chartered Certified Accountants), U.K. (ปี พ.ศ. 2550)
- บัณฑิตบริหารบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (ปี พ.ศ. 2552)

วุฒิปันธทางบัญชีที่เคยได้รับ

- ACCA (Member of the Association of Chartered Certified Accountants), U.K. (ปี พ.ศ. 2550)
- FCCA (Fellow of the Association of Chartered Certified Accountants), U.K. (ปี พ.ศ. 2555)

ตำแหน่งปัจจุบัน

- ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ ฝ่ายบัญชีและการเงิน บริษัท คัมภีร์โตเกียวมารีนประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)



ชื่อ : นายทัตเทพ สุจิตจร

ประวัติการศึกษา :

- ปริญญาตรี คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาโท Executive MBA คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

วุฒิปันธทางประกันภัยที่เคยได้รับ

- Senior Associate (CIP), The Australian and New Zealand Institute of Insurance and Finance

ตำแหน่งปัจจุบัน

- กรรมการ และผู้อำนวยการสถาบันประกันภัยไทย
- ที่ปรึกษา คณะกรรมการพัฒนาธุรกิจและวิชาการประกันภัย สมาคมประกันวินาศภัยไทย



ชื่อ : นางสาวจิรายุ วรารณ

ประวัติการศึกษา :

- Bachelor In Business Administration, Major in Insurance Assumption University (ABAC)
- Master In Financial Service, University of Technology Sydney, Australia

ตำแหน่งปัจจุบัน

- ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ กลุ่มงานยุทธศาสตร์องค์กร บริษัท เมืองไทยประกันภัย จำกัด (มหาชน)
- รองประธานคณะกรรมการประกันภัยเบ็ดเตล็ด สมาคมประกันวินาศภัยไทย
- อาจารย์พิเศษวิชาประกันภัยต่อ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- อาจารย์พิเศษวิชาประกันภัยต่อ มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- อาจารย์พิเศษวิชาการบริหารความเสี่ยงบุคคล สถาบันประกันภัยไทย (TII)
- อาจารย์พิเศษวิชาผลิตภัณฑ์ประกันภัย สถาบัน ANZIIF- THAI
- อาจารย์พิเศษวิชา Claim Handling สถาบัน ANZIIF- THAI

วุฒิปัตถทางประกันภัยที่เคยได้รับ

- ANZIIF (Fellow)CIP



ชื่อ : ดร.วรัญญา อัจฉริยะชาวนุณิช

ประวัติการศึกษา :

- Bachelor In Business Administration, Double Majoring in 1. General Management 2. Finance & Banking, Assumption University (ABAC) (เกียรตินิยม)
- Master of Arts in Business & Managerial Economics จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- Ph.D in International Development, Nagoya University, Japan (ทุนรัฐบาลญี่ปุ่น)



ชื่อ : นางสาวกัลยา จุกหอม

ประวัติการศึกษา :

- ปริญญาตรี นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ปริญญาโท วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิทยาการประกันภัยและการบริหารความเสี่ยง คณะสถิติประยุกต์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

ประวัติการอบรม

- หลักสูตรการประกันภัยขั้นสูง (Associate) สถาบันประกันภัยไทย
- โครงการพัฒนาผู้บริหารธุรกิจประกันภัย (IMDP) รุ่นที่ 8 มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- หลักสูตรการประชาสัมพันธ์สำหรับเจ้าหน้าที่ประกันวินาศภัย รุ่นที่ 11 กรมประชาสัมพันธ์
- หลักสูตร Legal and Compliance รุ่นที่ 1 สถาบันประกันภัยไทย
- หลักสูตร Executive Legal and Compliance 2010 มหาวิทยาลัยกรุงเทพ
- หลักสูตร ISJ Advance Course สมาคมประกันวินาศภัยประเทศญี่ปุ่น และสถาบันประกันภัยประเทศญี่ปุ่น
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านการค้าและการพาณิชย์ รุ่นที่ 11 (Top Executive Program in Commerce and Trade: TEPCoT) สถาบันวิทยาการการค้า มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย
- หลักสูตรวิทยาการประกันภัยระดับสูง รุ่นที่ 9 Thailand Insurance Leadership Program (วปส.9) สถาบันวิทยาการประกันภัยระดับสูง

ตำแหน่งปัจจุบัน

- ผู้ช่วยผู้อำนวยการบริหารอาวุโส สายงานวิชาการ สมาคมประกันวินาศภัยไทย



สมาคมประกันวินาศภัยไทย
Thai General Insurance Association



สมาคมประกันวินาศภัยไทย
25 ซอยสุขุมวิท 64/1 ถนนสุขุมวิท แขวงพระโขนงใต้
เขตพระโขนง กรุงเทพฯ 10260
โทรศัพท์ 0 2108 8399 โทรสาร 0 2108 8398
www.tgia.org E-mail: general@tgia.org

ลิขสิทธิ์ของสมาคมประกันวินาศภัยไทย ห้ามนำไปใช้ในการแสวงหากำไรทางการค้า