

บทบาท ความจำเป็น ประวัติ วิธีการ และแบบของการประกันภัยต่อ

บทบาทของการประกันภัยต่อ

ธุรกิจประกันภัยต่อเป็นสิ่งจำเป็นต่อธุรกิจประกันภัยโดย เฉพาะบริษัทประกันภัยทั่ว ๆ ไป เพราะถึงแม้ว่าบริษัทประกันภัยจะมีเงินกองทุนและทรัพย์สินมากพอสำหรับการชดเชยค่าเสียหายตามสัญญาประกันภัยได้ แต่ถ้าบริษัทประกันภัยรับประกันการเสี่ยงภัยที่มีความเสี่ยงสูง หรือมีจำนวนเงินเอาประกันภัยสูงมาก หากเกิดวินาศภัยขึ้น การชดเชยค่าเสียหายให้ผู้เอาประกันภัยอาจทำให้กระทบต่อเงินกองทุนและการดำเนินงานของบริษัท จนเป็นเหตุให้บริษัทประกันภัยประสบภาวะขาดทุนหรือล้มละลายได้ ซึ่งหากเป็นเช่นนั้น ย่อมทำให้ผู้เอาประกันภัยเดือดร้อน ดังนั้น บริษัทประกันภัยจึงต้องมีการประกันภัยต่อ เพื่อป้องกันความเสียหายจากการเสี่ยงภัยที่มีมูลค่าสูง เกินความสามารถทางการเงินของบริษัท และเพื่อควบคุมให้การดำเนินงานของบริษัทเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

ธุรกิจประกันภัยต่อจึงมีบทบาทต่อการดำเนินงานธุรกิจประกันภัยของบริษัทประกันภัยเป็นอย่างมาก บทบาทและหน้าที่เบื้องต้นของธุรกิจประกันภัยต่อโดยสรุป มีดังนี้

- 1) บทบาทในการส่งเสริม หรือเพิ่มกำลังในการรับประกันภัยของบริษัทประกันภัยทำให้ปริมาณงานของบริษัทเพิ่มขึ้น และเกิดความคล่องตัวในการบริหารงานรับประกันภัยด้วย
- 2) บทบาทในการป้องกันบริษัทประกันภัยไม่ประสบกับความเสียหายครั้งใหญ่ เพราะในความเป็นจริงแล้ว บริษัทประกันภัยไม่สามารถรับเสี่ยงภัยทุกภัยที่มีขนาดใหญ่ได้ เกินกว่าขีดความสามารถของตน
- 3) บทบาทในการเสริมสร้างให้ผลงานของบริษัทประกันภัยมีความ

มั่นคงและราบรื่นเพราะการประกันภัยต่อจะเป็นตัวกลางที่จะช่วยแก้ปัญหาเกี่ยวกับภัยที่ไม่มีความสมดุล

4) บทบาทในการเสริมสร้างฐานะทางการเงินของบริษัทประกันภัยให้มีความมั่นคงและคล่องตัว<sup>1</sup>

#### ความจำเป็นในการประกันภัยต่อ

เนื่องจากบริษัทประกันภัยมีความสามารถในการรับเสี่ยงภัยในจำนวนจำกัด จึงทำให้การประกันภัยต่อมีความจำเป็นและมีผลต่อการบริหารการเสี่ยงภัยมาก ความจำเป็นที่จะต้องมีการประกันภัยต่อ อาจสรุปได้ 2 ประเด็น ดังนี้

#### 1) ความจำเป็นทางด้านกฎหมาย (Legal Point of View)

พระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ.2535 มาตรา 31 (2)

กำหนดไว้ว่า

"ห้ามมิให้บริษัทรับประกันวินาศภัยเกินกว่าจำนวนดังต่อไปนี้ เว้นแต่จะได้รับการอนุญาตเป็นหนังสือจากนายทะเบียน\*

(ก) รับประกันอัคคีภัยรายเดี่ยวหรือหลายรายรวมกัน เพื่อวินาศภัยอันเดียวกัน ภายในเขตที่นายทะเบียนกำหนด ทั้งนี้ ulyมีจำนวนเงินเอาประกันภัยเกินกว่าร้อยละสิบของเงินกองทุน

(ข) รับประกันวินาศภัยยานพาหนะทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ และบุคคลหรือทรัพย์สินที่อยู่ภายในยานพาหนะนั้น และการประกันภัยค่าจุนเพื่อวินาศภัยอันเดียวกัน ทั้งนี้ ulyมีจำนวนเงินเอาประกันภัยแต่ละยานพาหนะเกินกว่าร้อยละสิบของเงินกองทุน

<sup>1</sup>เปรม ศาสตรียังกุล, "การประกันภัยต่อ," เอกสารประกอบการอบรมวิชาประกันภัย ของสถาบันประกันภัยไทย, หน้า 9.

\*นายทะเบียน หมายถึง อธิบดีกรมการประกันภัยหรือผู้ซึ่งอธิบดีกรมการประกันภัยมอบหมาย

(ค) รับประกันวินาศภัยอื่นนอกจาก (ก) หรือ (ข) โดยมีจำนวนเงินเอาประกันภัยรายหนึ่งเกินกว่าร้อยละสิบของเงินกองทุน

ในกรณีที่มีการประกันต่อซึ่งวินาศภัยตาม (ก) (ข) หรือ (ค) โดยมีผลบังคับพร้อมกับการรับประกันวินาศภัย มิให้นำจำนวนเงินที่เอาประกันต่อเข้าอยู่ในจำนวนที่กำหนดตาม (ก) (ข) หรือ (ค)"

แม้ว่ากฎหมายห้ามมิให้บริษัทรับประกันภัยแต่ละประเภทเกินกว่าร้อยละสิบของเงินกองทุน\*\* แต่กฎหมายก็ได้ยกเว้นกรณีที่มีการประกันภัยต่อไว้ คือ ถ้ามีการประกันภัยต่อ ซึ่งวินาศภัยที่บริษัทได้รับประกันภัย โดยให้สัญญาประกันภัยต่อมีผลบังคับในเวลาเดียวกับกรมธรรม์ประกันภัยชั้นต้น (Original Policy) มิให้นำจำนวนเงินที่เอาประกันภัยต่อรวมกับจำนวนร้อยละสิบของเงินกองทุน คือ หากมีการเอาประกันภัยต่อ ให้จำนวนเงินที่เอาประกันภัยต่อหักออกจากจำนวนเงินร้อยละสิบของเงินกองทุนนั้นนั่นเอง

กรณีเช่นนี้ กฎหมายประกันภัยของต่างประเทศมีการกำหนดไว้เช่นกัน เช่น ในกฎหมายประกันภัยของประเทศฟิลิปปินส์ กำหนดว่า ห้ามมิให้บริษัทรับประกันภัยรายหนึ่งรายใดเกินกว่า 10% ของทรัพย์สินสุทธิของบริษัท เว้นแต่จะได้รับการประกันภัยต่อส่วนที่เกินนั้นเสียก่อน<sup>2</sup>

เหตุที่กฎหมายกำหนดไว้เช่นนี้ เนื่องจากบริษัทประกันภัยมีขีดความสามารถจำกัดในการชดเชยค่าสินไหมทดแทน หากบริษัทประกันภัยรับเสี่ยงภัยรายใหญ่ ๆ เมื่อเกิดความเสียหายขึ้น บริษัทอาจไม่มีความสามารถชำระหนี้ได้ ผู้ที่ได้รับผลกระทบก็คือ ผู้เอาประกันภัย ดังนั้น กฎหมายจึงต้องเข้ามาควบคุม เพื่อป้องกันไม่ให้เป็นระบบธุรกิจประกันภัยต้องพังทลายลง

---

\*\*ตามพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 มาตรา 5 คำว่า เงินกองทุน หมายถึง ทรัพย์สินส่วนที่เกินกว่าหนี้สินของบริษัท ตามราคาประเมินทรัพย์สินและหนี้สินของบริษัทที่ประเมินตามพระราชบัญญัตินี้

<sup>2</sup>กมลวรรณ กิรติสมิต, "การประกันภัยต่อ," เอกสารโรเนียวเย็บเล่มของ ฝ่ายควบคุมการประกันภัยต่อของประกันวินาศภัย กรมการประกันภัย, หน้า 4.



## 2) ความจำเป็นทางด้านเทคนิค (Technical Point of View)

จากการที่บริษัทประกันภัยมีทรัพย์สินและทุนจำนวนจำกัด ทำให้บริษัทประกันภัยต้องบริหารการเสี่ยงภัยอย่างมีประสิทธิภาพ ดังนั้น บริษัทฯ ไม่สามารถรับเสี่ยงภัยบางรายได้ทั้งหมด ถ้าภัยนั้นมีความเสี่ยงสูงหรือเป็นภัยรายใหญ่ บริษัทฯ จะต้องนำใบประกันภัยต่อกับบริษัทประกันภัยรายอื่น ๆ ทั้งนี้ก็เพื่อ

### (1) ป้องกันผลงานของบริษัท (To Protect Results)

บริษัทจะมีผลงานที่ดีที่สุดได้ ต่อเมื่อปรากฏว่าบริษัทประกอบ การจนเกิดการเจริญ ซึ่งบริษัทประกันภัยจะดำเนินการจากการรับประกันภัยจน เกิดการเจริญได้นั้น เมื่ออัตราความเสียหายทั้งหมดรวมกับอัตราค่าใช้จ่าย มี จำนวนน้อยกว่า 100% ของเบี้ยประกันภัยที่ถือเป็นรายได้ (Earned Premium) ปกติแล้วอัตราความเสียหายที่เกิดจากวินาศภัยไม่อาจทราบได้แน่นอน เพราะเป็น ความเสียหายที่เราไม่อาจคาดคะเนได้ เนื่องจากเป็นเหตุการณ์ในอนาคตซึ่งไม่ แน่นนอน แต่อัตราค่าใช้จ่ายนั้น เราสามารถคำนวณได้แน่นอนกว่า ดังนั้น บริษัทจึง ต้องมีการรับประกันภัยต่อเพื่อลดความเสี่ยงต่ออัตราความเสียหายที่แน่นอนเสีย

### (2) คุ้มครองบริษัทประกันภัยให้มีความสามารถในการชำระหนี้

#### (To Protect Solvency)

หากจำนวนเงินเอาประกันภัยแต่ละรายที่บริษัทประกันภัย รับประกันภัยมีจำนวนเงินสูงหรือภัยที่บริษัทรับเสี่ยงอยู่นั้นมีการรวมตัวกันจนเขต เดียวกันมากจนเกินไป ถ้าเกิดความเสียหายขึ้นในเวลาเดียวกันหรือระยะเวลาที่ ใกล้เคียงกัน อาจทำให้บริษัทประสบปัญหาทางด้านหนี้สิน และเมื่อบริษัทฯ ไม่ สามารถชำระค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัย บริษัทอาจถูกผู้เอาประกันภัย ฟ้องล้มละลาย บริษัทจึงต้องรับประกันภัยต่อเพื่อกระจายความรับผิดชอบตามสัญญา ประกันภัยไปยังบริษัทรับประกันภัยรายอื่น เพื่อว่าหากเกิดวินาศภัยขึ้น บริษัทจะ สามารถนำเงินค่าสินไหมทดแทนจากบริษัทประกันภัยที่เอาประกันภัยต่อไว้มาชดเชย ผู้เอาประกันภัยได้



(3) คุ้มครองผู้เอาประกันภัย (To Protect Policyholders)

การที่บริษัทประกันภัยทำประกันภัยต่อก็เพื่อกระจายการเสี่ยงภัยในความเสียหายที่เกิดขึ้น อันเกินความสามารถของบริษัทที่จะรับไว้ไปยังบริษัทประกันภัยอื่น ทำให้ผู้เอาประกันภัยอุ่นใจได้ว่า ถ้าเกิดวินาศภัยขึ้นกับทรัพย์ที่เอาประกันภัยแล้ว บริษัทสามารถชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง โดยไม่เกินกว่าจำนวนเงินเอาประกันภัย การประกันภัยต่อจึงช่วยบรรเทาความเดือดร้อนของผู้เอาประกันภัยได้

(4) เป็นการพัฒนาทางการเงินของบริษัทประกันภัย (To Finance Development)<sup>3</sup>

การประกันภัยต่อทำให้บริษัทประกันภัยสามารถรับประกันภัยรายใหญ่ได้ แม้ว่าบริษัทนั้นจะเป็นบริษัทที่มีทุนจดทะเบียนต่ำก็ตาม โดยบริษัทจะรับประกันภัยรายใหญ่นั้นทั้งหมด และรับเสี่ยงภัยไว้เองในส่วนที่ขีดความสามารถของบริษัทจะรับเสี่ยงภัยได้ ส่วนที่เหลือนั้นบริษัทก็จะนำไปประกันภัยต่อ

ส่วนบริษัทที่มีทุนจดทะเบียนสูง การประกันภัยต่อย่อมช่วยส่งเสริมการบริหารงานประกันภัยให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น เพราะนอกจากจะพิจารณาเอาประกันภัยต่อในภัยรายใหญ่ได้แล้ว บริษัทยังสามารถรับประกันภัยต่อได้อีกด้วย

ประวัติการประกันภัยต่อ

จากการศึกษาค้นคว้า พบว่าการประกันภัยต่อเกิดขึ้นภายหลังจากที่มีการประกันภัย เนื่องจากบริษัทประกันภัยหรือผู้รับประกันภัยในสมัยเริ่มแรกรับงานเฉพาะส่วนที่ตนสามารถรับเสี่ยงภัยไว้ได้เอง และภัยที่เอาประกันภัยส่วนใหญ่นั้นเป็นภัยพิน ๆ จึงไม่จำเป็นที่จะใช้การประกันภัยต่อเป็นเครื่องมือในการดำเนินธุรกิจประกันภัย

ในสมัยต่อมา เมื่อเทคโนโลยีเจริญก้าวหน้ามากขึ้น ธุรกิจประกันภัย เริ่มเป็นที่นิยมมากขึ้น ความต้องการที่จะเอาประกันภัยเป็นจำนวนเงินมาก ๆ ก็ เกิดขึ้น มูลค่าทรัพย์สินที่เอาประกันภัยสูงจนเกินขีดความสามารถที่บริษัทประกันภัย บริษัทเดียวจะรับไว้ได้หากเกิดวินาศภัยจะทำให้ผู้รับประกันภัยหรือบริษัทประกันภัย รายเดียวไม่สามารถชดเชยค่าสินไหมทดแทนได้ ผู้รับประกันภัยหรือบริษัทประกันภัย จึงตกลงกัน เข้าร่วมรับเสี่ยงภัยในภัยนั้น โดยแบ่งสรรเบี้ยประกันภัยตามสัดส่วน ที่ตนรับเสี่ยงภัย วิธีการเช่นนี้ เรียกว่า การประกันภัยร่วม (Co-Insurance) ต่อจากนั้นบริษัทประกันภัยเริ่มรับประกันภัยเองทั้งหมด แล้วจัดประกันภัยต่อออกไป

จากหลักฐานเท่าที่ปรากฏอยู่ค้นพบว่าในปี ค.ศ. 1370 ได้มีการทำประกันภัยต่อทางทะเล (Marine Reinsurance) เป็นครั้งแรก อาจจะเป็นเพราะว่าการประกันภัยทางทะเล เป็นประเภทของการประกันภัยที่เกิดขึ้นก่อนการประกันภัยประเภทอื่น จึงเป็นการประกันภัยที่เก่าแก่ที่สุด ดังนั้น จึงเป็นที่เชื่อกันว่าการประกันภัยทางทะเล ย่อมเกิดขึ้นก่อนการประกันภัยประเภทอื่น ๆ โดยปี ค.ศ. 1370 Gustav Gruciger ทำกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเล (Marine Insurance Policy) คู่คุ้มครองการเดินทางจากเมือง Genoa ประเทศอิตาลี ไปยังเมือง Sluys ประเทศเนเธอร์แลนด์<sup>4</sup> ซึ่งระยะทางที่อันตรายที่สุดระหว่างเดินทางก็คือ ระยะทางจากเมือง Cadiz ประเทศสเปน ถึงเมือง Sluys ประเทศเนเธอร์แลนด์ บริษัทประกันภัย (Original Insurance Company) จึงรับประกันภัยการเดินทางจากเมือง Genoa ถึง เมือง Cadiz แล้วเอาประกันภัยต่อการเดินทางจากเมือง Cadiz ถึงเมือง Sluys กับผู้รับประกันภัยต่อ<sup>5</sup>

<sup>4</sup>C.E. Golding, A History of Reinsurance (Published Privately for Sterling Offices Ltd, 1927), p.20.

<sup>5</sup>Phua, K.H., Moses, A Brief Introduction to Reinsurance (Published by Singapore Reinsurer's Association, 1981), p.14.



ต่อมาในปี ค.ศ.1746 ได้มีกฎหมายประกันภัยของอังกฤษ กำหนดห้ามมิให้มีการประกันภัยต่อทางด้านการประกันภัยทางทะเล เว้นแต่ผู้รับประกันภัยตกอยู่ในสภาพหนี้สินล้มละลายล้มละลาย หรือตาย กฎหมายฉบับนี้มีผลบังคับนานถึง 118 ปีจนกระทั่งยกเลิกในปี ค.ศ.1864 แต่การประกันภัยต่อทางทะเลในภูมิภาคอื่น ๆ ของทวีปยุโรป ไม่มีกฎหมายห้ามแต่อย่างใด<sup>6</sup>

สำหรับการประกันภัยต่อทางด้านอัคคีภัย เริ่มมีการตื่นตัวกันมากขึ้นในต้นปี ค.ศ.1770 บริษัท Royal Chartered Fire Insurance Co. of Copenhagen ได้รับอนุญาตให้ดำเนินกิจการด้านประกันภัยต่อเป็นครั้งแรก<sup>7</sup> และปี ค.ศ.1813 บริษัท Eagle Fire Insurance Company of New York ได้รับประกันภัยต่อการประกันอัคคีภัยส่วนที่เหลือจากบริษัท The Union Insurance รับประกันภัยไว้<sup>8</sup>

การประกันภัยต่อในสมัยแรกนั้น เป็นการประกันภัยต่อแบบรายต่อราย คือ การประกันภัยต่อแบบเฉพาะราย (Facultative Reinsurance) ลักษณะของการประกันภัยต่อแบบนี้คือ ผู้รับประกันภัยจะเสนอภัยที่ตนรับเสี่ยงไว้ในแต่ละภัยไปยังผู้รับประกันภัยรายอื่น โดยเสนอรายละเอียดเกี่ยวกับข้อมูลของภัยนั้น ผู้รับประกันภัยรายนั้นมีอิสระที่จะตอบรับหรือปฏิเสธ หากผู้รับประกันภัยยอมรับประกันภัยต่อ ภาระความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัยต่อจะเริ่มต้นหลังจากที่มีการตกลงยอมรับประกันภัยต่อทันที ต่อมา เนื่องจากเทคโนโลยีได้เจริญก้าวหน้าอย่างรวดเร็วตั้งนั้นในศตวรรษที่ 19 ได้เกิดแนวความคิดใหม่เกิดขึ้นเกี่ยวกับวิธีการทำประกันภัยต่อ โดยเริ่มมีการประกันภัยต่อแบบทำสัญญาล่วงหน้า (Treaty Reinsurance) และสัญญาฉบับแรกที่தாகีเป็นสัญญาประกันภัยต่อทางทะเล ซึ่งเกิดขึ้นในทวีปยุโรปปี ค.ศ.1821<sup>9</sup>

<sup>6</sup>เบรม ศาสตรียังกุล, "การประกันภัยต่อ," เอกสารประกอบการอบรมวิชาการประกันภัยของ สถาบันประกันภัยไทย, หน้า 3

<sup>7</sup>เรื่องเดียวกัน

<sup>8</sup>Golding, A History of Reinsurance, p.33.

<sup>9</sup>R.L. Carter, Reinsurance (Oxford : Alden Press, 1979), p.14.

ปี ค.ศ.1852 ได้มีบริษัทรับประกันภัยต่อโดยอาชีพ (Professional Reinsurance Company) ก่อตั้งเป็นบริษัทแรก ในประเทศเยอรมัน คือ บริษัท Cologne Reinsurance Co.,Ltd หลังจากนั้น ปี ค.ศ.1862 ได้มีการก่อตั้งบริษัท Swiss Reinsurance Company และติดตามด้วยบริษัท Mercantile & General Reinsurance Co.,Ltd ก่อตั้งในปี ค.ศ.1907<sup>10</sup>

สำหรับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น สิงคโปร์ ได้ก่อตั้งบริษัทรับประกันภัยต่อโดยอาชีพขึ้นในปี ค.ศ.1973 ชื่อ Reinsurance Corporation Limited<sup>11</sup> ส่วนประเทศไทยได้มีบรรษัทประกันต่อแห่งเอเชีย (Asian Reinsurance Corporation) ก่อตั้งขึ้นตามความตกลงว่าด้วยการจัดตั้งบรรษัทประกันภัยต่อแห่งเอเชีย ระหว่างประเทศกำลังพัฒนาแห่งภูมิภาคซึ่งเป็นสมาชิก และสมาชิกสมทบของคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งเอเชียและแปซิฟิก ซึ่งจัดที่ประชุมที่กรุงเทพมหานคร โดยรัฐบาลได้ลงนามในข้อตกลงนี้ เมื่อวันที่ 18 กรกฎาคม พ.ศ.2520<sup>12</sup> มีวัตถุประสงค์ในการประกอบธุรกิจประกันภัยต่อกับบริษัทประกันภัยในประเทศไทยที่เป็นสมาชิก และสมาชิกสมทบของคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งเอเชียและแปซิฟิก ขณะนี้มีประเทศที่ลงนามในข้อตกลงนี้อยู่ 10 ประเทศ ได้แก่ สาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนเกาหลี ฟิลิปปินส์ ศรีลังกา บังคลาเทศ ภูฏาน ออสเตรเลีย อิหร่าน อินเดีย และประเทศไทย ต่อมาวันที่ 18 กรกฎาคม พ.ศ. 2521 ได้มีบริษัทประกันภัยก่อตั้งขึ้น เพื่อดำเนินธุรกิจเฉพาะในด้านการประกันภัยต่อ ทั้งในและนอกประเทศเป็นครั้งแรก ภายใต้ชื่อว่า บริษัท ไทยรับประกันภัยต่อ จำกัด (Thai Reinsurance Co.,Ltd) ทั้งนี้ โดยมีบริษัทประกันวินาศภัยและบริษัทประกันชีวิตที่ประกอบธุรกิจในประเทศทุกบริษัท เป็นผู้ถือหุ้น และได้รับอนุญาตจาก

<sup>10</sup>กมลวรรณ กীরติสมิต, "การประกันภัยต่อ," เอกสารเย็บเล่มของ ฝ่ายควบคุมการประกันภัยต่อกองประกันวินาศภัย กรมการประกันภัย, หน้า 1

<sup>11</sup>Mose, A Brief Introduction to Reinsurance, p.14.

<sup>12</sup>"พระราชบัญญัติคุ้มครองการค้าเนื้องานของ บรรษัทประกันต่อแห่งเอเชีย พ.ศ.2534," ราชกิจจานุเบกษา 108 (12 สิงหาคม 2534) : 20-25.



กระทรวงพาณิชย์ ให้ประกอบธุรกิจประกันภัยต่อทางด้านประกันวินาศภัยและประกันชีวิต เมื่อวันที่ 4 สิงหาคม 2521 มีวัตถุประสงค์และเป้าหมายในการดำเนินกิจการเพื่อเป็นประโยชน์ต่อธุรกิจประกันภัยและเศรษฐกิจของประเทศ โดยส่วนรวม อันสรุปได้ดังนี้

1. เพื่อเพิ่มความสามารถรับเสี่ยงภัยในประเทศให้มากขึ้น
2. เพื่อส่งเสริมการรับเสี่ยงภัยภายในประเทศ ให้เกิดประสิทธิภาพมากที่สุด
3. รับประกันภัยต่อจากต่างประเทศ เพื่อประโยชน์ของธุรกิจประกันภัยภายในประเทศ
4. ร่วมมือและสนับสนุนนโยบายหรือโครงการประกันภัยของรัฐ เพื่อประโยชน์ของธุรกิจประกันภัยและสังคมโดยรวม
5. ช่วยจัดระบบการประกันภัยต่อภายในประเทศ ให้เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ
6. ให้การศึกษา ส่งเสริมความรู้ และให้คำปรึกษาเกี่ยวกับการดำเนินงานในธุรกิจประกันภัย
7. ส่งเสริมและสนับสนุนการขยายงานของธุรกิจประกันภัยทุกประเภท ให้ทันกับวิวัฒนาการในต่างประเทศ
8. เพื่อเป็นศูนย์การประมวลสถิติผลงานของธุรกิจประกันภัยในประเทศ เช่น การรวบรวมข้อมูลจากกรมธรรม์ทุกฉบับ เพื่อจัดทำสถิติการรับประกันภัยของแต่ละประเภท ทำให้ทราบผลการดำเนินงานของธุรกิจประกันภัยโดยรวม และสามารถนำสถิติดังกล่าวไปปรับปรุงอัตราเบี้ยประกันภัยอย่างเหมาะสม
9. ลงทุนหารายได้ โดยเน้นหนักในการช่วยพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ<sup>13</sup>

<sup>13</sup>บริษัท ไทยรับประกันภัยต่อ จำกัด, หนังสือฉลองครบ 10 ปี, หน้า 8-11.

### วิธีการทำประกันภัยต่อ

ในการทำประกันภัยต่อ บริษัทประกันภัยหรือผู้เอาประกันภัยต่อ สามารถติดต่อเพื่อทำการประกันภัยต่อได้ 3 ทาง คือ

1) บริษัทรับประกันภัยโดยตรง (Direct Insurer/Direct Writing) ที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบธุรกิจประกันภัย โดยรับประกันภัยกับผู้เอาประกันภัย และรับประกันภัยต่อบริษัทประกันภัยอื่น ๆ ด้วย

2) บริษัทรับประกันภัยต่อโดยอาชีพ (Professional Reinsurer/ Reinsurance Company) คือ บริษัทประกันภัยที่ดำเนินธุรกิจเฉพาะการประกันภัยต่อเพียงอย่างเดียว จึงรับประกันภัยต่อบริษัทที่ประกอบธุรกิจประกันภัยแต่ไม่รับประกันภัยจากผู้เอาประกันภัย ดังนั้นบริษัทนี้จะไม่มีการออกกรมธรรม์ประกันภัยแต่อย่างใด เช่น บริษัท Swiss Reinsurance Company ประเทศสวิตเซอร์แลนด์ บริษัท Munich Reinsurance Company ประเทศเยอรมัน หรือบริษัท ไทยรับประกันภัยต่อ จำกัด ประเทศไทย

ปัจจุบัน จากสถิติครั้งล่าสุดที่มีอยู่ มีบริษัทรับประกันภัยต่อโดยอาชีพ ดำเนินธุรกิจประกันภัยต่อรวมกันทุกประเทศไม่ต่ำกว่า 376 บริษัท

3) นายหน้าประกันภัยต่อ (Reinsurance Broker) คือ บริษัทที่ดำเนินธุรกิจในการชี้ช่องและจัดการให้มีการทำประกันภัยต่อระหว่างบริษัทประกันภัยด้วยกัน หรือบริษัทรับประกันภัยต่อโดยอาชีพทั้งในประเทศและต่างประเทศ

เนื่องจาก ธุรกิจประกันภัยเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว ทำให้ตลาดประกันภัยมีความกว้างขวางมากยิ่งขึ้น นายหน้าประกันภัยต่อจะเป็นผู้ที่มีความชำนาญและความรอบรู้ในตลาดประกันภัยดีกว่าบริษัทประกันภัยโดยตรง จึงนิยมทำประกันภัยต่อโดยผ่านนายหน้าประกันภัยต่อ และจ่ายค่านายหน้าเป็นค่าตอบแทน ซึ่งส่วนใหญ่ในการทำสัญญาประกันภัยต่อที่กำหนดสัดส่วนแน่นอน (Proportional Treaty) จะจ่ายค่านายหน้าประมาณร้อยละ 1 ถึง ร้อยละ 2.5 ส่วนสัญญา



ประกันภัยต่อที่ไม่กำหนดสัดส่วนแน่นอน (Non-Proportional Treaty) จะ  
จ่ายค่านายหน้าประมาณร้อยละ 10<sup>14</sup>

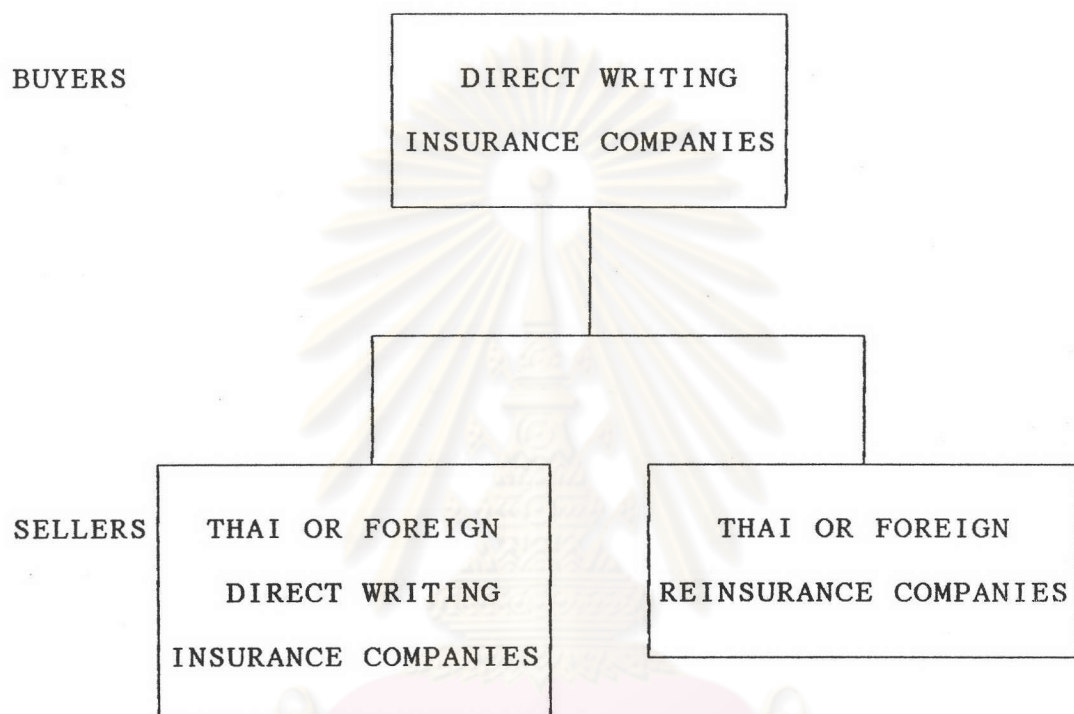


ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

---

<sup>14</sup>เบรม ศาสตร์ยงกุล, "การประกันภัยต่อ," เอกสารประกอบการ  
อบรมวิชาประกันภัย ของสถาบันประกันภัยไทย, หน้า 6

แผนภูมิแสดงการทำประกันภัยต่อ วิธีที่ 1 และวิธีที่ 2

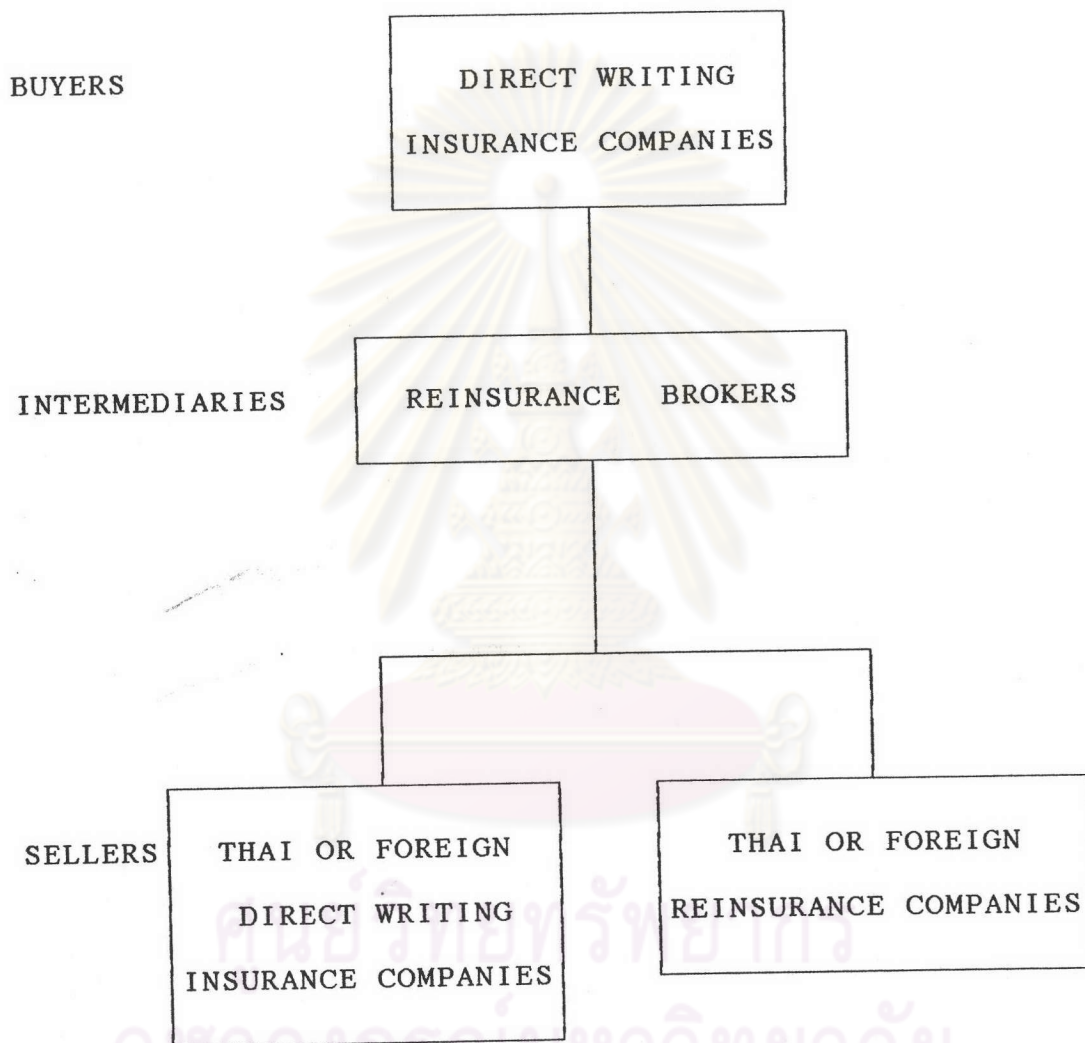


ศูนย์วิทยพัทยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

----> FLOW OF BUSINESS

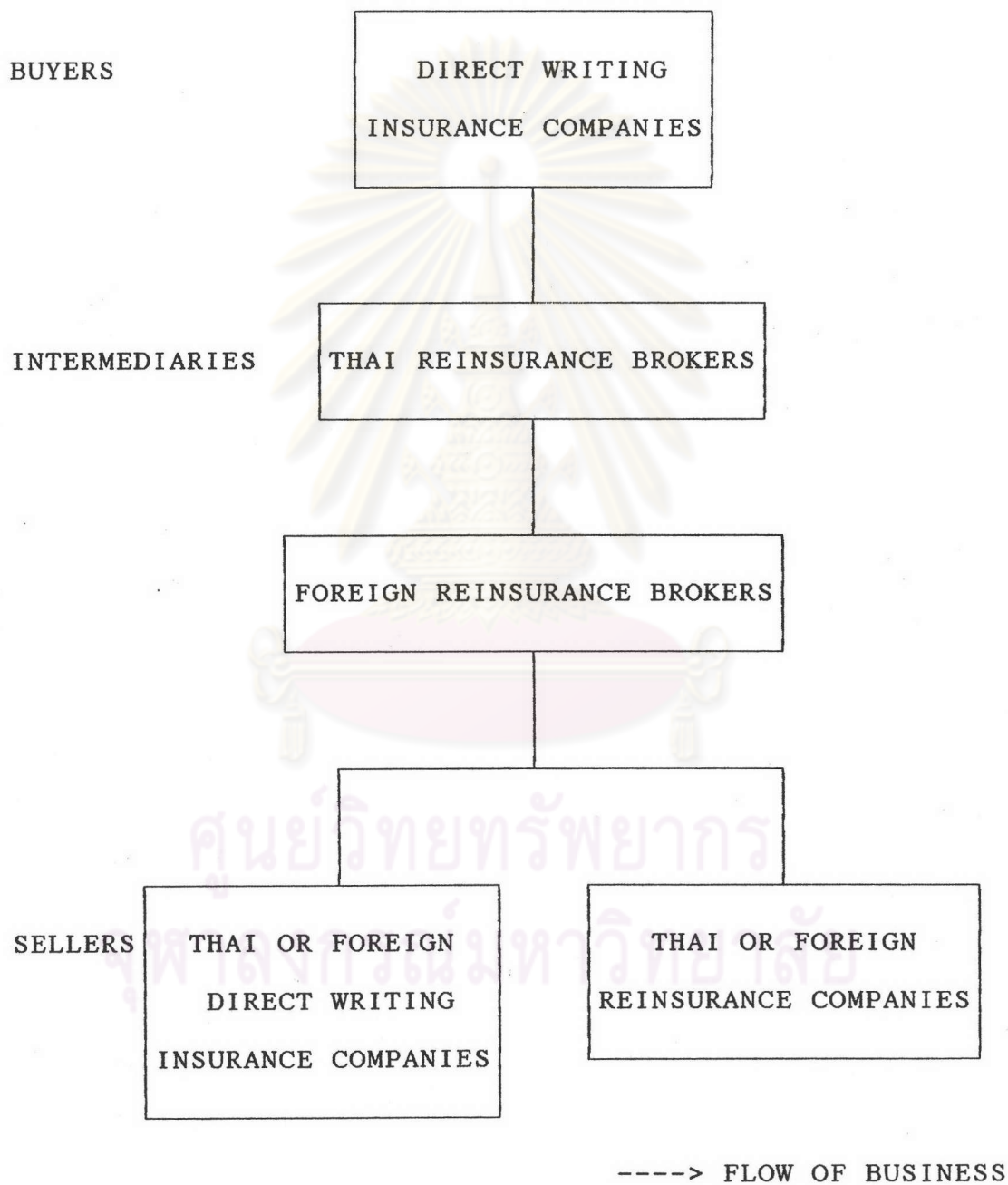


แผนภูมิแสดงการทำงานประกันภัยต่อ วิธีที่ 3



----> FLOW OF BUSINESS

แผนภูมิแสดงการทำงานประกันภัยต่อ วิธีที่ 3





### แบบของการประกันภัยต่อ (Type of Reinsurance)

แบบของการประกันภัยต่อที่ผู้เอาประกันภัยต่อจะนำมาใช้กับธุรกิจของตนนั้น มีหลายรูปแบบ แต่ละแบบมีความเหมาะสมกับประเภทของการประกันภัยต่อแตกต่างกัน ผู้เอาประกันภัยต่อจึงต้องพิจารณาวิเคราะห์ถึงความเหมาะสมในการเลือกใช้การประกันภัยต่อแบบต่าง ๆ ให้ถี่ถ้วน ครอบคลุมถึงต้นทุนการประกันภัยต่อในระดับที่เหมาะสม และความคุ้มครองที่จะได้รับอย่างเพียงพอ ซึ่งส่วนใหญ่นั้น หลักเกณฑ์เบื้องต้นที่ผู้เอาประกันภัยต่อนำมาเป็นข้อพิจารณาเลือกใช้การประกันภัยต่อแบบใดนั้น ได้แก่ หลักเกณฑ์ต่าง ๆ ดังนี้

1. วิเคราะห์ถึงความต้องการเฉพาะอย่างของบริษัท
2. ลักษณะของธุรกิจประกันภัยที่บริษัทประกันภัยดำเนินการอยู่
3. ปริมาณธุรกิจที่แสวงหาได้
4. ประเภทและขนาดของภัยที่ผู้เอาประกันภัยต่อให้ความคุ้มครอง
5. ประสบการณ์และความคาดหวังในอนาคตของธุรกิจประกันภัย
6. ความมั่นคงในฐานะการเงินของบริษัทผู้เอาประกันภัยต่อ
7. ความรู้ ประสบการณ์ และความชำนาญที่ผู้เอาประกันภัยต่อมีอยู่
8. การวิเคราะห์ถึงผลดีและผลเสียของการทำประกันภัยต่อแต่ละแบบให้เหมาะสมกับภัยที่ต้องการเอาประกันภัยต่อ<sup>15</sup>

แบบของการประกันภัยต่อ สามารถแบ่งได้เป็น 3 แบบ ที่สำคัญ ดังนี้คือ

#### 1) การประกันภัยต่อแบบเฉพาะราย (Facultative Reinsurance)

การประกันภัยต่อแบบเฉพาะรายเป็นการประกันภัยต่อแบบที่เก่าแก่ที่สุด คำว่า "Facultative" มาจากภาษาลาติน คือ "Facultas" มีความหมาย

<sup>15</sup>พรเลิศ วีรพลิน, "รูปแบบการประกันต่อและผลดีผลเสีย," วารสารสำนักงานประกันภัย 6 (มกราคม-มีนาคม 2521) : 22.

เช่นเดียวกับ "Optional" ซึ่งแปลว่าสามารถเลือกได้

การประกันภัยต่อแบบเฉพาะรายเป็นการที่ผู้เอาประกันภัยต่อเลือกภัยที่ตนรับเสี่ยงมาไปเอาประกันภัยต่อกับผู้รับประกันภัยต่อเป็นราย ๆ โดยจะเสนอรายละเอียดของภัยและจำนวนเงินเอาประกันภัยต่อรวมทั้งเบี้ยประกันภัยต่อให้ผู้รับประกันภัยต่อพิจารณาว่าสมควรจะรับประกันภัยต่อ หรือปฏิเสธการรับประกันภัยต่อรายนี้ การประกันภัยต่อแบบนี้ผู้เอาประกันภัยต่อมีสิทธิเลือกภัยที่จะเอาประกันภัยต่อ และผู้รับประกันภัยต่อมีสิทธิที่จะบอกรับหรือปฏิเสธข้อเสนอของผู้เอาประกันภัยต่อได้

เงื่อนไขของการประกันภัยต่อแบบเฉพาะราย จะถือตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย (Original Policy) และผู้เอาประกันภัยต่อมีหน้าที่แจ้งให้ผู้รับประกันภัยต่อทราบ านกรณีที่มีการแก้ไขเพิ่มเติมสาระสำคัญของกรมธรรม์ประกันภัย

านกรณีที่ผู้เอาประกันภัยต่อจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้กับผู้เอาประกันภัยโดยวิธีประนีประนอม (Compromise หรือ Ex-Gratia Payment) ผู้เอาประกันภัยต่อ ต้องขอความเห็นชอบจากผู้รับประกันภัยต่อก่อนที่จะตกลงชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้กับผู้เอาประกันภัย

วิธีการทำประกันภัยต่อแบบเฉพาะรายที่ปฏิบัติในขณะนี้ส่วนใหญ่จะเป็นการโทรศัพท์ติดต่อกัน โดยผู้เอาประกันภัยต่อจะแจ้งรายละเอียดของทรัพย์สินที่เอาประกันภัยต่อ สถานที่ตั้ง จำนวนเงินเอาประกันภัยต่อ อัตราเบี้ยประกันภัยต่อและรายละเอียดอื่น ๆ ไปยังบริษัทผู้รับประกันภัยต่อ ถ้ามีการตกลงกันผู้เอาประกันภัยต่อก็จะส่งใบคำขอเอาประกันภัยต่อ (Reinsurance Application) ให้บริษัทผู้รับประกันภัยต่อลงนาม

## ผลดีและผลเสียของการทำประกันภัยต่อแบบเฉพาะราย

### ผลดี

1. ทำให้อิสระทั้งผู้เอาประกันภัยต่อและผู้รับประกันภัยต่อที่จะตกลงพิจารณาทำประกันภัยต่อในแต่ละภัย โดยผู้เอาประกันภัยต่อมีสิทธิเลือกที่จะเอาประกันภัยต่อกับผู้รับประกันภัยต่อรายไหนก็ได้ และผู้รับประกันภัยต่อมีสิทธิที่จะรับประกันภัยต่อหรือปฏิเสธก็ได้
2. เป็นเครื่องมือในการแลกเปลี่ยนงานระหว่างบริษัท คือเปิดโอกาสให้บริษัทประกันภัยสามารถกระจายภัยของตน โดยการประกันภัยต่อไปให้บริษัทประกันภัยหลาย ๆ บริษัท เพื่อจะได้มีโอกาสรับงานกระจายกลับคืนมา
3. ทำให้ผู้รับประกันภัยต่อมีโอกาสพิจารณาภัยแต่ละภัยที่จะรับประกันภัยต่อได้ เพื่อให้สอดคล้องกับงานที่ดำเนินอยู่

### ผลเสีย

1. ค่าใช้จ่ายในการจัดการสูง
2. เสียเวลามากในการทำประกันภัยต่อ เนื่องจากต้องมีการติดต่อเจรจาเป็นราย ๆ ทำให้บริษัทประกันภัยไม่อาจรับประกันภัยได้ทั้งหมด หรือต้องปฏิเสธการรับประกันภัยทั้งหมด เพราะไม่สามารถประกันภัยต่อออกไปได้ทัน
3. เสี่ยงต่อการขาดต่ออายุสัญญาประกันภัยต่อ เนื่องจาก โดยปกติสัญญาประกันภัยต่อแบบเฉพาะราย จะมีผลบังคับประมาณ 1 ปี เมื่อครบกำหนดสัญญาจะสิ้นผลบังคับทันที บริษัทประกันภัยอาจลืมต่ออายุสัญญาประกันภัยต่อรายใดรายหนึ่งได้
4. เป็นการเปิดเผยงานของบริษัท ทำให้ในปีต่อไปบริษัทประกันภัยอาจถูกแย่งลูกค้าผู้เอาประกันภัยไปได้



ประโยชน์ของการประกันภัยต่อแบบเฉพาะราย

1. ทำให้บริษัทประกันภัยเพิ่มกำลังในการประกันภัยโดยตรงได้มากขึ้น
2. ทำให้บริษัทประกันภัยที่ไม่มีโอกาสรับประกันภัยในภัยที่มีทุนประกันสูง หรือภัยรายใหญ่ได้โดยตรง สามารถเข้ามามีส่วนร่วมในการรับเสี่ยงภัยนั้น โดยการรับประกันภัยต่อในงานนั้น
3. เป็นประโยชน์สำหรับการเสี่ยงภัยที่ไม่อาจประกันภัยต่อในสัญญาที่มีอยู่ เนื่องจากเป็นภัยที่สัญญากำหนดไว้เป็นข้อยกเว้นการคุ้มครอง
4. เป็นประโยชน์สำหรับการเสี่ยงภัยที่ต้องการกำลังความสามารถในการรับงาน (Capacity) นอกเหนือจากที่สัญญามีอยู่
5. เป็นประโยชน์สำหรับการเสี่ยงภัยที่บริษัทประกันภัยตัดสินใจจะไม่นำเข้าไปในการประกันภัยต่อแบบทำสัญญาล่วงหน้า เช่น เป็นภัยที่มีความยุ่งยากซับซ้อน หรือเป็นภัยที่มีความเสี่ยงสูง หรือเป็นภัยที่ต้องการการเอาใจใส่เป็นพิเศษ
6. เป็นประโยชน์สำหรับการเสี่ยงภัยที่บริษัทประกันภัย พิจารณาแล้วว่าไม่สมควรนำไปประกันภัยต่อแบบทำสัญญาล่วงหน้า เพราะปริมาณงานของความเสี่ยงภัยประเภทนั้นมีจำนวนน้อยมาก<sup>16</sup>

2) การประกันภัยต่อแบบทำสัญญาล่วงหน้า (Treaty Reinsurance)

การประกันภัยต่อแบบทำสัญญาล่วงหน้า เป็นข้อตกลงที่ทำเป็นลายลักษณ์อักษรระหว่างผู้รับประกันภัยโดยตรง (Direct Insurer) หรือผู้เอาประกันภัยต่อ (Ceding Company) กับผู้รับประกันภัยต่อรายหนึ่งหรือหลาย ๆ ราย ภายใต้ข้อตกลงที่ได้ตกลงกันไว้ก่อนว่า ผู้เอาประกันภัยต่อตกลงที่จะส่งงานที่ตนรับประกันภัยไว้ สำหรับการประกันภัยทุกรายให้กับผู้รับประกันภัยต่อ

<sup>16</sup>พรเลิศ วีรพลิน, เรื่องเดียวกัน, หน้า 18

และผู้รับประกันภัยต่อตกลงรับงานนั้น สำหรับการประกันภัยทุกรายหรือส่วนเกินที่  
ผู้เอาประกันภัยต่อประกันภัยต่อให้กับผู้รับประกันภัยต่อ

ฉะนั้น ผู้รับประกันภัยต่อจะมีภาระผูกพันทันทีที่ผู้เอาประกันภัยต่อ  
รับประกันภัยกับผู้เอาประกันภัย โดยที่ผู้เอาประกันภัยต่อไม่จำเป็นต้องแจ้งให้ผู้  
รับประกันภัยต่อทราบล่วงหน้า

การประกันภัยต่อแบบทำสัญญาล่วงหน้า แบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ

(1) สัญญาประกันภัยต่อที่กำหนดสัดส่วนแน่นอน (Proportional  
Treaty)

สัญญาประกันภัยต่อที่กำหนดสัดส่วนแน่นอน เป็นสัญญาที่ผู้เอา  
ประกันภัยต่อ และผู้รับประกันภัยต่อตกลงกันล่วงหน้า แบ่งความรับผิดชอบการชดเชย  
ค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาในอัตราส่วนที่แน่นอน โดยยึดจำนวนเงินเอาประกันภัย  
เป็นเกณฑ์ในการเฉลี่ยความรับผิด ทำให้เบี้ยประกันภัยก็ดี ค่าสินไหมทดแทนก็ดี  
จะถูกนำมาแบ่งเฉลี่ยกันตามอัตราส่วนที่ตกลงไว้ล่วงหน้าไปด้วยโดยอัตโนมัติ

(2) สัญญาประกันภัยต่อที่ไม่กำหนดสัดส่วนแน่นอน (Non -  
Proportional Treaty)

สำหรับสัญญาประกันภัยต่อที่ไม่กำหนดสัดส่วนแน่นอน เป็นสัญญาที่ผู้  
เอาประกันภัยต่อตกลงกันล่วงหน้า แบ่งความรับผิดชอบการชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามสัญญา  
โดยยึดปริมาณของค่าสินไหมทดแทนเป็นเกณฑ์ แทนที่จะยึดจำนวนเงินเอาประกัน  
ภัยเป็นเกณฑ์ ซึ่งผู้รับประกันภัยต่อรับผิดชอบเมื่อจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่เกิดขึ้น  
สูงกว่าจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่กำหนดไว้ จนถึงจำนวนสูงสุดที่ระบุไว้ในสัญญา  
และเบี้ยประกันภัยต่อที่ผู้เอาประกันภัยต่อจะต้องจ่ายให้ผู้รับประกันภัยต่อ จะคำนวณ  
เป็นอัตราร้อยละของเบี้ยประกันภัยสุทธิที่มาจากธุรกิจ ที่ได้รับการคุ้มครองตาม  
สัญญาชนิดนั้น ซึ่งแตกต่างจากสัญญาประกันภัยที่กำหนดสัดส่วนแน่นอนที่คำนวณตาม  
อัตราส่วนของจำนวนเงินเอาประกันภัย

(1) สัญญาประกันภัยต่อที่กำหนดสัดส่วนแน่นอน แบ่งออกเป็น

ก. Quota Share Treaty

ข. Surplus Treaty

ค. Facultative Obligatory Treaty

ก. Quota Share Treaty หรือเรียกอีกอย่างหนึ่งว่า "Fixed Share"<sup>17</sup> หรือ "สัญญาประกันภัยต่อตามส่วน"<sup>18</sup> จะเป็นสัญญาที่กำหนดว่า ผู้เอาประกันภัยต่อจะรับเสี่ยงภัยเอาไว้ส่วนหนึ่ง และเอาประกันภัยต่อส่วนที่เหลือสำหรับทุกภัย ที่รับประกันภัยไว้ว่าให้กับผู้รับประกันภัยต่อตามอัตราส่วนที่ได้ตกลงกัน โดยกำหนดอัตราส่วนเป็นอัตราร้อยละ (Percentage) เช่น

สัญญากำหนด 80% Quota Share Treaty ของการประกันอัคคีภัย ถ้ามีการรับประกันอัคคีภัยรายหนึ่งซึ่งมีจำนวนเงินเอาประกันภัย 1,000,000 บาท ผู้เอาประกันภัยต่อจะต้องเก็บภัยนั้นไว้เสี่ยงเองเพียง 200,000 บาท (ร้อยละ 20 ของจำนวนเงินเอาประกันภัย) อีก 800,000 บาท ต้องเอาประกันภัยต่อกับผู้รับประกันภัยต่อ ส่วนเบี้ยประกันภัยต่อและค่าสินไหมทดแทนก็มีการรับผิดชอบกันตามสัดส่วน

การทำสัญญาแบบนี้ ทำให้ผู้รับประกันภัยต่อได้รับงานทุกรายที่ผู้เอาประกันภัยต่อมีอยู่ เพราะผู้เอาประกันภัยต่อจะต้องกระจายงานออกไปตามอัตราส่วนร้อยละที่ตกลงกัน แม้ว่าจะ เป็นงานที่มีจำนวนเงินเอาประกันภัยต่ำ ซึ่งผู้เอาประกันภัยต่อสามารถรับเสี่ยงภัยได้ทั้งหมด ผู้รับประกันภัยต่อจึงได้ประโยชน์มาก สำหรับการทำสัญญาแบบนี้ เพราะโอกาสที่ได้กำไรมีมาก

<sup>17</sup>Moses, A Brief Introduction to Reinsurance, p 24.

<sup>18</sup>บรรพพงษ์ พร้อมถกล, "การประกันภัยต่อ," เอกสารประกอบการอบรมการประกันภัย ของ สถาบันประกันภัยไทย, หน้า 15



ข. Surplus Treaty หรือเรียกอีกอย่างหนึ่งว่า "Excess of Line"<sup>19</sup> หรือเรียกว่า "สัญญาประกันภัยต่อแบบส่วนเกิน"<sup>20</sup> เป็นสัญญาที่กำหนดว่า ผู้เอาประกันภัยต่อจะรับเสี่ยงภัยเอง (Retention) สำหรับภัยทุก ๆ ภัย ตามจำนวนที่กำหนดไว้ และส่วนที่เกินจากจำนวนการรับเสี่ยงภัยเองนั้น ผู้เอาประกันภัยต่อจะเอาประกันภัยต่อให้ผู้รับประกันภัยต่อ การรับเสี่ยงภัยเอง (Retention) หมายถึง จำนวนเงินอันเป็นเงินสูงสุดที่ผู้เอาประกันภัยต่อรับเสี่ยงภัยเอง ซึ่งวงเงินมาก หรือน้อยขึ้นอยู่กับหลักเกณฑ์หรือองค์ประกอบต่าง ๆ ดังนี้<sup>21</sup>

1. สถานะการเงินของบริษัท (Financial Standing) บริษัทที่มีฐานะการเงินมั่นคงและมีเงินกองทุนมากย่อมมีความสามารถที่จะรับเสี่ยงภัยในวงเงินที่สูง เพราะเมื่อเกิดวินาศภัยขึ้นจนต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทน ก็ไม่มีปัญหาทางการเงิน

2. ปริมาณธุรกิจ (Volume of Business) จำนวนปริมาณของธุรกิจที่บริษัทมีอยู่ ถ้าจำนวนรายยิงมาก การเฉลี่ยของภัยย่อมมากตาม การเสี่ยงของบริษัทจะน้อยลง เพราะโอกาสที่จะเกิดภัยพร้อมกันในระยะเวลาดียวกันหรือระยะเวลาที่ใกล้เคียงกันแทบจะไม่เกิดขึ้นเลย

3. คุณภาพของธุรกิจ (Quality of Business) คุณภาพของธุรกิจ จะเป็นปัจจัยสำคัญปัจจัยหนึ่งที่บริษัทยึดเป็นหลักเกณฑ์ในการกำหนดวงเงินรับเสี่ยงภัยเอง

4. แนวโน้มของธุรกิจ (Trend of Business) หมายถึง ธุรกิจประกันภัยที่มีอยู่ในประเภทเดียวกันหรือคล้ายคลึงกัน

<sup>19</sup>Moses, A Brief Introduction to Reinsurance, p.27

<sup>20</sup>บรรพพงษ์ พร้อมถกล, "การประกันภัยต่อ," เอกสารประกอบการอบรมการประกันภัย ของ สถาบันประกันภัยไทย, หน้า 17

<sup>21</sup>เปรม ศาสตร์ยังกุล, "การประกันภัยต่อ," เอกสารประกอบการอบรมวิชาการประกันภัย ของ สถาบันประกันภัยไทย, หน้า 11

จัดกันเป็นกลุ่มตามประเภทของภัย (Risk Categories) ถ้าปริมาณของภัยประเภทเดียวกันหรือคล้ายคลึงกัน มีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคตโอกาสที่บริษัทจะเพิ่มการเสี่ยงภัยเองย่อมมีมากขึ้น เพราะมีการกระจายภัยมากขึ้น

จำนวนเงินที่ผู้เอาประกันภัยรับเสี่ยงเองนี้ จะกำหนดเป็น Line ส่วนที่เกิน Line ผู้รับประกันภัยต่อจะเป็นผู้รับผิดชอบตามจำนวนที่กำหนดไว้ที่ Line ของความรับผิดชอบของผู้เอาประกันภัยต่อที่รับเสี่ยงภัยไว้เอง เช่น ผู้เอาประกันภัยต่อรับประกันภัยรายหนึ่ง ซึ่งมีจำนวนเงินเอาประกันภัย (Sum Insured) 30,000,000 บาท รับเสี่ยงภัยเอง 2,000,000 บาท กำหนด Line ไว้ 10 Lines เมื่อเกิดวินาศภัย ผู้เอาประกันภัยต่อจะรับผิดชอบเพียง 2,000,000 บาท ส่วนผู้รับประกันภัยต่อจะรับผิดชอบไม่เกิน  $2,000,000 \times 10$  Line คือ 20,000,000 บาท เท่านั้น

ส่วนใหญ่ผู้เอาประกันภัยต่อนิยมทำสัญญาแบบนี้กับภัยที่มีจำนวนเงินเอาประกันภัยสูงกว่าจำนวนเงินที่ตนรับเสี่ยงเอง (Retention) ถ้าภัยรายใดมีจำนวนเงินเอาประกันภัยไม่เกินจำนวนเงินที่ตนรับเสี่ยงเอง (Retention) ก็จะไม่มีการเอาประกันภัยต่อออกไป โดยผู้เอาประกันภัยต่อจะเป็นผู้รับประกันภัยรายย่อยไว้ทั้งหมด

ผลดีและผลเสียของการทำสัญญาประกันภัยต่อแบบส่วนเกิน<sup>22</sup>

ผลดี

- (ก) ผู้เอาประกันภัยต่อไม่ต้องสูญเสียเบี้ยประกันภัยรายย่อยให้กับผู้รับประกันภัยต่อ
- (ข) ผู้เอาประกันภัยต่อได้รับความคุ้มครองโดยอัตโนมัติ

<sup>22</sup>บรรพชย์ พร้อมถกล, "การประกันภัยต่อ," เอกสารประกอบการอบรมการประกันภัย ของ สถาบันประกันภัยไทย, หน้า 18-19

(ค) ผู้เอาประกันภัยต่อสามารถกำหนด Retention ตามที่ตนต้องการ และเอาประกันภัยต่อออกไปเฉพาะส่วนเกิน Retention ทำให้ผู้เอาประกันภัยต่อเก็บเบี้ยประกันภัยไว้กับตนได้มากยิ่งขึ้น

### ผลเสีย

(ก) ใช้เวลาในการจัดการมากขึ้นในการคำนวณเบี้ยประกันภัยแต่ละราย

(ข) ถ้าผู้รับประกันภัยต่อรับงานเฉพาะภัยรายที่เกิน Retention ในจำนวนไม่มากราย การกระจายตัวของภัยจะแคบ ทำให้งานของผู้รับประกันภัยต่อเกิดความไม่สมดุลในเชิงธุรกิจประกันภัย

(ค) Facultative Obligatory Treaty หรือที่เรียกอีกอย่างหนึ่งว่า "สัญญาประกันภัยต่อแบบผูกพันเฉพาะราย"<sup>23</sup> สำหรับผู้เขียน เห็นว่าน่าจะเรียกสัญญานี้ว่า "สัญญาประกันภัยต่อแบบผูกพันเฉพาะรายล่วงหน้า" สัญญาประกันภัยต่อแบบนี้ มีลักษณะเป็นการประกันภัยต่อแบบเฉพาะรายที่ประกันภัยต่อแบบทำสัญญาล่วงหน้า คือ ทำประกันภัยต่อในรูปสัญญาผูกมัดให้ผู้รับประกันภัยต่อรับผิดชอบในภัยที่ผู้เอาประกันภัยต่อสงวนไว้ โดยกำหนดจำนวนเงินสูงสุดที่ผู้รับประกันภัยต่อต้องรับไว้ในสัญญาล่วงหน้าซึ่งผู้รับประกันภัยต่อจะไม่มีสิทธิปฏิเสธไม่รับเสี่ยงภัยที่ผู้เอาประกันภัยต่อสงวนไว้ แต่ผู้เอาประกันภัยต่อมีสิทธิที่จะสงวนไว้ที่ตนรับประกันภัยไว้ หรือไม่สงวนไว้ให้กับผู้รับประกันภัยต่อก็ได้ ผู้เอาประกันภัยต่อจึงมีสิทธิเลือกงานได้ว่าสมควรจะสงวนไว้ให้ผู้รับประกันภัยต่อการทำสัญญาแบบนี้ ก่อให้เกิดความคล่องตัวต่อผู้เอาประกันภัยต่อ โดยผู้เอาประกันภัยต่อสามารถรับเสี่ยงภัยได้ทันที ไม่ต้องเสียเวลาไปทำประกันภัยต่อแบบเฉพาะราย (Facultative Reinsurance) อีกทั้งผู้เอาประกันภัยต่อยังได้รับค่าส่วนลด (Commission) อันเป็นค่าตอบแทนสูงกว่าการประกันภัยต่อแบบเฉพาะราย (Facultative Reinsurance) รวมทั้งได้รับค่าส่วนลดจากกำไร (Profit

<sup>23</sup>บรรพพงษ์ พร้อมถกล, เรื่องเดียวกัน, หน้า 21



Commission) ซึ่งในการประกันภัยต่อแบบเฉพาะรายไม่มี

(2) สัญญาประกันภัยต่อที่ไม่กำหนดสัดส่วนแน่นอน  
แบ่งออกเป็น

ก. Excess of Loss

ข. Stop Loss

ค. Aggregate Excess of Loss

ก. Excess of Loss หรือเรียกว่า "สัญญาประกันภัยต่อแบบเสียหายส่วนเกิน"<sup>24</sup> เป็นวิธีการที่กำหนดความรับผิดชอบตามความเสียหายที่เกิดขึ้น คือ เป็นการแบ่งความรับผิดชอบระหว่างผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัย โดยถือเอาความเสียหายเป็นสำคัญ กล่าวคือ ผู้เอาประกันภัยจะกำหนดวงเงินของความเสียหายที่ตนประสงค์จะรับเสี่ยงภัยเอง (Retention) และผู้รับประกันภัยจะกำหนดวงเงินของความเสียหายที่ตนจะต้องรับผิดชอบจากส่วนที่เกิน Retention ของผู้เอาประกันภัย เช่นในสัญญาที่กำหนดไว้ว่าผู้รับประกันภัยจะรับผิดชอบความเสียหายที่เกิดขึ้นแต่ละครั้งหรือต่อเหตุการณ์ครั้งหนึ่ง ๆ ในส่วนที่เกิน 300,000 บาท แต่ไม่เกิน 700,000 บาท กรณีเช่นนี้ถ้าเกิดความเสียหายน้อยกว่า 300,000 บาท ผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบทั้งหมด แต่ถ้าความเสียหายเกิดขึ้นเกินกว่า 300,000 บาท แต่ไม่เกิน 700,000 บาท เช่น เกิดความเสียหาย 600,000 บาท ผู้เอาประกันภัยจะรับผิดชอบ 300,000 บาท ส่วนผู้รับประกันภัยจะรับผิดชอบจำนวนเงินที่เกินกว่า 300,000 บาท นั้น ซึ่งความรับผิดชอบสูงสุดของผู้รับประกันภัย จะมีเพียง 400,000 บาท กรณีนี้ผู้รับประกันภัยจะรับผิดชอบเพียง 300,000 บาท แต่ถ้าเกิดความเสียหาย 1,200,000 บาท ผู้เอาประกันภัยจะรับผิดชอบ 300,000 บาท ผู้รับประกันภัยก็ยังคงรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นเกินกว่า 300,000 บาท แต่

<sup>24</sup>บรรพพงษ์ พร้อมถกล, เรื่องเดียวกัน, หน้า 23

ไม่เกิน 700,000 บาท คือ รับผิดเพียง 700,000 บาท ซึ่งทำให้ความเสียหายยังคงมีอยู่อีก 200,000 บาท ในส่วนความเสียหายที่ยังเหลืออยู่นั้นผู้เอาประกันภัยต่อจะเป็นผู้รับผิดชอบ

ระยะเวลาคุ้มครองของสัญญานี้ แบ่งออกเป็น 2 ระบบ ๒๕

1. Loss Occurring During Basis สัญญาที่ใช้ระบบนี้ ระยะเวลาคุ้มครองจะคุ้มครองเฉพาะความเสียหายที่เกิดขึ้นรวมทั้งความเสียหายค้างจ่าย (Outstanding Losses) ที่เกิดขึ้นในบัญชีที่กำหนดไว้ในสัญญา โดยไม่คำนึงว่ากรมธรรม์ประกันภัยนั้นจะเป็นกรมธรรม์ประกันภัยที่ทำขึ้นในปีก่อนที่ทำสัญญาประกันภัยต่อ แต่กรมธรรม์ประกันภัยนั้นยังไม่ครบกำหนดอายุ หรือเป็นกรมธรรม์ประกันภัยที่ออกให้ในปีนั้น และไม่มี การโอน Portfolio Premium เมื่อยกเลิกสัญญาก็ไม่มีการคืนเบี้ยประกันภัยที่ยังไม่ครบกำหนดอายุ เราเรียกว่า Accounting Year Basis

2. Policy Written Basis สำหรับระบบนี้จะคุ้มครองความเสียหายที่เกิดขึ้น รวมทั้งความเสียหายค้างจ่ายที่เกิดขึ้นต่อกรมธรรม์ประกันภัยที่ออกให้ผู้เอาประกันภัยชั้นต้น ในปีที่ทำสัญญานั้น ๆ โดยจะให้ความคุ้มครองความเสียหายที่เกิดขึ้น จนกว่ากรมธรรม์ประกันภัยจะหมดอายุ เราเรียกว่า Underwriting Year Basis

การประกันภัยต่อแบบเสียหายส่วนนี้ เหมาะที่จะนำไปใช้ในกรณีที่มีการคุ้มครองภัยเพิ่มเติม เช่น ภัยจากแผ่นดินไหว อุทกภัย หรือกรณีประกันอุบัติเหตุส่วนบุคคล ที่อาจมีบุคคลจำนวนมากต้องเสียชีวิต

---

<sup>25</sup> เปรม ศาสตร์ยังกุล, "การประกันภัยต่อ," เอกสารประกอบการอบรมวิชาประกันภัย ของ สถาบันประกันภัยไทย, หน้า 49

พร้อมกัน และการประกันภัยค้ำจุน หรือ การประกันภัยทางทะเลที่ไม่อาจควบคุมการสะสมของภัยได้<sup>26</sup>

ข. Stop Loss เรียกอีกอย่างหนึ่งว่า

"Excess of Loss Ratio" เป็นการประกันภัยต่อที่ผู้รับประกันภัยต่อจะรับผิดชอบค่าใช้จ่ายสินไหมทดแทนเมื่ออัตราความเสียหาย (Loss Ratio) ของผู้เอาประกันภัยต่อที่เกิดขึ้นทั้งปีของธุรกิจประเภทใดประเภทหนึ่งโดยเฉพาะ สูงกว่าจำนวนที่ได้กำหนดไว้ในสัญญา กล่าวคือผู้รับประกันภัยต่อจะไม่ต้องรับผิดชอบกว่าอัตราความเสียหายของผู้เอาประกันภัยต่อที่เกิดขึ้นทั้งปีนั้น เกินกว่าจำนวนที่ได้กำหนดไว้ล่วงหน้าในสัญญา เช่น กำหนดให้ผู้รับประกันภัยต่อรับผิดชอบต่อผู้เอาประกันภัยต่อเมื่ออัตราความเสียหาย (Loss Ratio) ของผู้เอาประกันภัยต่อ เกินกว่าร้อยละ 80 แต่ไม่เกินอัตราความเสียหายร้อยละ 120 ของเบี้ยประกันภัย นั่นคือ ผู้รับประกันภัยต่อจะรับผิดชอบไปอีก 40% จากความรับผิดชอบของผู้เอาประกันภัยต่อ

ในบางสัญญาผู้รับประกันภัยต่อ นอกจากจะรับความรับผิดชอบความเสียหายเป็นอัตราร้อยละแล้วยังได้ระบุมความรับผิดชอบเป็นวงเงินสูงสุดด้วย ที่เป็นเช่นนี้ ก็เพื่อป้องกันผู้เอาประกันภัยต่อไม่ให้ขยายงานเร็วจนเกินไปซึ่งอาจทำให้อัตราความเสียหาย (Loss Ratio) สูงขึ้น

ส่วนใหญ่ Stop Loss เป็นสัญญาที่ทำขึ้นเพื่อป้องกันภัยธรรมชาติ ซึ่งเมื่อเกิดขึ้นจะทำให้เกิดความเสียหายอย่างมาก

ค. Aggregate Excess of Loss หรือเรียกอีกอย่างหนึ่งว่า "Excess of Loss Amount" คล้ายคลึงกับ Stop Loss แต่ความรับผิดชอบของผู้เอาประกันภัยต่อและผู้รับประกันภัยต่อ จะกำหนดความเสียหายเป็นจำนวนเงิน แทนที่จะเป็นอัตราร้อยละแบบ Stop Loss และจะให้ความคุ้มครองต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นใน Underwriting Year เท่านั้น

---

<sup>26</sup>บรรพจน์ พร้อมถกล, "การประกันภัยต่อ," เอกสารประกอบการอบรมการประกันภัย ของ สถาบันประกันภัยไทย, หน้า 27-28



คือให้ความคุ้มครอง โดยถือเอาวันที่เริ่มเอาประกันภัยเป็นหลักเกณฑ์ในการชดเชยค่าสินไหมทดแทน ไม่ว่าวันที่เกิดความเสียหาย เช่น สัญญากำหนดให้ผู้รับประกันภัยต่อให้ความคุ้มครองความเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งปี 2,000,000 บาท สำหรับส่วนที่เกินความเสียหายของผู้เอาประกันภัยต่อ 3,000,000 บาท หมายความว่าผู้เอาประกันภัยต่อจะรับผิดชอบความเสียหายจนถึง 3,000,000 บาท ถ้าเกินจากนี้ผู้รับประกันภัยต่อจะเป็นผู้รับผิดชอบ แต่อย่างไรก็ตามผู้รับประกันภัยต่อจะรับผิดชอบไม่เกิน 2,000,000 บาท

### 3) การประกันภัยต่อแบบการรวมกลุ่ม (Reinsurance Pool)

คุณเปรม ศาสตร์ยังกุล ให้ความหมายของ "Pool" ไว้ว่า

"Pool หมายถึง การที่บริษัทหลาย ๆ บริษัทรวมตัวกันเป็นกลุ่มเพื่อกระทำการร่วมกันในกิจกรรมอย่างเดียวกัน โดยแต่ละบริษัทจะเป็น Pool Member หมายถึง สมาชิกของ Pool มีวัตถุประสงค์ด้านการประกันภัย หรือการประกันภัยต่อ นั่น ก็คือ ร่วมกันเสี่ยงภัย ซึ่งอาจจะเนื่องจากภัยที่มีอยู่ในตลาดมีอัตราการเสี่ยงมากหรือเป็นภัยที่ใหม่ไม่มีความสมดุล โดยเฉพาะอย่างยิ่งเป็นภัยที่ยังใหม่ เช่น การประกันภัยพืชผล การประกันภัยรถยนต์ เป็นต้น"

การประกันภัยต่อแบบนี้เป็นการป้องกันการเสี่ยงภัยที่เป็นมหันตภัย ซึ่งบริษัทประกันภัยจะสมัครเป็นสมาชิกของ Pool และจะออกกรมธรรม์ของตนเอง เก็บภัยส่วนหนึ่งไว้เสี่ยงภัยเองและประกันภัยต่อให้กับ Pool ในแบบ Quota Share หรือ Surplus โดย Pool จะทำการจัดสรรการประกันภัยต่อคืนให้กับสมาชิกแต่ละบริษัท หรือประกันภัยต่อไปให้บริษัทประกันภัยที่ใหม่ของบริษัทสมาชิกก็ได้ ทำให้เกิดสมาชิกขึ้น 2 ประเภท คือ

(1) The Active & Passive Member เป็นสมาชิกที่ส่งงานและรับงานจาก Pool

(2) The Passive Member เป็นสมาชิกที่รับงานประกันภัยต่อจาก Pool เพียงอย่างเดียว

ตารางที่ 4

แบบของการประกันภัยต่อ

