

นโยบายของรัฐเกี่ยวกับการประกันภัยต่อ

สัญญาประกันภัยต่อ เป็นสัญญาที่มีผลกระทบต่อความมั่นคงของธุรกิจประกันภัย รัฐจึงกำหนดมาตรการต่าง ๆ ในการควบคุม กำกับและดูแล การประกอบธุรกิจนี้ เพื่อให้เหมาะสมกับสภาพของตลาดประกันภัยในประเทศที่ยังต้องอาศัยการเอาประกันภัยต่อกับผู้รับประกันภัยต่อต่างประเทศ ในการนี้จึงจัดให้มีฝ่ายควบคุมการประกันภัยต่อในกองประกันวินาศภัย กรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์ เพื่อติดตามและควบคุม กำกับดูแล ให้บริษัทประกันภัยได้เอาประกันภัยต่อกับผู้รับประกันภัยต่อที่มีฐานะมั่นคง และสามารถทำสัญญาประกันภัยต่อโดยไม่เสียเปรียบและเป็นไปด้วยความเป็นธรรม พร้อมทั้งส่งเสริมการค้าเนื้องานประกันภัยต่อของบริษัทประกันภัย และบริษัทรับประกันภัยต่อในประเทศให้บรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้¹ ดังนั้น นโยบายของรัฐที่เข้ากับธุรกิจประกันภัยต่อจึงมีทั้งการควบคุม การกำกับดูแล และการส่งเสริม ซึ่งผู้เขียนขอบรรยายเป็นลำดับ ดังนี้

นโยบายเกี่ยวกับการควบคุมการประกันภัยต่อ

การควบคุมตามประกาศนายทะเบียนเรื่อง การประกันภัยต่อ ลงวันที่ 15 มิถุนายน 2536

กรมการประกันภัย ได้ออกประกาศนายทะเบียน เรื่อง การประกันภัยต่อ ลงวันที่ 15 มิถุนายน 2536 ให้ท่านาจนายทะเบียนสามารถสั่งให้บริษัทประกันภัยส่งเอกสารต่าง ๆ เกี่ยวกับสัญญาประกันภัยต่อ เพื่อให้เจ้าหน้าที่ทำการ

¹บุษรา อึ้งภากรณ์, "การประกันภัยต่อ," วารสารสำนักงานประกันภัย 6 (ตุลาคม - ธันวาคม, 2524), : 29

วิเคราะห์ว่า บริษัทประกันภัยภายในประเทศได้รับความคุ้มครองจากการประกันภัยต่ออันตรายที่เพียงพอหรือไม่ เงื่อนไขความคุ้มครองตามสัญญา เป็นไปด้วยความเป็นธรรมหรือไม่ และผู้รับประกันภัยต่อเป็นบริษัทที่มีฐานะมั่นคงหรือไม่ และขณะเดียวกันก็เป็นการตรวจสอบด้วยว่า บริษัทประกันภัยนั้นได้ดำเนินงานประกันภัยต่ออย่างเหมาะสม ตามหลักเกณฑ์ของกรมการประกันภัยหรือไม่ ซึ่งรายละเอียดและสาระสำคัญที่บริษัทประกันภัยภายในประเทศจะต้องปฏิบัติ มีดังนี้

1) กรณีการประกันวินาศภัย ซึ่งเป็นการทำสัญญาประกันภัยต่อแบบเฉพาะราย (Facultative Reinsurance) กับผู้รับประกันภัยต่อต่างประเทศ ไม่ว่าจะเป็นการกระทำโดยตรงหรือผ่านนายหน้าประกันวินาศภัยต้องปฏิบัติดังนี้

(1) กรณีที่เป็นการประกันภัยต่อส่งออก (Outward Reinsurance) หรือเรียกว่าสัญญาเอาประกันภัยต่อแบบเฉพาะราย (Outward Facultative Reinsurance Contract)

ก. ส่งรายละเอียดเกี่ยวกับการประกันภัยต่อตามแบบ บต.4 (ทบ. 2.2) ต่อนายทะเบียนภายในวันสุดท้ายของเดือนถัดจากเดือนที่ได้เอาประกันภัยต่อ

ในกรณีที่มีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงหรือยกเลิกการเอาประกันภัยต่อก่อนวันสิ้นสุดของกรมธรรม์ประกันภัยต่อ บริษัทต้องส่งรายละเอียดการแก้ไขเปลี่ยนแปลงหรือยกเลิกการเอาประกันภัยต่อตามแบบ บต.4 ต่อนายทะเบียนภายในวันสุดท้ายของเดือนถัดจากเดือนที่มีการแก้ไขเปลี่ยนแปลง หรือยกเลิกการเอาประกันภัยต่อ

ข. เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นและผู้รับประกันภัยต่อ ต้องรับผิดชอบชำระค่าสินไหมทดแทนจากการประกันภัยต่อ และในกรณีที่มีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงหรือยกเลิกจำนวนค่าสินไหมทดแทนดังกล่าว ให้บริษัทส่งรายละเอียดของการแจ้งเรียกค่าสินไหมทดแทนที่บริษัทแจ้งแก่ผู้รับประกันภัยต่อ และการแก้ไขเปลี่ยนแปลงหรือยกเลิกจำนวนค่าสินไหมทดแทนดังกล่าว ตามแบบ บต.5 ต่อนายทะเบียนภายในวันสุดท้ายของเดือนถัดจากเดือนที่บริษัทมีหนังสือแจ้ง เรียกค่า

สินไหมทดแทน หรือเดือนที่แจ้งแก้ไขเปลี่ยนแปลงหรือยกเลิกจำนวนค่าสินไหม
ทดแทนนั้น

(2) กรณีที่เป็นการประกันภัยต่อรับเข้า (Inward Reinsurance) หรือเรียกว่า สัญญารับประกันภัยต่อแบบเฉพาะราย (Inward Facultative Reinsurance Contract) ต้องดำเนินการคือ

ก. ส่งสำเนาหนังสือแจ้งขอเอาประกันภัยต่อให้แก่นาย
ทะเบียน ภายในวันสุดท้ายของเดือนถัดจากเดือนที่ได้รับหนังสือแจ้งขอเอาประกัน
ภัยต่อ

ข. เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นและผู้รับประกันภัยต้อง
รับผิดชอบค่าสินไหมทดแทนจากการประกันภัยต่อ นั้น ให้บริษัทส่งสำเนาหนังสือ
แจ้งเรียกค่าสินไหมทดแทนของบริษัทเอาประกันภัยต่อ ให้แก่นายทะเบียนภายใน
วันสุดท้ายของเดือนถัดจากเดือนที่บริษัทได้รับหนังสือแจ้งเรียกค่าสินไหมทดแทนนั้น

ค. เมื่อมีการแก้ไขเปลี่ยนแปลง หรือยกเลิกการรับ
ประกันภัยต่อก่อนวันสิ้นสุดของกรมธรรม์ประกันภัยต่อ หรือมีการแก้ไขเปลี่ยนแปลง
แปลงจำนวนค่าสินไหมทดแทนดังกล่าว ให้บริษัทแจ้งให้นายทะเบียนทราบภายใน
วันสุดท้ายของเดือนถัดจากเดือนที่ได้มีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงหรือยกเลิกนั้น พร้อม
ทั้งส่งสำเนาหนังสือแจ้งการแก้ไขเปลี่ยนแปลงหรือยกเลิกนั้นด้วย

2) กรณีการประกันวินาศภัย ซึ่งเป็นการทำสัญญาประกันภัยต่อแบบ
ทำสัญญาล่วงหน้า ต้องปฏิบัติดังนี้

(1) ส่งรายละเอียดของสัญญาประกันภัยต่อเบื้องต้นตามแบบ
ดังนี้

ก. ในกรณีที่เป็นการเอาประกันภัยต่อแบบกำหนดสัดส่วน
(Proportional Treaties) ให้ใช้แบบ ปต.1

ข. ในกรณีที่เป็นการเอาประกันภัยต่อแบบไม่กำหนด
สัดส่วน (Non-Proportional Treaties) ให้ใช้แบบ ปต.2

ทั้งนี้ ให้ส่งต่อนายทะเบียนภายในสามสิบวันนับแต่วัน
ที่สัญญาประกันภัยต่อนั้นมีผลบังคับ และให้ส่งสำเนาสัญญาประกันภัยต่อฉบับถาวร

แก่นายทะเบียนภายในสามสิบวัน นับตั้งแต่วันที่บริษัทได้ลงนามในสัญญาประกันภัย ต่อฉบับถาวรนั้นด้วย

ถ้าหากสัญญาประกันภัยต่ออาตมีใบสรุปเงื่อนไขของ สัญญาประกันภัยต่อ (Reinsurance Slip) ที่มีรายการไม่น้อยกว่ารายการที่ กำหนดไว้ในแบบ ปต.1 หรือแบบ ปต.2 แล้วแต่กรณี บริษัทจะส่งสำเนาใบสรุป เงื่อนไขของสัญญาประกันภัยต่อ (Reinsurance Slip) นั้น ต่อนายทะเบียน แทนการส่งแบบ ปต.1 หรือ แบบ ปต.2 ก็ได้

(2) ส่งรายงานค่าบำเหน็จตามผลกำไร หรือรายงานส่วนลด ตามผลกำไร (Profit Commission Statement) สำหรับสัญญาประกันภัยต่อ แบบกำหนดสัดส่วน (Proportional Treaties) ตามแบบ ปต.3 ไม่ว่าสัญญา นั้นจะมีกำไรหรือไม่ก็ตาม และให้ส่งรายงานแจ้งจำนวนเบี้ยประกันภัยต่อเบี้ย ประกันภัยสุทธิที่ใช้ในการคำนวณเบี้ยประกันภัยต่อ (Gross Net Retained Premium Income) และค่าสินไหมทดแทนสำหรับสัญญาประกันภัยต่อแบบไม่กำหนด สัดส่วน (Non-Proportional Treaties) สำหรับรอบปีของสัญญาประกันภัย ต่อที่ล่วงแล้วต่อนายทะเบียนภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวัน นับแต่วันครบรอบปีที่บริษัทได้ เอาประกันภัยต่อตามสัญญาประกันภัยต่อ นั้น

ถ้าหากบริษัทได้มีการจัดทำรายงานดังกล่าวส่ง ให้แก่ผู้รับ ประกันภัยต่ออยู่แล้ว บริษัทจะส่งสำเนารายงานค่าบำเหน็จตามผลกำไร หรือ รายงานส่วนลดตามผลกำไร (Profit Commission Statement) นั้น ต่อ นายทะเบียนแทนการส่งแบบ ปต.3 ก็ได้

(3) เมื่อมีการแก้ไขเปลี่ยนแปลง หรือยกเลิกสัญญาประกันภัยต่อ ดังกล่าว หรือมีการเปลี่ยนแปลงหรือยกเลิกผู้รับประกันภัยต่อ บริษัทต้องแจ้งให้ นายทะเบียนทราบเป็นหนังสือภายในสามสิบวัน นับตั้งแต่วันที่ได้มีการแก้ไข เปลี่ยนแปลงหรือยกเลิกนั้น พร้อมทั้งส่งสำเนาหนังสือแจ้งการแก้ไขเปลี่ยนแปลง หรือยกเลิกสัญญานั้นด้วย

3) กรณีต่อไปนี้ นายทะเบียนมีอำนาจสั่งให้บริษัทประกันภัยแก้ไขเพิ่มเติมหรือยกเลิกสัญญาประกันภัยต่อทั้งหมด หรือบางส่วนหรือเลิกการติดต่อกับผู้รับประกันภัยต่อ หรือนายหน้าประกันภัยภายในระยะเวลาที่นายทะเบียนกำหนด

(1) การประกันภัยต่อไม่เป็นไปตามหลักการประกันภัยที่ดี หรือไม่เหมาะสม ซึ่งจะทำให้เกิดการสูญเสียรายได้ของบริษัทประกันภัย หรืออาจเกิดความเสียหายต่อเศรษฐกิจหรือธุรกิจประกันภัยของประเทศเป็นส่วนรวม

(2) ผู้เอาประกันต่อ ผู้รับประกันต่อ หรือนายหน้าประกันภัย มีฐานะการเงินไม่มั่นคง หรือมีการปฏิบัติหรือละเว้นการปฏิบัติอันอาจก่อให้เกิดความเสียหายใด ๆ ขึ้นต่อบริษัทประกันภัยในประเทศไทย ผู้เอาประกันภัย หรือประชาชน

(3) ผู้รับประกันภัยต่อ หรือนายหน้าประกันภัยไม่ส่ง รายงานประจำปี หรือรายงานแสดงฐานะการเงินและกิจการเมื่อได้มีการดำเนินการให้มีการส่งแล้ว

สำหรับกรณีข้างต้นนี้ ผู้เขียนเห็นว่า นายทะเบียนไม่น่าจะมีสิทธิสั่งยกเลิกสัญญาประกันภัยที่คู่สัญญาได้ทำกันไว้ โดยอาศัยอำนาจตามประกาศนายทะเบียน เรื่อง การประกันภัยต่อ ลงวันที่ 15 มิถุนายน 2536 ได้ เพราะไม่ถูกต้องต่อหลักนิติวิธี การที่รัฐเข้าไปแทรกแซงสิทธิและเสรีภาพในการทำสัญญา ระหว่างเอกชนด้วยกัน จะกระทำได้ก็ต่อเมื่อกฎหมายแม่บทให้อำนาจไว้อย่างชัดแจ้ง นั่นก็คือ พระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 และ พระราชบัญญัติประกันชีวิต พ.ศ. 2535 มิใช่ประกาศนายทะเบียนดังกล่าว ซึ่งถ้าหากมีการบัญญัติยกเลิกสัญญาประกันภัยต่อ กรณีที่ปรากฏว่าบริษัทประกันภัยได้เอาประกันภัยต่อกับผู้รับประกันภัยต่อต่างประเทศที่มีฐานะทางการเงินไม่มั่นคง รัฐจะต้องพร้อมสำหรับข้อมูลหรือข้อเท็จจริงที่ถูกต้องและเพียงพอ และต้องกระทำด้วยความระมัดระวัง ต้องคำนึงถึงผลกระทบต่อธุรกิจประกันภัยโดยรวม ถ้าต้องมีคำสั่งเช่นนั้น มิฉะนั้นจะเกิดความเสียหายต่อธุรกิจประกันภัยโดยรวม และบั่นทอนการพัฒนาธุรกิจประกันภัยต่อ อีกทั้งเป็นการแทรกแซงเสรีภาพในการทำสัญญาภาคเอกชน ซึ่งจะทำให้เกิดความไม่มั่นใจในการติดต่อกับงานประกันภัยต่อ จนอาจทำให้ไม่มีผู้รับ

ประกันภัยต่อ โดย เฉพาะผู้รับประกันภัยต่อต่างประเทศให้ความสนใจเข้ามารับ
งานประกันภัยต่อในประเทศไทย

ดังนั้น การใช้อำนาจดังกล่าว โดยเฉพาะคำสั่งให้
บริษัทประกันภัยภายในประเทศลดการเอาประกันภัยต่อ เพิ่มจำนวนรับเสี่ยงภัยไว้
เอง หรือยกเลิกสัญญาประกันภัยต่อ นั้นเสีย ให้เกิดประโยชน์และมีประสิทธิภาพ
สูงสุดได้นั้น นายทะเบียนจะต้องมีความรู้และเข้าใจระบบธุรกิจประกันภัยต่อ เป็น
อย่างดี และต้องใช้ความระมัดระวังอย่างยิ่งในการพิจารณาแต่ละครั้ง

4) กรณีการประกันชีวิต การประกอบธุรกิจประกันภัยกรณีที่เป็น
การประกันภัยต่อส่งออก บริษัทประกันภัยในฐานะผู้เอาประกันภัยต่อ ต้องปฏิบัติ
ดังนี้

- (1) ให้เอาประกันภัยต่อได้ เฉพาะจำนวนความเสี่ยงภัยสุทธิ
(Net Amount At Risk) ณ วันสิ้นปีกรมธรรม์ประกันภัยเท่านั้น
- (2) ให้ส่งสำเนาสัญญาประกันภัยต่อ แก่นายทะเบียนภายใน
สามสิบวันนับแต่วันที่ลงนามในสัญญาประกันภัยต่อ นั้น และในกรณีที่มีการแก้ไข
เปลี่ยนแปลงหรือยกเลิกสัญญาประกันภัยต่อ ต้องแจ้งให้นายทะเบียนทราบภายใน
สามสิบวัน นับแต่วันที่ได้มีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงหรือยกเลิกพร้อมรายละเอียดการ
แก้ไขเปลี่ยนแปลงหรือยกเลิกนั้น

จะเห็นได้ว่า ประกาศนายทะเบียน เรื่องการประกันภัยต่อ
ลงวันที่ 15 มิถุนายน 2536 เป็นบทบัญญัติซึ่งใช้ควบคุมการค้า นิคมธุรกิจประกันภัย
ต่อ เฉพาะบริษัทประกันภัยซึ่งได้รับอนุญาตจากนายทะเบียนให้ประกอบธุรกิจ
ประกันภัย ซึ่งส่วนใหญ่มักจะเป็นบริษัทประกันภัยภายในประเทศเกือบทั้งสิ้น บริษัท
เหล่านี้ จะดำรงไว้ซึ่งเงินกองทุนและทรัพย์สินซึ่งเป็นหลักประกันไว้ในประเทศ
ส่วนบริษัทประกันภัยต่างประเทศ ซึ่งไม่มีใบอนุญาตให้ประกอบธุรกิจประกันภัยได้
แต่เข้ามาค้า นิคมธุรกิจประกันภัยต่อ เช่น รับประกันภัยต่อกับบริษัทประกันภัยใน
ประเทศ กลับไม่มีการควบคุม กำหนดเงื่อนไข หรือข้อจำกัดการประกอบธุรกิจ
หรือแม้กระทั่งการกำหนดหลักประกันแต่อย่างใด ดังนั้น การทำสัญญาประกันภัยต่อ
กับบริษัทประกันภัยต่างประเทศ บริษัทประกันภัยภายในประเทศ อาจได้รับผล

กระทบจากความเสียหาย ต่อการไม่ชำระค่าสินไหมทดแทนของบริษัทประกันภัยต่างประเทศ หรือผู้รับประกันภัยต่อต่างประเทศ เพราะโดยทั่วไปแล้ว การรับประกันภัยต่อจะมีเพียงสัญญาประกันภัยต่อ เป็นข้อผูกมัดคู่สัญญาให้ปฏิบัติต่อกัน แต่ไม่มีหลักประกันใด ๆ คู่ครองการปฏิบัติตามสัญญา ถ้าเกิดความรับผิดชอบตามสัญญาประกันภัยต่อ แล้วผู้รับประกันภัยต่อต่างประเทศไม่ชำระค่าสินไหมทดแทนตามสัญญา หรือไม่สามารถติดต่อกับผู้รับประกันภัยต่อได้ ผู้เอาประกันภัยต่อในประเทศย่อมได้รับความเสียหายไม่มากนักน้อย เช่น ถ้าค่าสินไหมทดแทนมีจำนวนไม่มาก ผู้เอาประกันภัยต่อยังสามารถชดเชยให้ผู้เอาประกันภัยได้ แต่ผู้เอาประกันภัยต่ออาจต้องฟ้องร้องบังคับคดีต่อศาลต่างประเทศ หรือว่าจ้างทนายความต่างประเทศ เป็นผู้ฟ้องร้องแทนตน ซึ่งทำให้สิ้นเปลืองเวลาและค่าใช้จ่าย และถ้าค่าสินไหมทดแทนเป็นเงินจำนวนมาก ซึ่งอาจสูงกว่าทุนจดทะเบียนของบริษัทผู้เอาประกันภัยต่อ ผู้เอาประกันภัยต่ออาจประสบกับปัญหาถึงกับล้มละลายไปเลย

ในประเทศฟิลิปปินส์ ได้มีกฎหมายประกันภัยมาตรา 217 ประกอบกับ มาตรา 219 บัญญัติห้ามบริษัทประกันภัยที่ประกอบธุรกิจงานประเทศ ทำการประกันภัยต่อทั้งจำนวนหรือบางส่วนกับบริษัทประกันภัยในต่างประเทศ ที่ไม่ได้รับอนุญาตให้ทำธุรกิจประกันภัยในประเทศฟิลิปปินส์ เว้นแต่ผู้รับประกันภัยต่างประเทศ หรือนายหน้าประกันภัยต่างประเทศมีตัวแทนที่ได้จดทะเบียนไว้กับนายทะเบียนประกันภัย เป็นตัวแทนประจำอยู่ในประเทศฟิลิปปินส์ เว้นแต่การเอาประกันภัยต่อแบบเฉพาะราย (Facultative Reinsurance) และการประกันภัยต่อแบบความเสียหายส่วนเกิน (Excess of Loss) ซึ่งบริษัทผู้เอาประกันภัยต่อได้แสดงให้นายทะเบียนเห็นจนเป็นที่พอใจว่า ตลาดประกันภัยในประเทศฟิลิปปินส์ไม่สามารถรับเสี่ยงภัยนั้นได้ จึงจะเอาประกันภัยต่อกับผู้รับประกันภัยต่อต่างประเทศได้ และกรณีที่เป็นการประกันภัยรถยนต์ สามารถเอาประกันภัยต่อได้เฉพาะ การทำสัญญาประกันภัยต่อแบบความเสียหายส่วนเกิน

ประเทศสหรัฐอเมริกาให้ความคุ้มครองต่อบริษัทประกันภัยในประเทศ ซึ่งดำเนินธุรกิจประกันภัยต่อกับบริษัทประกันภัยต่างประเทศ โดยจัดแบ่งสถานะบริษัทประกันภัยไว้ เป็น 2 ประเภทใหญ่ ๆ คือ

1. Admitted Company หมายถึง บริษัทประกันภัยซึ่งได้รับใบอนุญาตให้ประกอบธุรกิจประกันภัยในประเทศสหรัฐอเมริกา

2. Non-Admitted Company หมายถึง บริษัทประกันภัยซึ่งไม่มีใบอนุญาตในการประกอบธุรกิจประกันภัย แต่เข้ามารับประกันภัยหรือรับประกันภัยต่อในประเทศ ซึ่งถ้าบริษัทเหล่านี้รับประกันภัยต่อ ก็จะต้องดำเนินการจัดทำ Letter of Credit ไว้ให้กับบริษัทประกันภัยในประเทศ ซึ่งเป็นผู้เอาประกันภัยต่อ เพื่อเป็นหลักประกันในการปฏิบัติตามสัญญา โดยวงเงินในการทำ Letter of Credit (L/C) จะเท่ากับร้อยละสิบของจำนวนเงินรับประกันภัยต่อ

สำหรับในประเทศไทย เปิดโอกาสให้บริษัทประกันภัยต่างประเทศ สามารถตั้งสาขาอันเป็นตัวแทนของตนขึ้นในประเทศไทยได้ตามพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 มาตรา 7 และพระราชบัญญัติประกันชีวิต พ.ศ. 2535 มาตรา 8 แต่ต้องวางหลักทรัพย์ประกันและดำรงทรัพย์สินไว้ในประเทศไทย ตามชนิด จำนวน และเงื่อนไขที่รัฐมนตรี* ประกาศกำหนด และต้องได้รับใบอนุญาตจากรัฐมนตรี โดยอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีเสียก่อน

ถ้าประเทศไทยวางนโยบายคุ้มครองบริษัทประกันภัยในประเทศ โดยกำหนดให้บริษัทประกันภัยต่างประเทศ ซึ่งต้องการจะรับหรือเอาประกันภัยต่อในไทย จะต้องตั้งสาขาในประเทศไทยหรือตั้งบริษัทประกันภัยในประเทศ ทำให้บริษัทนั้นต้องดำเนินการตามขั้นตอนที่รัฐกำหนดไว้ โดยนำหลักทรัพย์ประกันมาวางไว้ และดำรงไว้ซึ่งเงินกองทุนในประเทศ ย่อมเป็นเรื่องยุ่งยาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขอรับใบอนุญาตนั้น จะต้องผ่านการอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีกว่าจะสำเร็จเรียบร้อย ต้องผ่านกระบวนการที่ยุ่งยากและใช้เวลานาน ซึ่งผู้รับประกันภัยต่อบางรายต้องการที่จะประกอบธุรกิจประกันภัยต่อเท่านั้น ไม่ประสงค์จะดำเนินการธุรกิจประกันภัยทั่วไปแต่อย่างใด ทำให้ผู้รับประกันภัยต่อต่างประเทศอาจไม่ให้ความสนใจที่จะดำเนินการธุรกิจประกันภัยต่อในประเทศ ซึ่งถ้าเป็นเช่นนั้น

*รัฐมนตรี หมายถึง รัฐมนตรีกระทรวงพาณิชย์

ยอมกระทบต่อผู้เอาประกันภัยต่อ เพราะไม่สามารถที่จะประกันภัยต่อออกไป
ได้อย่างคล่องตัว

ผู้เขียนเห็นว่า มาตรการในการคุ้มครองผู้เอาประกัน
ภัยต่อในประเทศ ควรจะนำหลักเกณฑ์วิธีปฏิบัติในสหรัฐอเมริกาบังคับมาใช้
เพราะใช้เรื่องที่ยุ่งยากจนเกินไปนัก สำหรับผู้รับประกันภัยต่อต่างประเทศที่จะจัด
ทำ Letter of Credit โดยธนาคารซึ่งตนเป็นลูกค้าอยู่ เมื่อธนาคารซึ่งเป็น
สถาบันการเงินที่มั่นคงและเชื่อถือได้เป็นผู้ชำระหนี้ ย่อมเป็นหลักประกันที่
สร้างความมั่นใจให้กับผู้เอาประกันภัยต่อในประเทศว่าจะได้รับการชดเชยค่าสิน
ไหมทดแทนได้จากธนาคาร หากผู้รับประกันภัยต่อต่างประเทศไม่สามารถชำระค่า
สินไหมทดแทนนั้นได้ วิธีการนี้จึงเป็นวิธีการที่เหมาะสมสำหรับการคุ้มครองผู้เอา
ประกันภัยต่อในประเทศได้เป็นอย่างดี

สำหรับบริษัทประกันภัยต่างประเทศ ผู้เขียนไม่เห็นด้วย
กับการบังคับให้บริษัทประกันภัยต่างประเทศ ต้องได้รับใบอนุญาตจากนายทะเบียน
เสียก่อน จึงจะประกอบธุรกิจประกันภัยต่อในประเทศได้ ตามเหตุผลที่กล่าวมา
แล้วข้างต้น แต่ผู้เขียนเห็นว่า การที่บริษัทประกันภัยต่างประเทศเข้ามารับงานประกัน
ภัยต่อในประเทศ ควรจะผ่านการขึ้นทะเบียนกับกรมการประกันภัยเสียก่อน ทั้งนี้

- 1) เพื่อให้กรมการประกันภัยสามารถทราบได้ว่า
มีบริษัทประกันภัยต่างประเทศใดบ้างที่เข้ามารับงานประกันภัยต่อ
- 2) เพื่อกรมการประกันภัยสามารถตรวจสอบฐานะ
ทางการเงิน และการบริหารหรือการดำเนินงานของบริษัทนั้นได้ทันที ก่อนที่
จะมีการรับงานประกันภัยต่อ เพราะโดยปกติแล้ว กว่าที่กรมการประกันภัยจะ
ทราบว่า มีผู้รับประกันภัยรายใดที่เข้ามารับงานประกันภัยต่อ เพราะโดยปกติแล้ว
กว่าที่กรมการประกันภัยจะทราบว่า มีผู้รับประกันภัยรายใดที่เข้ามารับงานประกัน
ภัยต่อ ก็ต่อเมื่อได้มีการทำสัญญาประกันภัยต่อกันแล้ว หลังจากนั้นผู้เอาประกันภัย
ต่อจึงแจ้งชื่อของผู้รับประกันภัยต่อมายังกรมการประกันภัย เป็นลายลักษณ์อักษร
ตามแบบที่กรมการประกันภัยได้กำหนดไว้ในประกาศนายทะเบียน เรื่องการประกัน
ภัยต่อ ลงวันที่ 15 มิถุนายน 2536

การควบคุมการจัดสรรเงินสำรองเพื่อการเสี่ยงภัย

เงินสำรองเพื่อการเสี่ยงภัย² เป็นเงินที่กฎหมายกำหนดให้บริษัทประกันภัยต้องจัดสรรไว้ เพื่อการเสี่ยงภัยตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดในราชกิจจานุเบกษา

วัตถุประสงค์ของการจัดให้มีเงินสำรองเพื่อการเสี่ยงภัย ก็เพื่อให้บริษัทประกันภัยแสดงภาวะหนี้สินให้เป็นไปตามหรือใกล้เคียงต่อความเป็นจริง ถ้าหากไม่มีการตั้งเงินสำรองเพื่อการเสี่ยงภัยไว้แล้ว บริษัทประกันภัยอาจไม่แสดงรายการนี้เป็นหนี้สินไว้ หรืออาจแสดงไว้ต่ำกว่าความเป็นจริง ทำให้ไม่อาจทราบฐานะที่แท้จริงของบริษัทประกันภัยนั้น ว่ามีความมั่นคงแค่ไหนเพียงไร³

เงินสำรองเพื่อการเสี่ยงภัย แบ่งออกเป็น 2 ประเภทใหญ่ ๆ คือ

1. เงินสำรองสำหรับเบี้ยประกันภัย (Premium Reserve Deposit)
2. เงินสำรองสำหรับค่าสินไหมทดแทน (Loss Reserve Deposit)

เงินสำรองเบี้ยประกันภัยต่อ เป็นเงินส่วนหนึ่งของเบี้ยประกันภัยต่อ ซึ่งตามหลักการของสัญญาประกันภัย ผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่ต้องชำระเบี้ยประกันภัยทั้งหมด ให้กับบริษัทประกันภัย แต่สัญญาประกันภัยต่อผู้เอาประกันภัยต่อมิได้ชำระเบี้ยประกันภัยต่อเต็มจำนวนให้กับผู้รับประกันภัยต่อโดยทันที เพราะผู้เอาประกันภัยต่อ ได้เก็บเงินส่วนหนึ่งของเบี้ยประกันภัยต่อจัดสรรไว้เป็นเงิน

2. เงินสำรองเพื่อการเสี่ยงภัย หมายถึง หนี้สินรายใหญ่ที่บริษัทประกันภัยมีภาระผูกพันจะต้องจ่ายคืนต่อผู้เอาประกันภัย หรือผู้รับประโยชน์ตามกรมธรรม์ประกันภัย

3. บุรุษ อึ้งภากรณ์, "การจัดสรรเงินสำรองเพื่อการเสี่ยงภัย,"
วารสารสำนักงานประกันภัย 15 (ตุลาคม - ธันวาคม 2533), : 55 - 56



สำรองเบี้ยประกันภัยต่อ

กฎหมายคุ้มครองผู้เอาประกันภัยต่อ ให้หักเงินสำรองเบี้ยประกันภัยต่อจากผู้รับประกันภัยต่อต่างประเทศ เนื่องจากต้องการให้มีเงินจำนวนหนึ่งอยู่ในประเทศเพื่อเป็นหลักประกันอย่างหนึ่ง ในการปฏิบัติตามสัญญาประกันภัยต่อและประโยชน์อื่น ๆ เช่น

1) กรณีสัญญาประกันภัยต่อนั้นถูกยกเลิก และมีการถอนงานที่ยังไม่ครบกำหนดอายุ (Unexpired Cession Withdrawn) (Portfolio Withdrawn) เงินสำรองเบี้ยประกันภัยต่อนี้จะนำมาใช้ชำระ เบี้ยประกันภัยถอนคืน และใช้เป็นเงินสำรองความเสียหาย (Loss Reserve)

2) กรณีที่มีความเสียหายครั้งใหญ่หรือความเสียหายที่ร้ายแรงเกิดขึ้น และบริษัทผู้รับประกันภัยต่อไม่สามารถส่งเงินเพื่อชดเชยค่าสินไหมทดแทนได้ทัน เงินสำรองเบี้ยประกันภัยต่อนี้จะถูกนำมาใช้ก่อน⁴

3) บริษัทผู้เอาประกันภัยต่อสามารถนำเงินสำรองเบี้ยประกันภัยต่อที่ตนหักไว้ไปลงทุนในกิจการต่าง ๆ ได้

ข้อสังเกต

1. สัญญาประกันภัยต่อแบบไม่กำหนดสัดส่วนแน่นอน (Non-Proportional Treaty) เช่น Excess of Loss, Stop Loss ไม่มีการหักเงินสำรองเบี้ยประกันภัยต่อไว้ เพราะการคำนวณเบี้ยประกันภัยต่อจะคำนวณกันในวันสิ้นปี

2. ประกาศกระทรวงพาณิชย์ เรื่อง การจัดสรรเงินสำรองเพื่อการเสี่ยงภัย ลงวันที่ 19 มิถุนายน 2532 มีการกำหนดการจัดสรรเงินสำรองสำหรับค่าสินไหมทดแทนในสัญญาประกันภัยเท่านั้น ไม่ได้มีบทบังคับให้มีการเก็บเงินสำรองค่าสินไหมทดแทน (Loss Reserve) ในสัญญาประกันภัยต่อแต่อย่างใด ซึ่งตามหลักการปฏิบัติสากล ในสัญญาประกันภัยต่อจะมีข้อกำหนด

⁴กมลวรรณ กิรติสมิต, การประกันภัยต่อ, เอกสารเย็บเล่มของฝ่ายควบคุมการประกันภัยต่อ กองประกันวินาศภัย, หน้า 12

"เงินสำรองค่าสินไหมทดแทน" ไว้ โดยหลักสากลจะมีการให้ผู้เอาประกันภัยต่อ
 หักเงินสำรองค่าสินไหมทดแทนในจำนวนประมาณ 90-100% ของค่าสินไหมทดแทน
 แต่เท่าที่ปรากฏบริษัทประกันภัยในประเทศส่วนใหญ่ ไม่ได้กำหนดเงื่อนไขไว้ใน
 สัญญาประกันภัยต่อที่เป็นเช่นนี้ เพราะบริษัทผู้รับประกันภัยต่อได้รับเบี้ยประกันภัย
 ต่อเหลือน้อยอยู่แล้ว โดยถูกหักเป็นเงินสำรองเบี้ยประกันภัยต่อ และหักเป็นค่า
 บำเหน็จการประกันภัยต่อ

การเก็บเงินสำรองค่าสินไหมทดแทน ส่วนใหญ่จะ
 กระทำก็ต่อเมื่อเป็นกรณีที่บริษัทผู้รับประกันภัยต่อได้ถอนตัวออกจากสัญญาประกันภัย
 ต่อ ทั้งนี้ เพราะ

ก. เมื่อผู้เอาประกันภัยต่อได้ชำระค่าเสียหายให้กับ
 ผู้เอาประกันภัยเต็มแล้วสามารถหักส่วนที่ผู้รับประกันภัยต่อจะต้องรับผิดชอบได้จากเงิน
 สำรองค่าสินไหมทดแทน

ข. ค่าเสียหายค้างจ่ายนั้นอาจยืดเยื้อเป็นเวลา
 หลายปีกว่าจะตกลงกันได้ และเมื่อถึงเวลานั้น ผู้รับประกันภัยต่อที่ถอนออกจาก
 สัญญาประกันภัยต่ออาจเลิกกิจการ หรือล้มละลายไป⁵

ผู้เขียนเห็นว่า รัฐเข้ามาควบคุมสัญญาประกันภัย
 ต่อ โดยพิจารณาถึงความมั่นคงทางเศรษฐกิจ และความมั่นคงของธุรกิจประกันภัย
 โดยส่วนรวมเป็นหลัก เมื่อข้อกำหนด "เงินสำรองค่าสินไหมทดแทน" เป็น
 เงื่อนไขที่เป็นประโยชน์ต่อผู้เอาประกันภัยต่อ เพราะเมื่อผู้เอาประกันภัยต่อเก็บ
 เงินสำรองค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัยต่อ เงินส่วนนี้จะ เป็นประกันให้ผู้
 เอาประกันภัยต่อเกิดความมั่นใจว่า หากเกิดภัยขึ้นตามสัญญาประกันภัยต่อผู้เอา
 ประกันภัยต่อจะมีสิทธิได้รับเงินชดเชยค่าสินไหมทดแทน อย่างน้อยก็เป็นเงินส่วนที่
 ตนได้หักไว้เป็นการสำรองจ่ายค่าสินไหมทดแทน ดังนั้น เพื่อคุ้มครองให้ผู้เอา
 ประกันภัยต่อได้รับค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยต่ออย่างแน่นอน รัฐจึงควร
 กำหนดให้มีการจัดสรรเงินสำรองสำหรับค่าสินไหมทดแทนในสัญญาประกันภัยต่อด้วย

⁵กมลวรรณ กীরตสมิต, การประกันภัยต่อ, เอกสารเย็บเล่มของ
 ฝ่ายควบคุมการประกันภัยต่อ กองประกันวินาศภัย, หน้า 12

อย่างไรก็ตาม ในการกำหนดให้มีการจัดสรรเงิน
สำรองค่าสินไหมทดแทนในสัญญาประกันภัยต่อนั้น ผู้เขียนเห็นว่า ควรจะใช้บังคับ
เฉพาะผู้รับประกันภัยต่อต่างประเทศเท่านั้น เนื่องจากว่า

ประการแรก การติดตามให้ชำระค่าสินไหมทดแทน
และการฟ้องร้องค่าสินไหมทดแทนกับผู้รับประกันภัยต่อในประเทศ จะไม่ยุ่งยาก
เท่ากับบริษัทผู้รับประกันภัยต่อต่างประเทศ เพราะบริษัทผู้รับประกันภัยต่อใน
ประเทศมีภูมิลำเนาอยู่ในเขตอำนาจศาลไทย และทรัพย์สินและเงินกองทุนดำรง
อยู่ในประเทศ ดังนั้น ย่อมไม่เป็นที่วิตกกังวลต่อการดำเนินการฟ้องร้องและบังคับคดี
แต่ผู้รับประกันภัยต่อต่างประเทศนั้น ไม่มีภูมิลำเนา เงินกองทุน และทรัพย์สิน
อยู่ในประเทศ หากปฏิเสธการชำระค่าสินไหมทดแทน และผู้เอาประกันภัยต่อไม่
ได้เก็บเงินสำรองค่าสินไหมทดแทนไว้เลย ผู้เอาประกันภัยต่อจะไม่สามารถบังคับ
ให้ผู้รับประกันภัยต่อต่างประเทศจ่ายเงินค่าสินไหมทดแทนโดยลำพังได้ นอกจาก
การฟ้องร้องดำเนินคดี ซึ่งบริษัทผู้เอาประกันภัยต่อจะต้องประสบปัญหาเกี่ยวกับ
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดี เป็นต้น

ประการที่สอง เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายของ
การส่งเสริมให้มีการประกันภัยต่อภายในประเทศ จึงสมควรกำหนดให้มีการ
จัดสรรเงินสำรองค่าสินไหมทดแทนกับผู้รับประกันภัยต่อในประเทศไทย เพื่อให้ผู้
รับประกันภัยต่อในประเทศไทย สามารถนำเงินที่จะต้องหักเป็นเงินสำรองค่าสินไหม
ทดแทนไปลงทุนอย่างอื่นได้ แทนที่จะถูกหักไว้

การควบคุมการออกใบอนุญาตให้เป็นนายหน้าประกันภัยต่อ

ประกาศนายทะเบียน เรื่อง การประกันภัยต่อ ลงวันที่ 15
มิถุนายน 2536 กำหนดเงื่อนไขให้บริษัทประกันภัย ทั้งผู้เอาประกันภัยต่อและผู้รับ
ประกันภัยต่อต้องปฏิบัติเท่านั้น ส่วนนายหน้าประกันภัยต่อ ซึ่งเป็นคนกลางของการ
ประกันภัยต่อ ในพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 และ พระราชบัญญัติ
ประกันชีวิต พ.ศ. 2535 ไม่มีบทบัญญัติควบคุมนายหน้าประกันภัยต่อไว้แจ้งชัดว่า

จะต้องปฏิบัติอย่างไรกับการจัดการให้มีการประกันภัยต่อ มีแต่เพียงบทบัญญัติเกี่ยวกับคุณสมบัติเบื้องต้นเกี่ยวกับการขอออกใบอนุญาตเป็นนายหน้า เงื่อนไขการประกอบกิจการนายหน้า อายุของใบอนุญาตและการเพิกถอนใบอนุญาต ในประกาศนายทะเบียน เรื่อง หลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการออกใบอนุญาตให้นิติบุคคลเป็นนายหน้าประกันวินาศภัยมี 2 ประเภท คือ

- 1) นายหน้าที่จัดให้มีการทำสัญญาประกันภัย
- 2) นายหน้าที่จัดให้มีการประกันภัยต่อซึ่งก็คือ นายหน้า

ประกันภัยต่อ⁶

โดยทั่วไป นายหน้าประกันภัยจะเป็นทั้งนายหน้าที่จัดให้มีการประกันภัยโดยตรงและการประกันภัยต่อ การสอบความรู้เพื่อขอออกใบอนุญาตเป็นนายหน้าประกันภัยต่อจึงต้องสอบ

ก. ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกันภัย ประกอบด้วย ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วย ลักษณะตัวแทน นายหน้า และการประกันภัย หลักการประกันภัยและพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 (คะแนนเต็มรวม 100 คะแนน)

ข. ความรู้เฉพาะเกี่ยวกับการประกันภัย ประกอบด้วย การประกันอัคคีภัย การประกันภัยรถยนต์ การประกันภัยทางทะเลและขนส่ง และการประกันภัยเบ็ดเตล็ด (คะแนนเต็มรวม 100 คะแนน)

ค. ความรู้เกี่ยวกับการประกันภัยต่อ (คะแนนเต็มรวม 100 คะแนน)

นายหน้าประกันภัยจะมีสิทธิสอบเป็นนายหน้าประกันภัยต่อได้ต่อเมื่อ นายหน้าผู้นั้นได้รับใบอนุญาตให้เป็นนายหน้าที่จัดให้มีการทำสัญญาประกันภัย ฉะนั้นนายหน้าจะต้องสอบความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกันภัยและความรู้เฉพาะเกี่ยวกับการประกันภัย เพื่อขอใบอนุญาตเป็นนายหน้าประกันภัย

⁶ประกาศนายทะเบียน เรื่อง หลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการออกใบอนุญาตให้นิติบุคคลเป็นนายหน้าประกันวินาศภัย ลงวันที่ 3 กันยายน 2535

ทั่วไปหลังจากได้รับใบอนุญาตแล้ว นายหน้าจึงจะมีสิทธิสอบความรู้เกี่ยวกับการประกันภัยต่อ โดยต้องสอบให้ได้คะแนนไม่ต่ำกว่าร้อยละ 60 หากนายหน้าสอบผ่าน กรรมการประกันภัยจะเปลี่ยนใบอนุญาตให้ใหม่ เป็นใบอนุญาตซึ่งระบุว่า นายหน้าผู้นั้น เป็นทั้งนายหน้าที่จัดให้มีการทำสัญญาประกันภัยและสัญญาประกันภัยต่อ

ผู้เขียนเห็นว่า การเป็นนายหน้าประกันภัยต่อ นั้น จะต้องมีความเข้าใจและมีความรู้ ความชำนาญ และประสบการณ์เกี่ยวกับการประกันภัยต่อมากเป็นพิเศษกว่าการเป็นนายหน้าประกันภัยโดยทั่วไป ต้องเข้าใจ ตลาดประกันภัยต่อ และหลักการประกันภัย หลักการประกันภัยต่อ รวมทั้งธรรมเนียมปฏิบัติในการประกันภัยต่อที่เป็นหลักสากลทั่วโลก ผู้สมัครสอบจึงควรผ่านการอบรมทั้งทางด้านทฤษฎีและปฏิบัติเกี่ยวกับการประกันภัยต่อมาก่อนจึงจะมีสิทธิสมัครสอบ หรือหากผู้สมัครสอบไม่เคยผ่านการอบรมเกี่ยวกับการประกันภัยต่อมาก่อน หลังจากทดสอบผ่านข้อเขียน ผู้สมัครสอบก็ควรผ่านการสอบสัมภาษณ์จากคณะกรรมการสอบสัมภาษณ์ที่กรรมการประกันภัยตั้งขึ้น เพื่อเป็นการทดสอบว่า ผู้สมัครสอบมีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับกลไกของธุรกิจประกันภัยต่อเพียงพอ สำหรับการเป็นนายหน้าประกันภัยต่อหรือไม่ เพียงไร

ปัจจุบัน การสอบสัมภาษณ์จะมีเฉพาะการออกใบอนุญาตให้นิติบุคคลเป็นนายหน้าประกันภัย โดยกฎหมายกำหนดให้บริษัทนายหน้าประกันภัยแต่ละบริษัท จะต้องมียุทธศาสตร์ประกันภัยอย่างน้อยหนึ่งคน และกรรมการผู้จัดการของบริษัทนายหน้านั้นผ่านการทดสอบความรู้เกี่ยวกับการประกันภัยโดยวิธีสัมภาษณ์

จากการที่กฎหมายกำหนดให้นายหน้าประกันภัยต่อ ต้องมีใบอนุญาตให้เป็นนายหน้าประกันภัยต่อ ทำให้มองเห็นว่า รัฐบาลให้ความสำคัญต่อการเป็นนายหน้าประกันภัย ในประเทศที่ธุรกิจเจริญมากแล้ว เช่น สหรัฐอเมริกา นายหน้าประกันภัยถือเป็นอาชีพที่สำคัญ และต้องได้รับใบอนุญาตให้ประกอบธุรกิจนายหน้าประกันภัย จึงจะประกอบธุรกิจการเป็นนายหน้าประกันภัยได้ ถ้านายหน้าประกันภัยผู้ใดมิได้รับใบอนุญาตให้ประกอบวิชาชีพนายหน้าประกันภัย แล้วเกิดกรณีพิพาทเกี่ยวกับค่าเสียหาย นายหน้าประกันภัยผู้นั้นจะไม่มีอำนาจ

ห้องเรียกค่านายหน้าได้⁷

การที่กฎหมายบังคับให้นายหน้าประกันภัยต่อ จะต้องได้รับใบอนุญาตให้ประกอบธุรกิจประกันภัยต่อ จึงประกอบวิชาชีพนี้ได้ ทำให้เกิดประโยชน์ต่อนายหน้าประกันภัยต่อ ผู้เอาประกันภัยต่อและผู้รับประกันภัยต่อ ตัวอย่างเช่น

1) ทำให้อาชีพนายหน้าประกันภัยต่อมีศักดิ์ศรีและมีคุณค่า เพราะนายหน้าที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบธุรกิจงานการชี้ช่องหรือจัดการให้มีการประกันภัยต่อ จะต้องผ่านการอบรมหรือทดสอบให้เป็นผู้มีคุณสมบัติประกอบวิชาชีพนี้ได้

2) เกิดประโยชน์ต่อรัฐ คือ กรมการประกันภัย ทำให้กรมการประกันภัยทราบจำนวนนายหน้าประกันภัยต่อในอัตราที่แน่นอน และสามารถควบคุมจำนวนนายหน้าประกันภัยต่อได้ โดยจำกัดจำนวนนายหน้าประกันภัยต่อไม่ให้มีมากเกินไปเกินความต้องการของตลาดประกันภัย หรือส่งเสริมให้มีการประกอบธุรกิจนี้มากขึ้น ถ้ายังขาดแคลนนายหน้าประกันภัยต่อ

3) ทำให้คู่สัญญาประกันภัยต่อเกิดความอุ่นใจในนายหน้าประกันภัยต่อของตน ว่าเป็นบุคคลที่มีความสามารถและความระมัดระวังเพียงพอ ประกอบกับอาศัยความชำนาญในการชี้ช่องหรือจัดการทำสัญญาประกันภัยต่ออย่างมีประสิทธิภาพ

อย่างไรก็ตาม กฎหมายเหล่านี้ใช้ควบคุมเฉพาะนายหน้าประกันภัยต่อในประเทศเท่านั้น สำหรับนายหน้าประกันภัยต่อต่างประเทศ ไม่มีกฎหมายฉบับใดควบคุมการปฏิบัติงานของนายหน้าประกันภัยต่อต่างประเทศ ทั้งนี้เพราะเหตุว่า ไม่มีนายหน้าประกันภัยต่อต่างประเทศเข้ามาขอรับใบอนุญาตเป็นนายหน้าประกันภัยต่อ แต่นายหน้าเหล่านี้ก็ยังดำเนินการให้ผู้เอาประกันภัยต่อในประเทศได้ทำสัญญาประกันภัยต่อกับผู้รับประกันภัยต่อต่างประเทศ

ผู้เขียนเห็นว่า กรมการประกันภัยควรจะ
 ควบคุมการคุ้มครองบริษัทประกันภัยภายในประเทศ แม้นายหน้าประกันภัยต่อต่าง
 ประเทศจะไม่มีใบอนุญาตให้ประกอบธุรกิจประกันภัยต่อ แต่นายหน้าประกันภัยต่อ
 ต่างประเทศก็ควรจะต้องขึ้นทะเบียนกับกรมการประกันภัย ก่อนที่จะเข้ามาจัดการ
 งานประกันภัยต่อ เช่นเดียวกับกรณีของผู้รับประกันภัยต่อต่างประเทศ ตามที่
 ผู้เขียนได้เสนอแนะความเห็นมาแล้วก่อนหน้านี้ เพื่อกรมการประกันภัยสามารถ
 ตรวจสอบเช็คข้อมูลรายละเอียด การให้บริการ หรือ การทำงานของนายหน้าประกัน
 ภัยต่อ ในลักษณะของผู้ประกอบวิชาชีพ แม้กระทั่งจรรยาบรรณ* ของนายหน้า
 ประกันภัยต่อ นั้น ๆ ได้

นอกจากนี้ uly ทางทฤษฎีแล้ว นายหน้า
 ประกันภัยหรือนายหน้าประกันภัยต่อ จะต้องประกันภัยความรับผิดชอบจากการประกอบ
 วิชาชีพ (Professional Indemnity Insurance)⁸ เพื่อเป็นการประกัน
 ความเสียหาย อันเกิดจากการปฏิบัติหน้าที่บกพร่องของนายหน้าประกันภัยต่อ ดังนั้น
 หากนายหน้าประกันภัยต่อต่างประเทศ เข้ามาจัดการให้มีการทำสัญญาประกันภัยต่อ
 โดยที่คู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง เป็นบริษัทประกันภัยในประเทศ นายหน้าประกันภัยต่อ
 ต่างประเทศควรแจ้งชื่อ ที่อยู่ของบริษัทประกันภัย และจำนวนเงินเอาประกันภัย
 ำให้บริษัทประกันภัยในประเทศทราบ เพื่อว่า เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นโดยการ
 กระทำของนายหน้าประกันภัยต่อ บริษัทประกันภัยในประเทศจะใช้สิทธิ
 เรียกร้องความเสียหายได้จากนายหน้าประกันภัยต่อได้ ณ ที่ใด

*จรรยาบรรณที่ยอมรับปฏิบัติจนเป็นหลักสากล ได้แก่ นายหน้าประกัน
 ภัยต่อต้องดำเนินการธุรกิจด้วยความสุจริตใจ และมีประสิทธิภาพสูงสุด และดำเนินการ
 งานด้านประกันภัยต่อให้เป็นไปตามความต้องการของลูกค้าของตนและถือว่าผล
 ประโยชน์ของลูกค้าเป็นสิ่งสำคัญที่สุด นอกจากนี้นายหน้าประกันภัยต่อจะต้องไม่
 แกล้งข้อความเพื่อโฆษณาตนเองจนก่อให้เกิดความเข้าใจผิดหรือเกินความเป็นจริง

⁸C.E. Golding, The Law and Practice of Reinsurance,
 p.218

การควบคุมทางด้านอัตราภาษี

ภายหลังจากที่ภาษีการค้าถูกยกเลิกไป รัฐก็นำหลักเกณฑ์การเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มมาใช้ และกำหนดภาษีธุรกิจเฉพาะมาเป็นเกณฑ์ในการเก็บภาษี สำหรับกิจการอื่นใดที่ไม่สามารถนำมาจัดไว้เป็นประเภทเดียวกับภาษีมูลค่าเพิ่มได้

กิจการซึ่งต้องเสียภาษีธุรกิจเฉพาะนี้ ได้แก่ กิจการตามที่กำหนดไว้ตามประมวลกฎหมายรัษฎากร มาตรา 91/2

"มาตรา 91/2 ภายใต้งบบังคับมาตรา 91/4 การประกอบกิจการดังต่อไปนี้ในราชอาณาจักร ให้อยู่ในบังคับต้องเสียภาษีธุรกิจเฉพาะ ตามบทบัญญัติในหมวดนี้

- 1) การธนาคาร ตามกฎหมายว่าด้วยการธนาคารพาณิชย์หรือกฎหมายเฉพาะ
- 2) การประกอบธุรกิจเงินทุน ธุรกิจหลักทรัพย์ ธุรกิจเครดิตฟองซิเอร์ ตามกฎหมายว่าด้วยการประกอบธุรกิจเงินทุน ธุรกิจหลักทรัพย์ และธุรกิจเครดิตฟองซิเอร์
- 3) การรับประกันชีวิตตามกฎหมายว่าด้วยการประกันชีวิต หรือการรับประกันภัยวินาศภัย ตามกฎหมายว่าด้วยการประกันวินาศภัย
- 4) การรับจําานํา ตามกฎหมายว่าด้วยรองรับจําานํา
- 5) การประกอบกิจการโดยปกติเยี่ยงธนาคารพาณิชย์ เช่น การให้กู้ยืมเงินค้ำประกัน แลกเปลี่ยนเงินตรา ออก ซื้อ หรือขายตัวเงิน หรือรับส่งเงินไปต่างประเทศด้วยวิธีต่าง ๆ
- 6) การขายอสังหาริมทรัพย์เป็นทางค้าหรือหากำไร ไม่ว่าอสังหาริมทรัพย์นั้นจะได้มาโดยวิธีใดก็ตาม ทั้งนี้ เฉพาะที่เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขตามที่กำหนดโดยพระราชกฤษฎีกา
- 7) การขายหลักทรัพย์ ตามกฎหมายว่าด้วยตลาดหลักทรัพย์ แห่งประเทศไทยในตลาดหลักทรัพย์
- 8) การประกอบอาชีพอื่นตามที่กำหนดโดยพระราชกฤษฎีกา

งานกรณีที่ถูกคดียกฟ้องนอกราชอาณาจักรประกอบกิจการ โดยผ่าน
สถานประกอบการ หรือตัวแทนของตนที่อยู่ในราชอาณาจักร ให้ถือว่าประกอบ
กิจการในราชอาณาจักรตามมาตรา

....."9

สำหรับผู้ประกอบธุรกิจประกันภัยต่อ มีหน้าที่ต้องเสียภาษีธุรกิจ
เฉพาะ งานกรณีที่การประกันภัยต่อ ถือเป็นการรับประกันวินาศภัย ซึ่งเบี้ย
ประกันภัยหรือเงินอื่นที่ผู้รับประกันภัยเรียกเก็บ จะต้องนำมาคำนวณเป็นฐานภาษี
ตามประมวลรัษฎากร มาตรา 91/5 (3) (ข)¹⁰ เว้นแต่เบี้ยประกันภัยส่วน
ที่ต้องคืนภายในเดือนที่เก็บได้ และเบี้ยประกันภัยที่ได้รับจากการประกันภัยต่อ ซึ่ง
ผู้เอาประกันภัยต่อได้เสียภาษีจากเบี้ยประกันภัยแล้ว โดยผู้รับประกันภัยต่อต้อง
เสียภาษีอัตราร้อยละ 3 ของยอดรายรับ* นั่นคือร้อยละ 3 ของเบี้ยประกันภัย
ต่อ และเมื่อรวมกับภาษีที่ถ่วงแล้ว ผู้รับประกันภัยต่อจะต้องเสียภาษีทั้งสิ้น ใน
อัตราร้อยละ 3.3 ของเบี้ยประกันภัยต่อ

ดังนั้น ถ้าบริษัทประกันภัย เอาประกันภัยต่อกับผู้รับประกันภัยต่อ
เบี้ยประกันภัยต่อที่บริษัทประกันภัย จะต้องชำระให้ผู้รับประกันภัยต่อ ว่าไม่ต้องนำ
ไปเสียภาษี เพราะบริษัทประกันภัยได้เสียภาษีมาทอดหนึ่งแล้ว แต่ถ้าบริษัทประกัน
ภัยรับประกันภัยต่อกับบริษัทประกันภัยต่างประเทศ เบี้ยประกันภัยต่อซึ่งบริษัทได้รับ
จะต้องนำมาคำนวณเพื่อเสียภาษีในอัตรา ร้อยละ 3 ของเบี้ยประกันภัยต่อ
แต่สำหรับผู้รับประกันภัยต่อต่างประเทศ ที่เข้ามารับประกันภัยต่อกับบริษัทประกัน
ภัยต่อในประเทศไทยไม่ได้ดำเนินการจัดเก็บภาษีแต่อย่างใด ผู้เขียนเห็นว่า

⁹กลุ่มนิติกร กรมสรรพากร, ประมวลรัษฎากร ปี 2536 (กรุงเทพฯ
: เม็ดทรายพริ้นติ้ง, 2536), หน้า 101-102

¹⁰กลุ่มนิติกร กรมสรรพากร, เรื่องเดียวกัน, หน้า 103

*ประมวลรัษฎากร มาตรา 91/6 (3) กำหนดว่า อัตราภาษี
ธุรกิจเฉพาะ เท่ากับร้อยละ 3.0 สำหรับรายรับตามมาตรา 91/5 นอกจาก
กิจการตาม (1) (2)

กรณีดังกล่าว ก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมต่อบริษัทประกันภัยภายในประเทศเป็นอย่างมาก และเป็นการบั่นทอนต่อการพัฒนาธุรกิจประกันภัยต่อในประเทศอย่างชัดแจ้งจึงควรยกเลิกการเก็บภาษีจากเบี้ยประกันภัยต่อ ซึ่งบริษัทประกันภัยได้รับจากการประกันภัยต่อ เพื่อช่วยส่งเสริมให้ธุรกิจประกันภัยต่อเติบโตยิ่งขึ้น

นโยบายนเกี่ยวกับการกำกับดูแลการประกันภัยต่อ

การกำกับดูแลค่าเบี้ยหนี้งานสัญญาประกันภัยต่อ

พระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 มาตรา 37(6) และพระราชบัญญัติประกันชีวิต พ.ศ. 2535 มาตรา 38(6) ให้อำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ มีอำนาจในการกำหนดอัตราค่าจ้างหรือเบี้ยหนี้สำหรับตัวแทนประกันภัย และนายหน้าประกันภัยได้ตามประเภทของการประกันภัยเท่าที่ปรากฏมีกฎหมายเพียงฉบับเดียวที่ควบคุมอัตราค่าจ้างหรือเบี้ยหนี้ดังกล่าว คือประกาศกระทรวงพาณิชย์ เรื่อง อัตราค่าจ้างหรือเบี้ยหนี้สำหรับตัวแทนประกันวินาศภัย และนายหน้าประกันวินาศภัย ฉบับลงวันที่ 3 มกราคม 2535 ซึ่งมีสาระสำคัญ คือ

อัตราค่าจ้าง หรือเบี้ยหนี้ที่บริษัทผู้รับประกันภัยจะต้องจ่ายให้แก่ นายหน้าประกันวินาศภัยอันเนื่องจากการทำการเป็นนายหน้าประกันวินาศภัยจะต้องไม่เกินอัตราที่กำหนดไว้ตามประเภทของการประกันวินาศภัย ดังต่อไปนี้

- 1) การประกันอัคคีภัย ไม่เกินร้อยละสี่สิบสามของจำนวนเบี้ยประกันภัย
- 2) การประกันสุขภาพ สำหรับการประกันภัยโรคมะเร็งโดยเฉพาะ ไม่เกินร้อยละสามสิบแปดของจำนวนเบี้ยประกันภัยปีแรก และไม่เกินร้อยละสามสิบสามของจำนวนเบี้ยประกันภัยปีต่อ ๆ ไป เมื่อมีการต่ออายุสัญญาประกันภัย

3) การประกันภัยทางทะเลและขนส่ง ไม่เกินร้อยละสิบสามของจำนวนเบี้ยประกันภัย

4) การประกันภัยอื่นนอกจากข้างต้น ไม่เกินร้อยละสิบแปดของจำนวนเบี้ยประกันภัย

กฎหมายที่ออกมาควบคุม เป็นการควบคุมเฉพาะค่าบาเห็จ สำหรับนายหน้าประกันวินาศภัย ซึ่งควบคุมเพดานอัตราค่าบาเห็จสูงสุดที่นายหน้าประกันวินาศภัยมีสิทธิจะรับได้ ดังนั้น นายหน้าประกันวินาศภัยไม่สามารถเจรจาต่อรองค่าบาเห็จกับผู้รับประกันภัยที่สูงกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดไว้ได้

เป็นที่น่าสังเกตว่า กฎหมายไม่ได้มีการกำหนดเกี่ยวกับอัตราค่าบาเห็จสำหรับนายหน้าประกันชีวิต และอัตราค่าบาเห็จนายหน้าประกันภัยต่อหรือค่าบาเห็จในสัญญาประกันภัยต่อไว้ ค่าบาเห็จนายหน้าประกันชีวิตและค่าบาเห็จนายหน้าประกันภัยต่อหรือค่าบาเห็จในสัญญาประกันภัยต่อ จึงขึ้นอยู่กับ การเจรจาต่อรอง เป็นสำคัญกฎหมายไม่ได้เข้าไปควบคุมแต่อย่างใด เนื่องจาก อาจเห็นว่าอัตราค่าบาเห็จของการประกันภัยต่อ และค่านายหน้าประกันภัยต่อจะมีอัตราสูงหรือต่ำนั้น ย่อมขึ้นอยู่กับกลไกของตลาดประกันภัยต่อเป็นหลัก ดังนั้น ธุรกรรมประกันภัยจึง เพียงแต่กำกับดูแลค่าบาเห็จในสัญญาประกันภัยต่อแต่ละสัญญาว่าอยู่ในอัตราที่เหมาะสมกับตลาดประกันภัยในประเทศ มีหน้าที่ต้องส่งให้กับกรมการประกันภัย หากพบว่าค่าบาเห็จในสัญญาประกันภัยต่ออยู่ในอัตราที่ไม่เหมาะสม เจ้าหน้าที่ของกรมการประกันภัยจะสอบถามไปยังบริษัทประกันภัยนั้น ถึงเหตุผลในการกำหนดค่าบาเห็จ เช่นนั้น ถ้าบริษัทประกันภัยสามารถชี้แจงรายละเอียดประกอบได้อย่างมีเหตุผล กรมการประกันภัยยอมให้เป็นไปตามที่ตกลงกันไว้ แต่ถ้าบริษัทประกันภัยไม่สามารถชี้แจงเหตุผลได้ กรมการประกันภัยก็จะเสนอแนะหรือมีคำสั่งให้บริษัทประกันภัยแก้ไขอัตราค่าบาเห็จให้อยู่ในเกณฑ์ที่เหมาะสมในการทำสัญญาต่อไป

ตามหลักเสรีภาพในการทำสัญญา รัฐไม่ควรควบคุมค่าบาเห็จในสัญญาประกันภัยต่อ เพราะค่าบาเห็จนั้นเป็นค่าตอบแทนและค่าใช้จ่ายที่ผู้รับประกันภัยต่อจ่ายให้กับผู้เอาประกันภัยต่อ เพื่อตอบแทนการที่ผู้เอาประกันภัยต่อ

ส่งงานประกันภัยให้กับตน แต่การที่ไม่กำหนดอัตราค่าบาเหน็จการประกันภัยต่อไว้ ทำให้ผู้เอาประกันภัยต่อบางรายเจรจาขอค่าบาเหน็จ (Commission) สูง ซึ่งบริษัทผู้รับประกันภัยต่อรายใหญ่และมั่นคง ไม่ตกลงตามที่บริษัทผู้เอาประกันภัยต่อเสนอ ทำให้บริษัทผู้เอาประกันภัยต่ออาจจะทำสัญญากับบริษัทผู้รับประกันภัยที่ให้ค่าบาเหน็จประกันต่อสูง แต่ฐานะอาจจะไม่มั่นคง ทำให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับบริษัทผู้เอาประกันภัยต่อได้ เพราะบริษัทผู้รับประกันภัยต่อมีโอกาสและความเป็นได้สูง ในการเลิกล้มกิจการหรือล้มละลาย และปฏิเสธการจ่ายค่าสินไหมทดแทน ซึ่งเป็นเหตุการณ์ที่มีปรากฏบ่อย ๆ ในต่างประเทศ ผู้เอาประกันภัยต่อจึงไม่ควรละเลยต่อการใช้ความระมัดระวังและตรวจสอบฐานะทางการเงิน การดำเนินงานและความมั่นคงของบริษัทผู้รับประกันภัยต่อด้วยตนเองอยู่เสมอ ๆ

การกำกับดูแลให้บริษัทประกันภัยได้รับความคุ้มครองจากการเอาประกันภัยต่ออย่างเพียงพอและเหมาะสม

การพิจารณาว่าบริษัทประกันภัยได้รับความคุ้มครองจากการเอาประกันภัยต่ออย่างเพียงพอและเหมาะสมเพียงใด เจ้าหน้าที่กรมการประกันภัยสามารถพิจารณาได้ โดยการวิเคราะห์และตรวจสอบจากรายละเอียดของสัญญาประกันภัยต่อ และรายละเอียดของการเอาประกันภัยต่อเฉพาะราย ซึ่งบริษัทประกันภัยต้องส่งรายละเอียดนี้ให้กรมการประกันภัย ตามแบบและรายการของ ปต. 1 ปต. 2 และ ปต. 3 ปต. 4 และ ปต. 5 ตามที่กรมการประกันภัยได้กำหนดแบบไว้แบบท้ายประกาศนายทะเบียนประกันวินาศภัย เรื่องการประกันต่อ ลงวันที่ 15 มิถุนายน 2536 เพื่อให้บริษัทประกันภัยดำเนินงานประกันภัยต่อ ให้เป็นไปตามเงื่อนไขที่ได้ผ่านการวิเคราะห์ว่าเหมาะสมตามหลักเกณฑ์ของกรมการประกันภัยแล้ว

แต่ปัญหาที่เกิดขึ้นในทางปฏิบัติ คือ ฝ่ายควบคุมการประกันภัยต่อกรมการประกันภัย ไม่สามารถวิเคราะห์ถึงความเหมาะสมในการทำประกันภัยต่อของบริษัทประกันภัยในประเทศไทยได้ครบถ้วน เนื่องจากการส่งรายละเอียดตามแบบและรายการประกันภัยต่อนั้น ปรากฏว่า มีบริษัทประกันภัยจำนวนมากที่มี

ไว้ส่งรายละเอียดของการประกันภัยต่อตามแบบและรายการดังกล่าว ซึ่งเกิดขึ้นจากการเพิกเฉยไม่เห็นความสำคัญของบริษัทประกันภัยในเรื่องนี้ หรืออาจจะเกิดจากการเปลี่ยนแปลงพนักงานของบริษัทประกันภัยในแผนกประกันภัยต่อ ทำให้เกิดความบกพร่องในการรับรู้การปฏิบัติงานในส่วนนี้ไป จึงมิได้มีการส่งรายละเอียดให้กรรมการประกันภัย ประกอบกับเจ้าหน้าที่ฝ่ายควบคุมการประกันต่อ กรมการประกันภัย มีจำนวนไม่เพียงพอ สำหรับการตรวจสอบว่ามีบริษัทประกันภัยใดที่ทำสัญญาประกันภัยต่อ แล้วไม่นำส่งรายละเอียดของการประกันภัยต่อกับกรมประกันภัยบ้าง

การกำกับดูแลให้บริษัทประกันภัยไว้เอาประกันภัยต่อกับผู้รับประกันภัย
ต่อต่างประเทศที่มีฐานะการเงินที่มั่นคง และมีการปฏิบัติงานที่เชื่อถือได้

ในส่วนนี้ กรมการประกันภัยจะวิเคราะห์จากงบการเงิน และรายละเอียดข้อมูลเกี่ยวกับการบริหารงานของผู้รับประกันภัยต่อต่างประเทศนั้น ๆ ซึ่งประกาศนายทะเบียน เรื่อง การประกันภัยต่อ ลงวันที่ 15 มิถุนายน 2536 กำหนดไว้ว่า

"เมื่อนายทะเบียนเห็นสมควรนายทะเบียนจะสั่งให้บริษัทส่งหรือดำเนินการให้มีการส่งรายงานประจำปี หรือรายงานแสดงฐานะการเงิน และกิจการของผู้รับประกันภัยต่อ หรือของนายหน้าประกันภัยต่อที่ซื้อหรือจัดการให้มีการทำสัญญาหรือตกลงเอาประกันภัยต่อสำหรับปีที่ล่วงแล้วให้แก่นายทะเบียนภายในระยะเวลาที่นายทะเบียนกำหนดก็ได้"

และจากข้อความดังกล่าว แสดงให้เห็นว่า การให้ส่งรายงานประจำปี หรือรายงานแสดงฐานะการเงินของผู้รับประกันภัยต่อ และนายหน้าประกันภัยต่อ ขึ้นอยู่กับดุลพินิจของนายทะเบียนว่าจะสั่งให้ส่งหรือไม่ก็ได้ จึงไม่ชอบบังคับที่เด็ดขาด ซึ่งผู้เขียนเห็นว่า การส่งเอกสารดังกล่าว ควรเป็นสิ่งที่พึงกระทำหรือต้องปฏิบัติโดยเคร่งครัด เนื่องจากกรมการประกันภัยมีหน้าที่ประการหนึ่ง คือ ควบคุมดูแลให้บริษัทประกันภัยไว้เอาประกันภัยต่อกับผู้รับประกันภัยต่อต่างประเทศ ที่มี

ฐานะทางการเงินที่มั่นคง และมีการปฏิบัติงานที่เชื่อถือได้ ซึ่งกรมการประกันภัยจะสามารถทราบว่ามีฐานะการเงินที่มั่นคงและเชื่อถือได้มากน้อยเพียงใด กรมการประกันภัยจะต้องวิเคราะห์จากงบการเงินและการบริหารงานของบริษัทเป็นสำคัญ ดังนั้น บทบัญญัติในส่วนนี้รัฐควรจะกำหนดให้เป็นข้อปฏิบัติของบริษัทประกันภัย ที่จะต้องส่งเอกสารดังกล่าวมาไว้ขึ้นอยู่กับนายทะเบียนมีดุลพินิจ เห็นสมควรก่อนจึงได้ส่ง เอกสารนี้ให้กรมการประกันภัย

นอกจากนี้เหตุผลสำคัญอีกประการหนึ่ง ก็คือ จากการใช้ดุลพินิจของนายทะเบียน ทำให้เจ้าหน้าที่ของกรมการประกันภัยจะต้องมีหนังสือแจ้งให้บริษัทประกันภัยแต่ละบริษัทส่ง เอกสารมาให้ก่อน บริษัทประกันภัยจึงจะส่ง เอกสารดังกล่าวมาที่ การจัดทำหนังสือจึงเป็นการสิ้นเปลืองเวลาและกำลังคนโดยใช่เหตุ ประกอบกับเจ้าหน้าที่ในหน่วยงานนี้มีจำนวนน้อย ถ้ากรมการประกันภัยกำหนดให้การส่ง เอกสารดังกล่าว เป็นข้อปฏิบัติของบริษัทประกันภัยแล้ว กรมการประกันภัย ย่อมไม่จำเป็นต้องจัดทำหนังสือแจ้งให้บริษัทประกันภัยส่ง เอกสารอีกต่อไป

สำหรับการวิเคราะห์งบการเงิน และข้อมูลเกี่ยวกับการบริหารงานของผู้รับประกันภัยต่อต่างประเทศ ว่ามีฐานะการเงินที่มั่นคง และมีการปฏิบัติงานที่เชื่อถือได้หรือไม่นั้น กรมการประกันภัยยังประสบปัญหา เกี่ยวกับความบกพร่องในการวิเคราะห์ ตัวอย่างเช่น

(1) ข้อมูลเกี่ยวกับการบริหารงานของผู้รับประกันภัยต่อในต่างประเทศตลอดจนการปฏิบัติงาน และความมั่นคงของบริษัทที่กรมการประกันภัยได้รับหรือทราบมานั้นจะไม่ทันสมัยและล่าช้ากว่าบริษัทประกันภัย เนื่องจากในความเป็นจริงแล้วกรมการประกันภัย เป็นเพียงหน่วยงานของรัฐ ไม่ได้มีการติดต่อธุรกิจเกี่ยวกับการประกันภัย และไม่ได้อยู่ในวงการประกันภัยอย่างใกล้ชิดเช่นเดียวกับบริษัทประกันภัยทั่ว ๆ ไป

(2) กรมการประกันภัยได้รับงบแสดงฐานะทางการเงิน งบประจำปีล่าช้าทำให้ไม่สามารถวิเคราะห์ความมั่นคงของบริษัทได้แน่นอน และรวดเร็วทันกับการทำสัญญาประกันภัยต่อของบริษัทประกันภัยในประเทศในแต่ละปี

นอกจากนี้ กรมการประกันภัยยังมีหน้าที่กำกับดูแลให้บริษัทประกันภัยในประเทศ ได้เอาประกันภัยต่อและรับประกันภัยต่อ ตามหลักการประกันภัยที่ดีทั้งทางด้านทฤษฎีและปฏิบัติ โดยทางกรมการประกันภัยได้ให้บริการคำคำแนะนำ และปรึกษาแก่บริษัทประกันภัย หรือกรณีที่มีการร้องเรียนเกี่ยวกับการประกันภัยต่อมายังกรมการประกันภัย กรมการประกันภัยก็จะเป็นสื่อกลางในการติดต่อ หรือเจรจาเกี่ยวกับข้อพิพาท ไม่ว่าจะเป็นเรื่อง เบี้ยประกันภัยต่อหรือค่าสินไหมทดแทนที่ค้างชำระระหว่างกัน ระหว่างบริษัทประกันภัยภายในประเทศ และบริษัทประกันภัยต่างประเทศ พร้อมทั้งให้บริการแจ้งรายชื่อผู้รับประกันภัยต่อต่างประเทศ ที่มีฐานะทางการเงินมั่นคงให้บริษัทประกันภัยทราบ ถ้าบริษัทประกันภัยนั้นได้สอบถามมายังกรมการประกันภัย นอกจากกรมการประกันภัยที่ทาหน้าที่วิเคราะห์ความมั่นคงของผู้รับประกันภัยต่อแล้ว ยังมีองค์กรอื่นซึ่งเข้ามาให้บริการในด้านการวิเคราะห์ฐานะความมั่นคงของผู้รับประกันภัยต่อต่างประเทศ อีก นั่นคือ Standard & Poor's Corporation Insurance Rating Service เป็นองค์กรเอกชนที่ทำการวิเคราะห์และจัดลำดับฐานะความมั่นคงทางการเงิน รวมทั้งจัดทำสถิติความรวดเร็วในการชำระหนี้ โดยจัดลำดับบริษัทที่มีฐานะทางการเงินมั่นคง มีการดำเนินงานที่เชื่อถือได้ ในลำดับ AAA ถึง BBB- แต่ถ้าเป็นบริษัทที่มีฐานะทางการเงินที่ไม่มั่นคงนัก จะอยู่ในลำดับที่ BB+ ถึง CCC¹¹

นโยบายเกี่ยวกับการส่งเสริมการประกันภัยต่อ

กรมการประกันภัยมีนโยบายส่งเสริมให้บริษัทประกันภัย ได้เอาประกันภัยต่อภายในประเทศเท่าที่ขีดความสามารถ และภาวะการณ์อำนวย

¹¹S&P's Insurance Rating Service, "S&P's Rating Definitions," Focus II (9 September 1993) : 12

เพื่อเป็นการสงวนเงินตราไว้ในประเทศ และส่งเสริมธุรกิจประกันภัยต่อภายในประเทศ ซึ่งแต่เดิมกรมการประกันภัยกระทรวงพาณิชย์ได้ใช้วิธีแนะนำให้บริษัทเพิ่มจำนวนรับเสี่ยงภัยไว้เอง หรือเอาประกันภัยต่อในประเทศเพิ่มขึ้นเป็นรายบริษัท บางบริษัทก็ปฏิบัติตามแต่บางบริษัทก็เพิกเฉย จึงได้แก้ไขประกาศกระทรวงพาณิชย์ เรื่องการประกันภัยต่อให้นายทะเบียนมีอำนาจที่จะสั่งให้บริษัทลดการประกันภัยต่อต่างประเทศ หรือเพิ่มจำนวนรับเสี่ยงภัยไว้เองได้โดยเริ่มมีผลบังคับเมื่อ 1 กรกฎาคม 2527 เพื่อสนับสนุนให้มีการเอาประกันภัยต่อในประเทศ ในการส่งเสริมธุรกิจประกันภัยต่อ นั้น กรมการประกันภัยได้ดำเนินการเพื่อให้บริการลูกค้าวัตถุประสงค์ ดังนี้

1. ทำการวิเคราะห์ข้อมูลการรับประกันภัย สถานะการเงิน และสัญญาประกันภัยต่อของบริษัท หากบริษัทใดสามารถขยายขีดความสามารถ ในการรับประกันภัยประเภทใดได้ ก็จะดำเนินการให้บริษัทแก้ไขสัญญาประกันภัยต่อ ให้มี Retention สูงขึ้น และติดตามให้บริษัทรับเสี่ยงภัยสูงขึ้นตามจำนวน Retention ที่กำหนดในสัญญา

2. ส่งเสริมให้มีการประกันภัยต่อในประเทศ

2.1 วิเคราะห์การประกันภัยต่อแบบเฉพาะรายของบริษัท หากปรากฏว่ามีอัตราการเอาประกันภัยต่อสูง จะดำเนินการให้บริษัทลดจำนวนการเอาประกันภัยต่อต่างประเทศ โดยให้บริษัทเลือกใช้วิธีรับเสี่ยงภัยไว้เองเพิ่มขึ้น หรือเอาประกันภัยต่อในประเทศเพิ่มขึ้นก็ได้

2.2 กรมการประกันภัยได้ขอความร่วมมือกับบริษัทประกันภัยในประเทศว่าหากบริษัทประกันภัยจำเป็นต้องประกันภัยต่อออกไป บริษัทจะต้องเอาประกันภัยต่อ กับบริษัทประกันภัยภายในประเทศก่อน ดังนี้

ก. กรณีที่เป็นการทำสัญญาประกันภัยต่อแบบเฉพาะราย บริษัทจะต้องเอาประกันภัยต่อกับบริษัทประกันภัยในประเทศ อย่างน้อยร้อยละ 30 ของจำนวนเงินเอาประกันภัย

ข. กรณีที่เป็นการทำสัญญาประกันภัยต่อแบบทำสัญญาล่วงหน้า บริษัทจะต้องเอาประกันภัยต่อกับบริษัทประกันภัยในประเทศอย่างน้อย

ร้อยละ 15 ของจำนวนเงินเอาประกันภัย

ค. กรณีที่บริษัทประกันภัยได้รับประกันภัยทรัพย์ที่มีจำนวนเงินเอาประกันภัยสูง คือ มีจำนวนเงินเอาประกันภัยตั้งแต่ 300,000,000 บาทขึ้นไป บริษัทสามารถขออนุมัติเบี้ยประกันภัยกับนายทะเบียนในอัตราพิเศษ ยกเว้นจากอัตราที่นายทะเบียนกำหนดไว้สำหรับการประกันภัยแต่ละประเภท เมื่อบริษัทได้รับอนุมัติจากนายทะเบียน บริษัทต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขที่นายทะเบียนกำหนดไว้ คือ บริษัทต้องมีการเอาประกันภัยต่ออย่างน้อยร้อยละ 30 ของจำนวนเงินเอาประกันภัยกับบริษัทประกันภัยภายในประเทศอย่างน้อย 6 บริษัท และถ้าบริษัทเอาประกันภัยต่อกับผู้รับประกันภัยต่อต่างประเทศ ผู้รับประกันภัยต่อต่างประเทศ ต้องเป็นบริษัทที่มีฐานะมั่นคง

จากนโยบายส่งเสริมการประกันภัยต่อภายในประเทศ ทำให้อัตราเบี้ยประกันภัยต่อต่างประเทศต่อเบี้ยประกันภัยรับโดยตรงลดลงเป็นลำดับ โดยเฉพาะในช่วงระยะเวลาสิบปี ซึ่งถ้าเปรียบเทียบสถิติการเอาประกันภัยต่อในปี พ.ศ. 2524 กับปี พ.ศ. 2534 อัตราเบี้ยประกันภัยต่อต่างประเทศต่อเบี้ยประกันภัยรับโดยตรงในปี พ.ศ. 2524 เท่ากับ 52.94%¹² ส่วนปี พ.ศ. 2534 จะเท่ากับ 26.95% ซึ่งต่อไปนี้ ผู้เขียนขอแสดงตารางเกี่ยวกับเบี้ยประกันภัยต่อและอัตราเบี้ยประกันภัยต่อต่อเบี้ยประกันภัยรับโดยตรง ซึ่งเทียบเป็นอัตราร้อยละและเป็นจำนวนเงิน ในช่วงปี พ.ศ. 2530 - พ.ศ. 2534 ดังนี้

¹²กมลวรรณ กীরติสมิต, "การประกันภัยต่อ, "หน้า 20

ตารางที่ 5

สถิติ

เบี้ยประกันภัยจ่ายจากการเอาประกันภัยต่อของบริษัทประกันวินาศภัย

หน่วย = 1,000 บาท

	เบี้ยประกันภัยรับโดยตรง	เบี้ยประกันภัยต่อ จากการเอาประกันภัยต่อในประเทศ	เบี้ยประกันภัยต่อ จากการเอาประกันภัยต่อต่างประเทศ
ปี 2530	7,515,414 (100%)	1,281,506 (17.03%)	3,106,523 (41.31%)
ปี 2531	9,314,721 (100%)	1,375,226 (14.71%)	3,377,946 (36.14%)
ปี 2532	12,515,878 (100%)	1,614,612 (12.75%)	3,809,954 (30.09%)
ปี 2533	17,097,366 (100%)	1,943,093 (11.26%)	4,360,246 (25.28%)
ปี 2534	20,341,937 (100%)	2,185,913 (10.71%)	5,501,995 (26.95%)

ที่มา : รายงานธุรกิจประกันภัยในประเทศไทย กรมการประกันภัย ปี พ.ศ. 2530 - 2534

ตารางที่ 6

สถิติ

เบี้ยประกันภัยจ่ายจากการเอาประกันภัยต่อต่างประเทศของบริษัทประกันวินาศภัย

หน่วย = 1,000 บาท

	อาเซียน	ภูมิภาคอื่น	รวม
ปี 2530	555,957	2,550,566	3,106,523
ปี 2531	195,010	3,182,936	3,377,946
ปี 2532	275,022	3,534,932	3,809,954
ปี 2533	293,851	4,066,398	4,360,246
ปี 2534	467,226	5,034,729	5,501,995

ที่มา : รายงานธุรกิจประกันภัยในประเทศไทย กรมการประกันภัย ปี พ.ศ. 2530 - 2534

ในปี พ.ศ. 2535 บริษัทประกันภัยในประเทศไทยได้ติดต่อกับผู้รับประกันภัยต่อต่างประเทศรวมทั้งสิ้น 292 บริษัท ซึ่งอยู่ในประเทศต่าง ๆ ประมาณ 30 ประเทศ และประเทศซึ่งมีผู้รับประกันภัยต่อมากตามลำดับ ได้แก่ สหราชอาณาจักร สิงคโปร์ ฮองกง และญี่ปุ่น ส่วนประเทศซึ่งรับประกันภัยต่อกับบริษัทประกันภัยในประเทศไทยมากตามลำดับ ได้แก่ สิงคโปร์ ฮองกง ญี่ปุ่น สวิตเซอร์แลนด์ และสหราชอาณาจักร

สำหรับผู้เอาประกันภัยต่อต่างประเทศ ซึ่งเอาประกันภัยต่อกับบริษัทประกันภัยในประเทศไทยมีทั้งสิ้น 63 บริษัท อยู่ในประเทศต่าง ๆ ประมาณ 16 ประเทศ ประเทศซึ่งมีผู้เอาประกันภัยต่อมากตามลำดับ ได้แก่ ญี่ปุ่น ฮองกง สิงคโปร์ และมาเลเซีย ซึ่งประเทศที่บริษัทประกันภัยในประเทศไทยรับประกันภัยต่อมากที่สุด ได้แก่ ญี่ปุ่น ฮองกง สิงคโปร์ มาเลเซีย และสาธารณรัฐอินโดนีเซียตามลำดับ ส่วนบริษัทประกันภัยในประเทศไทยซึ่งมีความสามารถในการรับประกันภัยต่อ นั้น มีเพียง 11 บริษัท¹³ เท่านั้น

2.3 ส่งเสริมให้มีการจัดตั้งบริษัทรับประกันภัยต่อโดยอาชีพขึ้น (Professional Reinsurance Company) กรมการประกันภัยได้มีคำสั่งที่ 55/2519 แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาวางโครงการจัดตั้งบริษัทไทยรับประกันภัยต่อ จำกัด เมื่อวันที่ 15 มกราคม 2519 โดยมีวัตถุประสงค์ให้บริษัท ไทยรับประกันภัยต่อ จำกัด เป็นศูนย์กลางการแลกเปลี่ยนธุรกิจประกันภัยระหว่างผู้ประกอบการธุรกิจประกันภัยด้วยกัน และให้บริษัทประกันภัยมีโอกาสกระจายความเสี่ยงภัยได้มากขึ้น โดยสามารถเอาประกันภัยต่อในต่างประเทศได้มากขึ้น

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าประเทศไทยจะมีบริษัทรับประกันภัยต่อโดยเฉพาะ อย่างเช่น บริษัท ไทยรับประกันภัยต่อ จำกัด แต่ก็ปรากฏว่ามีการเอาประกันภัยต่อไปต่างประเทศมากกว่าการเอาประกันภัยต่อภายในประเทศ เหตุที่เป็นเช่นนี้ อาจเป็นเพราะปัจจัยต่าง ๆ ดังนี้



ก. ในปัจจุบัน บริษัทสมาชิกซึ่งร่วมทุนจัดตั้งบริษัท ไทยรับประกันภัยต่อ จำกัด มีข้อตกลงร่วมกัน ในการส่งงานประกันภัยของแต่ละบริษัทสมาชิกให้กับบริษัท ไทยรับประกันภัยต่อ จำกัด ร้อยละห้าจากเบี้ยประกันภัยของบริษัทประกันภัยนั้น ๆ ถ้าด้วยจำนวนนั้นมีจำนวนเงินเอาประกันภัยสูง ซึ่งเกินขีดความสามารถของบริษัทประกันภัยที่จะรับเสี่ยงภัยไว้เอง แม้บริษัทประกันภัยต้องการประกันภัยต่อให้กับ บริษัท ไทยรับประกันภัยต่อ จำกัด เกินกว่าร้อยละ 5 แต่บริษัท ไทยรับประกันภัยต่อ จำกัด อาจรับประกันภัยต่อได้เพียงร้อยละ 5 เท่านั้น ทั้งนี้ เพราะศักยภาพยังไม่สูงพอที่จะรับงานประกันภัยต่อที่มีจำนวนเงินเอาประกันภัยสูงได้ เนื่องจาก ข้อจำกัดทางกฎหมาย ซึ่งกำหนดให้บริษัทรับประกันภัย ใดมีจำนวนเงินเอาประกันภัยได้ไม่เกินร้อยละสิบของเงินกองทุน ประกอบกับบริษัท ไทยรับประกันภัยต่อ จำกัด มีทุนจดทะเบียนเพียงเก้าสิบล้านบาท ซึ่งยังไม่เพียงพอต่อธุรกิจการรับประกันภัยต่อ ขณะที่บางภัยมีทุนจดทะเบียนเป็นเงินจำนวนร้อยล้านบาท หรือพันล้านบาท ซึ่งเกินขีดความสามารถของบริษัทที่จะรับเสี่ยงภัยไว้เอง หรือหากบริษัท ไทยรับประกันภัยต่อ จำกัด รับประกันภัยต่องานนั้น บริษัทก็ต้องประกันภัยช่วงออกไป เช่นกัน

ข. บริษัทประกันภัยมีความจำเป็นต้องเอาประกันภัยต่อกับผู้รับประกันภัยต่อหลาย ๆ ราย เพื่อกระจายความเสี่ยงให้อยู่ในภาวะที่สมดุลย์ เพราะถ้าบริษัทประกันภัยเอาประกันภัยต่อกับผู้รับประกันภัยต่อเพียงรายเดียวหรือน้อยราย บริษัทประกันภัยอาจประสบกับปัญหาการขาดชำระค่าสินไหมทดแทน เนื่องจากผู้รับประกันภัยต่อบางรายอาจเลิกกิจการ หรือล้มละลาย

ค. บริษัทประกันภัยต้องการคำแนะนำ การส่งเสริม และสนับสนุนทางด้านวิชาการ ทั้งการประกันภัยและการประกันภัยต่อจากผู้รับประกันภัยต่อต่างประเทศ ส่วนใหญ่ผู้รับประกันภัยต่อต่างประเทศ จะให้บริการเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับการประกันภัยต่อ เช่น การให้คำแนะนำในการดำเนินธุรกิจประกันภัยต่อ การส่งเอกสารทางวิชาการเกี่ยวกับการประกันภัยต่อ การรับพนักงานของบริษัทประกันภัยไปดูงานหรือฝึกงานประกันภัยต่อ

ง. การที่บริษัทประกันภัยมีความสัมพันธ์ฉันมิตร เป็นระยะเวลานานกับผู้รับประกันภัยต่อต่างประเทศบางราย และได้ส่งงานประกันภัยต่อให้กับผู้รับประกันภัยต่อรายนั้น ตลอดระยะเวลาที่ได้ติดต่อกัน ก่อนที่บริษัท ไทยรับประกันภัยต่อ จากัด ก่อตั้งขึ้น ดังนั้น แม้จะมีบริษัทรับประกันภัยต่อโดยอาชีพานประเทศไทย แต่บริษัทประกันภัยก็ยั้งให้ความสำคัญกับผู้รับประกันภัยต่อต่างประเทศรายนั้น และดำเนินธุรกิจประกันภัยต่อระหว่างกันตลอดเวลา

ผู้เขียนเห็นว่า บริษัท ไทยรับประกันภัยต่อ จากัด ควรเพิ่มทุนจดทะเบียนเพื่อให้บริการแก่บริษัท ไทยรับประกันภัยต่อ จากัด เป็นบริษัทรับประกันภัยต่อที่ใหญ่พอ สำหรับรองรับงานประกันภัยต่อที่มีจำนวนเงินเอาประกันภัยสูง และเมื่อบริษัทมีทุนจดทะเบียนสูง ทำให้เงินกองทุนของบริษัทต้องสูงตามไปด้วย ดังนั้น บริษัทย่อมมีอำนาจรับประกันภัยต่อในงานที่มีเงินเอาประกันภัยต่อจำนวนมากได้ การเพิ่มทุนนี้จะมีส่วนช่วยย้า่นขยายของกรมการประกันภัยในการส่งเสริมให้มีการเอาประกันภัยต่อกับบริษัทประกันภัยในประเทศไทยบรรลุผลได้

นอกจากนี้ การแก้ไขปัญหาเรื่องการเพิ่มทุนจดทะเบียนนี้ ยังสามารถนำมาใช้กับบริษัทประกันภัยได้ทุกบริษัทด้วย เพราะบริษัทประกันภัยส่วนใหญ่จะเป็นบริษัทขนาดเล็กหรือขนาดกลาง ทำให้อำนาจในการรับประกันภัยไว้เองมีค่อนข้างจำกัด เพราะทุนจดทะเบียนบริษัทต่ำ หากบริษัทประกันภัยมีนโยบายเพิ่มทุนจดทะเบียน นอกจากจะทำให้ธุรกิจประกันภัยทั้งระบบเติบโตขึ้น บริษัทประกันภัยนั้น ๆ ก็สามารถรับเสี่ยงไว้เองในจำนวนเงินสูงชันได้ ทำให้จำนวนเงินเอาประกันภัยต่อน้อยลง หรืออาจไม่จำเป็นต้องเอาประกันภัยต่อออกไป

แต่การเพิ่มทุนจดทะเบียน บริษัทประกันภัยอาจประสบปัญหาจากผู้บริหาร ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ โดยเฉพาะบริษัทประกันภัยขนาดเล็กซึ่งบริหารงานแบบระบบครอบครัว โดยผู้บริหารตระกูลใดตระกูลหนึ่ง การเพิ่มทุนจดทะเบียนทำให้จำนวนหุ้นเพิ่มขึ้น เกิดการกระจายของจำนวนผู้ถือหุ้นมากขึ้นผู้บริหารซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ อาจต้องประสบกับความลำบากในการรวบรวมคะแนนเสียงจากผู้ถือหุ้นต่างๆ หรืออาจเสียอำนาจบริหารงานบริษัทไปเลยก็

๖๕ หากไม่สามารถควบคุมคะแนนเสียงในการลงมติของผู้ถือหุ้น การเพิ่มทุน
จดทะเบียนบริษัทประกันภัยจึงอาจไม่ได้รับความสนใจเท่าที่ควร



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย