THAI NATIONAL ASSEMBLY LIBRARY
3961200035

1240

อศ
ว689อ
2556

อนุสรณ์งานพระราชทานเพลิงศพ
ศาสตราจารย์ วิรัช ณ สงขลา
(ต.จ., จ.ช., จ.ม.).

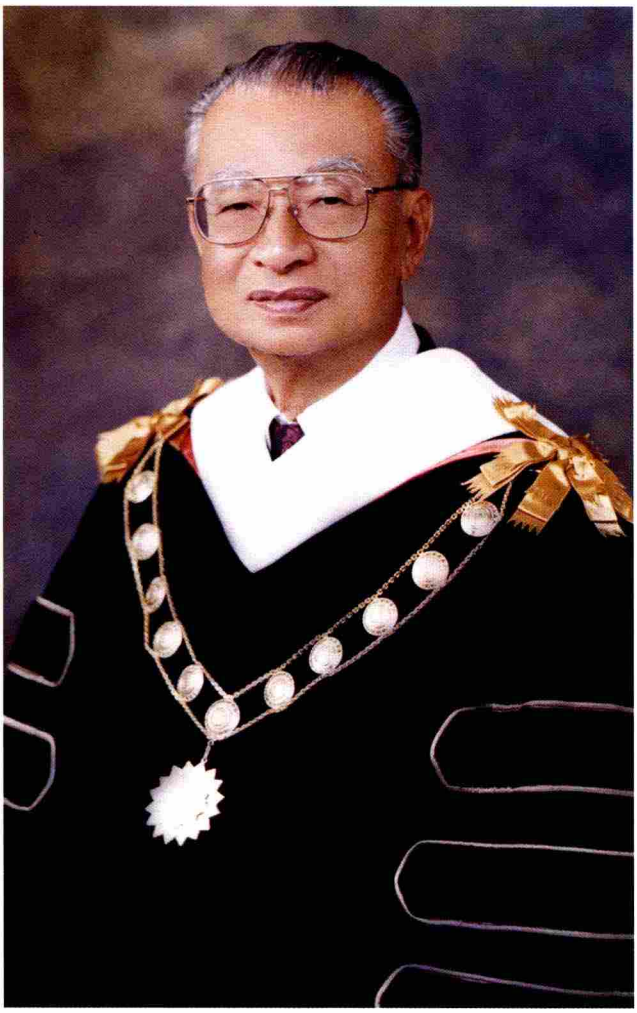
#42428
วันที่ 17 / ก.พ. / 58
เลขทะเบียน 1240
เลขหมู่ อส ว 689 อ
2556

อนุสรณ์
งานพระราชทานเพลิงศพ
ศาสตราจารย์วิรัช ณ สงขลา
(ต.จ.,จ.ช.,จ.ม.)

สมบัติห้องสมุดรัฐสภา

วันอาทิตย์ที่ ๑๓ ตุลาคม พ.ศ.๒๕๕๖
ณ เมรุวัดเทพศิรินทราวาส
เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย กรุงเทพมหานคร

หน้าว่าง



ศาสตราจารย์วิรัช ณ สงขลา (ต.จ.,จ.ช.,จ.ม.)

๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๔๖๔ - ๒๖ มกราคม พ.ศ. ๒๕๕๖

สำนึกในพระมหากรุณาธิคุณ

เมื่อความทราบฝ่าละอองธุลีพระบาท พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว และ สมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินีนาถ ว่า ศาสตราจารย์วิรัช ณ สงขลา กราบถวายบังคมลาถึงแก่อนิจกรรม เมื่อวันที่ ๒๖ มกราคม ๒๕๕๖ ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าโปรดกระหม่อมพระราชทานน้ำหลวงอาบศพ และทรงรับการศพอยู่ในพระบรมราชานุเคราะห์ ๓ วัน ด้วยพระมหากรุณาธิคุณเช่นนี้ย่อมเป็นเกียรติยศแก่ผู้วายชนม์

ข้าพระพุทธเจ้าทั้งปวงผู้เป็นทายาท รู้สึกสำนึกในพระมหากรุณาธิคุณเป็นล้นพ้นหาที่สุดมิได้

ควรมิควรแล้วแต่จะทรงพระกรุณาโปรดเกล้าโปรดกระหม่อม

ครอบครัว ณ สงขลา

สำนึกในพระมหากรุณาธิคุณ

เมื่อความทราบฝ่าละอองพระบาทว่า ศาสตราจารย์วิรัช ณ สงขลา กราบถวายบังคมลาถึงแก่อนิจกรรม สมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ สยามมกุฎราชกุมาร ได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าพระราชทานพวงมาลาวางหน้าหีบศพเป็นเกียรติยศ ทั้งนี้เป็นพระเมตตาแก่ ศาสตราจารย์วิรัช ณ สงขลา อย่างยิ่ง

ข้าพระพุทธเจ้าสำนึกในพระมหากรุณาธิคุณเป็นล้นพ้นหาที่สุดมิได้

ควรมิควรแล้วแต่จะโปรดเกล้าโปรดกระหม่อม

ครอบครัว ณ สงขลา

สำนึกในพระมหากรุณาธิคุณ

เมื่อความทราบฝ่าละอองพระบาทว่า ศาสตราจารย์วิรัช ณ สงขลา กราบถวายบังคม ลาถึงแก่อนิจกรรม สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี ได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าพระราชทานพวงมาลาวางหน้าหีบศพเป็นเกียรติยศ และได้เสด็จพระราชดำเนินในวันพระราชทานเพลิงศพ ทั้งนี้เป็นพระเมตตาแก่ศาสตราจารย์วิรัช ณ สงขลา อย่างยิ่ง

ข้าพระพุทธเจ้าสำนึกในพระมหากรุณาธิคุณเป็นล้นพ้นหาที่สุดมิได้

ควรมิควรแล้วแต่จะโปรดเกล้าโปรดกระหม่อม

ครอบครัว ณ สงขลา

สำนึกในพระมหากรุณาธิคุณ

เมื่อความทราบฝ่าพระบาทว่า ศาสตราจารย์วิรัช ณ สงขลา กราบถวายบังคมลาถึงแก่อนิจกรรม สมเด็จพระเจ้าลูกเธอ เจ้าฟ้าจุฬาภรณวลัยลักษณ์ อัครราชกุมารี ได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้า พระราชทานพวงมาลาวางหน้าหีบศพเป็นเกียรติยศ ทั้งนี้นับเป็นพระเมตตาแก่ศาสตราจารย์วิรัช ณ สงขลา อย่างยิ่ง

ข้าพระพุทธเจ้าสำนึกในพระมหากรุณาธิคุณเป็นล้นพ้นหาที่สุดมิได้

ควรมิควรแล้วแต่จะโปรดเกล้าโปรดกระหม่อม

ครอบครัว ณ สงขลา

สำนึกในพระมหากรุณาธิคุณ

เมื่อความทราบฝ่าพระบาทว่า ศาสตราจารย์วิรัช ณ สงขลา กราบถวายบังคมลาถึงแก่อนิจกรรม พระเจ้าวรวงศ์เธอ พระองค์เจ้าศรีรัศมิ์ พระวรชายา ได้ทรงพระกรุณาประทานพวงมาลาวางหน้าหีบศพเป็นเกียรติยศ ทั้งนี้นับเป็นพระเมตตาแก่ศาสตราจารย์วิรัช ณ สงขลา อย่างยิ่ง

เกล้ากระหม่อมสำนึกในพระกรุณาธิคุณเป็นล้นพ้นหาที่สุดมิได้

ควรมิควรแล้วแต่จะโปรด

ครอบครัว ณ สงขลา

สำนึกในพระมหากรุณาธิคุณ

เมื่อความทราบฝ่าพระบาทว่า ศาสตราจารย์วิรัช ณ สงขลา กราบถวายบังคมลาถึงแก่อนิจกรรม พระเจ้าวรวงศ์เธอ พระองค์เจ้าโสมสวลี พระวรราชาทินัดดามาตุ ได้ทรงพระกรุณาประทานพวงมาลาวางหน้าหีบศพเป็นเกียรติยศ ทั้งนี้นับเป็นพระเมตตาแก่ศาสตราจารย์วิรัช ณ สงขลา อย่างยิ่ง

เกล้ากระหม่อมสำนึกในพระกรุณาธิคุณเป็นล้นพ้นหาที่สุดมิได้

ควรมิควรแล้วแต่จะโปรด

ครอบครัว ณ สงขลา

สำนึกในพระมหากรุณาธิคุณ

เมื่อความทราบฝ่าพระบาทว่า ศาสตราจารย์วิรัช ณ สงขลา กราบถวายบังคมลาถึงแก่อนิจกรรม พระเจ้าหลานเธอ พระองค์เจ้าพัชรกิติยาภา ได้ทรงพระกรุณาประทานพวงมาลาวางหน้าหีบศพเป็นเกียรติยศ ทั้งนี้นับเป็นพระเมตตาแก่ศาสตราจารย์วิรัช ณ สงขลาอย่างยิ่ง

เกล้ากระหม่อมสำนึกในพระกรุณาธิคุณเป็นล้นพ้นหาที่สุดมิได้

ควรมิควรแล้วแต่จะโปรด

ครอบครัว ณ สงขลา

หน้าว่าง

ประวัติของ
ศาสตราจารย์วิรัช ณ สงขลา (ต.จ.,จ.ช.,จ.ม.)

ชื่อ	นายวิรัช ณ สงขลา
วัน เดือน ปีเกิด	๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๔๖๔
สถานที่เกิด	ถนนอนุวงศ์ กรุงเทพมหานคร
บิดา	พระยามานวราชเสวี (ปลอดวิเชียร ณ สงขลา)
มารดา	ท่านผู้หญิงมานวราชเสวี (ศรี ณ สงขลา)
สมรส	หม่อมเจ้าหญิงวุฒิเฉลิม วุฒิชัย
บุตร	๑. นายเดชาภิวัฒน์ ณ สงขลา สมรส กับ หม่อมหลวง รจนาธร ณ สงขลา (จิรประวัติ) มีบุตร ๑ คน นายศิวัช ณ สงขลา ๒. ดร.ณัฐญาดา ณ สงขลา สมรส กับ นาย ฤาชา ขจรเนติกุล

ประวัติการศึกษา

๒๔๗๑ - ๒๔๗๗	ระดับประถมศึกษาโรงเรียนวัดเทพศิรินทร์ กรุงเทพมหานคร
๒๔๗๗ - ๒๔๘๐	โรงเรียนมัธยมศึกษาบ้านสมเด็จเจ้าพระยา กรุงเทพมหานคร
๒๔๘๑ - ๒๔๘๒	ศึกษาเตรียมปริญญา มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์และการเมือง
๒๔๘๓ - ๒๔๘๗	ปริญญาตรีธรรมศาสตร์บัณฑิต (ธบ.) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
๒๔๙๓ - ๒๔๙๕	ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาวิชาการค้าระหว่างประเทศ รวมทั้งการประกันภัยและการธนาคาร (M.B.A.) TEMPLE UNIVERSITY, PHILADELPHIA, USA
๒๕๑๓	ประกาศนียบัตรสูงสุดทางการบริหารธุรกิจ (A.M.P.) HARVARD UNIVERSITY BOSTON, MASS,USA

การฝึกอบรม

๒๔๘๗ - ๒๔๘๘	ฝึกงาน ๑. บริษัท ไทยเศรษฐกิจประกันภัย จำกัด ๒. ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (สำนักงานใหญ่) ๓. บริษัท เดินเรือไทย จำกัด
๒๔๙๖ - ๒๔๙๗	ฝึกงาน ๑ . THE INSURANCE COMPANY OF NORTH AMERICA, PHILADELPHIA, USA ๒. THE FIRST NATIONAL CITY BANK OF NEW YORK , NEW YORK CITY, USA
๒๕๑๓	ฝึกและดูการปฏิบัติงานของบริษัทประกันภัยต่าง ๆ UNDER THE ARRANGEMENT OF THE DEVELOPMENT AND ADMINISTRATOR TRAINING PROGRAM OF THE UNIVERSITY OF CONNECTICUT HARTFORD, USA

ประวัติการทำงาน

๒๔๙๗ - ๒๕๐๑	ปฏิบัติงานในตำแหน่ง ๑. นายเวร ฝ่ายการธนาคาร ๒. เศรษฐกร ฝ่ายเศรษฐกิจและวิชาการ ธนาคารแห่งประเทศไทย
๒๕๐๑ - ๒๕๐๓	กระทรวงการคลังและธนาคารแห่งประเทศไทยแต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งผู้ช่วยฝ่ายเทคนิคและงานวิจัย ของ กรรมการอำนวยการฝ่ายเอเชีย ที่กองทุนการเงินระหว่างประเทศ ณ กรุงวอชิงตัน ดีซี ประเทศสหรัฐอเมริกา
๒๕๐๓ - ๒๕๒๔	๑. กรรมการอำนวยการ บริษัท สามัคคีประกันภัย จำกัด ๒. กรรมการอำนวยการ บริษัท ไทยเศรษฐกิจประกันภัย จำกัด
๒๕๐๓ - ๒๕๔๕	กรรมการ บริษัท ไทยพาณิชย์ประกันภัย จำกัด (มหาชน)
๒๕๐๓ - ๒๕๔๐	กรรมการ บริษัทเงินทุนหลักทรัพย์ บางกอกอินเวสท์เมนท์

๒๕๑๘ - ๒๕๔๔	กรรมการ หอการค้าไทย
๒๕๒๑ - ๒๕๓๙	กรรมการ คณะกรรมการร่วมสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยและสมาคมธนาคารไทย
๒๕๒๓ - ๒๕๓๙	กรรมการ สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย
๒๕๒๔ - ๒๕๒๖	๑. ประธานกรรมการ บริษัท ไทยเศรษฐกิจประกันภัย จำกัด ๒. ประธานกรรมการ บริษัท ไทยเศรษฐกิจประกันชีวิต จำกัด
๒๕๒๗ - ๒๕๔๗	๑. ประธานกรรมการ บริษัท มานะพันธ์ จำกัด ๒. รองประธานกรรมการและประธานกรรมการบริหาร บริษัท สามัคคีประกันภัย จำกัด (มหาชน)
๒๕๓๕ - ๒๕๓๖	กรรมการ บริษัท ชีวา-ศรม อินเตอร์เนชั่นแนล เฮลธ์รีสอร์ท
๒๕๓๖ - ๒๕๔๔	ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการบริหารหอการค้าจังหวัด
๒๕๓๗ - ๒๕๕๐	นายกสภามหาวิทยาลัย กรุงเทพ
๒๕๓๘ - ๒๕๓๙	ได้รับแต่งตั้งให้เป็นกรรมการตรวจข้าว ของสำนักงานคณะกรรมการตรวจข้าว สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย
๒๕๓๘ - ๒๕๓๙	ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการในคณะกรรมการมูลนิธิพาณิชย์-สงเคราะห์

งานสอน

๒๕๐๓ - ๒๕๐๗	เป็นอาจารย์ผู้บรรยายวิชา "ประวัติทัศนะเศรษฐกิจ" ในคณะเศรษฐศาสตร์สหกรณ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
๒๕๐๗ - ๒๕๒๐	เป็นอาจารย์ผู้บรรยายวิชา "หลักการประกันภัย" ในคณะเศรษฐศาสตร์และบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
๒๕๐๘ - ๒๕๑๙	เป็นอาจารย์ผู้บรรยายวิชา "การบริหารธุรกิจ" ในคณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
๒๕๐๘ - ๒๕๑๒	เป็นอาจารย์ผู้บรรยายวิชา "หลักการประกันภัย" ในคณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยกรุงเทพ

๒๕๑๔	เป็น VISITING FELLOW ๑. THE WOODROW WILSON SCHOOL, PRINCETON UNIVERSITY, PRINCETON, NEW JERSEY, USA ๒. SCHOOL OF BUSINESS ADMINISTRATION FAIR LEIGH DICKINSON UNIVERSITY,TEANECK, NEW JERSEY, USA
๒๕๑๖ - ๒๕๒๔	เป็นอาจารย์ผู้บรรยายวิชา “หลักการประกันภัย” ในคณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
๒๕๑๗	ทรงพระกรุณาโปรดเกล้า ฯ แต่งตั้งให้เป็นศาสตราจารย์พิเศษ ในคณะเศรษฐศาสตร์และบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ตามประกาศลงวันที่ ๒๔ ตุลาคม ๒๕๑๗

งานพิเศษ

๒๕๐๘ - ๒๕๑๓	เป็นกรรมการควบคุมหลักสูตร วิทยาลัยกรุงเทพ
๒๕๐๙	เป็นผู้บรรยายแก่นักศึกษา ภาษาอังกฤษชั้นสูงสุดของ สถาบันสอนภาษาอังกฤษ AUA
๒๕๑๐	เป็นวิทยากรในการอบรมผู้บริหารชั้นกลาง จัดโดยสมาคม การจัดการธุรกิจแห่งประเทศไทย ณ ยุวสมาคม สาขาพระนคร
๒๕๑๑	เป็นวิทยากรในการฝึกอบรม ของกรมแรงงาน กระทรวงมหาดไทย
๒๕๑๒	เป็นวิทยากรตามโครงการพัฒนานักบริหารระดับต้น จัดโดย สมาคมการจัดการธุรกิจแห่งประเทศไทย
๒๕๑๓ - ๒๕๒๔	เป็นผู้บรรยายด้านบริหารธุรกิจ ในการอบรมแนะแนว อาชีพให้แก่นิสิตที่จะจบการศึกษาในคณะเศรษฐศาสตร์และ บริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
๒๕๑๔	เป็นวิทยากรในการประชุมผู้ทรงคุณวุฒิวิชาการประจำปีของ สาขาพัฒนาเศรษฐกิจ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

๒๕๑๕ - ๒๕๑๗	เป็นนายกสมาคมประกันวินาศภัย แห่งประเทศไทย และได้เข้าร่วมประชุม การประกันภัยระหว่างประเทศ ณ ประเทศญี่ปุ่น (ปี ค.ศ.๑๙๖๐) ประเทศ ฟิลิปปินส์ (ปี ค.ศ.๑๙๖๒) ประเทศไทย(ปี ค.ศ.๑๙๖๔) และได้เคยดำรงตำแหน่งเลขาธิการ "องค์การประกันภัยระหว่างประเทศแห่งเอเชียบูรพา"
๒๕๒๕	เป็นกรรมการสภาหอการค้าแห่งประเทศไทยโดยเป็นผู้แทนหอการค้าไทย
๒๕๑๖	ทรงพระกรุณาโปรดเกล้า ฯ แต่งตั้งให้เป็นสมาชิกสมัชชาแห่งชาติ
๒๕๑๗	เป็นกรรมการบริหารหอการค้าไทยและได้รับมอบหมายให้เป็น ๑. ประธานอนุกรรมการ กิจการค้าต่างประเทศ ๒. กรรมการบริหาร สภามหาวิทยาหอการค้าไทย
๒๕๑๗ - ๒๕๓๗	๑. ที่ปรึกษาอนุกรรมการ กิจการค้าต่างประเทศ ๒. กรรมการบริหาร สภามหาวิทยาลัยกรุงเทพ
๒๕๒๐	ได้รับแต่งตั้งเป็น ๑. ประธานกรรมการ ด้านสิทธิพิเศษทางการค้าของอาเซี่ยน ๒. เป็นผู้แทนหอการค้าไทย ไปประชุมระหว่างอาเซี่ยน กับกลุ่ม EEC ณ กรุงบรัสเซล ประเทศเบลเยี่ยม
๒๕๒๑	เป็นผู้แทนหอการค้าไทย ไปประชุมระหว่างอาเซี่ยน กรุงเมลเบิร์น ประเทศออสเตรเลีย
๒๕๒๗	๑. เป็นกรรมการส่งเสริมพิจารณาการจัดตั้งและเปิดดำเนินการสาขาวิชาบริหารธุรกิจ ทบวงมหาวิทยาลัยของรัฐ ๒. เป็นกรรมการร่วมภาครัฐบาลและเอกชนเพื่อพัฒนาการศึกษาเพื่ออาชีพ (กรอ.พอ.)

กิจกรรมอื่น ๆ

๒๔๘๕ - ๒๕๕๖	เป็นสมาชิกราชกรีฑาสโมสร เป็นสมาชิกกิตติมศักดิ์สโมสรสีลม
๒๕๐๓	เป็นสมาชิกสมาคมฝึกพูดภาษาอังกฤษ และ เคยดำรงตำแหน่งนายกสมาคม
๒๕๐๖- ๒๕๕๖	เป็นสมาชิกสโมสรโรตารี่ กรุงเทพมหานคร เคยได้รับตำแหน่งเหรัญญิก, ผู้ช่วยเลขาธิการ, รองประธาน อันดับ ๑
๒๕๐๘	เป็นสมาชิกสมาคมการจัดการธุรกิจแห่งประเทศไทยเคยได้รับตำแหน่งอุปนายก

เครื่องราชอิสริยาภรณ์

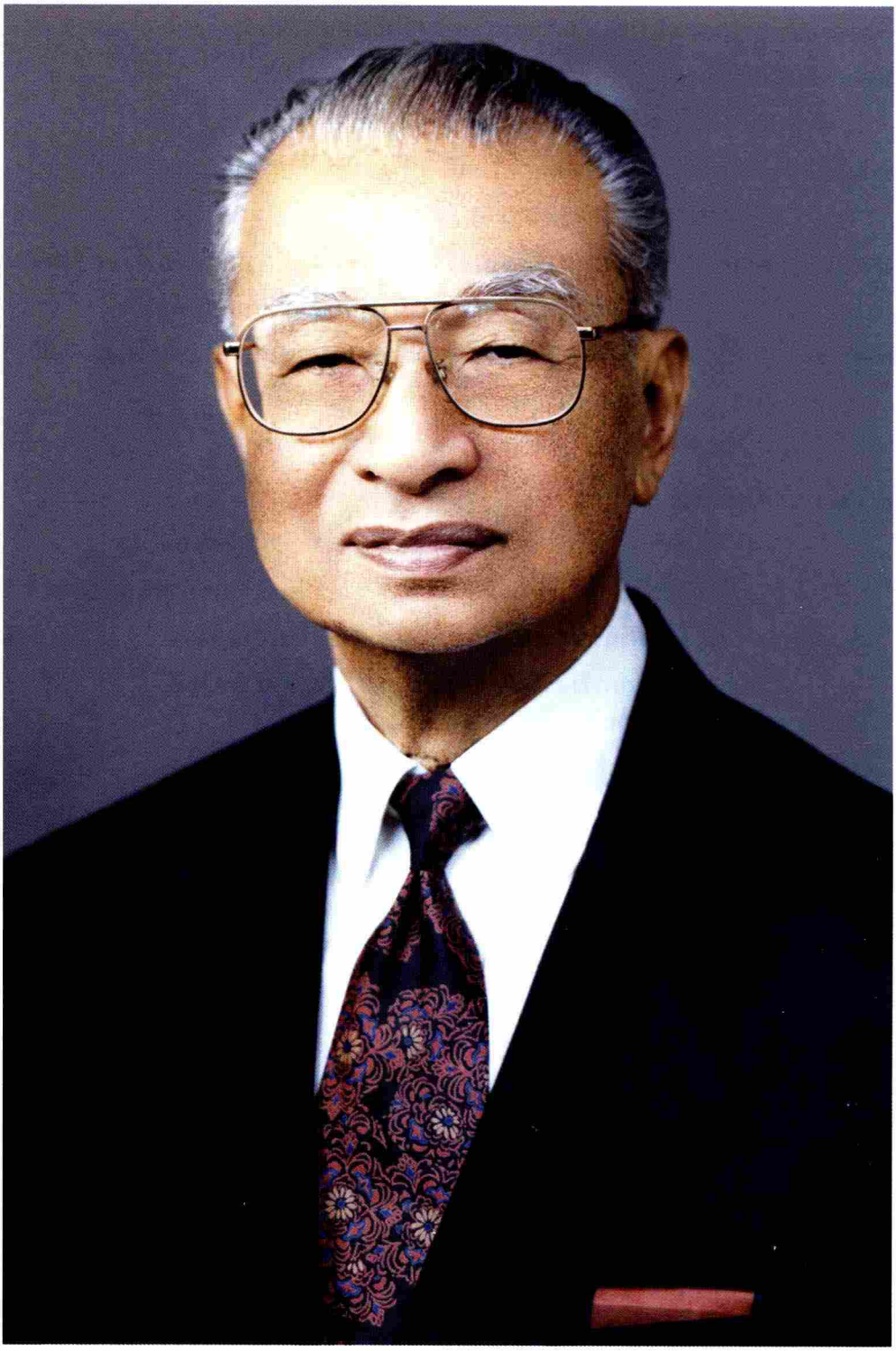
๑. ตติยจุลจอมเกล้า ชั้นที่ ๓ เมื่อวันที่ ๕ พฤษภาคม ๒๔๘๖
๒. เบญจมาภรณ์ช้างเผือก ชั้นที่ ๕ เมื่อวันที่ ๕ พฤษภาคม ๒๕๒๒
๓. จัตุรถาภรณ์มงกุฎไทย เมื่อวันที่ ๕ ธันวาคม ๒๕๒๕
๔. จัตุรถาภรณ์ช้างเผือก เมื่อวันที่ ๕ ธันวาคม ๒๕๒๗

เหรียญตราสมนาคุณ เหรียญกาชาด สมนาคุณ ชั้นที่ ๑

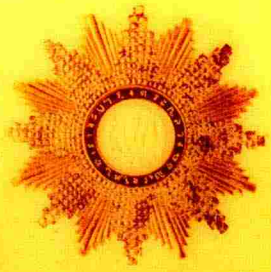
กองทุน เป็นผู้สืบสาน “กองทุนพระยามานวราชเสวีและท่านผู้หญิงมานวราช-เสวี” โดยบริจาคสมทบทุนเพื่อมอบเป็นทุนให้แก่แพทย์โรงพยาบาลจุฬาลงกรณ์เพื่อไปศึกษาดูงานต่อยังต่างประเทศ

ถึงแก่อนิจกรรม

ศาสตราจารย์วิรัช ณ สงขลา เป็นผู้ที่ดูแลสุขภาพเป็นอย่างดีและออกกำลังกายสม่ำเสมอจึงไม่ค่อยมีโรคภัยไข้เจ็บถึงขั้นร้ายแรง แต่ด้วยอายุขัยและการเสื่อมสภาพของร่างกาย ประกอบกับประสบอุบัติเหตุหกล้มทำให้กระดูกสะโพกหักได้รับการผ่าตัดเปลี่ยนกระดูกสะโพกถึง ๒ ครั้ง ต้องนอนพักรักษาตัวในโรงพยาบาลเป็นเวลานาน และกลับมาใช้ชีวิตได้ตามปกติที่บ้านอีกระยะหนึ่งจึงถึงแก่อนิจกรรม เนื่องจากหัวใจหยุดเต้นกะทันหัน เมื่อวันเสาร์ที่ ๒๖ มกราคม ๒๕๕๖ ด้วยสิริอายุรวม ๙๑ ปี ๑๑ เดือน ๔ วัน



สมบัติห้องสมุดรัฐสภา



สมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช ๗ สยามินทราธิราช บรมนาถ
บพิตร พระมหาธีรราชเจ้า กรุงสยาม ผู้เป็นประธานของเครื่อง
ราชอิสริยาภรณ์ จุลจอมเกล้า
ขอประกาศแก่ท่านทั้งหลายทั้งปวง ผู้ซึ่งจะได้พบประกาศนียบัตรนี้โดยทั่วกัน

นายวิรัช ณสงขลา บุตร พระยาณวราชเลขี

สมควรจะรับเครื่องราชอิสริยาภรณ์จุลจอมเกล้า ฝ่ายทหารบก ชั้นตรา
พระจุลจอมเกล้าประดาเกล้าประดาระหว่าง พระราชทานเครื่องราชอิสริยาภรณ์จุลจอมเกล้า
ชั้นที่ ๓ ชื่อ ตติยจุลจอมเกล้า ฝ่ายทหารบก ขอให้
มีความเจริญสุขสวัสดีทุกประการเทอญ

พระราชทานณวันที่ ๕ พฤษภาคม พุทธศักราช ๒๔๙๖
เป็นปีที่ ๘ ในรัชกาลปัจจุบัน

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ
รองพล ป. พิบูลสงคราม
นายกรัฐมนตรี

THAI NATIONAL ASSEMBLY LIBRARY
3961200035

เลขที่ ๑๐๔๓

กระทรวงธรรมการ

ประกาศนียบัตรฉบับนี้ให้ไว้เพื่อแสดงว่า

เกยูร์ ณสงขลา นักเรียนโรงเรียน

มัธยมกันตมเก็จเจ้าพระยา เกิดวันที่ ๒๒ เดือน กุมภาพันธ์

พ.ศ ๒๔๒๔ เป็นผู้เรียนสำเร็จจบหลักสูตรประโยคมัธยมศึกษา

เมื่อวันที่ ๓ เดือน มีนาคม พ.ศ ๒๔๙๐

ขอให้มีสุขสวัสดีเจริญเทอญ

อธิบดีกรมศึกษาธิการ

ให้ไว้แต่วันที่ ๒๒ เดือน กรกฎาคม พ.ศ. ๒๔๙๑

เจ้าพนักงานทะเบียน

ที่ ๓๔

มหาวิทยาลัย
วิชาธรรมศาสตร์และการเมือง

ให้ประกาศนียบัตร์ฉะบับนี้ไว้เพื่อแสดงว่า

นายวิรัช ณ สงขลา

เกิดวันที่ ๑๒ เดือน กุมภาพันธ์ พุทธศักราช ๒๔๖๔

บุตร์ พระยามานวราชเสวี เป็นผู้สอบไล่ได้ตามหลักสุตร์

เตรียมปริญญาแห่งมหาวิทยาลัยนี้

ครั้นอายุพรรษาให้ผู้สอบไล่ได้นี้จงมีความสุขความเจริญทุกประการ เทอญฯ

วันที่ ๒๐ มีนาคม พุทธศักราช ๒๔๘๒

ผู้ประศาสน์การมหาวิทยาลัย

ผู้อำนวยการเตรียมปริญญา

เลขาธิการมหาวิทยาลัย

Universitas Templana

Salutem

Duum eum in finem gradus academici a majoribus nostris instituti fuerint ut qui ingenio et doctrina praestarent tituli quoque praeter ceteros insignirentur quumque

~ Wiraj Na Songkla ~

bona indole probisque moribus studus litterarum ac scientiarum cogitatione cura per tempus debitum non sine fructu apud nos incubuerit muneribus officiis omnibus quae huius Collegii legibus ei imposita sunt constanter et fideliter expletis, Nos igitur

Praeses Curatores Professores Universitatis Templanae Philadelphiensis

auctoritate a Republica Pennsylvania nobis commissa ad gradum

Master of Business Administration

eum rite admisimus atque omnia iura honores privilegia ad hunc gradum hic aut alibi pertinentia libenter concessimus. Cuius rei in testimonium huic diplomati nomina nostra die XV mensis Februarii anno Salutis MCMLI Philadelphiae subscripsimus et quo maior sit fides auctoritasque Universitatis nostrae sigillum apponi curavimus.

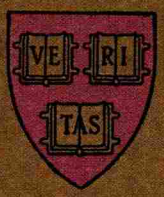
Earl R Yeomans
ab actis Curatorum

Robert L. Johnson
Praeses

Thomas A. Graham
Decanus

Harvard University

Cambridge - Massachusetts



This is to certify that

Wiraj na Songkhla

has successfully completed the

Advanced Management Program

September 13 – December 10, 1970

of the

Graduate School of Business Administration

George F. Baker Foundation

Harold B. Vanfleet
Administrative Director

Lawrence Edward Fouraker
Dean of the Faculty of Business Administration

DEPARTMENT OF STATE

Agency for International Development

CERTIFICATE OF ACHIEVEMENT

This certifies that, under the Program of the Agency for International Development of the Government of the United States of America in cooperation with other Governments,

MR WIRAJ NA SONGKHLA

has successfully completed participation in a technical cooperation program

in the field of: Special Participant Training Advanced Management Program Harvard U

for the period: August 1970 - April 1971

ISSUED AT Bangkok, Thailand

ON THE 26 DAY OF May 19 71

John A. Hannah
ADMINISTRATOR

MICHIGAN STATE UNIVERSITY

presents this certificate to:

WIRAJ NA SONGKHLA

in recognition of completion of a Seminar on Communication

MARCH 19, 1971

Conducted by Michigan State University and

supported by the Agency for International Development

Donald K. Darnell
Director, *Seminars on Communication*

Jack M. Bain
Dean, *College of Communication Arts*

THE ROTARY FOUNDAT ON OF ROTARY INTERNATIONAL

Wiraj Na Songkla

is is hereby named a

PAUL HARRIS FELLOW

in appreciation of tangible and significant ass stance given for the furtherance of better understanding and friendly relations between peoples of the world

The Trustees of The Rotary Foundation

James K. Boman, Jr
Chairman

วิทยาลัยกรุงเทพ

สภาวิทยาลัยขอสรรเสริญเกียรติคุณ

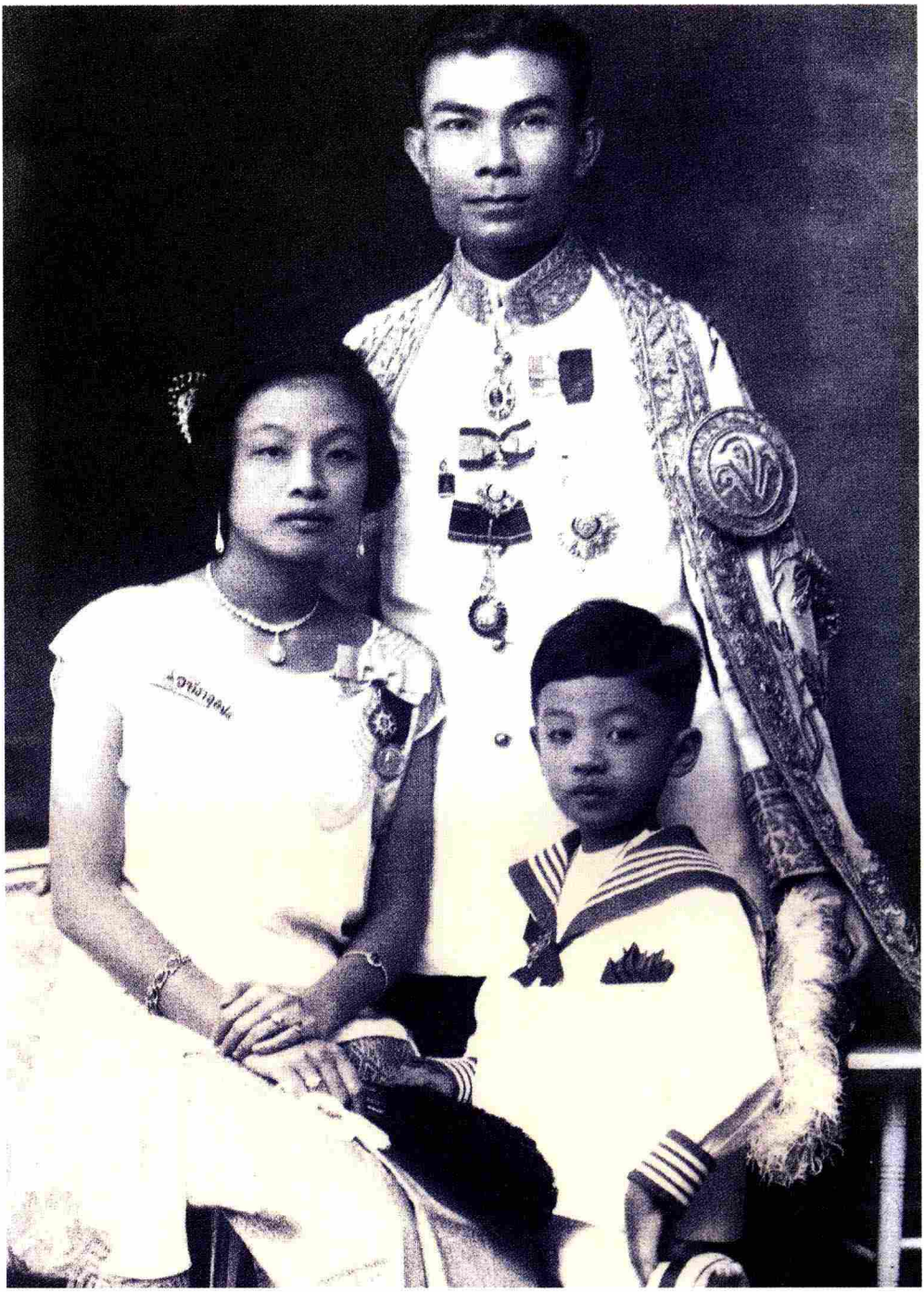
ศาสตราจารย์วิรัช ณ สงขลา

ที่ได้มีอุปการะคุณและร่วมสร้างสรรความเจริญก้าวหน้า
ให้กับวิทยาลัยกรุงเทพด้วยดีตลอดมา
ขอจงเจริญสวัสดีพิพัฒนมงคล สมบูรณ์ด้วยลาภ ยศ สุข สรรเสริญตลอดกาลนานเทอญ

ให้ไว้เมื่อในโอกาสฉลองครบรอบ ๒๐ ปี
วันที่ ๒๗ มกราคม พุทธศักราช ๒๕๒๕

นายกสภา

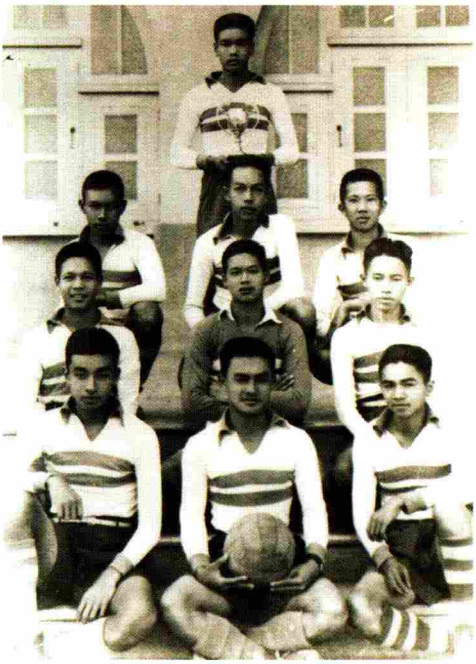
อธิการ

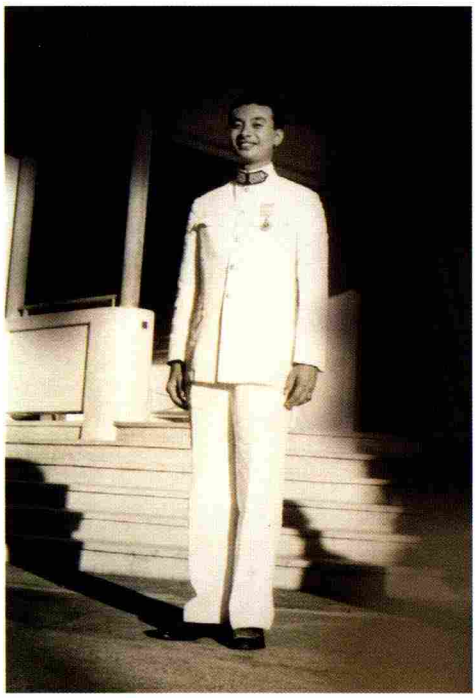


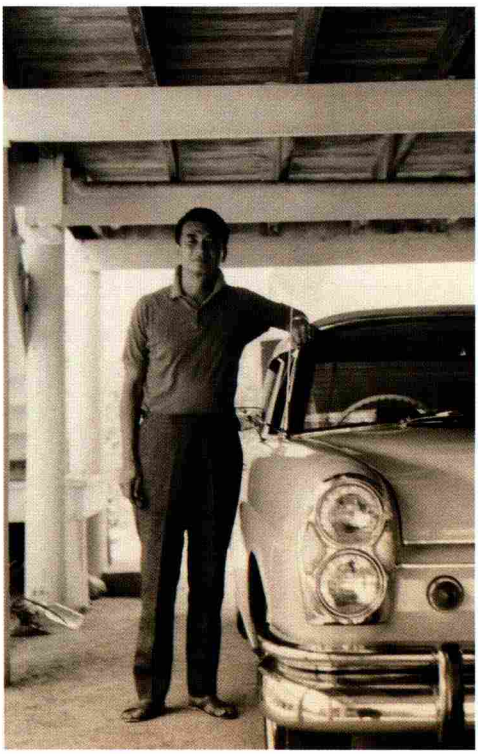
พระยามานวราชเสวี, ท่านผู้หญิงมานวราชเสวี, วิรัช ณ สงขลา ในวัยเด็ก

ชายหาดหัวหินกับเพื่อนสนิท อัช อรุณลักษณ์

(แถวบน ขวามือสุด) กับเพื่อนนักเรียนมัธยมบ้านสมเด็จเจ้าพระยา

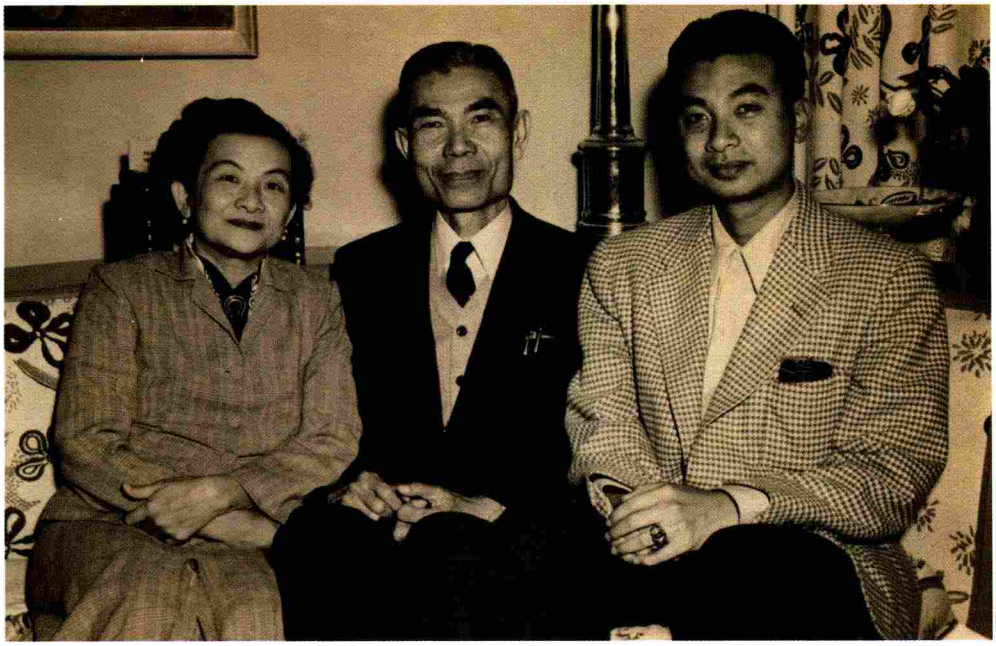


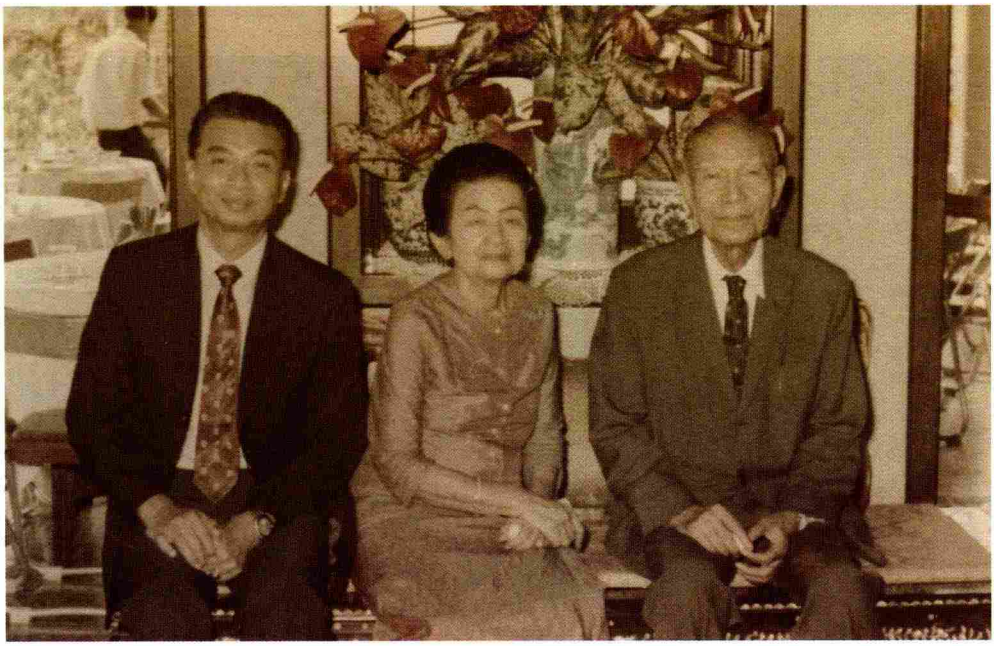




เดินทางไปศึกษาต่อประเทศสหรัฐอเมริกา

พระยามานราชเสวีและท่านผู้หญิงมานราชเสวีไปส่ง

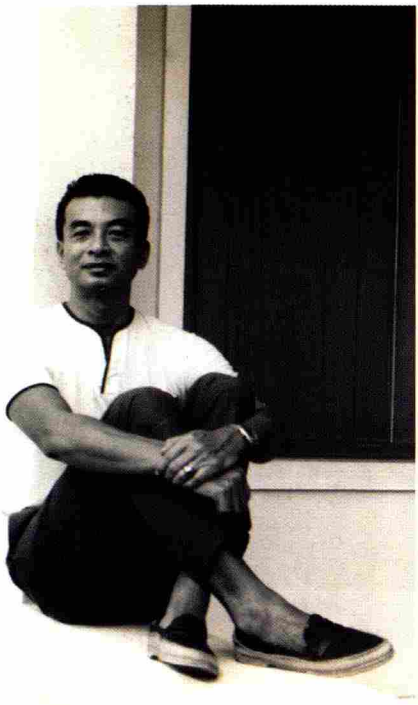


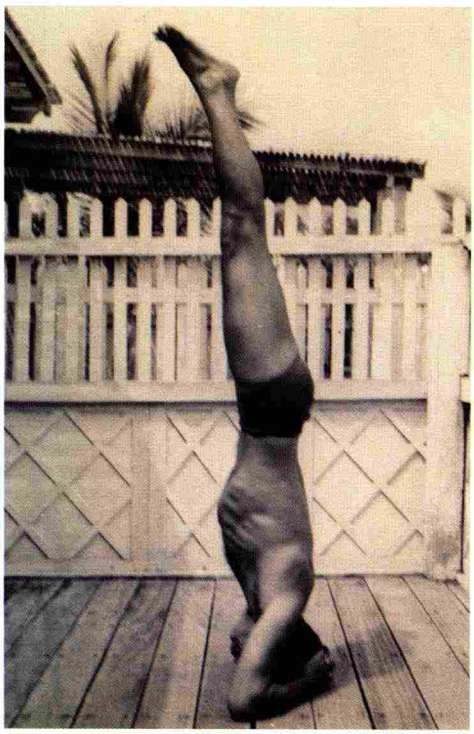


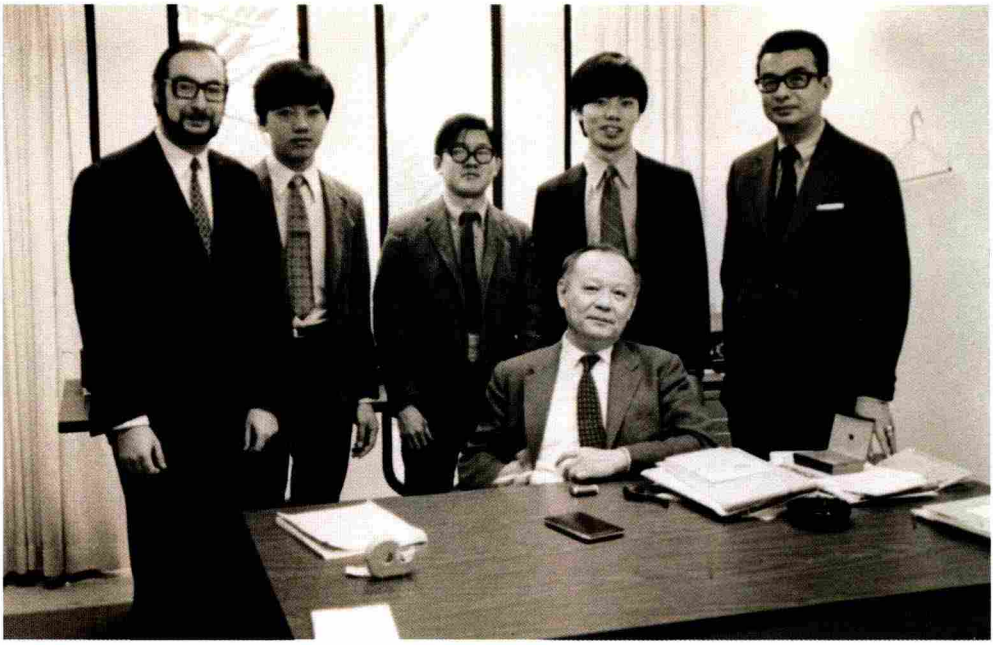
จัดงานครบรอบ ๗๒ ปีท่านผู้หญิงมานราชเสวี

ถ่ายกับคู่สมรส หม่อมเจ้าหญิงวุฒิเฉลิม วุฒิชัย

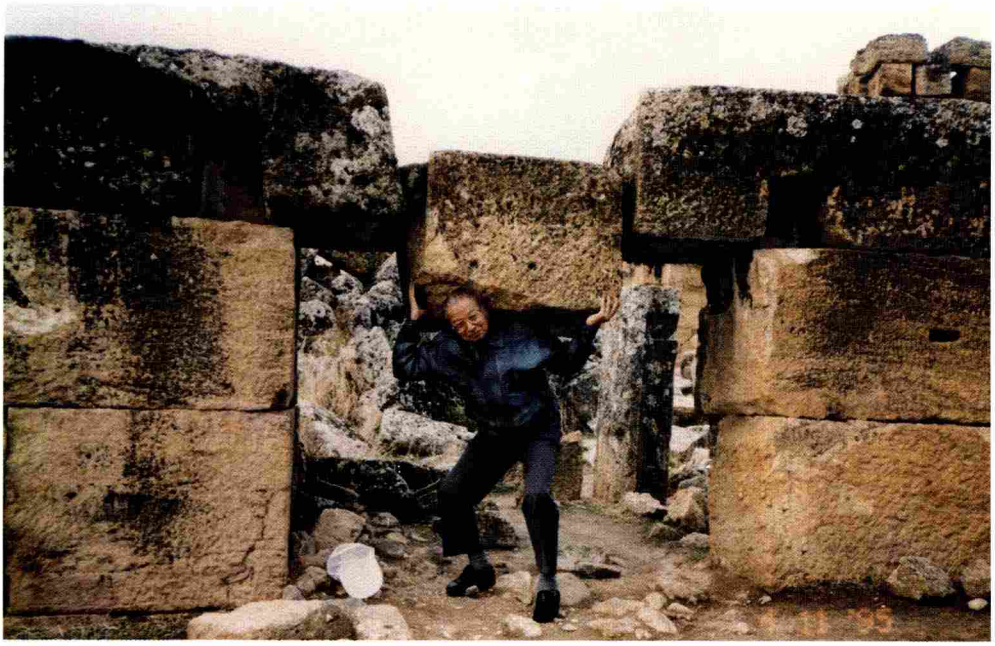
การฝึกโยคะเป็นสิ่งที่ชื่นชอบและเชี่ยวชาญเป็นอย่างมาก

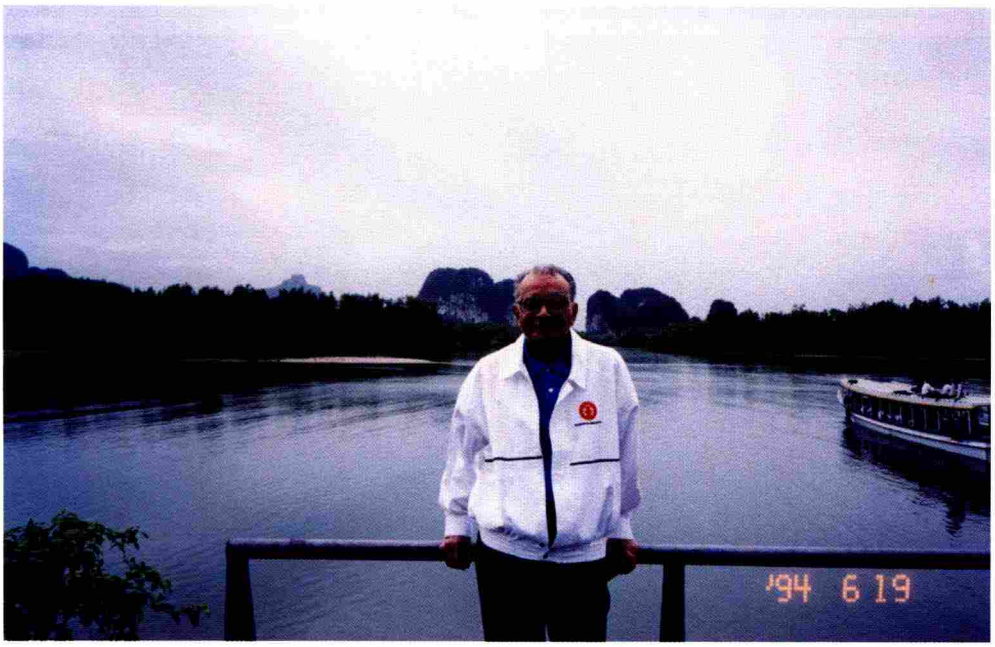






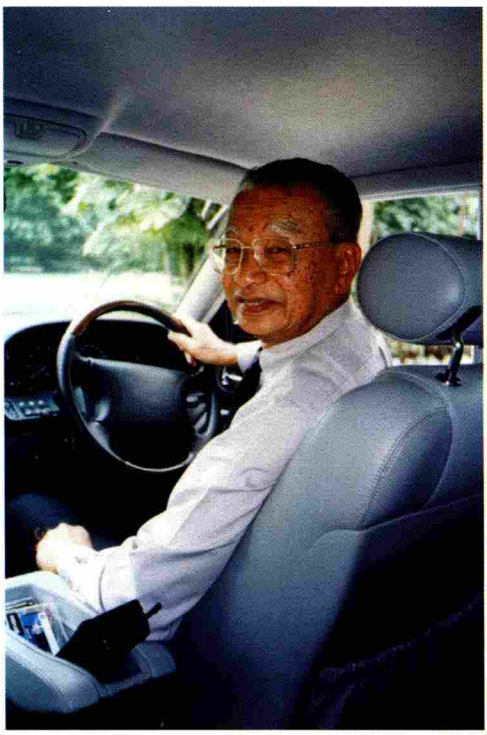
กับดร.ป๋วย อึ๊งภากรณ์ ขณะศึกษาที่ Harvard University




'94 6 19

บ้านสว่างอารมณ์ที่หัวหิน

พิธีวางศิลาฤกษ์อาคารสามัคคีประกันภัย



ROTARY
INTERNATIONAL
SERVICE Above
CLUB OF BANG
The First
Club in Thailand

ด้วยความเคารพยิ่ง
ศาสตราจารย์ วิรัช ณ สงขลา
กรรมการสภามหาวิทยาลัยหอการค้าไทย
6 กันยายน 2537

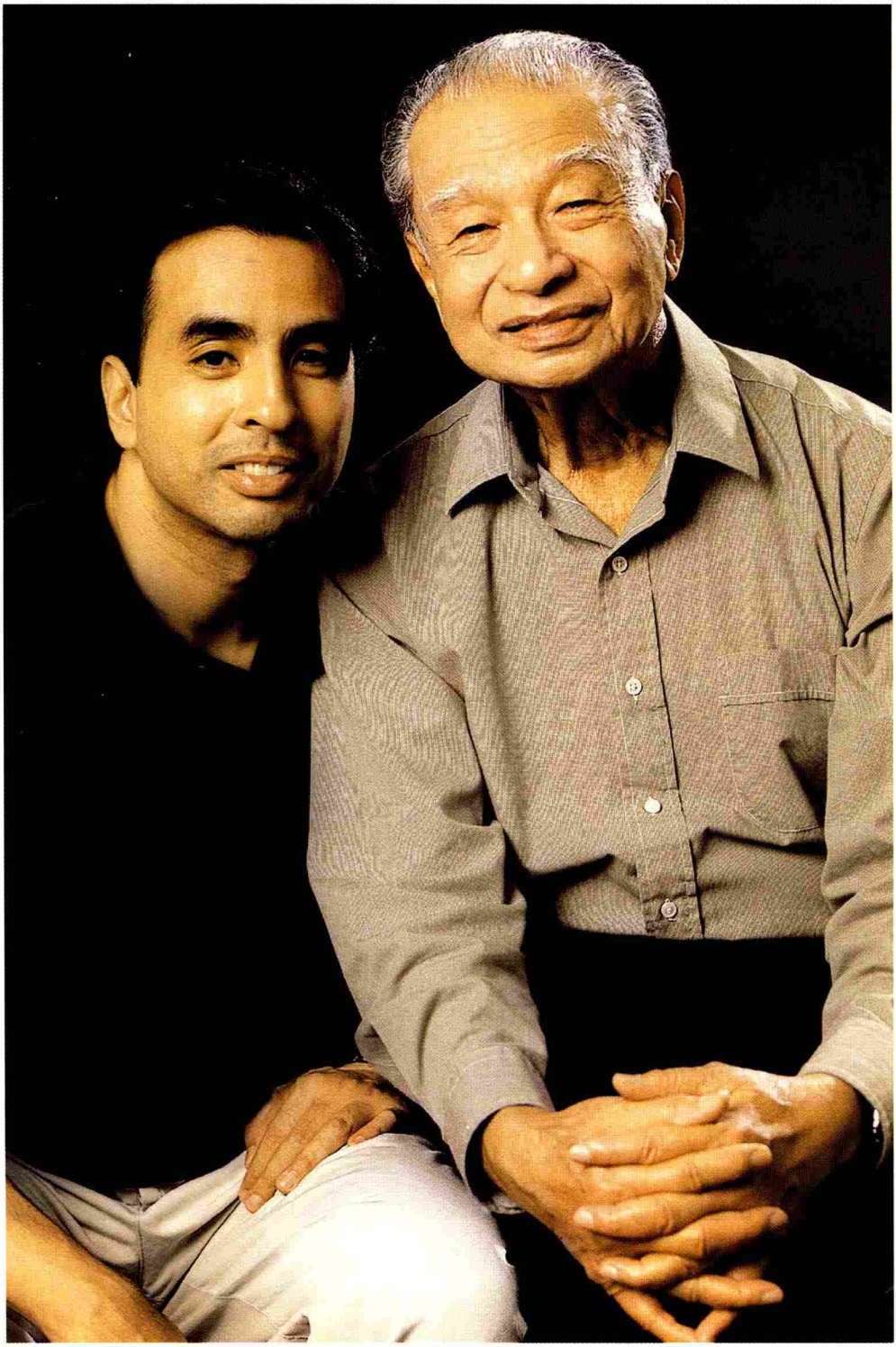
งานเลี้ยงรับรอง
นายกสภามหาวิทยาลัยกรุงเทพ
ศาสตราจารย์ วิรัช ณ สงขลา
๑๒ ตุลาคม ๒๕๓๗

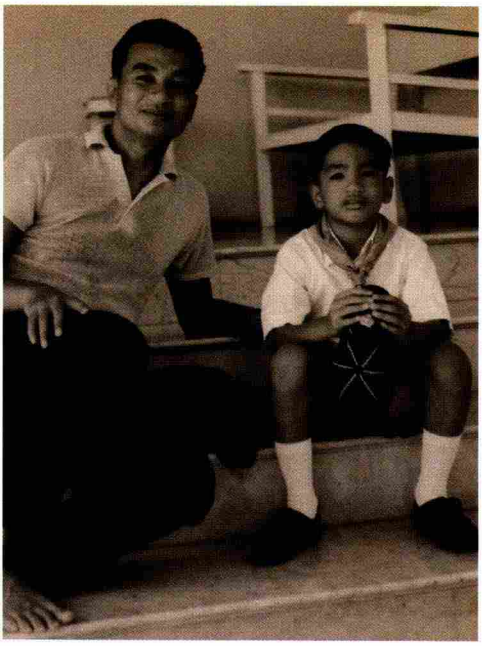
คณะผู้บริหารของมหาวิทยาลัยกรุงเทพมาอวยพรวันเกิดที่บ้านปลอดภัยเป็นประจำทุกปี

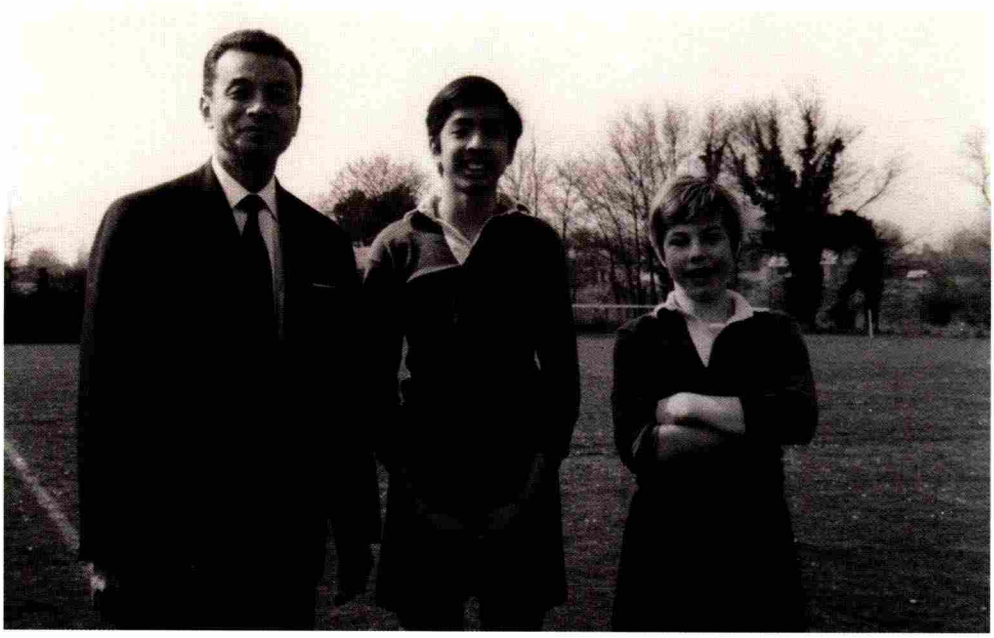
ขณะดำรงตำแหน่งนายกสภามหาวิทยาลัยกรุงเทพได้ทำพิธีมอบปริญญาดุษฎีบัณฑิตกิตติมศักดิ์ แด่ พณฯ พลเอกเปรม ติณสูลานนท์

ขณะดำรงตำแหน่งนายกสมาคมประกันวินาศภัยร่วมแถลงข่าวช่วยเหลือผู้ประสบอุทกภัย ร่วมกับ ม.ร.ว.คึกฤทธิ์ ปราโมช

2 '02







“ คุณพ่อ ”

คุณพ่อเป็นผู้ที่มีอารมณ์ดีเสมอและมักจะมีเรื่องขำขำเล่าให้พวกเราฟังหัวเราะกันสนุกสนานซึ่งหลายครั้งที่ทำให้บรรยากาศสดใสขึ้นได้ โดยเฉพาะในช่วงเวลาที่เกิดความเงียบในการสนทนา คุณพ่อจะไม่ค่อยสั่งสอนพวกเราโดยตรงแต่จะเป็นลักษณะให้คำแนะนำมากกว่า ท่านจะเล่าให้ฟังถึงเรื่องคุณงามความดีของคุณปู่ในช่วงเวลาที่รับราชการ คุณปู่จะเป็นผู้ที่ตั้งใจทำงาน มีความมุ่งมั่นอุตสาหะที่จะให้งานสำเร็จลุล่วงด้วยดี โดยมีหลักการและเหตุผลในการพิจารณาอย่างละเอียดและรอบคอบเพื่อที่จะได้ไม่มีปัญหา ท่านจะรักษาระเบียบวินัยอย่างเคร่งครัดยึดมั่นกฎหมายและความถูกต้อง

คุณพ่อเล่าให้ฟังว่าในสมัยเด็กท่านต้องอยู่โรงเรียนประจำจึงต้องใช้จ่ายอย่างประหยัดเลยทำให้ท่านเป็นคนที่ใช้จ่ายอย่างระมัดระวังคุณปู่และคุณย่าก็ไม่ได้ตามใจ ชีวิตท่านดำเนินไปอย่างเรียบง่ายมีความพอดีและจะรักษาระเบียบในการจัดเก็บสิ่งของ รวมทั้งการแต่งกายที่ต้องเหมาะสมเรียบร้อยและถูกต้องตามกาลเทศะ

ในช่วงที่ได้เข้าเรียนโรงเรียนเตรียมธรรมศาสตร์ (ตมธก. รุ่นที่ ๑) ก่อนที่จะเข้าเรียนต่อในมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์และการเมือง คุณพ่อมีเพื่อนสนิทหลายคน เช่น คุณลักขีวาสิกศิริ คุณอุทัย ทองภักดี คุณวิเชียร ประทุมมาศ คุณกฤษดา จูฑศฤงค์ ในตอนนั้นท่านและเพื่อนๆ ชอบเล่นกีฬาฟุตบอล ทุกคนรวมทั้งตัวท่านมีฝีมือเล่นจนได้เข้าทีมเป็นตัวแทนของโรงเรียน และของมหาวิทยาลัยได้เข้าแข่งขันจนชนะเลิศอยู่หลายครั้ง คุณพ่อจะพูดถึงเสมอการเล่นกีฬามีประโยชน์หลายๆ ด้าน ด้านสุขภาพ ด้านสังคมและสอนให้รู้จักรับผิดชอบต่อเพื่อนร่วมทีม สอนให้เราเป็นคนมีน้ำใจเป็นนักกีฬารู้แพ้รู้ชนะ

หลังสงครามโลกครั้งที่ ๒ หลังจากได้ทำงานไปได้ระยะหนึ่ง คุณพ่อก็ได้ไปเรียนต่อที่อเมริกา ท่านต้องขึ้นเครื่องบินทหาร ต้องหยุดเติมน้ำมันและรับส่งของตลอดระยะการเดินทาง และยังมีความรู้ด้านภาษาอังกฤษไม่มาก การสั่งอาหารในร้านอาหารแรกๆ มักจะเสี่ยงดวงจิ้มเอาจากเมนูอาหารโดยไม่ทราบว่าคืออะไรแต่ก็สนุกสนาน ซึ่งช่วงนั้นก็มีเพื่อนๆ จากเมืองไทยไปเรียนด้วยกันหลายคน เช่น อาอัช (คุณอัช อรุณลักษณ์) อาโกสุม (คุณโกสุม เกษมศานติ์) อาตุ๊ (คุณพงษ์ สารสิน) และอาเภา (พล.ต.อ. เภา สารสิน) ขณะที่เรียนอยู่ต่าง

ประเทศก็ประพฤติตนอย่างนักเรียนทั่วๆไป และด้วยความยากลำบากในการเดินทาง คุณพ่อเรียน ๖ ปี จนจบถึงจะได้กลับเมืองไทย

หลังจากคุณพ่อเรียนจบกลับมาทำงานที่เมืองไทยและมีครอบครัวท่านก็ได้รับทุนให้ไปศึกษาต่ออีกครั้งหนึ่งที่อเมริกาและได้ทำงานอยู่ที่นั้นระยะหนึ่งจึงกลับมาช่วยคุณปู่บริหารงานบริษัทประกันภัยที่คุณปู่ก่อตั้งขึ้น

คุณพ่อจะสนับสนุนเรื่องการศึกษาของบุตร-หลาน และจะขอให้เล่าเรียนถึงที่สุดเท่าที่จะเรียนได้และเห็นว่าการไปเรียนหนังสือในต่างประเทศนั้น จะช่วยส่งเสริมให้เราเป็นตัวของตัวเอง รู้จักรับผิดชอบในการกระทำ รู้จักรักษาระเบียบวินัย และที่สำคัญจะได้ภาษาอังกฤษกลับมาด้วย ที่จริงแล้วคุณพ่อก็อยากให้เราเล่นดนตรีเพราะคุณพ่อเอง ท่านเป็นผู้ที่ชอบดนตรีและการขับร้อง แต่เราเองชอบที่จะฟังมากกว่า

ช่วงที่ลูกๆไปเรียนหนังสือในต่างประเทศ คุณพ่อก็จะเขียนจดหมาย ไปหาทุกอาทิตย์เล่าถึงเรื่องเหตุการณ์ต่างๆ ในประเทศไทย และจะไม่ลืมให้เกร็ดความรู้เสมอในการดำรงชีวิตในต่างประเทศ ให้คำแนะนำในเรื่องความเป็นอยู่ การเข้าสังคม วิธีเรียนหนังสือ การเล่นกีฬา ตลอดจนการใช้จ่ายให้รอบคอบ ใช้จ่ายในเรื่องที่จำเป็นต่อชีวิตไม่ถึงกับประหยัดโดยไม่มีเหตุผล ให้สนุกสนานตามความเหมาะสมแก่รายได้ที่ได้รับ ซึ่งสมัยนั้นจะได้ค่าครองชีพเป็นรายเดือนจากสำนักงาน กพ. และหากอยากจะซื้อของก็อนุญาตให้ซื้อ เพราะคุณพ่อจะเตือนเราเสมอว่าคุณค่าของเงิน กว่าจะหามาได้แสนลำบาก เวลาใช้ใช้เวลาเดี๋ยวเดียว สิ่งของนั้นหาซื้อได้ไม่ยาก และเราก็พอมีสตางค์ แต่หากซื้อแล้วมัวแต่คิดวิตกก็อย่าซื้อ แต่ซื้อแล้วมีความสุขใจ ก็พอแล้ว และจะสอนให้เรานึกถึงเสมอว่า ความสุขนั้นซื้อไม่ได้ แต่หาได้

ในช่วงที่บุตร-หลานไปเรียนหนังสือคุณพ่อจะหาเวลาไปเยี่ยมเราเสมอ ไปดูเราแข่งกีฬากับโรงเรียนอื่นออกเสียงเชียร์ลูกทำให้เรามีกำลังใจเล่นมากขึ้น ในช่วงหยุดเทอมท่านก็พาเราไปเปิดหูเปิดตา ในประเทศอื่นๆ หรือสถานที่ที่ท่านได้เคยไปและจะเล่าถึงสมัยท่านไปมากับคุณปู่และคุณย่าหรือกับเพื่อนๆ จนถึงรุ่นหลาน (กั๊บ) คุณพ่อได้ไปเยี่ยมด้วย ไปดูโรงเรียน ห้องพักและสนามกีฬาและยังไปดูหลานแข่งกีฬาด้วย ถึงคุณพ่อจะอายุมากแล้ว

แต่ท่านยังแข็งแรงและสามารถเดินทางได้ไกลๆ และดูเหมือนว่าท่านจะมีความสุขที่ได้เดินทางไปในที่ต่างๆ เสมอ

คุณพ่อเป็นผู้ที่มีผู้คนรู้จักมากในแวดวงธุรกิจและการศึกษา คุณพ่อเคยเป็นอาจารย์สอนวิชาประกันภัยและวิชาเศรษฐศาสตร์ ที่มหาวิทยาลัยหลายแห่ง เช่น จุฬาลงกรณ์-มหาวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ มหาวิทยาลัยกรุงเทพ หลักสูตรตำราที่ท่านได้ร่วมเขียนกับอาจารย์ สุธรรม พงศ์สำราญ และ อาจารย์ พึงใจ พึ่งพานิช เราก็ได้นำมาพิมพ์ในหนังสือแจกในงานพระราชทานเพลิงศพของท่านเพื่อเป็นอนุสรณ์ความทรงจำ ซึ่งในสมัยนั้น วิชาการประกันภัย ยังไม่ได้เป็นที่แพร่หลายมากนัก ผู้อ่านจะได้สัมผัสกับบรรยากาศในสมัยนั้น ซึ่งคงจะต่างจากปัจจุบันพอสมควร เราจะรู้สึกว่ามีคนรู้จักท่านมากมายและให้ความเคารพคุณพ่อเมื่อได้พบท่าน คุณพ่อมีความจำเป็นเลิศ ท่านจะจำได้ว่าใครเป็นใครและเกี่ยวโยงกับใคร อย่างใครเป็นญาติเราอย่างไรจนบางครั้งเราเองยังจำไม่ได้เท่าท่านเลย ความจำของท่านดีจนนาทีสุดท้าย

คุณพ่อเป็นผู้ที่ดูแลสุขภาพมาก โดยเฉพาะเรื่องการรับประทานอาหาร ท่านมักจะถามเราว่าทานผักและผลไม้หรือยัง ออกกำลังกายสม่ำเสมอหรือเปล่า นอนหลับพักผ่อนเพียงพอหรือไม่ ท่านอยากให้เรามีสุขภาพแข็งแรงเสมอ ซึ่งคุณปู่และคุณย่าเองท่านก็ออกกำลังโดยเดินรอบบ้านทุกเช้า-เย็นมีเดินช้ามีเดินเร็ว คุณพ่อดูแลตัวเองเป็นอย่างดีฝึกโยคะสม่ำเสมอ และว่ายน้ำเป็นประจำ ท่านจึงเป็นผู้ที่มีสุขภาพแข็งแรงตลอด จนมาระยะหลังหลังจากที่หกล้มท่านต้องผ่าตัดหลายครั้งทำให้ไม่สามารถไปว่ายน้ำได้ ท่านก็ได้เปลี่ยนเป็นเดินรอบๆ บ้านทุกวันในตอนเช้าและเย็น บริเวณรอบบ้านของเรามีต้นไม้น้อยใหญ่ขึ้นล้อมรอบทำให้บ้านร่มเย็นสบายทุกคนในบ้านมีความสุขกันทั่วหน้า คุณพ่อรับคนหลายคนเข้ามาทำงานในบ้านของท่านให้ช่วยดูแลรอบๆ บริเวณบ้าน ดูแลสวน ทำงานบ้าน ทำอาหาร ทำความสะอาด คุณพ่อเป็นผู้มีความโอบอ้อมอารี เป็นผู้ที่มีน้ำใจ ผู้คนในบ้านจะได้รับความเมตตาจากท่านตั้งแต่วันแรกๆ ที่เข้ามา

คุณพ่อเป็นคนที่ดูคนเก่ง ดูออกว่าใครเป็นคนอย่างไร ถ้าเห็นว่าเป็นคนมีความซื่อสัตย์สุจริตไว้ใจได้ท่านจะให้ทำงานใกล้ชิดดูแลท่านและคอยต้อนรับแขกที่มาพบท่าน อย่างเช่น วันสำคัญต่างๆ วันเกิด วันสงกรานต์ วันขึ้นปีใหม่ วันตรุษจีน ซึ่งจะมีผู้หลัก

ผู้ใหญ่ มากราบขอพรและอวยพรท่าน บางครั้งคุณพ่อก็สอนให้คนในบ้านทำโน่นทำนี่เล็กๆ น้อยๆ แต่เนื่องจากคนเราไม่ได้มีโอกาสเท่ากันทุกคน ความรู้และการศึกษาก็จะแตกต่างกันไป บางคนก็โดนท่านดุบ้าง แต่ถึงอย่างไรทุกคนก็รักและเคารพคุณพ่อเสมอ

ระยะหลังเมื่อคุณพ่ออายุมากขึ้นสุขภาพร่างกายก็ลดน้อยถอยลงเมื่อต้นปี ๒๕๕๕ คุณพ่อหกล้มกระดูกที่สะโพกหักเข้ารับการผ่าตัดถึง ๒ ครั้ง เป็นช่วงที่ท่านต้องนอนพักฟื้นที่โรงพยาบาลเป็นเวลานานหลายเดือนประกอบกับคุณพ่ออายุมากแล้วทำอะไรไม่ถนัด จึงทำให้จิตใจหดหู่ หงุดหงิดง่าย เมื่อกลับมาอยู่บ้านก็ยังต้องไปๆ มาๆ ที่โรงพยาบาล แต่ตลอดเวลาที่พักฟื้นท่านก็ยังคงปฏิบัติตนได้ดีสม่ำเสมอ โดยการทำกายภาพบำบัดบนที่นอนและเดินโดยใช้เครื่องช่วยพยุง บางครั้งนั่งรถเข็นโดยมีคนใกล้ชิดกับท่านคอยดูแล คุณพ่อเป็นผู้ที่พยายามช่วยตัวเองเสมอ ไม่เอ่ยปากให้ใครช่วยเพราะท่านเป็นผู้เกรงใจคนอื่น คุณพ่อพูดเสมอว่าท่านสงสารคนที่ต้องมาดูแล ต้องอดหลับอดนอนคอยดูแลท่าน ทุกคนฟังแล้วก็น้ำตาซึม ระยะหลังท่านสามารถช่วยเหลือตัวเองได้บ้างแต่จิตใจยังไม่ค่อยสบาย จึงหาทางผ่อนคลายด้วยการออกไปท่องเที่ยวและรับประทานอาหารนอกบ้านเป็นประจำพร้อมกับคณะผู้ติดตาม

ในวันสุดท้ายของคุณพ่อนั้นเราได้รับคำบอกเล่าว่า วันนั้นหลังจากรับประทานอาหารเช้าแล้วคุณพ่ออยากจะไปรับประทานอาหารกลางวันที่ร้านอาหารเวียดนาม เพราะท่านเคยไปมาแล้วครั้งหนึ่ง คุณพ่อบอกว่าอาหารอร่อยมากแต่ที่สำคัญท่านอยากไปดูทุ่งดอกทานตะวันที่อยู่ไม่ไกลจากร้านอาหารมากนัก ท่านเคยไปดูมาแล้วและชมว่าสวยดีอยากกลับไปดูอีก แต่เช้าวันนั้นฝนกำลังจะตกคณะผู้ติดตามได้เรียนท่านไปอย่างกล้าๆ กลัวๆ ว่า ฝนกำลังจะตก อย่าไปไหนเลยเดี๋ยวโดนฝน ท่านหัวเราะเบาๆ แล้วพูดว่า “ถึงเราจะโดนฝนแต่ก็ไม่เป็นไร จะให้เรานั่งอยู่แต่ในห้องดูทีวีเหรอ” นั่นซิจริงของท่าน คุณพ่อออกไปรับประทานอาหารซึ่งเป็นอาหารมื้อกลางวันสุดโปรดของท่านและดื่มไวน์ ตบท้ายด้วยกาแฟเย็นที่ต้องโรยหน้าด้วยผงกาแฟ เป็นความคิดสนุกๆ ของท่านในตอนนั้น หลังจากที่ท่านดื่มแล้วก็ส่งต่อให้คณะผู้ติดตาม ท่านบอกว่าอร่อยนะลองดื่มกันดูซิ บรรดาคณะผู้ติดตามก็ผลัดกันดื่มจนครบทุกคน แล้วท่านก็พูดว่าดีจริง “นี่เป็นการดื่มกาแฟร่วมน้ำสาบาน” เพราะหนึ่งแก้วดื่มกันทุกคน พวกนั้นก็โดนมุขนี้กันไปทั่วหน้า เพราะผงกาแฟที่โรยหน้าแทนที่จะเป็นกาแฟสำเร็จรูปที่ละลายน้ำได้ แต่กลายเป็นกาแฟสดที่บดหยาบๆ

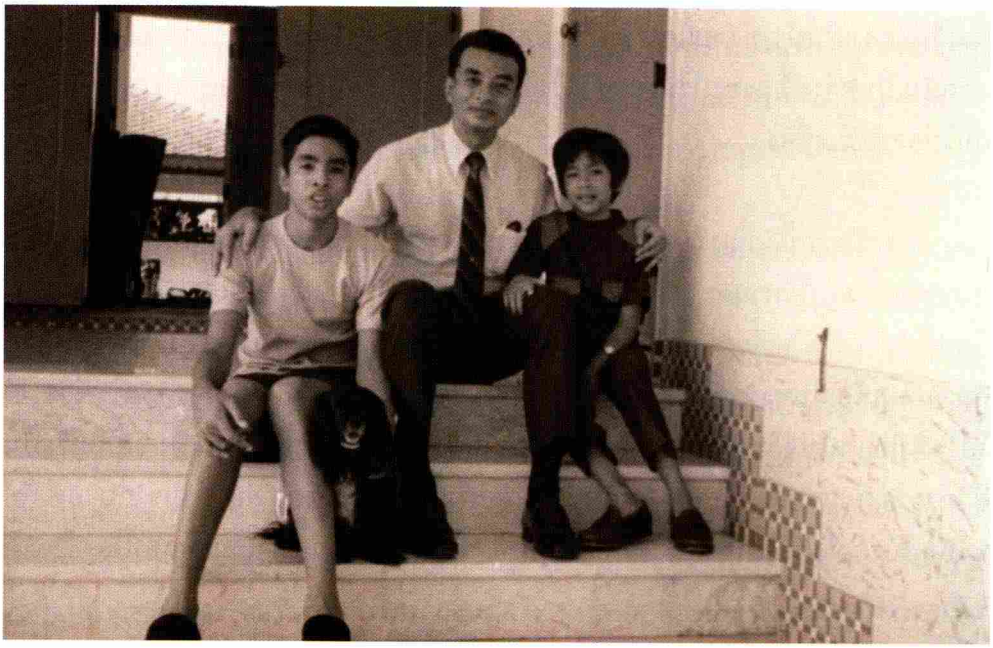
และไม่ละลายในน้ำ ทั้งขมและเป็นกากติดปาก ทำให้เข้าใจแล้วว่าการกลืนไม่เข้าคายไม่ออกมันเป็นอย่างนี้เองจะบ้วนทิ้งต่อหน้าก็ไม่กล้า จะกลืนลงคอก็ไม่อยากทำ วันนั้นก็ขำกันไปตลอดมื้อเที่ยง

หลังจากมื้อเที่ยงที่แสนอร่อยคุณพ่ออยากแวะตลาด อตก. อยากได้ทองม้วนและขนมขบเคี้ยวเอาไว้ทานตอนเช้ากับน้ำชิงร้อนๆ ในขณะที่ท่านนั่งรอให้คณะผู้ติดตามไปหาซื้อของ ท่านก็ได้โอเลี้ยงเย็นๆ อีกหนึ่งแก้ว จากร้านข้างๆ ที่จอดรถ หลังจากขึ้นรถครบกันทุกคนเพื่อเดินทางกลับบ้านท่านก็พูดขึ้นว่า "วันนี้เป็นวันที่มีความสุขที่สุดในชีวิต ได้ไปในที่ที่อยากไป ได้ทานอาหารที่อร่อยๆ โดยไม่ต้องเกรงใจหมอ ถ้าวันนี้เป็นวันสุดท้ายในชีวิตจะไม่เสียดายเลย" และในวันนั้นคือวันสุดท้ายในชีวิตของคุณพ่อ ท่านจากพวกเราไปพร้อมกับรอยยิ้มที่มีความสุข เพราะชีวิตนี้ท่านได้ใช้อย่างคุ้มค่าจนวินาทีสุดท้าย

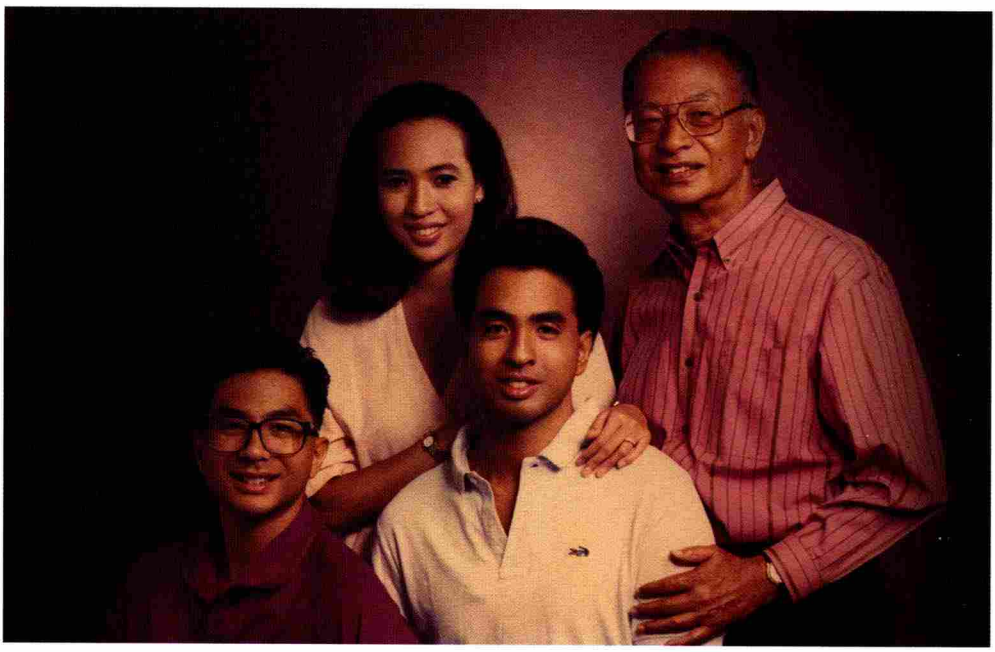
จากนี้ไปคุณพ่อจะอยู่ในความทรงจำของพวกเรา ท่านพูดเสมอว่าชีวิตคนนั้นมีทุกข์และเรื่องเศร้ามากพอแล้ว เก็บความทรงจำที่ดีไว้และนึกถึงแต่สิ่งที่ดีงามเอาไว้ชีวิตก็จะเป็นสุขเอง

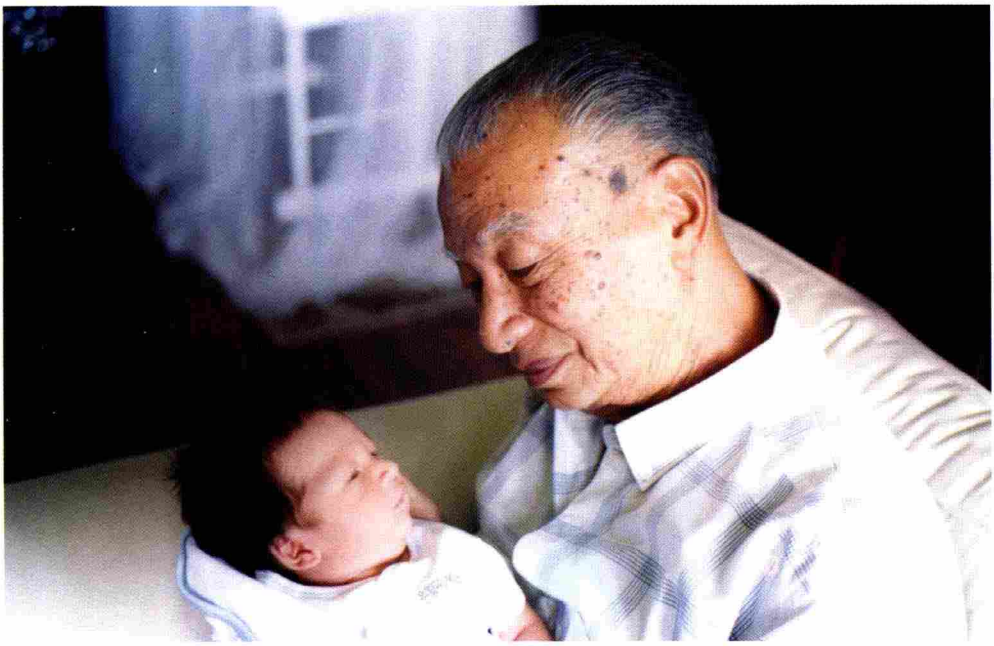
รัก เคารพ และคิดถึงพ่อเสมอ

DC และ Nat

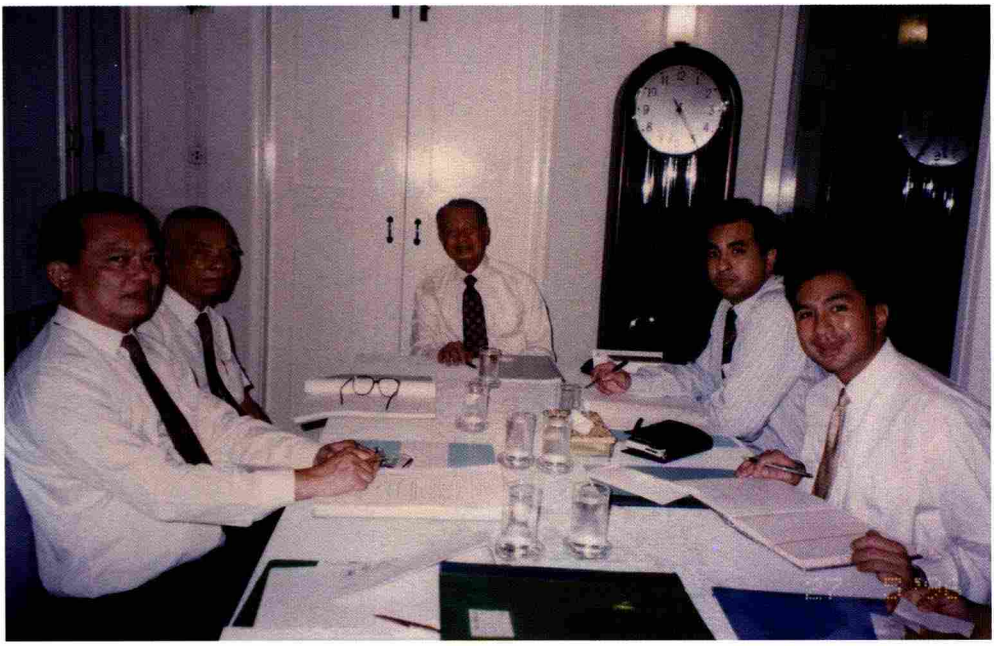


8 1 2 23

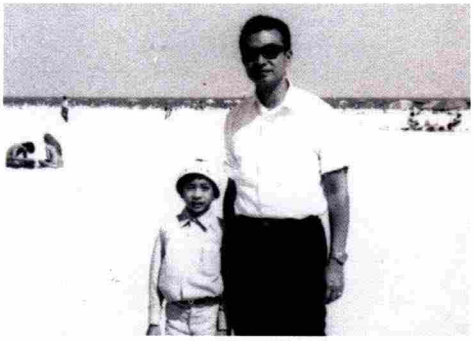


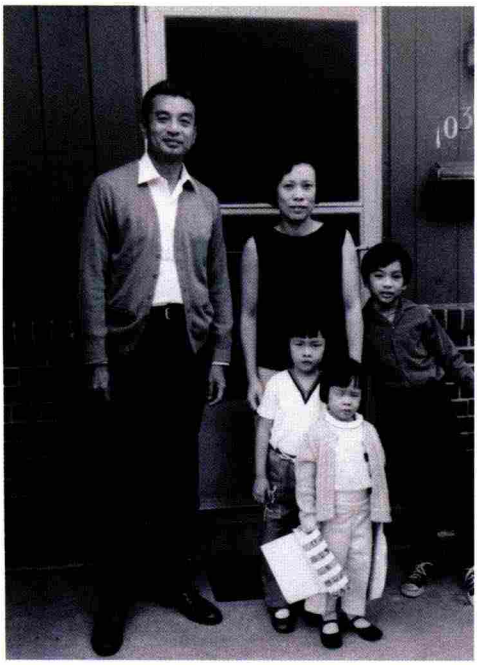


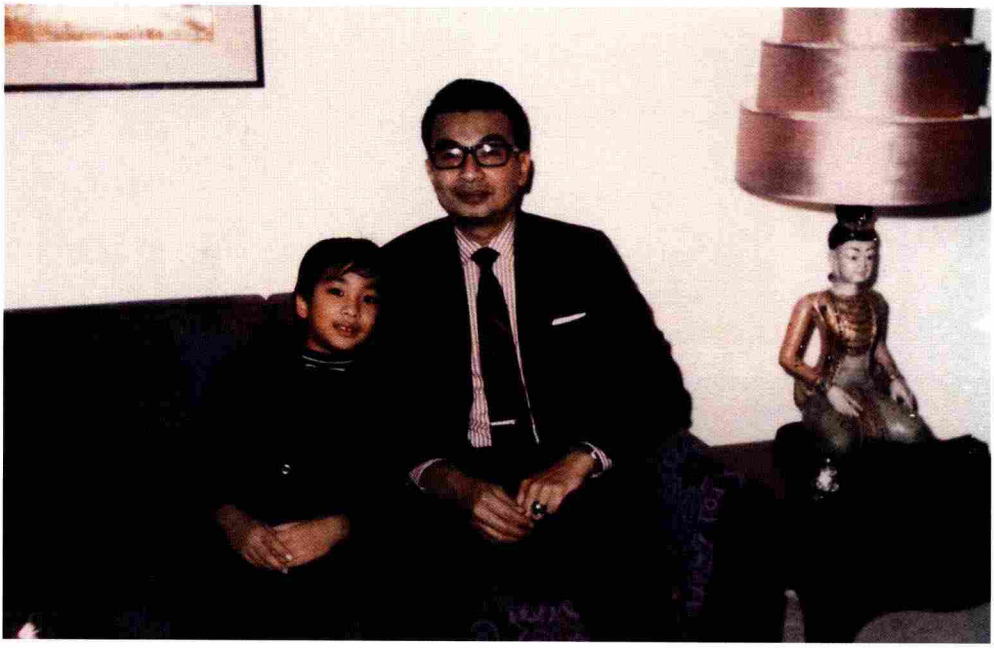
17/02/2011

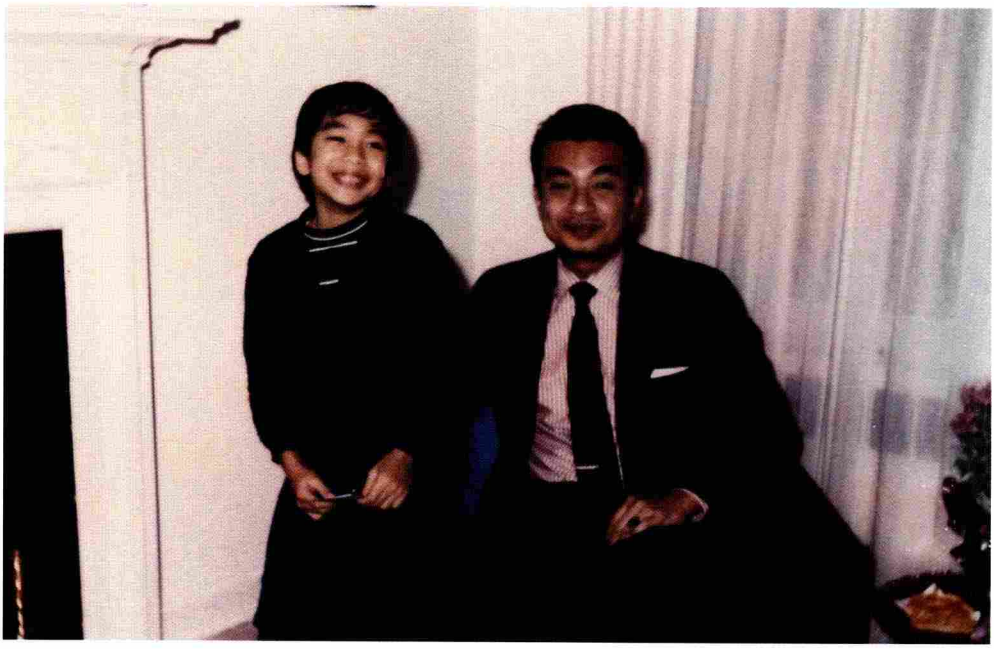


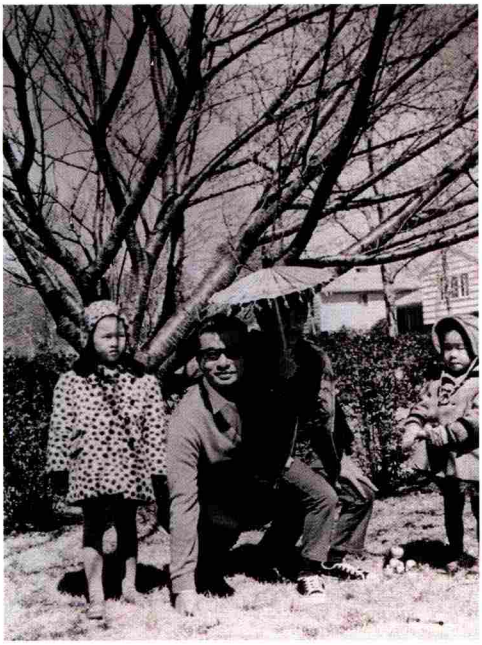
7
AUG 8 '02

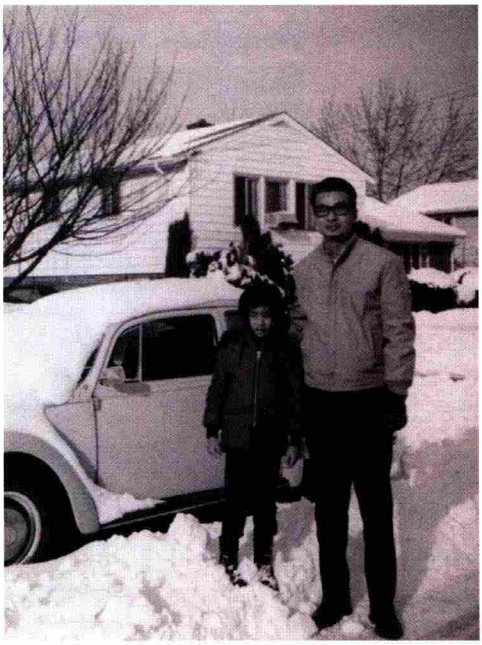


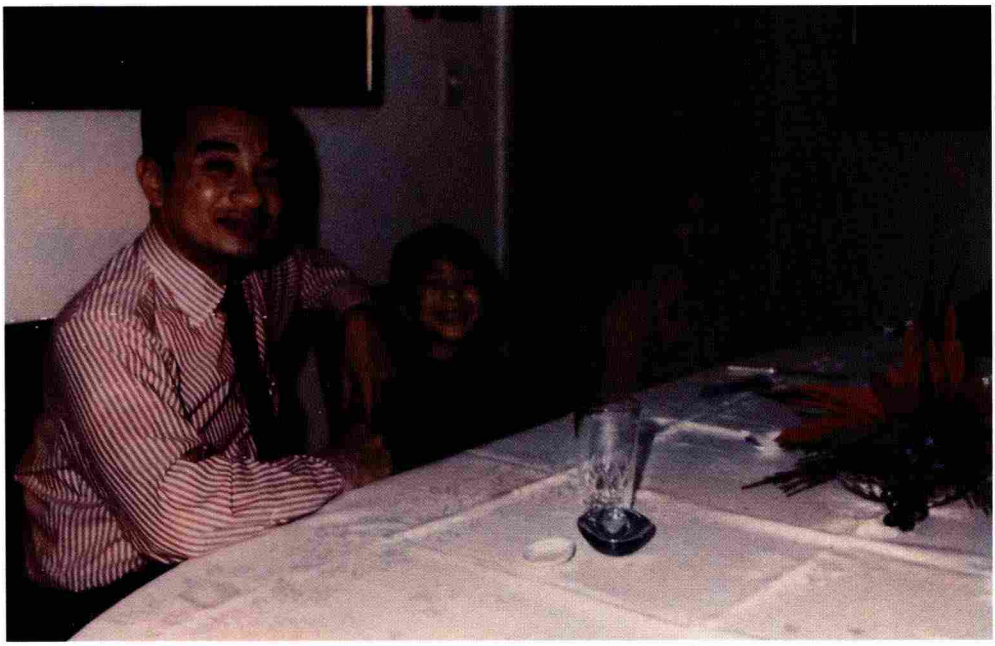






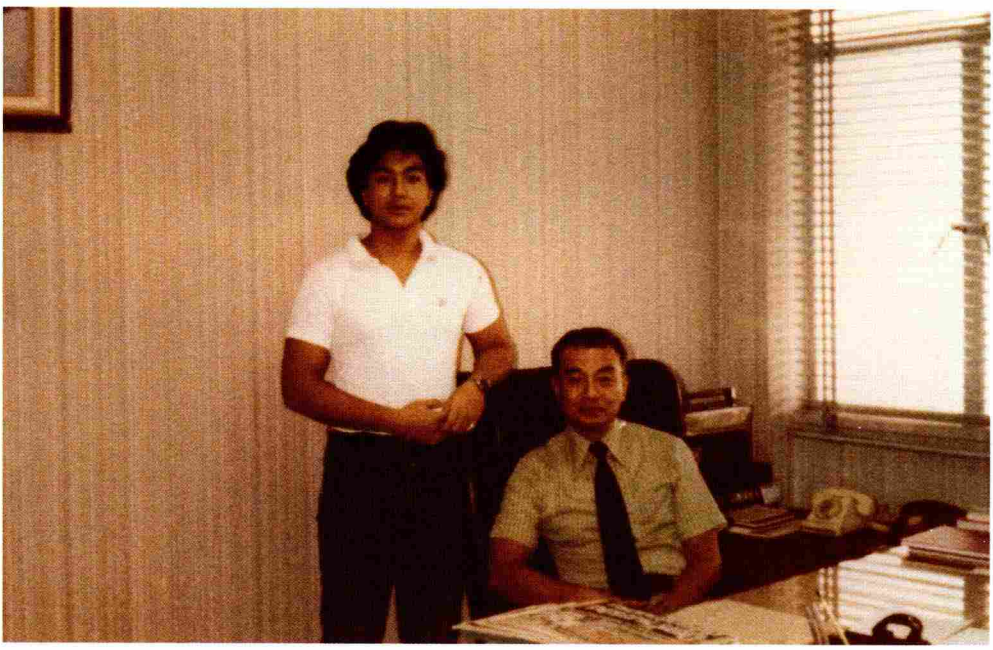






Pomfret School, Conn. U S A

June 3 1979



Our father, Professor Wiraj na Songkhla — a man of many talents

Our father passed away in late January. They say that men aren't properly grown until they lose their father and, indeed, we can attest to the fact that we have grown up more in the past six months than we have in the past 30 years. While we're happy about finding new depths of personal strength, we just wish it hadn't taken our father's dying to discover that fortitude.

Our father was almost 92 and had led a full, productive life. The end was mercifully quick. He went out for lunch, had his favourite meal of spaghetti carbonara and a few glasses of red wine. His friends asked him whether the third glass was a good idea but our father's response was to dismiss their concerns. At that age, he was going to enjoy himself. What harm could another glass do? After coming home, our father changed to work out (yes, he still exercised), sat down and died. He was with us one moment and gone the next. It may seem inappropriate to be happy for someone who has passed away but we are happy for our father.

For Buddhists, death is an important — perhaps the most important — part of life. The greatest merit one can make is to be prepared for death emotionally and spiritually. There is nothing morbid about it. A respect for death gives us an appreciation for life. This preparation involves living well. By that I mean mindfully, with awareness of everything one is doing. This is accomplished through meditation, among other practices, and eases our passage to the following incarnation by knowing life for what it is — nothing more but nothing less. The peace and acceptance with which we face the end of this life allows us to embrace the next without karmic baggage, so to speak.

In our father's case, he went one better and prepared for death materially. There have been no questions about what his intentions were or whether he had forgotten anyone. We don't have concerns about whether we are making the appropriate arrangements. Our passage

into life without our father has been as easy as it could be under the circumstances. He not only provided for us but he taught us great lessons by which we could live our lives.

The Investor

As young boys, we happened to be inour father's gym room as he was doing yoga one morning. He stopped and showed us the venetian blinds in the window. 'Do you see these blinds?' he asked us. 'We got them when I married your mother and they are still good. The company that makes these blinds still makes them just as well. The point is, the blinds were installed almost 20 years ago and I haven't had to replace them. Don't ever invest in a company that makes things you buy only once.'

That was our first lesson in investment.

Many years afterward, we began to work with our father. As a businessman, he was modest. While friends built huge buildings, initiated other high-profile ventures or entered politics, our father's goals were much less extravagant and more pragmatic. He didn't want a lot of attention in life. He didn't want to trouble himself too much or take unnecessary risks. He was perfectly happy to fly under the radar as long as he had enough to keep us living on the property our grandparents bought and to pay for simple luxuries, within reason. The entire point of investing was to ensure that we could continue doing just that. Little did we know that doing it with our father would be a full-time job.

There were five rules our father had when it came to life:
Spend only what you earn.
Never retire.
Always re-invest.
Neither borrower nor lender be.
Avoid high capital investment.

We know those rules because they were drummed into us from an early age. Not only that, our father was the best example of the success of those rules because he lived by them. They're pretty easy to follow, too.

1. Spend only what you earn.

This sounds simple enough but isn't easy to follow. In this world of credit cards and easy loans, we forget all too easily that we have to pay back the money we borrow. The most important rule in life is to live within our means. Our father would often look at us pityingly when we expressed admiration for somebody's flashy car. 'Is that car really theirs?' he'd ask. Not knowing any better, we would always assume so. But our father would point out that a car paid for in instalments is not ours until we've made all of the payments. Until then the bank or whoever gave out the loan owned the car. A person may be able to buy more stuff if he buys it on credit but what happens when he can't make his payments? He loses the stuff he bought. And if one buys too much on credit, one loses everything and still has to make a lot of payments. We may spend most of our time on the road in 18-year-old cars but those carsare really oursbecause they are fully paid for and no one can take them away from us.

2. Never retire.

A personhas to work in order to support himself but it's more important to work to keep connected and alert. That, in turn, makes it easier to work to support yourself. There was a point when our father was asked to retire from the insurance company our grandfather founded. Our father resisted this with every ounce of his being. Our grandfather never retired and so why should he? But when it became inevitable that he would have to let go, our father threw himself into looking after the financial future of his family and training us to take on the job after he was gone. It kept him alert and it brought us closer together. More importantly, however, it kept our father connected with the outside world and current events. That, in turn, made it easier for our father to oversee ourefforts as we tried to come to grips with the responsibility of overseeing our family's financial health.

3. Always re-invest.

Whenever there is a windfall, it is always tempting to go out and splurge. Sometimes, one should. But one must always re-invest some, if not all, of that money. So when an investment matures or when interest and dividends come in, take that money and invest it — maybe not all of it, but most of it. This way, our money grows with us. By the time we're old and we need more money, we'll have it.

4. Neither borrower nor lender be.

This is pretty obvious. But our father extended this rule to the realm of investing. Ownership was very important to him. With all the different, sophisticated ways that people have to invest, the best thing one can do is own something outright, whether it is real estate, shares in a company, or a small bar of gold. He didn't believe in buying bonds of any kind because that was essentially lending money. As we mentioned earlier, he didn't believe in getting loans to buy things or to invest. So whatever it is that we own is actually ours. While this rule may not make it possible for us to build a large business empire, it protects us from over-reaching. In boom times, when people were doing well and becoming rich, our father was never rich along with them. But in times of bust, when people lost their shirts and became poor, our father was never poor along with them either.

5. Avoid high capital investment.

This means don't get involved in anything that requires a large injection of money. We know, We know. How would any malls, hotels or skyscrapers get built if there weren't large injections of cash? Well, they could all be built but they weren't going to be built by our father. If you tie up too much cash in something, what happens if you need money for something else? Let others take that risk. Our father was happy just to go steadily on his way.

Although these rules may apply to investment, they also apply to life. They are the most valuable thing sons can learn from their father, and they will continue to guide us in the

years to come now that we have to do it all without him.

The Athlete

Well into the final year of his life, our father was very proud of the fact that he had all of his teeth — with only one exception. A tooth had been extracted when he was in his forties. That may not seem like a big deal but our father was of a generation when people regularly had their entire set of teeth pulled out and replaced by dentures. In fact, for many people, teeth were considered a source of trouble. Even if they had healthy teeth, many ex-patriates settling in the tropics in the first half of the last century would have them all taken out because there would be few dentists and, when there were dentists, anaesthetics were hard to come by.

So our father's having all his teeth meant he was actually a modern man, despite having been born in the early 1920s. And our father's approach to good health was modern. He exercised, ate healthfully, drank moderately and didn't smoke. We all know from watching pirated DVDs of the US television series Mad Men that, in the 1950s, having a mixed drink and a couple of glasses of wine with a four-course lunch was normal. Don't even mention dinner. No one cared about the dangers of smoking and canasta was considered a sport.

Our father's health regimen, however, was not much different from the one a modern man follows now in the early part of the 21st century. He started on this programme 70 years ago and that might have been part of the reason he led an active life until the age of almost 92.

The exercise programme was regular but varied. Our father worked out daily, waking early at around 5.30 or 6am. After warming up with yoga, he lifted weights and then jogged. In the afternoon, he swam 1,000 metres and came home for a light dinner, usually some vegetables and fish. Long before the popularity of high-protein diets, our father warned

of the dangers of eating too many carbohydrates. He also knew that violent exercise led to injury and so was careful about the way he worked out. Such wisdom was gained through experience, not from reading Dr Atkins.

There was one point when our father got fat. The stress of his divorce led to a period when he gained a large amount of weight. By the time our father was in his fifties, however, he had his abs back.

What was his secret?

Well there was no secret, really. For our father, it was a matter of priorities and self-observation. He cared enough about his life to look after it as best he could and he made being healthy a priority. Getting back into shape was a holistic effort, involving experiments with diet, exercise and acceptance of things he couldn't change. What worked, he kept and what didn't, he changed.

And part of our father's programme for good health was to take care of his teeth. We know for a fact that he hated flossing because he complained of it but he did it because he knew that taking care of himself meant taking care of his entire body. Even if some of it was bothersome.

The Gourmand

Despite his age, our father never lost his appetite. The last time we celebrated his birthday, he impressed us all by eating a full meal of Caesar Salad, Lobster Bisque, Steak with a Baked Potato and Creamed Spinach, and then finishing it all off with a Baked Alaska. Then there was the birthday cake that followed. He'd been in the hospital for several months and couldn't wait to get out for a good meal. Not that our father had deprived himself in the hospital. He'd confounded the doctors and nurses by secretly getting his

servants to smuggle in meals from his favourite Chinese restaurant which he'd wash down with a glass of red wine. By that time, he'd started dialysis so whatever he ate got cleared from his system, allowing him to forgo the low-salt, low-fat diet to which he'd previously been restricted. Our father is the only person we know who embraced kidney failure with such relish.

Once out of the hospital, our father's enjoyment of good food would take him on day trips outside of Bangkok. He wasn't as mobile as he'd once been due to his second hip replacement and this severely limited the activities he could enjoy. Although he never stopped exercising with the help of a walker, our father couldn't really walk on any but the smoothest of surfaces. Finding places to eat was a great activity that he continued to enjoy despite his limited mobility.

Below are his 10 favourite restaurants:

Anna & Charlie's Café

This was a local restaurant for our father. A short drive away from home, he came here even on weekdays. His favourite dishes were the Fried Pork Knuckle, Som Tam (papaya salad) and Pla Kaphong Long Rak (Lovesick Snapper).

Anna & Charlie's Café
236 Naradhiwas Rachanakharin Road
Chong Nonsi, Yannawa
Bangkok 10120
Opening Hours: 11.00-22.00

Chandphen

This is one of the classic Chinese-Thai restaurants of our father's generation. We still go there as a family to this day for the dim sum and the grilled chicken. Our father's favourite dishes here were the Crab Cakes and the Ee Mee (Braised Noodles with Ham and Crab Meat).

Chandphen
1030/1 Rama IV Road
Thungmahamek, Sathorn
Bangkok 10120
Tel: +662 187-1535-6, +662 679-7930-1
Opening Hours: 10.30-22.00

Chern Tawan (Vietnamese Cuisine)

Our father loved different cuisines and Vietnamese was a favourite. He would go to this restaurant for the Shrimp Wrapped Sugar Cane, Naem Nuang Pork Balls and Vietnamese Savoury Crepe.

Chern Tawan
119/129 Soi Navamin 101
Navamin Road
Khlong Kum, Bueng Kum
Bangkok 10240
+662 948-3881
www.cherntawan.com
Opening Hours: 10.00-21.00

Madison

Our father's favourite steak restaurant was where he had his monumental birthday dinner after leaving the hospital. He celebrated his birthday here every year.

Madison
Parichart Court
Four Seasons Hotel Bangkok
155 Rajadamri Road
Bangkok 10330 (Nearest BTS: Rajadamri)
Tel: +66 2 126 8866 ext. 1231-2
Opening Hours: 6am – 10.30am, noon – 2.30pm (Mon – Sat), 6pm – 10.30pm, 11.30am – 3pm (Sunday Brunch)

Pakarang (Bang Saen)

Bang Saen is the noisiest, most unpleasant beach resort in Thailand (at least in our eyes). Popular among local Thais for the loud music piped into the beach and the food stalls and markets selling souvenirs, this is Thailand's version of Coney Island. For all the crowds and noise, there is good food to be found here. Our father came for the Fried Soft-Shell Crab and Hor Mok (Curried Fish Mousse). Booking a table is imperative.

Pakarang
On the beach between Laem Thaen and Khao Sam Muk (That's the only address they have.)
For more precise directions, please ring:
Tel: +663 838-3302, +663 838-2088
Fax: +663 838-2118
Opening Hours: 10.00-24.00

Sarah Jane's

Right around the corner from home, this was our father's all-time favourite restaurant. He would come here for his favourite meal of Spaghetti Carbonara at least once a week.

Sarah Jane's
55/21 Naradhiwas Rajanakharin Road
Sathorn, Yannawa
Bangkok 10120
Tel: 662 676-3338-9
Opening Hours: 11.00-14.30, 17.30-22.00

Suan Muang Phorn (Agro & Ecotourism)

In his quest for good food, our father travelled all over the country. Now that the roads are so good, going to Koraj could be a day trip. We would suggest going for a week-end for a more relaxed trip. Our father loved the Phad Mee Koraj (fried noodles) and the fresh grape juice that make this place famous. People who want a more rustic holiday should try booking a room but please be aware it is not the lap of luxury.

Suan Muang Porn (Agro & Ecotourism)
204/44 Moo 1 Mitraphap Road
Khlongphai , Sikiew
Nakhorn Rajasima 30340
Tel. +664 432-3263
Fax. +664 432-3264
Restaurant Bookings: +6681 266-1772
Room Bookings: +6681 955-7343

Taling Pling

Our father loved Thai food, of course, and his favourite place to entertain visitors from overseas was Taling Pling. After moving to a new location, they stopped serving one of our his favourite dishes, Choo Chee Pla (Steamed Fish Curry) but despite that disappointment, our father kept going back for the Green Curry and Taling Pling Salad.

Taling Pling
Baan Silom Complex
60 Silom Soi 19
Bangrak
Bangkok 10500
Tel: +662 236-4829-30
Opening Hours: 11.30-14.00, 18.00-22.00

The Best Bar and Restaurant (Phetchaburi)

People say there is more to Phetchaburi than meets the eye but we haven't seen it. A sleepy little town on the road to the chichi beach resort of Hua Hin, most Bangkokians stop in this town to buy the snacks that are on sale in the large snack shops by the highway. It's a wonder our father managed to find a restaurant here but manage he did. He may have started coming for the pristine white-sanded beach, but he kept coming back for the seafood: soft-shell crab, and steamed crab claws.

The Best Bar and Restaurant
141 Moo 3
Peek Tian, That Yang
Phetchaburi 76130
Tel: +663 244-3144-7, +6689 477-9981
Opening Hours: 07.00-22.00

Wat Cherng Lane, Ayutthaya

This is a famous restaurant on the Chao Phya River in Ayutthaya. People flock here for the magnificent Roasted River Prawns, eaten with a spicy, dipping sauce. He also liked the Fish Choo Chee (thick curry).

Wat Cherng Lane also known as 'The Thai House Roasted River Prawn Restaurant'
1/2 Moo 4 inside Wat Cherng Lane
At the intersection of Route 346 (Bang Poon) and Route 308 (Bang Pa-In)
Rachakhram, Bang Sai
Ayutthaya 13290
Tel: +6681 269-5061, +6689 887-0871
Opening hours: 10.00-19.00

The Fashion Plate

For a man who had everything — or could have had anything he wanted —our father was a surprisingly easy person to buy gifts for. All you had to do was give him a pair of shoes and he was happy. Size 10D, with a gently pointed toe was the way to go. His favourite brand was Florsheim, which seems rather old-fashioned but, having almost reached the age of 92 when he passed away, our father was an old-fashioned kind of guy when it came to clothes. Florsheim Imperials were the best thing that you could give him and a pair could make him happy for weeks. He would try them out with different suits or different casual outfits, always finding an appropriate occasion to wear the newest pair in his closet. Forget the more modern brands like Prada or Louis Vuitton. Nothing beat a pair of Florsheims or, in a pinch, a pair of Ballys. Of late, Bally had begun to make styles that were a bit young for him but they were still preferable to Christian Louboutin which were too outrageous and way too expensive. No doubt about it, for a heterosexual man, our father's sense of style was well-defined.

In the last years of his life, our father's feet and ankles began to swell up to the point that it became impossible to wear the sleek shoes he loved so much. We won't go so far as to say that it depressed him because the sadness lasted only a few days. On a trip to Hong Kong, he discovered a whole new range of shoe brands that could accommodate the needs of an aging man: Tod's, Birkenstock, Nike Free and, yes, that ultra-comfortable youthful brand, Crocs. As always, there were different occasions that required different shoes. Tod's could be worn on casual occasions, with slacks and a silk shirt or even with a pair of shorts. Birkenstocks took the place of his beloved Florsheims when wearing a suit. They may have been a bit bump-toed but the closed models were the closest approximation to a leather lace-up that our father was going to get with his swollen feet and ankles. Nike Frees became the shoes to wear when exercising — although a second hip replacement slowed him down, he was determined to walk again and practiced every day. Crocs were the shoes he would wear when relaxing at home or going on a day trip upcountry.

One could say that our father's love of fashion can be attributed to astrology. He was born in the year of the rooster and the rooster-born are famous for their love of dressing well. For our father it wasn't a matter of vanity, however. It was a matter of respect. Wearing the right type of clothing for every occasion was a matter of respecting the people you would be with. When we began working with him, he always made us wear a proper, conservative suit to work, even if we had a day without meetings.

There was the banker who committed the cardinal sin of not wearing a necktie to a meeting with our father. He came to our office in a suit, spiffy shoes and a plain, ice blue shirt but no tie. We never worked with him again. Our father once went to an event where Tiger Woods was to receive an award and Tiger showed up in a polo shirt. Our father felt this was a grave insult to the room full of men who had made the effort to turn up in suits and ties. Our father and his colleagues dressed for Tiger but Tiger didn't care enough to make the same effort. No amount of reasoning with our father that sponsors may have demanded that Tiger wear a branded polo shirt would convince him that this

wasn't an insult.

We began to realise that dressing properly was the best way to state one's intent. If we dressed properly for an occasion, people took usseriously. On some occasions, we found that dressing down achieved the desired effect. If we didn't want someone to get too big for his britches, we wouldn't bother with a suit. If we meant business, our attire would state our intent. Our father was a subtle man and didn't say much. He often let appearances do the talking for him.

The Musician

Our father kept a piano in his study to the day he passed away. Underneath the stairs was a double bass that he would play with some friends when they had their own band in their youth. So not only was our father a great fan of good music, he made his own. We both took music lessons, with varying degrees of success, but we never accomplished as much as our father did. Never having had music lessons himself, he played instruments by ear. It was a love of music that made him proficient.

Blue Moon was our father's favourite English-language song. We learned it by heart when we were young and sang while he accompanied us on the piano. It was one of those rare moments when we had time to do things together as a family. Divided as we were by distance and by circumstance, it was those few moments with him that form the bulk of our memories of him now. His favourite song was Bua Khao, a classic of the Thai big band era. It became our father's signature song at parties and gatherings with friends.

Later in his life, our father didn't play instruments much any more, preferring to sing. As a new year gift to us and to all his friends, he recorded a list of songs that filled five CDs. We still listen to them now when we miss him.

ศาสตราจารย์วิรัช ณ สงขลา คุณพ่อของเรา

แปลด้วยความกรุณาโดย คุณกิจจา บุรานนท์

คุณพ่อของเราจากเราไปตอนปลายเดือนมกราคม ...และดั่งคำกล่าวที่ว่า ผู้ชายเรานั้นจะไม่เติบโตจริงจนกว่าเราจะสูญเสียบิดา ซึ่งในที่นี้เรายืนยันได้ว่าคำกล่าวนั้นเป็นจริงได้อย่างเต็มที่ ทั้งนี้เพราะว่าเราได้เติบโตกันขึ้นมามากภายในเวลาเพียงไม่กี่เดือนหลังจากที่เราสูญเสียคุณพ่อ มากยิ่งกว่าช่วงหลายสิบปีที่ได้ผ่านไปแล้วในชีวิตทั้งหมดของเรา แต่ถึงกระนั้นในขณะที่เราต่างมีความพึงพอใจที่ได้พบพลังใหม่สุดลึกในตัวของเราเองแต่เราก็อดภาวนาไม่ได้ว่า การที่เราได้พบพลังเช่นนี้ไม่ควรมาจากการสูญเสียของบิดาของเรา

คุณพ่อของเรามีชีวิตอยู่จนวัยใกล้ ๙๒ ปี ..เต็มเปี่ยมไปด้วยความสร้างสรรค์ ซึ่งจบลงอย่างกระทันหัน ..ประหนึ่งว่าความตายนั้น บันดาลความกรุณาปราณีให้แก่คุณพ่อ ในวันนั้นคุณพ่อได้ออกไปทานอาหารกลางวันข้างนอก ทานอาหารเวียดนาม อาหารจานโปรดของคุณพ่อและได้ดื่มไวน์ เมื่อคณะผู้ติดตามกล่าวถามคุณพ่อว่า แก้วที่สามนี้ควรหรือไม่? คุณพ่อก็ได้ตอบตัดความกังวลของทุกคนว่าคุณพ่อขอมีความสนุกมีความสุขให้เต็มที่อีกแก้วคงไม่เป็นไรมั้ง? หลังจากกลับมาถึงบ้าน เปลี่ยนเสื้อผ้าเพื่อจะไปออกกำลังกาย (ใช่แล้วครับคุณพ่อยังออกกำลังกาย) ..คุณพ่อนั่งลงบนเตียงแล้วสิ้นลม เสมือนว่าคุณพ่อเพิ่งอยู่กับเราเมื่อกี้นี้เองและเพียงประเดี๋ยวเดียวก็จากเราไปเลย

สำหรับเราชาวพุทธความตายเป็นเรื่องสำคัญอาจเป็นส่วนสำคัญที่สุดของชีวิต ยิ่งใหญ่ที่สุดที่ใครสักคนสามารถทำได้ คือการตระเตรียมสภาวะอารมณ์และวิญญาณของเราเองในการเผชิญความตาย ไม่มีสิ่งเสร้าสลดหนึ่งใดเกี่ยวกับเรื่องนี้ เพราะการที่เราเรียนที่จะเคารพคารวะความตายนี่แหละจึงสร้างให้เราเกิดความพึงพอใจในการมีชีวิตอยู่ การตระเตรียมนี้ ...มาจากการใช้ชีวิตที่ดี ซึ่งหมายถึงว่าเต็มไปด้วยสติสัมปชัญญะ มีความสังหรณ์ที่รอบคอบเกี่ยวกับทุกสิ่งอย่างที่ตนนั้นกำลังกระทำอยู่ การตั้งสมาธิได้มาจากกิจกรรมเช่นการนั่งวิปัสสนา นอกเหนือจากการฝึกฝนอื่นๆ ที่จะช่วยให้การที่เราต้องเราเดินทางผ่านชีวิตหนึ่งไปสู่อีกชีวิตหนึ่งนั้นเรียบและง่ายขึ้น เพราะเรารู้จักและเข้าใจชีวิตในโลกนี้ว่ามันเป็นของมันเช่นนี้นี่แหละ ไม่มีสิ่งหนึ่งใดที่มากหรือน้อยไปกว่านี้ ความสงบและการยอมรับในสิ่งที่เราต้องเผชิญเมื่อเราสิ้นชีวิตนี้ ช่วยปลดปล่อยให้เราประคับประคองชีวิตใหม่ของเราใน

ชาติหน้า อาจกล่าวได้ว่า ...โดยไม่ต้องมีกรรมเก่าติดตามตัวมาด้วยเลย

ในกรณีของคุณพ่อของเรานั้น ท่านยังไปไกลกว่านั้นอีกหนึ่งขั้น ทั้งนี้เพราะท่านได้ตระเตรียมรอการจากไปของท่านอย่างเรียบร้อยแล้ว จะไม่มีข้อคำถามที่น่าสงสัยใดๆ ซึ่งล้วนแต่เป็นความประสงค์ของท่านในขณะที่ท่านยังมีชีวิตอยู่หรือว่าท่านลืมใคร หรือสิ่งใดบ้างเมื่อท่านจากลา เราไม่มีความกังวลสับสนใดๆ เลยเกี่ยวกับเรื่องนี้ ว่าเราทำถูกต้องกันหรือไม่ในการจัดการทุกสิ่งอย่าง ในขณะเดียวกันเส้นทางวิถีชีวิตใหม่ของเราโดยไม่มีท่านปกครองนั้น ...กลายเป็นว่าง่ายที่สุดเท่าที่จะง่ายได้ตามสถานการณ์ เพราะไม่เพียงแต่ท่านได้อุ้มชูเลี้ยงดูเรามาตลอดเท่านั้น แต่ท่านได้สั่งสอนบทเรียนที่ยิ่งใหญ่ให้แก่เราในการที่จะดำรงชีวิตของเรากันต่อไป

นักลงทุน

ในวัยเยาว์ วันหนึ่งเราเผอิญเข้าไปในห้องออกกำลังกายของคุณพ่อซึ่งท่านกำลังเล่นโยคะอยู่คุณพ่อก็หยุดกิจกรรมนั้น และชี้ไปที่แผงอาลูมินั่มที่หน้าต่าง แล้วถามเราว่า "ลูก ๆ เห็นแผงม่านนี้หรือเปล่า?" แล้วคุณพ่อกล่าวต่อว่า "พ่อซื้อมันมาตั้งแต่เมื่อพ่อเพิ่งแต่งงานกับแม่ใหม่ ๆ ...และทุกวันนี้ มันก็ยังใช้ได้ดีอยู่ บริษัทที่สร้างแผงม่านนี้ ก็สร้างมันด้วยคุณภาพเดียวกันนี้แหละ" ความหมายของคุณพ่อก็คือ 'ม่านแผงนี้แขวนที่นี่มาแล้วกว่ายี่สิบปี พ่อไม่เคยต้องเปลี่ยนมันเลย (เพราะฉะนั้น) จงอย่าคิดถึงการลงทุนในบริษัทหนึ่งใด ที่ขายของออกเพียงแค่หนึ่งครั้งเป็นอันขาด'

และนั่นคือตำราบทแรกสุดที่เราเรียน ...เกี่ยวกับการลงทุน

อีกหลายปีผ่านไป เราเริ่มร่วมทำงานกับคุณพ่อ ซึ่งในฐานะของนักธุรกิจ คุณพ่อจะดำเนินสายกลาง ในขณะที่มิตรสหายพากันสร้างตึกรามสูงใหญ่ ติดต่อ ต่อรองที่จะก่อตั้งกิจการระดับโด่งดังมโหฬารหรือไม่ก็เข้าเล่นการเมือง แต่เป้าหมายของคุณพ่อของเรานั้นคือความเพียงพอ รอบคอบเท่าที่ คุณพ่อเองจะควบคุมไหว ในชีวิตนี้คุณพ่อไม่เคยปรารถนาที่จะเรียกร้องความสนใจจากผู้ใด คุณพ่อไม่ต้องการที่จะสร้างความเดือดร้อนหนึ่งใดให้แก่ตนเองจนมากไปเช่นกัน หรือเสี่ยงกับเรื่องหนึ่งใดโดยไม่มีความจำเป็น และถึงแม้ว่าคุณ

พ่อยินดีที่จะบินสูงและเร็วก็ตามที แต่ว่าคุณพ่อก็ยินดีที่จะบินต่ำกว่าเครื่องจับความเร็ว ...ตราบใดที่คุณพ่อและพวกเรายังอยู่กินกันอยู่บนผืนแผ่นดินที่ ๆ คุณปู่คุณย่าซื้อกันไว้ และทั้งนี้เพื่อความอยู่ดีกินดีที่อยู่ในขอบเขตของเหตุผล จุดมุ่งหมายทั้งหมดจากการลงทุนของคุณพ่อนั้นก็เพื่อการต่อเนื่องความเป็นอยู่ของพวกเราทุกคนในสภาพนั้น เราแทบไม่ทราบกันเลยว่า การปฏิบัติงานกับคุณพ่อในแง่นี้จะกลับกลายเป็นงานเต็มตลอดทุกวี่วันของเราไปเลยโดยปริยาย

ในการใช้ชีวิต คุณพ่อของเรามีกฎเกณฑ์อยู่ ๕ ข้อด้วยกันคือ

๑. จงใช้แต่เงินที่เราหามาได้
๒.จงอย่าปลดเกษียณตนเอง
๓. จงลงทุนเพียงจากทุนที่เราหามาได้
๔. จงอย่าได้กู้หนี้ยืมสินหรือเป็นเจ้าหนี้
๕. เลี่ยงการลงทุนที่เกี่ยวข้องกับการเสี่ยงอย่างสูงกับหลักทรัพย์ที่เรามี

เรารู้จักกฎเกณฑ์เหล่านี้กันเป็นอย่างดี เพราะเราได้ยินกันมาแล้วดั่งเสียงกลองลั่นตั้งแต่เมื่อเรายังอยู่ในวัยเดียงสา แต่ก็ไม่เพียงเท่านั้น ทั้งนี้เพราะเราเห็นว่าคุณพ่อของเราคือตัวอย่างที่ดีของความสำเร็จของกฎเกณฑ์เหล่านั้นนั่นเอง ในเมื่อคุณพ่อใช้ชีวิตทั้งหมดของท่านตามกฎเกณฑ์ที่เรียบง่ายที่จะปฏิบัติตาม

๑. จงใช้แต่เงินที่เราหามาได้

ซึ่งเสมือนเป็นเรื่องธรรมดาพอควร แต่แท้จริงแล้วเรื่องนี้ไม่ใช่เรื่องง่ายนักที่จะปฏิบัติตามในโลกของบัตรเครดิตและการกู้หนี้ยืมสินที่ทำกันได้อย่างง่าย ๆ ในขณะที่เราเองก็อาจหลงลืมได้อย่างง่าย ๆ เช่นกันที่ว่าเราต้องจ่ายเงินก้อนนั้นคืน กฎที่สำคัญที่สุดในชีวิตนี้ก็คือจงใช้จ่ายในการกินอยู่ ให้อยู่เพียงแต่ในแวดวงของทรัพย์สินที่เรามี ...คุณพ่อของเราเคยมองเราอย่างเวทนา เมื่อเราแสดงความนิยมชมชื่นกับรถคันหรูหราของใครสักคน "รถคันนั้นเป็นของ ๆ เขาจริง ๆ หรือเปล่า?" ท่านจะเอ่ยถาม ส่วนเราซึ่งยังไม่ได้รู้ดีมากไปกว่านั้น ก็จะเหมาเอาว่ามันคงเป็นเช่นนั้น แต่คุณพ่อของเราจะชี้แจงว่า หากรถคันนั้นซื้อมาโดยการผ่อนส่งแล้ว ก็หาใช่เป็นรถของเราไม่ จวบจนเราจ่ายผ่อนมันแล้วจนหมด และ

จนกว่าจะถึงเมื่อนั้น ธนาคารหรือใครก็ตามทีที่ให้เงินกู้คือเจ้าของรถคันนั้น คุณพ่อว่าคนเรานั้นอาจสามารถซื้อและจับจ่ายของได้มากมายสารพัด หากคน ๆ นั้นจ่ายด้วยเครดิต แต่ทว่าอะไรจะเกิดขึ้นหากเขาไม่สามารถจ่ายเครดิตกลับคืน เขาก็จะสูญเสียข้าวของเหล่านั้นทั้งหมด และยังจะต้องควักจ่ายต่อไปอีกอย่างเหลือเฟือ คุณพ่อ ว่า ...ในขณะที่เราอาจใช้เวลาส่วนมากขับรถเก่าอายุ ๑๘ ปีของเราอยู่บนถนน แต่ทว่ารถคันนั้นเป็นของ ๆเราจริง ๆ เพราะเราจ่ายมันไปเรียบร้อยแล้ว ไม่มีใครสามารถที่จะมายึดมันไปจากเราได้

๒. จงอย่าปลดเกษียณตนเอง

มนุษย์ต้องทำงานเพื่อเลี้ยงตัวเองให้รอด แต่ที่สำคัญเสียยิ่งกว่าก็คือหน้าที่การงานนั้น ช่วยให้เรามีการติดต่อกับผู้อื่น ๆ ในสถานการณ์ต่าง ๆ ซึ่งช่วยให้เราต้องตื่นตัวเตรียมพร้อม หากเรามองแง่นั้นในมุมกลับแล้ว เราจะทราบว่ามันจะช่วยให้การปฏิบัติหน้าที่การงานของเรานั้นง่ายขึ้น ในการที่เราจะเลี้ยงตัวเราเองให้รอด ...มีบางจุดในชีวิตที่คุณพ่อของเราถูกทาบทามให้ปลดเกษียณจากงานของท่านซึ่งก่อตั้งขึ้นมาโดยคุณปู่ของเรา แต่คุณพ่อก็จะชะลอเรื่องนี้จากทุกอณูของความเป็นคนอย่างท่าน ก็ในเมื่อคุณปู่ไม่เคยเกษียณ ฉะนั้นไฉนเล่าคุณพ่อจึงจะต้องเกษียณ แต่เมื่อมันกลายเป็นเรื่องเด่นชัดที่ว่าท่านควรที่จะต้องปล่อยวางได้แล้ว คุณพ่อของเราจึงทุ่มตนเองไปในทางบริหารอนาคตของครอบครัว และฝึกสอนให้เราปฏิบัติงานของคุณพ่อกันต่อไป การกระทำนี้นี่แหละที่ช่วยให้คุณพ่อเก็บความตื่นตัวเตรียมพร้อมเช่นเดิม และช่วยสร้างความใกล้ชิดระหว่างคุณพ่อกับเรามากขึ้น อย่างไรก็ตามที่สำคัญมากเสียยิ่งกว่านั้นก็คือ มันยังเก็บการติดต่อของคุณพ่อกับโลกภายนอกและช่วยให้คุณพ่อได้รู้เห็นเหตุการณ์ใหม่ ๆ ที่เกิดขึ้น ซึ่งในมุมกลับ มันจึงกลายเป็นเรื่องง่ายสำหรับคุณพ่อของเราที่จะช่วยตรวจสอบความสามารถของเรา ในขณะที่เราลูก ๆ ก็พยายามกันเป็นอย่างยิ่งที่จะปฏิบัติหน้าที่ ๆ เป็นความรับผิดชอบของเรา เพื่อความมั่นคงของครอบครัว

๓. จงลงทุนเพียงจากทุนที่เราหามาได้

เมื่อใดก็ตามที่มีความเพลิดเพลิน มันเป็นอะไรสักอย่างที่ช่างท้าทายให้เราออกไปจับจ่ายใช้สอย มากมายตามสบาย และเราควรเป็นเช่นนั้นบ้างเป็นครั้งคราว แต่ทว่าเราควรลงทุนจากทุนนั้นต่อไปอีก อาจไม่ใช่จนหมด...ฉะนั้นเมื่อการลงทุนเติบโต หรือเมื่อดอกเบี้ยและเงินปันผลเข้ากันมา ก็จงใช้เงินก้อนนั้นลงทุนต่อไปอีก อาจไม่ทั้งหมดอีกเช่นกัน แต่ให้มากไว้ก่อน โดยการกระทำในรูปแบบนี้ เงินนั้นก็จะเติบโตขึ้นมากับเรา จนถึงเวลาที่เราแก่ลง

อันเป็นช่วงที่เราต้องการที่จะมีเงิน ...เราก็จะมีมัน

๔. จงอย่าได้กู้หนี้ยืมสินหรือเป็นเจ้าหนี้

นี่เป็นเรื่องที่ค่อนข้างเด่นชัด (ที่จะเกิดขึ้น) แต่คุณพ่อของเราแผ่ขยายด้านนี้ไปทางการลงทุน การเป็นเจ้าของเป็นสิ่งที่สำคัญมากสำหรับท่าน ทั้งนี้เพราะการลงทุนที่ชาญฉลาดควรคำนึงถึงความสลับซับซ้อนความเสี่ยงและยุ่งยากหลากหลายแบบ สิ่งที่ดีที่สุดที่ทุกคนควรกระทำก็คือจงหาทางเป็นเจ้าของก่อนอื่นใด ไม่ว่าจะเป็นอสังหาริมทรัพย์ หุ้นส่วนของบริษัท หรือแม้กระทั่งทองแท่งเล็ก ๆ ...คุณพ่อจะพิจารณาอย่างรอบคอบในการเป็นเจ้าของพันธบัตร ไม่ว่าในประเภทไหน เพราะมันก็คือการกู้หนี้ยืมสินประเภทหนึ่ง ซึ่งได้เกริ่นไว้ก่อนแล้วว่าคุณพ่อไม่เชื่อเกี่ยวกับการกู้หนี้ยืมสินเพื่อการนำมาลงทุนเป็นอันขาด ฉะนั้นอะไรก็ตามทีที่เรามีอยู่ เราเป็นเจ้าของ ๆ มันอย่างสมบูรณ์ ...แต่ในขณะที่กฎเกณฑ์นี้อาจจะเป็นสิ่งที่ต้องพิจารณาหากเราต้องการจะลงทุน แต่มันจะช่วยปรามไม่ให้เราเหิมทะยานจนกลายเป็นว่ามากจนเกินไป ฉะนั้นในขณะที่เศรษฐกิจกำลังพุ่งขึ้นสูง ทุกคนกำลังรุ่งเรืองและกลายเป็นคนร่ำรวย คุณพ่อของเราไม่เคยรวยตามพวกเขา แต่ในทางกลับกันเมื่อหลายสิ่งไม่เอื้ออำนวยคุณพ่อของเราก็ไม่เคยได้รับผลกระทบในทางลบเช่นกัน

๕. เลี่ยงการลงทุนที่เกี่ยวข้องกับการเสี่ยงอย่างสูงกับหลักทรัพย์ที่เรามี

ซึ่งหมายความว่า จงเลี่ยงที่จะเข้าไปเกี่ยวข้องกับธุรกิจหนึ่งใดที่เรียกร้องให้เราทุ่มเงินเป็นจำนวนมหาศาล เราทราบ ...ทราบว่า กิจการที่มีการลงทุนขนาดใหญ่เกิดขึ้นมาได้อย่างไร ถ้าเผื่อไม่มีการทุ่มเทเงินลงไปอย่างมากมาย ตีเสียว่า กิจการเหล่านั้นอาจได้รับทุนเพื่อการก่อสร้างก็ตาม แต่ก็จะไม่มาจากคุณพ่อของเรา เพราะถ้าเผื่อเราผูกมัดทรัพย์สินในจำนวนมากกับกิจการหนึ่งใด อะไรจะเกิดขึ้นหากเราจำเป็นที่จะต้องใช้เงินก้อนนั้นเพื่อสิ่งอื่น ๆ ...ปล่อยให้ผู้อื่น ๆ เสี่ยงกันไป คุณพ่อของเรามีความสุขและความพึงพอใจมากกว่า ที่จะดำเนินไปเรื่อย ๆ ตามวิธีการของท่าน

กฎเกณฑ์ทั้งหลายเหล่านี้อาจถูกนำมาใช้เพื่อการลงทุนก็ตามแต่ แต่เราก็อาจสามารถนำมันมาใช้กับชีวิตของเราได้ อันเป็นบทเรียนที่ล้ำค่า ที่เราลูก ๆ สามารถเรียนรู้ได้จากคุณพ่อและกฎเกณฑ์นี้นี่แหละ ที่จะช่วยนำทางของเราอย่างต่อเนื่องไปอีกนานเท่านาน ทั้ง ๆ ที่เราไม่มีคุณพ่ออีกต่อไปแล้ว

นักออกกำลังกาย

แต่ไหนแต่ไรจนถึงปีสุดท้ายในชีวิตของท่าน คุณพ่อของเราภูมิใจในข้อที่ว่าท่านยังมีฟันครบถ้วนทุกซี่ มีข้อยกเว้นเพียงว่า ฟันหนึ่งซี่ของท่านถูกถอนไปเมื่อท่านอยู่ในวัย ๔๐ ปี ...ซึ่งมันอาจไม่ใช่เรื่องใหญ่โตแต่ประการใดเลย แต่คุณพ่อของเรามาจากชนในรุ่นที่ตามปรกติแล้ว หลายคนมักถอนฟันจริงกันออกจนหมดแล้วสวมฟันปลอมแทน เพราะหลายคนเชื่อถือว่า ฟันคือต้นเหตุที่สร้างปัญหาหนักสารพัดให้แก่สุขภาพ แม้ว่าฟันนั้นยังอยู่ในสภาพที่ดีก็ตาม เหล่าชนที่อพยพไปตั้งรกรากกันใหม่ในเขตร้อน ในตอนระยะครึ่งแรกของศตวรรษที่แล้ว ต่างก็พากันถอนฟันออกจนหมด ทั้งนี้เพราะหลายสถานที่จะขาดทันตแพทย์ หรือหากมีทันตแพทย์ แต่ก็ยากนักที่จะมีการฉีดยาชา

ฉะนั้นสำหรับคุณพ่อของเรา การมีฟันครบถ้วนหมายความว่าท่านเป็นผู้ชายสมัยใหม่ แม้ว่าท่านเกิดในช่วงของปีค.ศ.๑๙๒๐ ก็ตามที และแท้จริงแล้ว วิธีที่คุณพ่อปกป้องรักษาสุขภาพของท่านให้มั่นคง ค่อนข้างตรงต่อวิธีการของสมัยใหม่ทีเดียว ดั่งการที่ท่านออกกำลังกาย บริโภคอาหารที่มีอนามัย ดื่มสุราเพียงพอประมาณและไม่สูบบุหรี่ เรา ๆ ทั้งหลายต่างก็ทราบกันดี จากการชมดีวีดี รายการโทรทัศน์จากอเมริกาชุด Mad Men ว่า ...ในระยะของปีค.ศ.๑๙๕๐ เป็นเรื่องสุดแสนธรรมดาที่ผู้คนจะดื่มเหล้าผสม ปนไปกับไวน์อีกหลายแก้ว ในขณะที่รับประทานอาหารกลางวัน ๔ จานเต็ม นี่เรายังไม่ได้กล่าวกันถึงอาหารค่ำ ...ไม่มีผู้ใดใส่ใจถึงภัยอันตรายของการสูบบุหรี่ ในขณะที่เชื่อกันว่าการนั่งเล่นไพ่นั้น ก็คือกีฬาหรือการออกกำลังกายประเภทหนึ่ง

อย่างไรก็ตาม ระเบียบวินัยในการรักษาสุขภาพของคุณพ่อของเรานั้น ไม่แตกต่างไปจากวิธีที่เรา ๆ ทำกันในตอนต้นของศตวรรษที่ ๒๑ นี้ ซึ่งท่านเริ่มพิธีเหล่านี้มาก่อนหน้านั้นแล้วกว่า ๗๐ ปี และอาจเป็นเหตุผลส่วนหนึ่งที่ช่วยให้ท่านมีชีวิตอยู่อย่างคล่องแคล่วเต็มที่ จวบจนท่านอยู่ในวัยใกล้ ๙๒

วิธีการออกกำลังของคุณพ่อนั้นเป็นไปอย่างสม่ำเสมอ แต่ก็มีการแยกแยะพอควร คุณพ่อของเราออกกำลังกายทุกวัน ท่านจะตื่นเช้ามากประมาณตีห้าครึ่งถึงหกโมงเช้า หลังจากที่ยืดเส้นยืดสายของท่านโดยเล่นโยคะ ท่านจะยกน้ำหนัก ตามด้วยการวิ่งเหยาะ ๆ ...ในตอน

บ่ายท่านจะว่ายน้ำไปมา ๑,๐๐๐ เมตร แล้วท่านจึงจะกลับบ้านมาทานอาหารเย็นเบา ๆ ...ตามปรกติแล้วคือผักสดและปลา ซึ่งนานก่อนที่การบริโภคอาหารประเภทโปรตีนสูงจะกลายเป็นเรื่องสุดนิยมในขณะนั้น คุณพ่อของเราเคยเตือนถึงภัยของการบริโภคอาหารประเภทคาร์โบไฮเดรตจนมากไปและท่านทราบดีด้วยว่า การออกกำลังกายแบบหักโหมอาจสร้างความบาดเจ็บ ฉะนั้นท่านจะออกกำลังกายด้วยความระมัดระวัง ความสามารถทางด้านนี้ของท่าน มาจากประสบการณ์ต่าง ๆ ที่ท่านได้ผ่านมา ไม่ใช่มาจากการอ่านตำราของดอกเตอร์แอ๊ตคินส์

มีอยู่ครั้งหนึ่งซึ่งคุณพ่อของเราท้วมขึ้น ความเครียดจากการหย่าร้างนำพาท่านไปสู่ยุคที่น้ำหนักของท่านเพิ่มขึ้นมาก แต่เมื่อคุณพ่อของเราย่างเข้าวัย ๕๐ กล้ามหน้าท้องของท่านก็แปรกลับไปสู่สภาพเดิม

อะไรคือเคล็ดลับของท่าน

ซึ่งไม่ใช่เรื่องลึกลับเป็นจริงเป็นจัง สำหรับคุณพ่อของเราแล้ว (การออกกำลังกาย) เป็นสิ่งสำคัญแรกสุด อันรวมไปทั้งการตรวจสอบเอาใจใส่ความเป็นอยู่ของตนเอง ท่านศรัทธากับชีวิตของท่านมาก และจะรักษามันให้ดีที่สุดเท่าที่ท่านจะสามารถทำได้ ...ท่านจัดให้การมีสุขภาพดีเป็นสิ่งสำคัญเป็นอันดับหนึ่งของความเป็นอยู่ และการที่เราจะไปสู่สภาพของสุขภาพที่ดีเยี่ยม ...ก็คือการตั้งใจอย่างมุ่งมั่นที่จะปฏิบัติตามองค์ประกอบทั้งหมดของมันอันเกี่ยวข้องไปกับการเลือกเฟ้นทดลองอาหารที่ถูกต้อง การออกกำลังกาย และการทำใจกับสิ่งหนึ่งใดที่ท่านไม่อาจสามารถเปลี่ยนแปลงมันได้ อะไรก็ตามที่เกิดผล ท่านจะเก็บไว้ปฏิบัติ ส่วนอะไรก็ตามที่ไม่เกิดผล ท่านก็จะเปลี่ยนแปลง

และหนึ่งส่วนของวิธีการของคุณพ่อเกี่ยวกับการรักษาสุขภาพ ก็คือการเอาใจใส่ฟันของท่าน เราทราบกันเป็นอย่างดีว่าท่านไม่นิยมการใช้ไหมขัดฟัน เพราะท่านมักบ่นเกี่ยวกับเรื่องนี้ แต่ท่านก็ปฏิบัติมันอยู่ดี เพราะท่านทราบดีว่า การรักษาสุขภาพของตนเองนั้น หมายถึงการทำนุบำรุงทุก ๆ ส่วนของร่างกาย ถึงแม้ว่าบางทีอาจเป็นเรื่องที่น่าชวนรำคาญ

นักโภชนา

ไม่ว่าจะอยู่ในวัยใดก็ตาม คุณพ่อของเราไม่เคยเบื่ออาหาร ครั้งสุดท้ายที่เราร่วมกันฉลองวันเกิดของคุณพ่อ คุณพ่อก็ได้สร้างความประทับใจอย่างใหญ่หลวงให้แก่พวกเราทั้งปวง โดยการรับประทานอาหารครบสูตร อันประกอบไปด้วยสลัดซีซาร์ ซุปล็อบสเตอร์บิสค์ เนื้อสเต็กกับมันฝรั่งและครีมผักโขม แล้วจบด้วยกุ้งอาลาสก้าอบ ตามด้วยเค้กวันเกิด คุณพ่ออยู่โรงพยาบาลมาเป็นเวลาหลายเดือนและคอยไม่ไหวอีกต่อไปที่จะได้ทานอาหารให้อร่อยสมใจ ซึ่งที่จริงแล้วตอนที่คุณพ่ออยู่โรงพยาบาล ท่านก็ถูกห้ามไม่ให้รับประทานอาหารที่จะมีผลกระทบต่อสุขภาพอย่างเคร่งครัด แต่คุณพ่อแอบสั่งแม่บ้านของท่านให้ส่งอาหารจีนจากภัตตาคารที่โปรดปรานของท่านมาบริโภคพร้อมไวน์แดงด้วยเสร็จสรรพ ก่อนที่จะไปรับการกรองเลือด ฉะนั้นอะไรก็ตามที่ท่านรับประทานก็จะผ่านพ้นระบบภายในของท่านจนหมด ...และมันช่วยปล่อยให้ท่านเมินอาหารแบบเกลือต่ำ ไขมันต่ำที่ก่อนหน้านั้นท่านถูกเคยจำกัดให้ทาน ...คุณพ่อของเราเป็นคนๆ เดียวที่เสมือนเผชิญโรคไตล้มเหลวของท่านอย่างชื่นชมโสมนัส

ครั้นเมื่อออกมาแล้วจากโรงพยาบาล ความสุขสำราญเกี่ยวกับการบริโภคของคุณพ่อนั้นจะนำพาท่านออกเดินทางไปที่ต่างๆ เช้าไปเย็นกลับกรุงเทพฯภายในวันเดียวกัน ... คุณพ่อไม่เชิงเคลื่อนไหวได้อย่างคล่องแคล่วดั่งเก่าก่อน หลังจากที่ท่านได้รับการผ่าตัดเปลี่ยนกระดูกสะโพกมาแล้ว ๒ ครั้ง ซึ่งจำกัดกิจกรรมต่าง ๆ ที่ท่านชอบทำ แต่ถึงกระนั้น คุณพ่อก็ไม่เคยหยุดการออกกำลังกาย โดยการใช้วอล์คเกอร์เป็นเครื่องช่วยไปด้วยในตัว คุณพ่อไม่สามารถเดินบนพื้นที่ใดๆ ที่ไม่เรียบ แต่การออกไปเสาะแสวงสถานที่โภชนาได้กลับกลายเป็นกิจวัตรที่ท่านสนุกที่จะทำไม่ว่าการเคลื่อนไหวของท่านนั้นจะมีจุดจำกัดสัก ขนาดไหน

รายการและร้านอาหารที่ ๆ คุณพ่อโปรดมาก

Anna & Charlie's Café
๒๓๖ ถนนนราธิวาสราชนครินทร์
แขวงช่องนนทรี เขตยานนาวา
กรุงเทพฯ ๑๐๑๒๐

เปิดตั้งแต่เวลา ๑๑.๐๐ จนถึง ๒๒.๐๐ น.
ภัตตาคารใกล้บ้านสำหรับคุณพ่อใช้เวลานั่งรถไปเพียงครู่ก็ถึงร้านแล้ว ท่านจะมาที่นี่ในวันธรรมดา อาหารจานโปรดสุดของท่าน ณ ที่นี้คือ ขาหมูทอด ส้มตำ (สลัดมะละกอ) และอีกหนึ่งจานคือปลากระพงหลงรัก

ภัตตาคารจันทร์เพ็ญ
๑๐๓๐/๑ ถนนพระรามสี่
แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร
กรุงเทพฯ ๑๐๑๒๐
หมายเลขโทรศัพท์ +๖๖๒ ๑๘๗-๑๕๓๕-๖, +๖๖๒ ๖๗๕-๗๕๓๐-๑
เปิดตั้งแต่เวลา ๑๐.๓๐-๒๒.๐๐ น.

ภัตตาคารจีน-ไทยเก่าแก่รุ่นของคุณพ่อ เรายังไปที่นั่นกันทั้งครอบครัวจนถึงทุกวันนี้ เพื่อรับประทานติ่มซัมและไก่ย่าง อาหารจานโปรดสุดของคุณพ่อของเรา ณ ที่นี้ได้แก่ทอดมันปูและอี่หมี่ (บะหมี่ตุ๋นกับแฮมและเนื้อปู)

ร้านเชิญตะวัน (อาหารเวียดนาม)
๑๑๕/๑๒๕ ซอยนวมินทร์ ๑๐๑
ถนนนวมินทร์
แขวงคลองกุ่ม เขตบึงกุ่ม
กรุงเทพฯ ๑๐๒๔๐
หมายเลขโทรศัพท์ +๖๖๒ ๕๔๘-๓๘๘๑
เปิดตั้งแต่เวลา ๑๐.๐๐-๒๑.๐๐ น.
คุณพ่อของเราชื่นชอบอาหารต่าง ๆ นานาและโปรดอาหารเวียดนาม ท่านจะไปภัตตาคารนี้เพื่อทานกุ้งพันอ้อย แหนมเนือง และขนมเบื้องญวนรสเข้ม

Madison

คอร์ทปาริชาติ

โรงแรม Four Seasons Bangkok

๑๕๕ ถนนราชดำริ

กรุงเทพฯ ๑๐๓๓๐ (ใกล้กับสถานีรถไฟฟ้าราชดำริ)

หมายเลขโทรศัพท์ +๖๖๒ ๑๒๖ ๘๘๖๖ ต่อ ๑๒๓๑-๒

เปิดตั้งแต่เวลา ๖.๐๐ - ๑๐.๓๐ น. และ ๑๒.๐๐ - ๑๔.๓๐ น. (วันจันทร์ถึงวันเสาร์)

๖.๐๐ - ๑๐.๓๐ น. และ ๑๑.๓๐ - ๑๕.๐๐ น. (วันอาทิตย์)

ภัตตาคาร สเต็กสุดโปรดของคุณพ่อของเรา ที่นี่ ๆ แหละที่ท่านได้รับประทานอาหารระดับเต็มโต๊ะในคืนฉลองวันเกิดหลังจากที่ท่านออกมาจากโรงพยาบาล เป็นที่ ๆ ท่านจะมาฉลองวันเกิดของท่านบ่อยครั้ง

ร้านปะการัง (บางแสน)

ตั้งอยู่บนหาดระหว่างแหลมแท่นและเขาสามมุก (มีที่อยู่เพียงเท่านี้)

เพื่อที่อยู่ที่แน่นอนกว่านี้ กรุณาติดต่อทางโทรศัพท์

หมายเลขโทรศัพท์ + ๖๖๓ ๘๓๘-๓๓๐๒, + ๖๖๓ ๘๓๘-๒๐๘๘

แฟกซ์ +๖๖๓ ๘๓๘-๒๑๑๘

เปิดตั้งแต่เวลา : ๑๐.๐๐-๒๔.๐๐ น.

บางแสนเป็นสถานที่ตากอากาศที่มีเอกลักษณ์ของตัวเอง (อย่างน้อยที่สุดก็ในสายตาของพวกเรา) เป็นที่ชื่นชอบและนิยมของชาวไทย ชายหาดคับคั่งไปด้วยผู้คนและเสียงเพลง รวมทั้งร้านอาหารหาบเร่และแผงลอยขายของที่ระลึก นี่คือแบบฉบับ Coney Island ของประเทศไทย เป็นสถานที่ที่มีผู้คนหนาแน่นมีเสียงเพลงตลอดเวลาและยังมีอาหารดีๆ ที่พอจะเสาะหาได้คุณพ่อของเราชอบมาที่นี่เพื่อทานปูนึ่มทอดและห่อหมก ที่สำคัญถ้าจะมาร้านนี้อย่าลืมจองโต๊ะ

Sarah Jane's

๕๕/๒๑ ถนนนราธิวาสราชนครินทร์

แขวงยานนาวา เขตสาทร

กรุงเทพฯ ๑๐๑๒๐

หมายเลขโทรศัพท์ +๖๖๒ ๖๗๖-๓๓๓๘-๙

เปิดตั้งแต่เวลา : ๑๑.๐๐-๑๔.๓๐ น. , ๑๗.๓๐-๒๒.๐๐ น.

ตั้งอยู่ใกล้บ้าน ที่นี่คือภัตตาคารสุดโปรดอีกร้านหนึ่งของคุณพ่อ เราจะพากันมาที่นี่เพื่อทานอาหารจานโปรดของท่านคือสปาเก็ตตีคาโบนารา อย่างน้อยอาทิตย์ละครั้ง

สวนเมืองพร (สวนอนุรักษ์เกษตรกรรมและการท่องเที่ยวในถิ่นอนุรักษ์ธรรมชาติ)

๒๐๔/๔๔ หมู่1 ถนนมิตรภาพ

ตำบลคลองไผ่ อำเภอสีคิ้ว

จังหวัดนครราชสีมา ๓๐๓๔๐

หมายเลขโทรศัพท์ +๖๖๔ ๔๓๒-๓๒๖๓

แฟกซ์ +๖๖๔ ๔๓๒-๓๒๖๔

จองโต๊ะของภัตตาคารที่ : +๖๖๘๑ ๒๖๖-๑๗๗๒

จองห้องพักที่ : +๖๖๘๑ ๕๕๕-๗๓๔๓

ในการหาแสวงหาอาหารรสโอชาคุณพ่อจะเดินทางไปทั่วประเทศเพราะสมัยนี้ถนนหนทางนั้นสะดวก การเดินทางไปกลับจังหวัดนครราชสีมา สามารถทำได้ภายในวันเดียวกัน ในช่วงสุดสัปดาห์คุณพ่อชอบไปที่นั้นเพื่อพักผ่อน ที่มากไปกว่านั้นคุณพ่อของเราชอบไปทานผัดหมี่โคราช พร้อมน้ำอุ่นสดที่สร้างชื่อเสียงให้แก่ที่นี่ สำหรับผู้ที่ชอบไปสถานที่ๆยังมีความเป็นธรรมชาติ ก็น่าไปและต้องจองห้องพักไว้ล่วงหน้าด้วย

ร้านตะลิงปลิง
บ้านสีลมคอมเพล็กซ์
๖๐ ถนนสีลม ซอย ๑๙
เขตบางรัก
กรุงเทพฯ ๑๐๕๐๐
หมายเลขโทรศัพท์ +๖๖๒ ๒๓๖-๔๘๒๙-๓๐
เปิดตั้งแต่เวลา : ๑๑.๓๐-๑๔.๐๐ น . , ๑๘.๐๐-๒๒.๐๐ น.

คุณพ่อรักอาหารไทย อันเป็นเรื่องแท้แน่นอน และสถานที่ ๆ ที่ท่านโปรดที่จะจัดงานเลี้ยงแขกจากต่างประเทศของท่านก็คือร้านตะลิงปลิง แต่หลังจากที่ย้ายไปอยู่ ณ ที่ใหม่ ก็เกิดเลิกเสิร์ฟอาหารจานโปรดสุดของคุณพ่อก็คือฉู่ฉี่ปลา (ปลานึ่งกะหรี่) ถึงแม้ว่าจะผิดหวัง แต่คุณพ่อก็ยังกลับไปทานแกงเขียวหวานและสลัดของตะลิงปลิง

The Best Bar and Restaurant (เพชรบุรี)
๑๔๑ หมู่ ๓
ตำบลปึกเตียน อำเภอท่ายาง
จังหวัดเพชรบุรี ๗๖๑๓๐
หมายเลขโทรศัพท์ : +๖๖๓ ๒๔๔-๓๑๔๔-๗, +๖๖๘๙ ๔๗๗-๙๙๘๑
เปิดตั้งแต่เวลา : ๐๗.๐๐-๒๒.๐๐ น.

ผู้คนมักกล่าวกันว่า มีอะไรหลายอย่างที่จังหวัดเพชรบุรีมีมากกว่าที่เราเห็นได้ด้วยตา แต่เราก็ไม่เห็น (มากกว่าที่เราเคยเห็น) นี่คือเมืองที่เงียบสงบบนเส้นทางไปสู่สถานพักผ่อนหย่อนใจที่หรูหราที่หัวหิน คนกรุงเทพฯส่วนมากมักหยุดพักที่เมืองนี้ เพียงเพื่อซื้อของว่างซึ่งวางขายในร้านอาหารขนาดใหญ่บนเส้นทางหลวง เป็นเรื่องที่แปลกประหลาดที่คุณพ่อสามารถหาภัตตาคารแถวนี้ได้ คุณพ่อมาที่นี่เพราะชายหาดที่สวยงามทรายเนียนขาวสะอาดอาหารทะเลอร่อยเป็นต้นว่าปูนิ่มและขาปูนึ่ง

วัดเชิงเลน (อยุธยา)
๑/๒ หมู่ ๔ ในวัดเชิงเลน
ที่สี่แยกของถนนสาย ๓๔๖ (บางปุ่น) และถนนสาย ๓๐๘ (บางปะอิน)
ตำบลราชคราม อำเภอบางไทร
จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ๑๓๒๕๐
หมายเลขโทรศัพท์ : +๖๖๘๑ ๒๖๕-๕๐๖๑, +๖๖๘๕ ๘๘๗-๐๘๗๑
เปิดตั้งแต่เวลา : ๑๐.๐๐-๑๕.๐๐ น.

นี่คือภัตตาคารชื่อดังบนฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาที่จังหวัดอยุธยา ผู้คนหลั่งไหลมาที่นี่เพื่อกุ้งแม่น้ำเผาที่วิเศษเป็นเยี่ยม ทานกับน้ำจิ้มที่เผ็ดร้อน และคุณพ่อโปรดปลาฉู่ฉี่ (แกงกะหรี่ข้น)ของที่นี่ วัดเชิงเลนเป็นที่รู้จักกันดีเช่นกันภายใต้นามว่า ภัตตาคารบ้านไทยกุ้งแม่น้ำเผา

นักแต่งตัว

คุณพ่อเป็นคนเรียบง่ายแต่ที่น่าแปลกใจคือหากเราจะหาซื้อของขวัญให้ท่านแล้ว สิ่งที่เราต้องหาซื้อก็คือรองเท้าให้ท่านหนึ่งคู่ ท่านก็จะมีความสุขมากที่เห็นรองเท้า ขนาด 10D ที่หัวรองเท้ามีความเรียวโค้งที่พองาม ยี่ห้อที่โปรดสุดของคุณพ่อคือ Florsheim คุณพ่อมีรสนิยมที่สุขุมพอเหมาะพอควรเมื่อมาถึงเรื่องเสื้อผ้าการแต่งกาย รองเท้า Florsheim Imperials คือสิ่งที่ดีที่สุดที่เราจะให้แก่ท่าน ซึ่งจะสร้างความสุขให้แก่ท่านไปได้เป็นเวลาหลายสัปดาห์ ท่านจะลองสวมมันกับสูทต่าง ๆ หรือชุดลำลองต่างๆ นานา และจะแสวงหาโอกาสเหมาะสมที่จะได้สวมรองเท้าคู่ใหม่สุดในตู้ ลืมได้เลยของยี่ห้อที่เป็นที่นิยม เช่น Prada หรือ Louis Vuitton เพราะไม่มียี่ห้ออื่นใดที่จะมาเทียบยี่ห้อ Florsheim ได้ หรือไม่ก็ถ้าจำเป็น ก็จะเป็นยี่ห้อ Bally ในระยะหลัง ๆ นี้ บอลลี่ได้ริเริ่มที่จะสร้างสไตล์ที่ดูเป็นวัยรุ่นมากไปสำหรับท่าน แต่ท่านก็ยังเลือกมันก่อนที่จะเลือกของ Christian Louboutin ซึ่งดูวุ่นวายจุ้นจ้านมากไปและในราคาแพงมากเกินไปด้วย ไม่มีข้อที่น่าสงสัยใด ๆ เลยว่าความลึกซึ้งถึงสไตล์ในการแต่งกายของคุณพ่อนั้น ลงตัวของมันเองได้เป็นอย่างดี

ในปีหลัง ๆ ในระยะสุดท้ายของชีวิตของท่าน เท้าและข้อเท้าของคุณพ่อเริ่มมีการบวมพองจนถึงขั้นเป็นไปไม่ได้อีกเลยที่ท่านจะสวมรองเท้าทรงเรียวที่ท่านเคยโปรดปราน เราจะไม่

ไปไกลกว่าที่จะกล่าวว่า มันสร้างความเศร้าหมองให้แก่ท่าน แต่ความซึมเศร้านั้นอยู่กับท่านเพียงไม่เท่าไหร่ อาจเพียงสองสามวัน ...ในการเดินทางไปฮ่องกง ท่านได้ค้นพบสารบัญใหม่ของยี่ห้อของรองเท้า ที่จะเข้ากับท่านและเหมาะสมแก่ชายวัยสูง อันมียี่ห้อ Tod's , Birkenstock, Nike Free และใช่แล้วครับผม สำหรับรองเท้าที่สุดแสนสะดวกสบายในการสวมใส่และดูทันสมัยมีความเป็นวัยรุ่นพอควรก็ต้องเป็นยี่ห้อ Crocs ซึ่งในแต่ละโอกาสต่าง ๆ ที่ควรไปกับรองเท้าที่แตกต่างกันไป ยี่ห้อ Tod's นั้นอาจใส่ได้ในโอกาสง่าย ๆ กับกางเกงและเสื้อไหม หรือแม้กระทั่งกับกางเกงขาสั้น ยี่ห้อ Birkenstock ได้เข้ามารับหน้าที่แทนยี่ห้อ Florsheim สุดที่รักของท่านเมื่อท่านสวมใส่ชุดสูท หัวของมันอาจไปเบียดเสียดชนหัวแม่เท้าของท่านบ้าง แต่สำหรับทรงปิดหัวของมันนั้นดูใกล้เคียงมากที่สุดกับทรงผูกเชือกหนัง(ของ Florsheim) คุณพ่อจึงพอสวมมันได้ เพราะมันไปได้กับความบวมของเท้าและข้อเท้าของท่าน ส่วนยี่ห้อ Nike Free กลายเป็นรองเท้าที่ท่านจะใช้ยามออกกำลังกายและถึงแม้การผ่าตัดเปลี่ยนสะโพกครั้งที่สองทำให้ท่านเคลื่อนไหวได้ช้าลง แต่ท่านตั้งใจอย่างเต็มที่ ๆ จะเดินเหินเช่นเก่าและจะฝึกการเดินทุกวัน ส่วนยี่ห้อ Crocs คุณพ่อจะสวมใส่ยามพักผ่อนอยู่กับบ้านหรือยามที่ท่านเดินทางไปกลับหนึ่งวันตามสถานที่ต่างๆ นอกเมืองหลวง

ใครสักคนอาจพึงกล่าวได้ว่า การที่คุณพ่อรักและเอาใจใส่แฟชั่นการแต่งกายนั้น เป็นผลกระทบโดยตรงของราศีของท่าน ท่านเกิดในปีระกาและคนที่เกิดในราศีของไก่ขึ้นชื่อลือชาเกี่ยวกับการรักการแต่งกาย อย่างไรก็ตามที สำหรับคุณพ่อนั้น มันไม่ใช่เรื่องของการหลงใหล แต่มันเป็นเรื่องของการให้ความสำคัญกับการแต่งกายที่เหมาะสมกับกาละเทศะ เป็นเรื่องของการให้ความเคารพหรือให้เกียรติแก่บุคคลใดก็ตามที่ที่เราจะพบปะสังสรรค์ด้วย เมื่อเราเริ่มทำงานกับท่าน ท่านจะสั่งให้เราใส่สูทไปทำงานที่ดูเหมาะสม เรียบง่ายและธรรมดาแม้กระทั่งในวันที่ไม่มีการประชุม

มีนายธนาคารท่านหนึ่งที่คุณพ่อมองแล้วเก็บไว้ในใจเมื่อเขามานั่งประชุมกับคุณพ่อโดยเขาใส่สูทและสวมรองเท้าที่ดูหรูหรา เสื้อทรงธรรมดาสีฟ้าจาง ๆ แต่ไม่สวมเนคไท มีครั้งหนึ่งคุณพ่อไปงานรับรองที่มีนักกอล์ฟที่มีชื่อเสียงจะมารับรางวัล เขาโผล่มาในเสื้อยืดโปโล คุณพ่อถือว่านี่เป็นการไม่ให้ความเคารพแก่แขกที่แต่งกายกันมาในชุดสูทผูกเนคไทคุณพ่อและเพื่อนนักธุรกิจของท่านต่างก็ได้แต่งกายกันมาเพื่อให้เกียรติแก่นักกอล์ฟคนนั้นแต่เขาก็ไม่

ใส่ใจพอเพียงที่จะพยายามทำอย่างเดียวกัน ถึงแม้ว่าเราจะทักท้วงท่านสักเท่าใดก็ตามทีว่า สปอนเซอร์ผู้สนับสนุนเขาอาจให้เขาสวมเสื้อที่มียี่ห้อของผู้สนับสนุนแต่เราก็ไม่อาจโน้มน้าวให้ท่านเชื่อได้ว่า มันไม่ใช่เป็นการตั้งใจที่จะเป็นการไม่ให้เกียรติซึ่งกันและกัน

เราจึงเริ่มระลึกกันขึ้นมาได้ ว่าการแต่งกายที่เหมาะสม เป็นวิธีที่ดีที่สุดที่จะส่งสารถึงความประสงค์หนึ่งใดของเรา ถ้าเผื่อเราแต่งกายที่เหมาะสมกับกาละเทศะ ผู้คนก็จะให้ความเอาใจใส่แก่เราอย่างเป็นจริงเป็นจัง ในบางโอกาส เราพบว่าการแต่งกายให้มันด้อยกว่าที่พึงควร นั้นอาจได้ผลที่เราปรารถนา ถ้าเผื่อเราไม่ต้องการให้ใครสักคนมาวางมาดเกินตัวจนเกินไป เราก็จะไม่วุ่นวายแต่งสูท ถ้าเผื่อว่าเราตั้งใจที่แสดงว่าเรามาในแง่ของธุรกิจ การแต่งกายของเราก็จะบ่งถึงความประสงค์ของเราในแง่นั้น คุณพ่อเป็นบุรุษที่เรียบง่ายและจะไม่เอ่ยกล่าวเกี่ยวกับสิ่งใดมากนัก บ่อยทีเดียวที่ท่านจะปล่อยให้เพียงภาพลักษณ์ทั้งหมดของท่านเจรจาชี้แจงแทนตัวของท่าน

นักเพลง

คุณพ่อเป็นนักดนตรีมีเปียโนไว้ในห้องหนังสือของท่านจนถึงวันที่ท่านลาจาก ส่วนใต้ขั้นบันไดก็คือที่ตั้งของเบสสองตัว ซึ่งท่านเคยเล่นกับเพื่อนๆ นักดนตรี ในวัยเยาว์ ฉะนั้นไม่เพียงแต่ว่าคุณพ่อเป็นแฟนเพลง ท่านเล่นเพลงของท่านเองด้วยอีกต่างหาก ส่วนเราลูก ๆ เรียนดนตรีพร้อมกับความสำเร็จตามแต่ความสามารถของแต่ละคน แต่เราไม่เคยบรรลุสู่ความสำเร็จทางด้านเพลงมากมายเท่าที่ท่านเคยประสพ คุณพ่อไม่เคยเรียนดนตรีเลย ท่านเรียนที่จะเล่นเครื่องดนตรีจากการฟัง เพราะท่านรักเสียงเพลงมาก จึงช่วยให้ท่านเกิดความชินความชำนาญ

Blue Moon คือเพลงในภาษาอังกฤษที่โปรดสุดของคุณพ่อ เราเรียนมันจนจำได้ในหัวใจเมื่อเรายังเยาว์วัย และร้องกันในขณะที่คุณพ่อคลอเราด้วยเปียโนไปพลาง ๆ มันเป็นช่วงเวลาที่ไม่เกิดขึ้นบ่อยนัก ที่เราจะมีโอกาสได้อยู่รวมตัวกันในรูปแบบของครอบครัว เรามักพลัดพรากจากกันโดยระยะทาง หรือไม่ก็เพราะสถานการณ์ไม่อำนวย มันเป็นช่วงเวลาชั่วครู่เหล่านั้นนั่นแหละ ที่จะเป็นความทรงจำที่ไม่มีวันลืมของเราที่มีต่อท่านในขณะนี้ เพลงที่ท่านปลาบปลื้มจริง ๆ คือบัวขาว เพลงไทยสุดอมตะในยุคของวงดนตรีเต็มวง ซึ่งได้กลาย

เป็นเพลงสัญลักษณ์ประจำตัวของคุณพ่อของเราที่งานเลี้ยงสังสรรค์กับมิตรสหายทั้งหลายของท่าน

ในระยะหลัง ๆ ของช่วงชีวิตของท่าน คุณพ่อไม่เล่นเครื่องดนตรี แต่ท่านเลือกที่จะร้องเพลงก่อนที่คุณพ่อจะจากเราไป คุณพ่อก็เตรียมของขวัญปีใหม่และของที่ระลึกในวันคล้ายวันเกิดให้แก่เราและมิตรสหายของท่าน ท่านร้องเพลงสารพันเป็นรายการเต็มซีดีถึงห้าแผ่น ทุกวันนี้เรายังเปิดฟัง ยามที่เราคิดถึงท่าน

รัก เคารพ และคิดถึงพ่อเสมอ

DC และ Nat

หน้าว่าง

หน้าว่าง

หลักการประกันวินาศภัย

สุธรรม พงศ์สำราญ
วิรัช ณ ลงขลา
พีชใจ พึ่งพานิช

โครงการจัดพิมพ์และเผยแพร่ตำรา
คณะเศรษฐศาสตร์และบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

หน้าว่าง

หลักการประกันวินาศภัย

สุธรรม พงศ์สำราญ M. Com. (Hons)

ศาสตราจารย์พิเศษ วิรัช ณ สงขลา ธ.บ., M.B.A., A.M.P.

พึงใจ พึ่งพานิช ศส.บ.

บริษัทสำนักพิมพ์ **ไทยวัฒนาพานิช** จำกัด

599 ถนนไมตรีจิต กรุงเทพมหานคร 10100 โทร. 2210111-5

ISBN 974-07-5346-9

พิมพ์ครั้งที่ 2 จำนวน 3,000 ฉบับ

พ.ศ. 2527

๑๐๐

คำนำ

หนังสือหลักประกันวินาศภัยนี้ เรียบเรียงขึ้นเพื่อใช้เป็นแนวทางประกอบการเข้าฟังคำบรรยาย เพราะในปัจจุบันตำราที่เป็นภาษาไทยเกี่ยวกับวิชานี้มีไม่มากพอ ทั้ง ๆ ที่ธุรกิจประกันภัยในประเทศไทยนั้น นับวันจะมีความสำคัญมากขึ้นเป็นลำดับ แต่บุคคลทั่ว ๆ ไปไม่ทราบรายละเอียดที่แน่นอน ดังนั้น หนังสือเล่มนี้อย่างน้อยก็พอเป็นแนวทางที่จะช่วยให้ผู้อ่านทราบถึงการประกันภัยได้ถูกต้องยิ่งขึ้น จากประสบการณ์ที่ผู้เรียบเรียงได้บรรยายวิชานี้ในระดับมหาวิทยาลัยต่าง ๆ รวมถึงวิทยาลัยเอกชนนั้นมีจำนวนชั่วโมงเรียนน้อยมาก ซึ่งผู้บรรยายไม่สามารถจะให้รายละเอียดได้เพียงพอ จึงจำเป็นที่นักศึกษาต้องมีหนังสือประกอบการบรรยาย เพื่อได้ค้นคว้าในการศึกษาให้เรียนรู้มากยิ่งขึ้น

หนังสือหลักการประกันวินาศภัยนี้ จะให้ประโยชน์เฉพาะแต่ผู้ที่ได้อ่าน และพยายามทำความเขาใจ แต่จะไม่เกิดประโยชน์อันใดเลยสำหรับผู้ที่เพียงแต่อ่านผ่านไปเท่านั้น ซึ่งจะทำให้หนังสือเล่มนี้ได้ความหมายโดยสิ้นเชิง ฉะนั้น หากบางตอนที่อ่านแล้วยังมีข้อสงสัย ขอได้โปรดติดต่อสอบถามผู้เรียบเรียงได้เพื่อจะอธิบายให้เกิดความเข้าใจดียิ่งขึ้น นอกจากนั้นยังจะให้ประโยชน์แก่ผู้เรียบเรียงที่จะได้ทราบข้อบกพร่องในการจัดทำ

อนึ่ง การเรียบเรียงหนังสือเล่มนี้สำเร็จได้ด้วยดี ด้วยความอนุเคราะห์จากโครงการตำราของคณะเศรษฐศาสตร์และบริหารธุรกิจ ท่านผู้จัดการบริษัทประกันภัยต่าง ๆ และเจ้าหน้าที่ของสมาคมประกันวินาศภัย ที่ได้อนุเคราะห์ตอบข้อซักถาม รวมทั้งข้อเสนอแนะวิธีการปฏิบัติ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง คุณชลอ ทองสุวรรณ ได้ปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติมจนทำให้เข้าใจง่ายยิ่งขึ้น จึงขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูง ไว้ ณ โอกาสนี้ด้วย

หนังสือหลักการประกันวินาศภัย ได้แก้ไขและปรับปรุงในการพิมพ์ครั้งที่ 2 นี้ โดย ผศ. สุธรรม พงศ์สำราญ เพื่อเพิ่มเติมเนื้อเรื่องให้มีความสมบูรณ์และทันสมัยต่อปัจจุบัน

สุธรรม พงศ์สำราญ
ศาสตราจารย์พิเศษ วิรัช ณ สงขลา
พึงใจ พึ่งพานิช

ภาควิชาบริหารธุรกิจ
คณะเศรษฐศาสตร์และบริหารธุรกิจ
มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
โทร. 5791672

หน้าว่าง

คำแถลง

ตำรา "หลักการประกันวินาศภัย" ของ ผู้ช่วยศาสตราจารย์สุธรรม พงศ์สำราญ ซึ่งได้พิมพ์เป็นครั้งที่ 2 เป็นตำราที่ได้ผ่านการพิจารณาและยอมรับให้เป็นตำราที่อยู่ในโครงการ ฯ จากคณะกรรมการโครงการตำราของคณะเศรษฐศาสตร์และบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ แล้ว ตำราเล่มนี้ได้มีการปรับปรุงและเพิ่มเติมเนื้อหาสาระให้สมบูรณ์และทันสมัยยิ่งขึ้น อันจะเป็นประโยชน์แก่นิสิต นักศึกษาที่กำลังศึกษาวิชาการประกันภัย และประชาชนทั่วไปที่สนใจการประกันภัย มีไว้สำหรับใช้ศึกษาหาความรู้ และเป็นคู่มือสำหรับผู้ที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยได้เป็นอย่างดี

ข้าพเจ้าขอแสดงความขอบคุณผู้ช่วยศาสตราจารย์สุธรรม พงศ์สำราญไว้ ณ ที่นี้ด้วย ที่ได้มีความหมั่นเพียรทำให้เกิดมีตำราภาษาไทยเพิ่มขึ้นมาอีกหนึ่งเล่ม และขอขอบคุณบริษัท โรงพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช จำกัด ที่ได้จัดพิมพ์ตำราเล่มนี้ด้วยความประณีตและทันตามความต้องการใช้ของนิสิตนักศึกษา

นายสมาน ทองสิมา
ประธานกรรมการจัดพิมพ์ตำรา
คณะเศรษฐศาสตร์และบริหารธุรกิจ

หน้าว่าง

คำแถลงของโครงการตำรา ฯ

วัตถุประสงค์ที่สำคัญของโครงการตำราของคณะเศรษฐศาสตร์และบริหารธุรกิจก็เพื่อที่จะผลิตตำราเพื่อใช้ในการสอนทั้งของคณะเองและสถาบันอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้โดยตระหนักว่า หนังสือหรือตำราในระดับอุดมศึกษาของประเทศไทยนั้น ยังขาดแคลนเป็นอย่างมาก

คณะเศรษฐศาสตร์และบริหารธุรกิจดำเนินการสอนระดับปริญญาตรี และปริญญาโท (บางสาขา) มาแล้วเป็นเวลากว่า 30 ปี โดยมีสาขาวิชาทางเศรษฐศาสตร์ บริหารธุรกิจ บัญชี การตลาด การสหกรณ์ และเศรษฐศาสตร์การเกษตร ในการสอนนั้น อาจารย์มักจะขาดตำราภาษาไทยอยู่ตลอดมา การขาดแคลนตำรานี้ไม่ใช่มีแต่ที่คณะ ฯ แต่เป็นเรื่องที่เป็นอยู่ในทุกแห่งในวงการการศึกษาระดับมหาวิทยาลัย คณะ ฯ ได้ตระหนักถึงความจำเป็นที่จะต้องผลิตตำราขึ้นมา เพื่อปรับปรุงการสอนของคณะ ฯ มาเป็นเวลานาน แต่การผลิตตำราในระยะแรก ๆ มักจะอยู่ในรูปของคำบรรยายของวิชาต่าง ๆ และพิมพ์เป็นฉบับโรเนียวเท่านั้น คณะ ฯ เห็นว่า หากคณะ ฯ จะวางนโยบายเพื่อการส่งเสริมการผลิตตำราของอาจารย์แล้วก็น่าจะตั้งเป็นโครงการตำราขึ้นมา ทั้งนี้เพื่อกำหนดเป้าหมายและวัตถุประสงค์ที่แน่นอน ด้วยเหตุนี้ ใน พ.ศ. 2515 คณะ ฯ จึงได้จัดตั้งคณะกรรมการดำเนินการจัดพิมพ์และเผยแพร่ตำราขึ้นมาทำหน้าที่เป็นผู้ประสานงานด้านนี้ จากนั้นทางคณะ ฯ ได้ติดต่อกับมูลนิธิเอเชีย (Asia Foundation) เพื่อขอความร่วมมือทางการเงิน ซึ่งทางมูลนิธิก็ได้มอบให้จำนวนหนึ่ง นอกจากนั้นคณะ ฯ ยังได้ติดต่อกับบริษัทสำนักพิมพ์ ไทยวัฒนาพานิช จำกัด ให้เป็นผู้จัดพิมพ์ตำรา ซึ่งก็ได้รับความร่วมมือและการสนับสนุนเป็นอย่างดี

แม้โครงการตำราจะก่อตั้งมาหลายปีแต่ผลงานที่ออกมาในรูปตำรานั้นสำเร็จไปเพียง 2 เล่มเท่านั้น ซึ่งนับว่าออกจะไม่ค่อยก้าวหน้าสมตามเจตจำนงที่วางไว้ เหตุผลก็คือ ความไม่พร้อมทางฝ่ายอาจารย์ของคณะ ฯ ซึ่งมีงานและภาระรับผิดชอบเป็นอย่างมาก ประกอบกับตำราแต่ละเล่มที่โครงการตำราจะจัดพิมพ์นั้นต้องผ่านการตรวจแก้จากผู้รู้ในสาขานั้นอย่างรอบคอบ งานตำราบางเล่มจึงสำเร็จยากบางเล่มก็เลิกล้มไป อย่างไรก็ตาม ในระยะหลัง ๆ งานผลิตตำราของโครงการก้าวหน้ามากกว่าระยะก่อน ๆ ขณะนี้มีตำราที่กำลังจัดพิมพ์อยู่ 2 เล่ม และที่จะจัดพิมพ์อีกหนึ่งเล่มในระยะต่อเนื่องกัน

คณะกรรมการ ฯ ตระหนักดีว่า งานเขียนตำราเป็นงานที่ต้องอาศัยความรู้และความละเอียดลออในหลาย ๆ ด้าน จึงพยายามที่จะผลิตตำราออกมาให้ได้มาตรฐาน อย่างไรก็ตาม การทำให้เกิดความสมบูรณ์ดังกล่าวนั้นมีปัญหามากมาย ความบกพร่องจึงอาจจะตกหล่นหลงเหลืออยู่บ้าง หากท่านผู้ใช้ตำราจะทักท้วงมาเพื่อการแก้ไขต่อไปก็จะเป็นวิทยาทานยิ่ง

โครงการตำรา ฯ ขอแสดงความขอบคุณต่อมูลนิธิเอเชีย และต่อบริษัทสำนักพิมพ์ ไทยวัฒนาพานิช จำกัด ที่มีส่วนช่วยสนับสนุนโครงการนี้เป็นอย่างดียิ่งตลอดมา.

(ดร. ทองโรจน์ อ่อนจันทร์)
ประธานกรรมการดำเนินการจัดพิมพ์และเผยแพร่ตำรา

หน้าว่าง

สารบาญ

บทที่ 1 การประกันภัย (Insurance) 1

อารัมภบท (Introduction) 1

ความหมายของการประกันภัย 4

การประกอบการของบริษัทประกันภัย 6

การศึกษาวิชาประกันภัย 13

ภัย 15

ประเภทของการเสี่ยงภัย 16

ประโยชน์ของการประกันภัย 17

ความแตกต่างของการประกันภัยกับการพนัน 18

ปัจจัยในการประกอบการรับประกันภัย 20

ก. บริษัทประกันภัยใช้ประสบการณ์ 20

ข. ต้องใช้ทฤษฎี 21

— Theory of Probability (ทฤษฎีที่น่าจะเป็นไปได้) 21

— Law of Great Numbers (ทฤษฎีที่ถือจำนวนมาก) 21

— การควบคุมเรื่องการเงิน 22

การคำนวณเบี้ยประกัน 22

ทุนประกัน (Sum Insured) 24

— ทุนประกันจ่ายเป็นจำนวนสูงสุด 24

— ทุนประกันจ่ายให้เท่าที่เกิดการเสียหายจริง 24

— ทุนประกันที่จ่ายตามกำหนด 24

ประเภทของภัย 25

— ภัยที่ถูกทำขึ้น (moral hazard) 25

— ภัยที่เกิดขึ้นเอง (physical hazard) 25

สัญญาประกันภัย 25

— สรุปลักษณะของสัญญาประกันภัย 25

— บุคคลที่เกี่ยวข้องกับสัญญาประกันภัย 26

— สัญญาประกันภัยนี้ต้องพิจารณาถึงกฎสากล 27

บทที่ 2 การประกันอัคคีภัย (Fire Insurance) 29

การประกันอัคคีภัย (Fire Insurance) 29

- เป็นวินาศภัยที่เกิดจากไฟ (fire) 29

  ฟ้าผ่า (lightening) 29

  การระเบิดของแก๊ส 29

- ความเสียหายที่เป็นเหตุต่อเนื่องจากอัคคีภัย 31
- ภัยที่ไม่อยู่ในความคุ้มครองของกรมธรรม์ 32
- ภัยพิเศษ 32
- วิธีหาประกัน 32

กรมธรรม์ประกันอัคคีภัย 34

- สัญญาประกันอัคคีภัย 36
- ใบแทรกกรมธรรม์ 42

การประกันอัคคีภัยแบบกระแสรายวัน (Adjustable Insurance or Policy) 42

เอกสารแนบท้ายว่าด้วยเงื่อนไขพิเศษการประกันแบบกระแสรายวัน 44

Declaration Policy 45

ลักษณะสำคัญของสัญญาประกันภัย 46

- ส่วนได้เสีย (Insurable Interest) 47
- ประเภทของส่วนได้เสีย 48
- ขนาดของส่วนได้เสีย 49

การเลือกภัยในแง่ของบริษัทประกันภัย 49

- ทุกคนในบริษัทต้องรู้ 49
- ควรทราบถึงหลักเกณฑ์ 49
- สรุปในการเลือกภัย 51
- สมาคมประกันวินาศภัย 51

การจำกัดความรับผิดชอบของบริษัทประกันอัคคีภัย 53

- การชำระเบี้ยประกัน 53
- การประกันที่ต่ำกว่ามูลค่าที่แท้จริง 53
- กรณีหลังจากการเสียหายเกิดขึ้น 54
- การทำประกันต่อ (Re-Insurance) 54
- การประกันร่วม (Co-Insurance) 55
- สูตรของ Co-Insurance 56

Pro-Data Distribution Clause 57
การประกันต่อและการประกันช่วง 58
— การประกันต่อ 58
— การประกันช่วง 59
— การคิดค่านายหน้า 59
— การทำ Re-Insurance 59
— Facultative 59
— Treaty 59
— ประโยชน์ของการประกันช่วงและประกันต่อ 60
— ข้อสังเกต 60
การสลักหลัง (Endorsement) 61
— กรมธรรม์ผนวก (additional insurance form) 61
— ข้อกำหนดพิเศษ (special clause) 61
เงินสำรอง (Reserve) 62
— Unearned Premium Reserve 62
— Loss Reserve 62
ภาคผนวก 66
— การคิดอัตราเบี้ยประกันอัคคีภัย 66
วิธีการดำเนินการดับเพลิงของเจ้าหน้าที่ดับเพลิง 88

บทที่ 3 การประกันภัยทางทะเล (Marine Insurance) 94
ประวัติของการประกันภัยทางทะเล 94
การประกันทางทะเลคืออะไร 95
— Cargo Marine Insurance 95
— Hull Marine Insurance 95
การค้าระหว่างประเทศ (International Trade) 95
— Exporter 95
— Shipper 95
— Forwarding Agent 95
— Carrier 96
— Clearing Agent 96
— Bank 96
— Importer 96

เงื่อนไขในการส่งของจากผู้ขายไปยังผู้ซื้อ 96
— F.O.B. 96
— C & F 96
— C.I.F. 96

เอกสารสำคัญในทางการค้า (Commercial Document) 96
— ใบกำกับราคาสินค้า (the invoice) 97
— ใบตราส่งสินค้าทางเรือ (the bill of lading) 97
— ใบแสดงการประกันภัย (the insurance certificate or special policy) 97
— ตั๋วแลกเงิน (the bill of exchange) 97

การชำระเงินระหว่างประเทศ (International Payment) 97
— บทบาทของธนาคารในการชำระเงินระหว่างประเทศ 98

ลักษณะสำคัญของกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเล 100
— จะต้องมีความซื่อสัตย์ต่อกันและกันอย่างสูงสุด (utmost good faith) 100
— ส่วนได้เสียอันอาจเอาประกันได้ (Insurable Interest) 100
— กรมธรรม์เป็นเอกสารที่โอนกันได้อย่างเสรี (Assignment of Policy) 101
— ค่าชดใช้ค่าสินไหมหรือค่าเสียหาย (Indemnity) 102
— Protection & Indemnity Insurance 102
— การยื่นคำร้องขอชำระค่าแห่งความเสียหาย 104
— การรับช่วงสิทธิ (subrogation) 104
— ข้อกำหนดโดยปริยาย (implied warranties) 104
— เรือต้องมีสภาพพร้อมที่จะออกทะเลได้ 104
— เรือต้องเดินตามเส้นทางปกติ 105

ประเภทของกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเล 105
— กรมธรรม์เพื่อความคุ้มครองแก่ตัวเรือ สินค้า และค่าระวาง (hulls, cargoes & freight) 105
— กรมธรรม์ประเภทกำหนดทุนประกันและไม่กำหนดทุนประกัน (valued & unvalued policy) 106
— กรมธรรม์ที่กำหนดระยะเวลาของสัญญาและกรมธรรม์ที่คุ้มครองเพื่อการขนส่งเฉพาะครั้ง (time & voyage policy) 106
— กรมธรรม์ที่กำหนดระยะเวลาแบบพิเศษ (special time policy) 106
— กรมธรรม์เพื่อความคุ้มครองแก่เรือหลายลำ (fleet policy) 107
— กรมธรรม์ที่คุ้มครองทรัพย์สินที่อยู่กระจายกันไป (blanket policy) 107

— กรมธรรม์ที่ระบุชื่อเรือและกรมธรรม์ที่ไม่ระบุชื่อเรือ (name & unnamed policy) 107
— กรมธรรม์ที่ไม่กำหนดระยะเวลา (open cargo form) 108
— กรมธรรม์ที่ให้ความคุ้มครองภัยพิเศษ (special hazard policy) 108

กรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลแตกต่างกับอัคคีภัยอย่างไร 108
— ส่วนได้เสีย 109

กรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลคุ้มครองภัยทั่วไป 109
— ภัยจากท้องทะเล (perils of seas) 109
— โจรกรรม (piracy, thieves) 109
— ภัยซึ่งเกิดจากการโยนของทิ้งทะเล (jettisons) 109
— การกระทำโดยทุจริตของคนเรือ (barratry) 110
— ภัยอื่น ๆ (other perils) 110

ภัยพิเศษ (Extraneous Risk) 110

การประกันสินค้าที่ขนส่งทางทะเล 111
— Single Risk Insurance 111
— Open Cargo Forms 112

ประเภทของความเสียหาย 112
— ความเสียหายโดยสิ้นเชิง (Total Loss) 112
— ความเสียหายเพียงบางส่วน (Partial Loss) 113

Particular Average 115
— Free Particular Average (F.P.A.) 115
— แบบของอเมริกัน (Free of Particular Average American Condition) 115
— แบบของอังกฤษ (Free of Particular Average English Condition) 116
— With Particular Average (W.P.A.) 116

All Risk 116

สรุปประเภทของความเสียหายบางส่วนเฉพาะสินค้า 116

เงื่อนไขสถาบันประกันภัยทางทะเลว่าด้วยการประกันสินค้า (Institute Cargo Clauses W.A.) 117
— เงื่อนไขว่าด้วยสงคราม 121
— เงื่อนไขว่าด้วยการนัดหยุดงานของกรรมกร 123

หลักเกณฑ์ในการปฏิบัติทั่วไปในการรับประกันภัยทางทะเล 125
— ตัวผู้เอาประกัน 125
— การที่บริษัทดำเนินการโดยผ่านนายหน้าหรือตัวแทน 126

- การคำนวณเบี้ยประกัน 127
- ตัวเรือที่ใช้บรรทุกสินค้าหรือที่จะรับประกันตัวเรือ 128
- การเดินทางของเรือ 129
- ท่าเรือ 129
  - ชนิดของท่าเรือมี 6 ชนิด 129
  - สภาพของท่าเรือ 130
- ภาวะเศรษฐกิจและการเมือง 131
- สินค้าที่บรรจุในหีบห่อ 131
  - หลักในการพิจารณาลักษณะของหีบห่อ 131

ในการรับประกันบริษัทจะพิจารณาถึงภัยต่าง ๆ 131

ความสำคัญของการประกันภัยต่อสังคม 132

ประโยชน์ของการประกันภัยทางทะเล 132

สรุปการประกันภัยทางทะเล 133

ภาคผนวก สัญญาประกันภัยทางทะเล 134

สถิติผลการรับประกันภัยทางทะเล และ ขนส่ง (เฉพาะสินค้า) 172

บทที่ 4 การประกันรถยนต์ (Automobile Insurance) 175

ความนำ 175

ภัยต่าง ๆ เกี่ยวกับรถยนต์ 176

- เกิดจากผู้ขับขี่รถยนต์เอง 176
- เกิดจากตัวรถ 176
- เกิดจากคนเดินเท้า 176
- เกิดจากเหตุภายนอก 176

หลักและทฤษฎีของการประกันรถยนต์ 177

- ความซื่อตรงต่อกัน (Good Faith) 177
- การมีส่วนได้เสียในการประกัน (Insurable Interest) 177
- การทดแทนความเสียหาย (Indemnity) 178
- การสวมสิทธิ์ (Subrogation) 178
- การชดใช้ค่าเสียหายร่วมกัน (Contribution) 179

การแบ่งประเภทของรถยนต์ 179

- รถนั่งส่วนบุคคล (Private Car) 179
- รถสาธารณะ (Commercial Vehicle) 179

- รถจักรยานยนต์ 179

ประเภทของการคุ้มครอง 180

- การคุ้มครองทุกอย่าง (comprehensive cover) 180
- การคุ้มครองบุคคลที่สาม (liability to the third party) 182
- ตารางสรุปประเภทของการคุ้มครอง 184

ใบคำขอ 185

- รายละเอียดแบบใบคำขอ 186

รายงานการสำรวจรถยนต์ 188

- ส่วนที่ 1 188
- ส่วนที่ 2 188
- ส่วนที่ 3 188
- ส่วนที่ 4 189

กรมธรรม์ (Policy) 189

- การเริ่มและการสิ้นสุดของกรมธรรม์ 190
- การสลักหลัง (Endorsement) 190
- การแจ้งอุบัติเหตุและการสำรวจความเสียหาย 193
- การเข้าสวมสิทธิ์ (Subrogation) 200
- การประกันช่วงหรือการประกันต่อ (Re-Insurance) 200
  - Facultative 200
  - Treaty 200
  - Pool 201
- การยกเลิกกรมธรรม์ 201

การคิดเบี้ยประกัน 202

- รถส่วนบุคคล (Private Car) 203
- รถบรรทุก (Commercial Vehicle) 203
- รถจักรยานยนต์ (Motor Cycles) 203
- อัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ 205

ส่วนลด (Discount) 218

- Excess Discount 219
- Fleet Discount 219
- No Claim Bonus 219

การขยายการคุ้มครองไปต่างประเทศ 219
การหาประกันรถยนต์ 219
— ตัวแทน (Agent) 219
— นายหน้า (Broker) 219
การเก็บเบี้ยประกัน 220
การจำกัดความรับผิดชอบ 220
— กำหนดทุนประกันสูงสุดและต่ำสุดเอาไว้ 220
— กำหนดให้ผู้เอาประกันรับผิดชอบตัวเอง 220
การเลือกรับประกัน 220
— ตัวผู้เอาประกัน 220
— ลักษณะของรถเอาประกัน 221
— ทุนประกัน 221
— การเก็บรักษา 221
— ประเภทของภัย 222
— การทอดทิ้งไม่ดูแลทรัพย์สิน 222
— ฐานะการเงินของผู้เอาประกันไม่ดี 222
การชดใช้ค่าเสียหาย 222
— หลักการชดใช้ค่าเสียหาย 223
— การประกันรถยนต์กับความสัมพันธ์ของรัฐ 224
— ประโยชน์ต่าง ๆ ของการประกันรถยนต์ 224
— โทษต่าง ๆ ของการประกันรถยนต์ 225
— สิ่งที่ควรแก้ไขปรับปรุง 225
— สรุป 225
— ข้อคิดเห็นเรื่องการประกันรถยนต์ 231

บทที่ 5 การประกันอุบัติเหตุ (Accident Insurance & Casulty Insurance) 233
อารัมภบท 233
ประวัติของการประกันอุบัติเหตุ 233
— ความเป็นมาของการประกันอุบัติเหตุในประเทศไทย 234
ความหมายของการประกันอุบัติเหตุ 235
— บุคคลที่มีส่วนในการประกันอุบัติเหตุ 235
— ผู้รับประกัน (insurer) 235
— ผู้เอาประกัน (insured) 236

— ผู้รับประโยชน์ (Beneficiary) 236
— ผู้เสียหาย 236

กรมธรรม์การประกันอุบัติเหตุ 236

ประเภทของการประกันอุบัติเหตุ 237

— การประกันอุบัติเหตุส่วนบุคคล (Personal Accident Insurance) 237
— การประกันเกี่ยวกับการโจรกรรม 237
— การประกันอุบัติเหตุเกี่ยวกับความรับผิดชอบต่อผู้อื่นหรือบุคคลที่ 3 (general public liability) 237

การประกันอุบัติเหตุส่วนบุคคล (Personal Accident Insurance) 237

— ความหมาย 237
— ความสำคัญของการประกันอุบัติเหตุ 238
— ประโยชน์ของการประกันอุบัติเหตุส่วนบุคคล 238
— แบบอื่น ๆ ของการประกันอุบัติเหตุส่วนบุคคล 239
— การประกันการโดยสารเครื่องบินพาณิชย์ 239
— การประกันอุบัติเหตุ 24 ชั่วโมง 239
— การประกันอุบัติเหตุแบบมาตรฐาน 239
— ข้อยกเว้นที่บริษัทประกันภัยไม่คุ้มครอง 239
— หลักในการพิจารณารับประกันของบริษัท 240
— ลักษณะของกรมธรรม์ 240
— สาระสำคัญของสัญญาจะระบุถึง 240
— สาระของเงื่อนไขทั่ว ๆ ไป 240
— เงื่อนไขในการจ่ายค่าทดแทน 241
— ข้อยกเว้น 241

ระยะเวลาที่คุ้มครองของกรมธรรม์

การแจ้งความเสียหาย 241

กรมธรรม์ไม่มีผลบังคับ 241

— การบอกเลิกกรมธรรม์ 242
— การคืนเบี้ยประกัน 242
— ข้อพึงสังวร 243
— การคำนวณเบี้ยประกัน 243
— การแต่งตั้งอนุญาโตตุลาการ 243
— การประกันอุบัติเหตุส่วนบุคคลแตกต่างจากการประกันวินาศภัย 244
— ตัวอย่างเงื่อนไขการจ่ายค่าทดแทน 244

— หมวดที่ 1 244
— หมวดที่ 2 245
— หมวดที่ 3 245
— หมวดที่ 4 245
— เหตุที่บริษัทประกันอุบัติเหตุได้รับเงินมาก 246

การประกันโจรกรรม 246
— โจรกรรมแบบชิงทรัพย์ (bobbery) 246
— โจรกรรมแบบขโมย (theft) 246
— โจรกรรมแบบลักเล็กขโมยน้อย (larceny) 247
— โจรกรรมแบบบุกรุก (burglary) 247

ลักษณะของกรมธรรม์ประกันโจรกรรม 247

การโจรกรรมแบบ Burglary 247
— การประกันโจรกรรมขนย้ายเงินสด (Cash in Transit) 247
— การเลือกรับในการประกันการขนย้ายเงินสด 248
— ลักษณะของกรมธรรม์ 248
— เงื่อนไขของกรมธรรม์ 248
— การประกันเงินสดที่อยู่ในสำนักงาน 249
— การประกันโจรกรรมเครื่องใช้ในสำนักงาน (For Business Premises) 249
— การประกันโจรกรรมเครื่องใช้ในบ้าน (Private Residence) 249
— การประกันความซื่อสัตย์ของพนักงาน (Fidelity Bond) 249
— การประกันแบบ All Risk 250
— สัญญาประกันโจรกรรมเป็นสัญญาต่างตอบแทน 250
— เรื่องที่ควรพิจารณาในการทำประกันโจรกรรม 250
— หลักในการเลือกภัย 251

การประกันความรับผิดชอบต่อบุคคลที่ 3 หรือต่อบุคคลอื่น
(General Public Insurance or General Liability Insurance) 251

ประเภทของบุคคลที่มีส่วนในการรับประกัน 252

ประเภทของการรับประกันบุคคลที่สามหรือบุคคลอื่น 252

ความรับผิดชอบของผู้ประกอบธุรกิจต่อบุคคลอื่น (Business Liability) 252
— ความรับผิดชอบของเจ้าของธุรกิจ เจ้าของโรงแรม บ้านเช่า โรงงาน โรงภาพยนตร์ (owners', landlords,' and tenants' liability) 252
— ความรับผิดชอบของผู้ประกอบธุรกิจที่มีต่อประชาชนในฐานะที่เป็นผู้ผลิต หรือผู้จำหน่าย (หมายถึงผู้รับเหมาก่อสร้างด้วย) 253

- ความรับผิดชอบต่อบุคคลอื่นที่ใช้ลิฟท์ (elevator liability) 253
- ความรับผิดชอบต่อผู้บริโภคหรือผู้ใช้ผลผลิต (product liability) 253
- ความรับผิดชอบต่อผู้อื่น อันไม่ใช่ความประมาทเลินเล่อของตนเอง (contractual liability) 253
- ความรับผิดชอบของผู้ประกอบธุรกิจต่อบุคคลอื่น เนื่องจากความประมาทเลินเล่อของบุคคลอื่น (contingent liability) 253
- ความรับผิดชอบร่วมหลายประเภทอย่างกว้างขวางของผู้ประกอบธุรกิจต่อบุคคลอื่น (comprehensive general liability policy) 254
- ความรับผิดชอบต่อความหายนะหรือความเสียหายจำนวนมาก ๆ (catastrophe or "umbrella" liability policy) 254
- ความรับผิดชอบอื่น ๆ (other liabilities policies) 254
  - การคุ้มครองความรับผิดชอบของเจ้าของร้านเล็ก ๆ คนขายของ คนเก็บพัสดุ (storekeeper liability policy) 254
  - การคุ้มครองการเสียหายจากน้ำ (water damage liability policy) 254
  - การคุ้มครองการเสียหายจากการรั่วไหลของหัวฉีดน้ำ (sprinkler leakage liability policy) 254
  - ความคุ้มครองของผู้เป็นเจ้าของโรงแรมต่อทรัพย์สินของผู้มาพัก (innkeepers' liability policy) 254
  - ความคุ้มครองทรัพย์สินมีค่าที่เก็บไว้ในตู้นิรภัยต่าง ๆ (safe depositary liability policy) 255

การประกันความรับผิดชอบผู้ใช้วิชาชีพ (Professional Liability) 255

- แพทย์ ศัลยแพทย์ ทันตแพทย์ ต่อคนไข้เนื่องจากความบกพร่องในขณะปฏิบัติหน้าที่ (physician's, surgeon's and dentist's malpractice liability) 255
- เภสัชกรต่อผู้ซื้อยา (druggist's liability) 255
- โรงพยาบาลต่อคนไข้ (hospital liability) 255
- จักษุแพทย์ต่อคนไข้ (optometrist's liability) 255
- ร้านเสริมสวยต่อลูกค้า (beauty parlor liability) 255
- ผู้ทำบัญชีและผู้สอบบัญชีต่อผู้ว่าจ้างให้ทำหรือสอบบัญชี (accountant's liability) 255
- การประกันความรับผิดชอบส่วนต่อบุคคลอื่น (personal liability insurance) 255
- เงื่อนไขของกรมธรรม์การประกันความรับผิดชอบผู้ใช้วิชาชีพ 256
  - ระยะเวลาเริ่มต้นและสิ้นสุดกรมธรรม์ 256
  - การแจ้งความเสียหาย 256
  - การยกเลิกกรมธรรม์ 256
  - ข้อพึงปฏิบัติของผู้เอาประกัน 257

— การหาและการคิดเบี้ยประกัน 257
การประกันความรับผิดชอบส่วนบุคคลต่อบุคคลอื่น (Personal Liability Insurance) 257
ภาคผนวก 279
การประกันวิศวกรรม (Engineering Insurance) 283
ประวัติและการวิวัฒนาการของการประกันวิศวกรรม 284
— Contractors All Risks Insurance (CAR) 284
— Erection All Risks Insurance (EAR) 284
— Machinery Breakdown Insurance (MB) 285
— Boiler and Pressure Vessel Insurance (BPV) 285
ลักษณะสำคัญของกรมธรรม์แบบ Engineering 285
— วิธีการประกัน 287
— ขอบเขตของความคุ้มครอง 288
— ผู้เอาประกัน (Insured) 289
— ระยะเวลาของการคุ้มครอง (Period of Insurance) 290
— จำนวนทุนประกัน (Sum Insured) 290
— การกำหนดค่าชดใช้ (Excesses) 290
— ค่าสินไหมทดแทน (Indemnity) 290
— การตีราคาค่าเสียหาย (Settlement of Losses) 291
— การกำหนดอัตราเบี้ยประกัน (Rating) 291
— สิ่งจำเป็นที่จะต้องทราบสำหรับการรับประกันรายหนึ่ง ๆ 294
— ประสบการณ์ในด้านความเสียหาย (Loss Experience) 296
สาเหตุที่การประกันอุบัติเหตุไม่แพร่หลาย 296
บรรณานุกรม 297

1

การประกันภัย
(Insurance)

อารัมภบท (Introduction)

การดำเนินชีวิตทุกวันนี้มีใครบ้างที่จะเถียงได้ว่า เราอยู่กันอย่างปลอดภัยโดยไม่มีการเสี่ยง เป็นที่ทราบกันดีว่า การเสี่ยงภัยมีอยู่ตลอดเวลา ทั้งนี้ไม่รวมถึงภยันตรายที่มีผู้คอยทำร้ายเราในฐานะที่เป็นศัตรูหรือเพื่อชิงทรัพย์ ยังมีภัยอื่น ๆ ที่เราไม่เคยทราบมาก่อน และที่ทราบอยู่แล้วว่าวันหนึ่งอาจเกิดขึ้นอันจะทำความเสียหายให้กับตัวเราและทรัพย์สินของเรา ภัยประเภทหลังนี้เป็นเรื่องที่จะนำมากล่าวกันในที่นี้

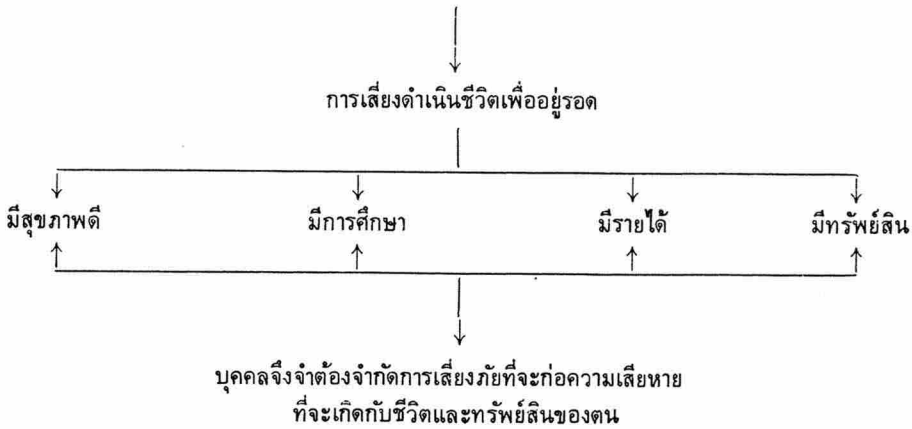
เหตุใดภัยที่ทำความเสียหายให้กับตัวเราและทรัพย์สินของเรา จึงเกิดขึ้นและนับวันจะทวีขึ้น ที่เป็นเช่นนี้ก็เพราะความเจริญในทางวัตถุและการประดิษฐ์คิดสิ่งอำนวยความสะดวกมีมากขึ้น จึงทำให้มนุษย์สมัยนี้ต้องประสบต่อการเสี่ยงภัยมากกว่าแต่ก่อน ตัวอย่างเช่น บ้านที่เราอาศัยอยู่สร้างด้วยคอนกรีต ในสมัยก่อนเราเชื่อว่าทนไฟได้ แต่ปัจจุบันนี้บ้านหลังนั้นอาจถูกเพลิงเผาผลาญลงหมดสิ้น เพราะมีสิ่งติดตั้งตรึงตราที่ทันสมัยประดับอยู่ภายในบ้านมากมาย เช่น สายไฟที่ต้องใช้ส่งกระแสไฟภายในบ้านมากแห่ง เครื่องปรับอากาศ แก๊สที่ใช้หุงต้มอาหาร ฯลฯ เป็นต้น การเสี่ยงภัยจึงมีอยู่ทุกเวลาไม่ว่าจะอยู่ในบ้านอย่างสงบแล้วก็ตาม ส่วนการออกไปนอกบ้านก็ยิ่งเพิ่มการเสี่ยงภัยมากขึ้น ท่านผู้รู้ในทางวิชาการประกันภัยจึงกล่าวไว้ว่า "การเสี่ยงภัยคือโอกาสที่จะก่อให้เกิดการเสียหาย"

เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้น มันอาจทำลายชีวิต ทรัพย์สมบัติของเราและของผู้อื่นที่อยู่ร่วมในสังคม ฉะนั้น จึงจำเป็นที่เราต้องหาวิธีการที่จำกัดการเสี่ยงภัย เพื่อมิให้เกิดความเสียหายขึ้นบ่อยหรือมากครั้งจนเราสิ้นเนื้อประดาตัว

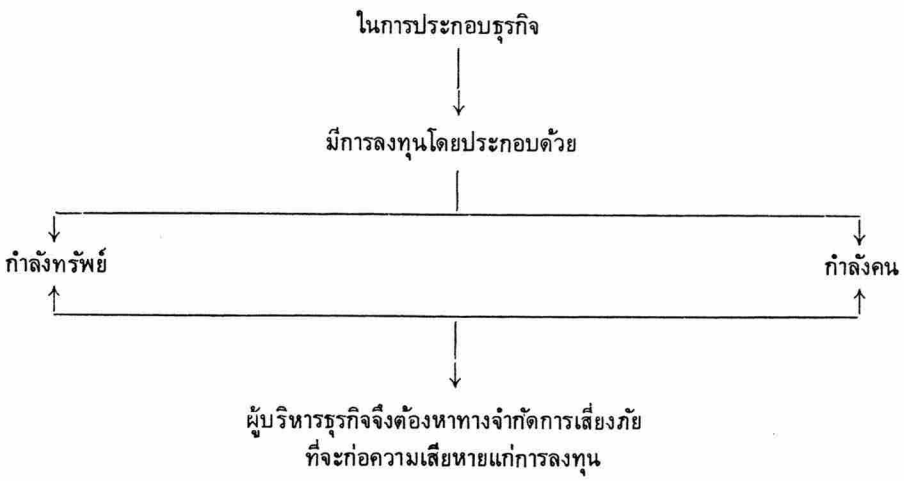
ส่วนในด้านธุรกิจ ผู้ที่ดำเนินการธุรกิจก็ต้องมีการเสี่ยงภัยไม่น้อยกว่าบุคคลธรรมดาเลย เพราะธุรกิจใด ๆ ก็ตาม นักธุรกิจจำต้องมีการลงทุน ซึ่งอาจแยกออกได้เป็น กำลังทรัพย์ และกำลังคน ในการลงทุนไม่ว่าประเภทใดก็ตาม ย่อมจะต้องมากพอที่จะทำให้ธุรกิจดำเนินไปได้ ฉะนั้น จึงจำเป็นที่จะต้องหาทางป้องกันการลงทุนไม่ให้สูญไปเพราะการเสี่ยงภัย นักธุรกิจจึงต้องหาวิธีการที่จะจำกัดการเสี่ยงภัยเช่นกัน

จากอารัมภบทที่กล่าวมาแล้ว พอที่จะแสดงให้เห็นเป็นภาพดังนี้

สำหรับบุคคลธรรมดา

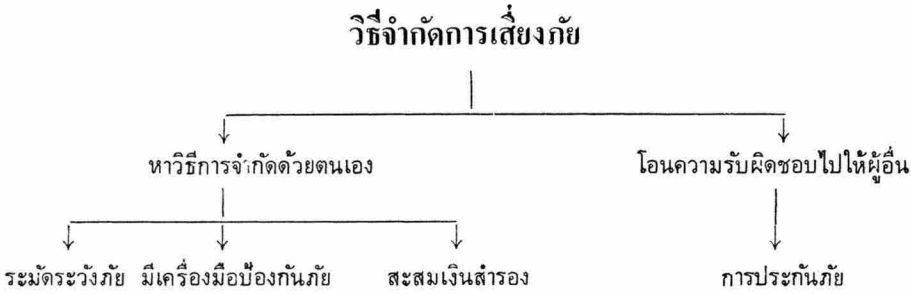


ส่วนในด้านธุรกิจ



จากภาพทั้งสอง พอที่จะพิจารณาได้ว่า บุคคลธรรมดา หรือธุรกิจใด ๆ ก็ตาม แม้จะมีแนวเริ่มแรกต่างกัน ก็จะต้องมาลงด้วยเรื่องที่ต้องหาทางจำกัดการเสี่ยงภัยเพื่อการอยู่รอดเช่นเดียวกัน

ปัญหาต่อมาที่จะต้องพิจารณาก็คือ **วิธีใดบ้างที่จะจำกัดการเสี่ยงภัย** เพื่อตอบปัญหานี้ ขอแสดงให้เห็นด้วยภาพเป็นโครงร่างเสียก่อน



วิธีการจำกัดการเสี่ยงภัยด้วยตัวเอง หมายถึง บุคคลนั้นหรือธุรกิจนั้นหาทางป้องกันความเสียหายโดยไม่ต้องอาศัยผู้อื่น ซึ่งพอจะแยกอธิบายให้เห็นได้ คือ

1) **มีความระมัดระวัง** ตัวอย่างสำหรับบุคคลธรรมดาก็ได้แก่ ดำเนินชีวิตด้วยความระมัดระวังมิให้ภัยเกิดแก่ตัวเอง เช่น จะเดินไปไหนก็ไม่ให้ใครขับรถยนต์มาชนเอา หรือมีบ้านก็คอยตรวจตราว่าอะไรที่จะก่อให้เกิดการเสี่ยงภัย เช่น สายไฟในบ้านเก่า อาจมีการลัดวงจรทำให้ไฟไหม้บ้านได้ ก็จัดการเปลี่ยนสายใหม่ สำหรับธุรกิจ นักธุรกิจก็หาวิธีเช่นเดียวกัน เช่น เขาจะหาทางป้องกันมิให้คนงานได้รับอุบัติเหตุขณะทำงาน หรือโรงงานต้องโดนอัคคีภัย

2) **หาเครื่องมือป้องกันภัย** วิธีนี้บุคคลธรรมดาหรือนักธุรกิจสามารถจัดซื้อเครื่องมือป้องกันภัย เช่น เครื่องดับเพลิง เครื่องสัญญาณอันตรายที่จะบอกให้ทราบเมื่อภัยเริ่มขึ้น

3) **การสะสมเงินสำรอง** เป็นที่ทราบกันดีอยู่แล้วว่า การสะสมเงินสำรองสำหรับไว้เป็นค่าใช้จ่ายเมื่อมีการเสียหายเกิดขึ้นนั้นเป็นวิธีที่จำเป็น โดยกันเงินจำนวนหนึ่งจากรายได้ทีละน้อยมาสะสมไว้

วิธีการต่าง ๆ ในการจำกัดการเสี่ยงภัยดังได้กล่าวมานั้น ถ้าพิจารณาให้ละเอียดแล้ว จะเห็นได้ว่ายังเป็นวิธีที่ไม่รัดกุมนัก เพราะวิธีการเหล่านั้นยังไม่อาจทำได้ดีพอที่จะลดการเสี่ยงและป้องกันความเสียหายได้ ซึ่งจะต้องวิจารณ์ไปแต่ละข้อ

(1) **การระมัดระวังตัวเอง** มนุษย์เรามีการดำเนินชีวิตแตกต่างกันไป บางคนที่ประพฤติดีการระวังตัวย่อมดีตามไปด้วย ซึ่งทำให้มีการเสี่ยงน้อย อย่างไรก็ตาม พฤติกรรมของมนุษย์บางครั้งก็มีการกระทำที่ไม่ดี ยิ่งคนที่เสเพลด้วยแล้วการเสี่ยงยิ่งทวีคูณ ในด้านธุรกิจก็เช่นกัน นักธุรกิจแม้จะมีความรอบคอบดีอย่างไร ก็ไม่อาจตรวจตรากิจการได้ถี่ถ้วนทุกเวลา

(2) **การหาเครื่องมือป้องกันภัย** เป็นเรื่องที่อาจทำได้แต่ขึ้นอยู่กับทุนทรัพย์และการรู้จักใช้เครื่องมือของบุคคลนั้น คนหาเช้ากินค่ำคงไม่นึกที่จะซื้อน้ำยาดับเพลิงมาเตรียมไว้ในบ้าน หรือพ่อค้าที่พับถุงกระดาษขายคงไม่ซื้อเครื่องดับเพลิงมาเตรียมไว้ในห้อง นอกจากนั้น เมื่อมีการเสียหายใหญ่ ๆ เครื่องมือเหล่านั้นช่วยระงับได้เป็นบางส่วนเท่านั้น

(3) **การสะสมเงินสำรอง** อาจทำได้ในเมื่อรายได้ที่ได้รับสูงพอที่จะกันเงินไว้เพื่อเหตุการณ์ในอนาคต ทุกวันนี้ก็เป็นที่ทราบกันดีแล้วว่า เรามักจะหาได้ไม่พอจ่าย แม้จะมีเหลือพอที่จะสะสม

เป็นสำรอง ก็คงมีจำนวนไม่มากพอที่จะเอาเงินจำนวนนั้นมาชดใช้ค่าเสียหายได้

เมื่อเป็นเช่นนี้ จึงจำเป็นที่จะต้องหาวิธีการใหม่ ที่จะช่วยจำกัดการเสี่ยงภัยให้น้อยลง นอกจากนั้น เมื่อมีการเสียหายเกิดขึ้นก็มีเงินมาชดใช้ค่าเสียหายได้เพียงพอ มาตรการนี้ ได้แก่ การโอนความรับผิดชอบไปให้ผู้อื่น คำว่า ผู้อื่น ในที่นี้ก็คือ บริษัทประกันภัย

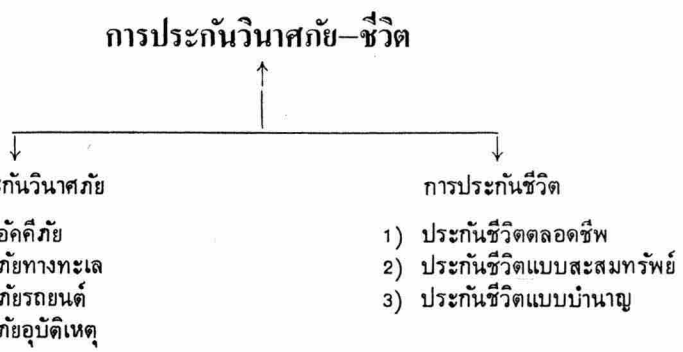
ความหมายของการประกันภัย

ผู้รู้ทางวิชาประกันภัยได้อธิบายไว้เบื้องต้นว่า การประกันภัยไม่ได้หมายความว่า เป็นการประกันมิให้ภัยเกิดขึ้น หรือลดความเสียหายได้ แต่หมายถึง การรับโอนความรับผิดชอบจากผู้เอาประกัน โดยสัญญาว่าเมื่อมีการเสียหายเกิดขึ้นตามที่ตกลงกันไว้ บริษัทจะจ่ายค่าเสียหายให้ตามจำนวนที่รับประกัน หรืออาจทำให้ทรัพย์สินที่ประกันไว้นั้นมีสภาพดีเหมือนเดิม ในการรับผิดชอบในเรื่องนี้ บริษัทประกันภัยจะต้องขอรับค่าบริการซึ่งมีจำนวนเพียงเล็กน้อยบ้าง

ตัวอย่างเช่น นาย ก. ทำประกันชีวิตไว้เป็นจำนวนหนึ่งล้านบาท โดยจ่ายเบี้ยประกันประมาณ 4,000 บาท ต่อมานาย ก. เกิดเสียชีวิตลง บริษัทประกันชีวิตพิจารณาเห็นถูกต้องตามสัญญาแล้ว ก็จะจ่ายเงินจำนวนหนึ่งล้านให้แก่ผู้รับประโยชน์ในครอบครัวของนาย ก. หรือในกรณีที่นาย ก. มีบ้านหลังหนึ่ง ราคาหนึ่งแสนบาท และทำประกันอัคคีภัยไว้กับบริษัทประกันวินาศภัย โดยจ่ายเบี้ยประกันประมาณ 600 บาท ต่อมาบ้านถูกไฟไหม้ไปทั้งหลัง เมื่อบริษัทประกันพิจารณาแล้ว เห็นถูกต้องตามสัญญา ก็จะจ่ายค่าเสียหายให้นาย ก. หนึ่งแสนบาททันที

เมื่อพิจารณาตามตัวอย่างที่แสดงไว้นี้จะเห็นว่า การโอนความรับผิดชอบในการเสียหายที่จะเกิดกับชีวิตก็ดี หรือทรัพย์สินก็ดี ให้แก่บริษัทประกันภัยแล้วทำให้เกิดความอุ่นใจได้ว่า เมื่อเกิดการเสียหายขึ้นจริงจะมีผู้มาชดใช้ค่าเสียหายให้คุ้มกับความเสียหาย ซึ่งต่างกับการที่เราหาทางจำกัดการเสี่ยงภัยด้วยตัวเราเอง

การแยกประเภทของธุรกิจประกันภัย เพื่อให้เห็นได้ชัดเจนจึงใคร่ขอแสดงโดยภาพเป็นโครงร่างของประเภทของการประกันภัย อย่างย่อ ๆ ดังนี้



การแบ่งประเภทของการประกันที่แสดงให้เห็นนี้ มีความมุ่งหมายที่จะให้ท่านผู้อ่านได้ทราบถึงหลักทั่วไปมากกว่าที่จะแยกอย่างละเอียด ฉะนั้น จึงสรุปได้ว่า ธุรกิจประกันภัยที่ดำเนินอยู่ในตลาดได้แบ่งสถาบันออกเป็นสองประเภทใหญ่ ๆ คือ บริษัทประกันวินาศภัย กับบริษัทประกันชีวิต

บริษัทประกันวินาศภัย มีหลักใหญ่ในการประกอบการประกันภัยที่เกิดขึ้นแก่ทรัพย์สิน ดังที่แสดงไว้ให้เห็นแล้ว เช่น

ก. การประกันอัคคีภัย เป็นการประกันภัยที่เกิดจากไฟ ฟ้าผ่า รวมไปถึงความเสียหายที่สืบเนื่องจากอัคคีภัย เช่น น้ำที่ใช้ดับไฟที่ทำความเสียหายให้แก่ทรัพย์สิน

ข. การประกันภัยทางทะเล หมายถึง การประกันความเสียหายที่เกิดจากสินค้าที่ขนทางเรือจากแห่งหนึ่งไปอีกแห่งหนึ่ง และตัวเรือที่ใช้เป็นพาหนะด้วย

ค. การประกันรถยนต์ หมายถึง บุคคลหรือทรัพย์สินที่ได้รับความเสียหายอันเกิดจากรถยนต์ชนกัน หรืออุบัติเหตุจากรถยนต์

ง. การประกันอุบัติเหตุ เป็นการคุ้มครองความเสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุ ซึ่งอาจแยกออกได้เช่น

1. อุบัติเหตุที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บ พิการ หรือตาย แก่บุคคลทั่ว ๆ ไป รวมทั้งผู้เอาประกัน
2. อุบัติเหตุที่ทำให้เกิดความเสียหายหรือสูญเสียทรัพย์สินเงินทองของผู้เอาประกัน และทรัพย์สินของสาธารณชน
3. คุ้มครองความซื่อสัตย์ของบุคคลที่มีหน้าที่รับผิดชอบต่าง ๆ
4. คุ้มครองความเสียหายที่เกิดจากอาชีพที่บุคคลประกอบอยู่
5. คุ้มครองความเสียหายที่เกิดจากผลิตภัณฑ์ต่อสาธารณชน

การประกันชีวิต หมายถึง การประกันการสูญเสียชีวิต รวมจนถึงการอยู่รอดของตัวผู้เอาประกันในระยะเวลาที่มีสัญญากันไว้ ในการทำประกันชีวิตมีข้อตกลงหลายแบบด้วยกันที่ผู้เอาประกันจะเลือกได้ แต่ในที่นี้จะขอเลือกแต่เฉพาะที่เห็นว่าเป็นหลักทั่วไปมากล่าว คือ

ก. การประกันชีวิตตลอดชีพ เป็นข้อตกลงที่ผู้เอาประกันจะจ่ายเบี้ยประกันไปจนสิ้นชีวิต แล้วบริษัท ฯ ก็จะจ่ายเงินที่เอาประกันให้แก่ผู้รับประโยชน์

ข. การประกันชีวิตแบบสะสมทรัพย์ เป็นการให้ความคุ้มครองเมื่อความตายเกิดขึ้นระหว่างสัญญามีผลบังคับ บริษัทก็จะจ่ายเงินประกันให้ผู้รับประโยชน์ หรือ ถ้าผู้เอาประกันมีชีวิตรอดมาได้พ้นเวลาที่กำหนดไว้ในสัญญาบริษัท บริษัทก็จะจ่ายเงินประกันให้แก่ผู้เอาประกันอีกด้วย

ค. การประกันชีวิตแบบบำนาญ คือ ผู้เอาประกันทำขึ้นเพื่อหาความคุ้มครองให้ตนมีรายได้ในยามชรา เช่น ให้บริษัทฯ จ่ายให้ในรูปบำนาญ เป็นต้น

บริษัทประกันภัยจะหาเงินที่ไหนมาชดใช้ค่าเสียหาย ปัญหานี้เป็นเรื่องที่เข้าใจได้ยาก เพราะบริษัทประกันเรียกเก็บค่าบริการ หรือ “เบี้ยประกัน” จากผู้ที่มาขอทำประกัน ซึ่งเรียกว่า

"ผู้เอาประกัน" เป็นจำนวนเล็กน้อย ตามที่ได้แสดงตัวอย่างไว้แล้ว เช่น ผู้เอาประกันมีบ้านราคา 100,000 บาท เป็นตึกคอนกรีตอยู่ในละแวกที่ปลอดภัย บริษัท ฯ หรือผู้รับประกันจะเรียกเก็บเบี้ยประกันเพียง 200 บาทต่อปี ทั้งนี้หมายความว่า หลังจากมีประกันเรียบร้อยแล้ว บ้านหลังนั้นเกิดไฟไหม้เสียหายไปหมด บริษัทฯ ก็จะจ่ายเงินให้ 100,000 บาท ทันที ซึ่งค่าบริการหรือเบี้ยประกันที่ได้รับมา 200 บาทนั้น น้อยกว่าเงินที่จะชดใช้ค่าเสียหายหลายเท่า

เมื่อพิจารณาตามอุทาหรณ์ที่กล่าว อาจทำให้เห็นว่า บริษัทประกันภัยไม่อาจดำเนินธุรกิจไปได้ เพื่อจะตอบข้อสงสัยนี้จำต้องนำหลักของการประกอบการของธุรกิจประกันภัยมาชี้แจงเป็นลำดับดังนี้

การประกอบการของบริษัทประกันภัย

1. ตามกฎหมายควบคุมการประกันภัยนั้น บัญญัติไว้ว่า บริษัท ฯ จะรับประกันได้นั้นต้องมาจากนายหน้าหรือตัวแทนที่ได้รับอนุญาตแล้ว ในตลาดเมืองไทยเรามักติดต่อผ่านนายหน้า ซึ่งต้องผ่านการสอบมาแล้วสำหรับการประกันโดยตรง ซึ่งบริษัทฯ จะจ่ายค่านายหน้าให้เมื่อสัญญาประกันเป็นที่ตกลงกันได้ทุกฝ่าย ส่วนตัวแทนของบริษัทอาจแบ่งออกได้เป็นตัวแทนที่ทำหน้าที่อยู่ในบริษัทฯ และมีรายได้จากบริษัทฯ แล้ว จึงไม่มีการจ่ายค่าตอบแทน ส่วนอีกประเภทหนึ่ง คือ ตัวแทนที่ไม่ได้ทำงานในบริษัทฯ แต่บริษัทฯ แต่งตั้งให้ทำการแทนและตกลงที่จะจ่ายค่าตอบแทนตามที่กำหนดไว้

2. เมื่อบริษัทฯ ได้ตกลงรับประกันแล้ว จำเป็นที่จะต้องเลือกภัยว่า ภัยใดที่จะรับประกันได้ ซึ่งขีดขั้นของภัยเป็นประเภทใด เช่น ภัยดี หมายถึง ภัยที่จะก่อให้เกิดการเสียหายได้ยาก เป็นต้น หลักเกณฑ์ในการคัดเลือก พอแยกออกได้ คือ

ก. อาศัย **ประสบการณ์** ที่นักธุรกิจประกันภัยได้เคยรับมาในระหว่างที่ปฏิบัติงาน ทำให้พอพิจารณาได้ เช่น สิ่งแวดล้อม หรือ ความเสียหายที่เคยอุบัติแล้ว

ข. อาศัย **เทคนิค** ในการเลือก ตัวอย่างง่าย ๆ เช่น การประกันอัคคีภัย บริษัท ฯ มีหลักในการพิจารณาได้ว่า การก่อสร้างคอนกรีตดีกว่าไม้ ซึ่งอาจก่อให้เกิดไฟไหม้ได้

3. หลังจากเลือกภัยได้เป็นที่พอใจแล้ว การรับประกันจะต้องดำเนินไปตามวิธีการพอสรุปได้ดังนี้

ก. จำนวน **ทุนประกัน** หมายถึง ความรับผิดชอบในความเสียหายสูงสุดของการประกันรายนั้น มีมากน้อยเท่าใด ในการรับประกันบริษัท ฯ จะต้องรับตามที่กฎหมายควบคุมการประกันภัยบังคับไว้ โดยถือทุนและกองทุนของบริษัท ฯ เป็นหลัก เช่น บริษัท ฯ รับประกันอัคคีภัยคลังสินค้าในทุนประกันทั้งหมด 10,000,000 บาท แต่ตามกฎหมาย บริษัทฯ มีสิทธิจะรับประกันไว้เองเพียง 1,000,000 บาท ส่วนที่เกินกำหนด คือ อีก 9,000,000 บาท นั้นบริษัท ฯ ก็จะโอนความรับผิดชอบให้บริษัทประกันภัยอื่นช่วยแบ่งเบาภาระไป

ข. **กระจายการเสี่ยงภัย** คือ ภัยที่บริษัทฯ รับมานั้นจะไม่รวมอยู่ในจุดเดียวกัน โดยพยายามที่จะกระจายการเสี่ยงภัยให้ห่างจากกัน เช่น บริษัท ฯ พอใจที่รับประกันอัคคีภัย สำหรับบ้าน

อยู่อาศัย 1,000 หลัง ที่ตั้งอยู่ในที่ต่าง ๆ ห่างจากกัน หลังละ 1,000 บาท รวมแล้วมีทุนประกันเป็นจำนวน 1,000,000 บาท มากกว่ารับประกันบ้านหลังเดียวมีราคา 1,000,000 บาท

ค. **รับ** ประกันเป็น **จำนวนมากราย** ขอยกตัวอย่างข้างต้นจะเห็นได้ว่า การรับประกันบ้านหลาย ๆ หลัง นอกจากจะลดการเสี่ยงแล้ว ภัยที่จะเกิดขึ้นพร้อมกันเป็นเรื่องยาก นอกจากนั้นความหมายของการรับประกันจำนวนมากราย ยังหมายถึงบริษัท ฯ พยายามรับประกันให้กว้างขวางออกไป เช่น ทั่วประเทศ เพื่อจะได้ปริมาณของธุรกิจมาก อันเป็นผลให้บริษัท ฯ ได้เบี้ยประกันมากตามไปด้วย ทำให้บริษัทมีรายได้ก้อนใหญ่พอที่จะถัวเฉลี่ย โดยนำเบี้ยประกันของผู้เอาประกันที่เคราะห์ดี ซึ่งไม่ประสบความเสียหาย ไปชดใช้แก่ผู้ที่โชคร้าย

4. รายได้จากการประกันคือ **เบี้ยประกัน** อันเป็นค่าบริการที่บริษัท ฯ เรียกร้องเอาจากผู้เอาประกันนั้น มีอัตราต่ำได้ก็จากเหตุผลที่ได้อธิบายมาแล้ว ถึงกระนั้นก็ดี เบี้ยประกันมีเรื่องที่จะต้องพิจารณา คือ

ก. อัตราของเบี้ยประกัน บริษัทฯ ถือหลักเช่นเดียวกับราคาสินค้า คือ ใช้กฎเสนอ–สนอง เพื่อให้เป็นที่ตกลงด้วยความพอใจของทุกฝ่าย เช่น บริษัทฯ ตั้งอัตราสูงเกินไป ก็ไม่มีผู้ใดมาประกัน อีกประการหนึ่ง อัตราเบี้ยประกันของภัยบางประเภท เช่น อัคคีภัย ยังมีอัตรากำหนดไว้ตายตัวและควบคุมโดยสำนักงานประกันภัย หากมีการฝ่าฝืนจะถูกลงโทษโดยถูกถอนประกันนั้น

ข. เบี้ยประกันอาจลดลงได้ หากผู้เอาประกันได้มีการป้องกันภัยให้ดีขึ้น เช่น มีเครื่องดับเพลิงในบ้านที่มีประกันอัคคีภัย เป็นต้น เรื่องนี้จะเห็นได้ว่าผู้เอาประกันมีส่วนที่ช่วยให้ตนเสียเบี้ยประกันให้น้อยลงได้

ค. เมื่อได้รับเบี้ยประกันมาแล้ว บริษัทฯ จะต้องจัดสรรออกเป็นหลายส่วนตามลำดับ เช่น ต้องเตรียมไว้เพื่อชำระภาษี ชำระค่าใช้จ่าย จัดไว้เป็นสำรอง และที่เหลือนำไปลงทุนเพื่อหาผลประโยชน์ การจัดสรรต่าง ๆ เหล่านี้ มีกฎหมายควบคุมให้เป็นที่ถูกต้องและเหมาะสมอีกด้วย

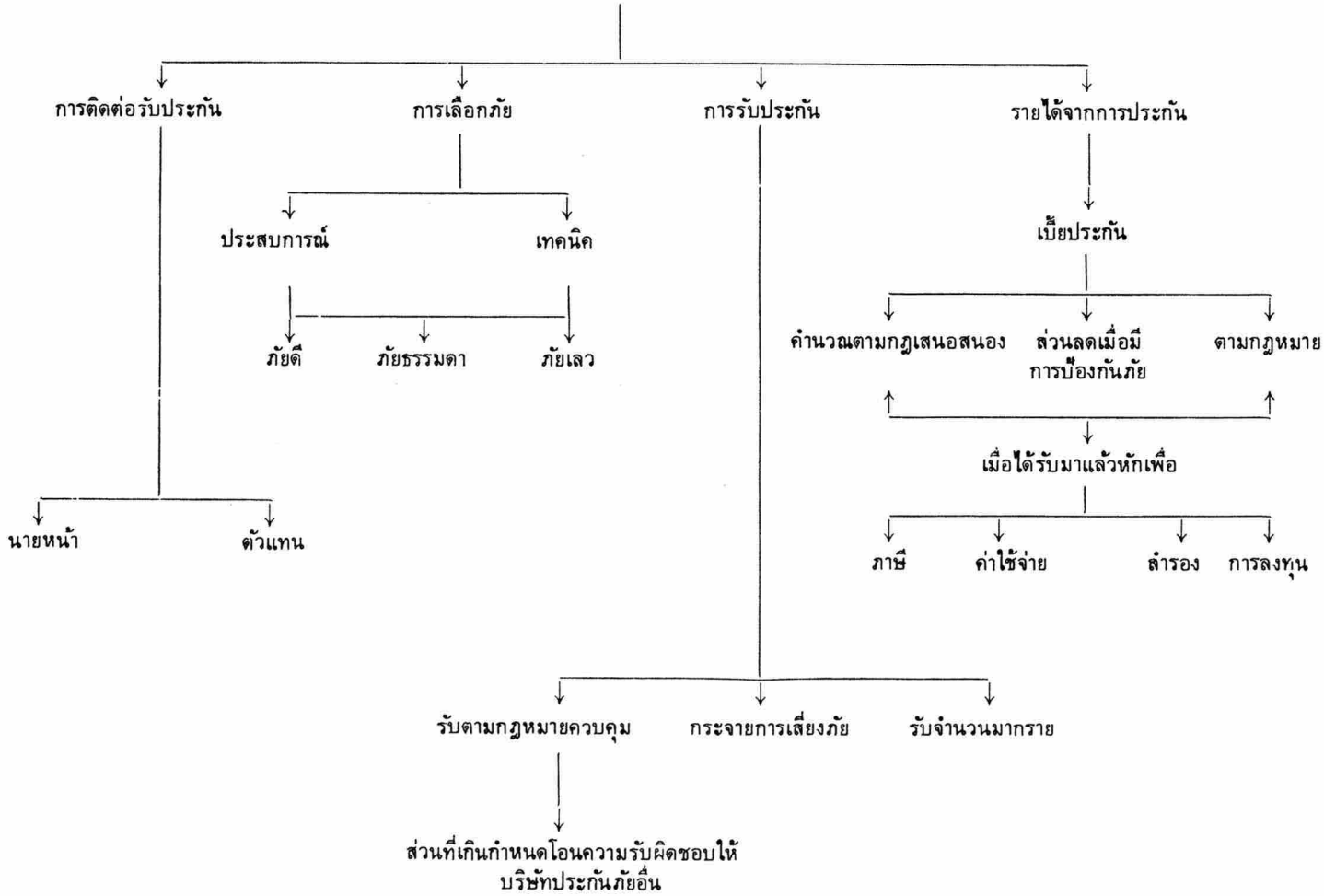
จากหลักการของการประกอบการที่ได้กล่าวมาแล้วพอที่จะแสดงให้เห็นเป็นภาพได้ดังในหน้า 8

การบริหารกิจการประกันภัย การบริหารที่จะให้การประกอบการของบริษัท ฯ เป็นไปอย่างถูกต้องนั้น พอแยกได้เป็น

ก. การบริหารธุรกิจประกันภัยนั้น บริษัท ฯ จำต้องมีการวางแผนที่ดีในการดำเนินงาน มีการจัดตั้งองค์การให้ถูกต้องตามกฎหมาย เช่น มีทุนและกองทุนครบถ้วน และมีการแบ่งแยกอำนาจหน้าที่ได้สมดุล ทั้งต้องมีสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น สถานที่ เครื่องมือเครื่องใช้เพื่อดำเนินงานดีเพียงพอ และมีการควบคุมให้งานดำเนินไปตามนโยบายที่วางไว้

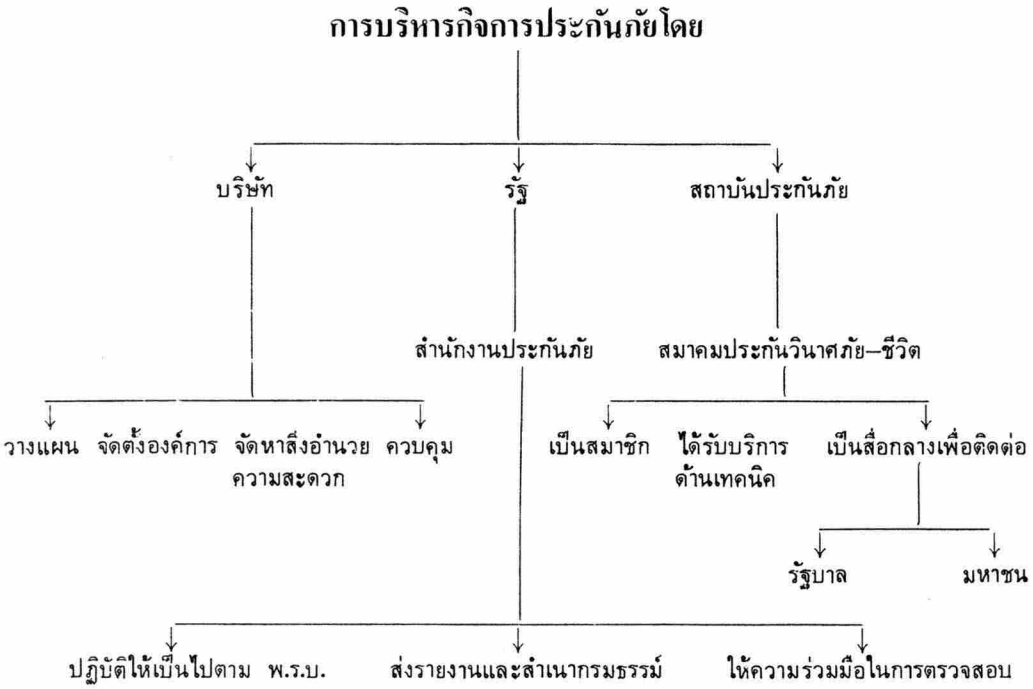
ข. การควบคุมของรัฐ ซึ่งมีสำนักงานประกันภัย ในกระทรวงพาณิชย์เป็นผู้ดำเนินงาน เป็นต้นว่า ให้บริษัท ฯ ส่งรายงานสำเนากรมธรรม์ และมีการตรวจสอบโดยเจ้าหน้าที่ของสำนักงาน ฯ ที่บริษัท ฯ อีกด้วย

การประกอบการของบริษัทประกันวินาศภัย–ชีวิต



ค. การควบคุมของสถาบันประกันภัย หมายความว่า บริษัทประกันภัยได้ร่วมกันควบคุมกันเอง โดยตั้งเป็นสมาคมขึ้นและให้บริษัทประกันภัยต่าง ๆ เป็นสมาชิก สมาคม ฯ ทำหน้าที่เป็นตัวแทนของบริษัท ฯ ในการติดต่อกับรัฐและมหาชน นอกจากนั้นสมาคม ฯ ยังมีบริการที่จะช่วยสมาชิกในด้านเทคนิคต่าง ๆ เช่น มีเจ้าหน้าที่จัดทำแผนที่ของจังหวัดต่าง ๆ เป็นต้น

จากหลักการของการบริหารกิจการประกันภัยที่ได้กล่าวมาแล้ว พอที่จะแสดงให้เห็นภาพได้ดังนี้



การประกอบการของบริษัทประกันภัยตามที่ได้กล่าวมาแล้ว ชี้ให้เห็นว่าบริษัท ฯ สามารถแก้ปัญหาเรื่องการขอรับค่าบริการเพียงเล็กน้อย แต่รับประกันในความเสียหายที่จะเกิดขึ้นมากกว่าหลายเท่าได้ อย่างไรก็ตาม ยังมีผู้สงสัยอีกว่า บริษัท ฯ มักจะนำเงินเบี้ยประกันที่ได้รับมาไปใช้จ่ายอย่างฟุ่มเฟือยในกรณีที่ไม่เกิดการเสียหาย ในการตอบข้อข้องใจนี้จำต้องอธิบายให้ละเอียดในเรื่อง **เบี้ยประกัน**

จริงอยู่เบี้ยประกันที่บริษัท ฯ ได้รับนั้นมีจำนวนมาก แต่บริษัทต้องมีการจัดสรรตามที่ได้กล่าวไว้แล้ว เหตุผลที่ต้องทำเพราะบริษัท ฯ มีความจำเป็นไม่เพียงต้องกันเงินไว้ตามกฎหมายเท่านั้น ยังต้องเตรียมเงินไว้ชดใช้ค่าเสียหายแก่ผู้เอาประกันที่ได้รับความเสียหาย โดยเฉพาะในการประกันชีวิต ความเสียหาย คือ การตายของผู้เอาประกันต้องเกิดขึ้นแน่ ๆ เพราะไม่มีใครหนีความตายไปได้ ส่วนการประกันวินาศภัยนั้น ความเสียหายอาจจะเกิดหรือไม่เกิดขึ้นก็ได้ภายในระยะเวลาของการประกัน อย่างไรก็ตาม เบี้ยประกันที่ยังอยู่ในมือของบริษัท ฯ นั้น จะเอาไปจับจ่ายตามข้อกล่าวหานั้นไม่ได้

เหตุผลของจำนวนเงินที่เหลือหลังจากจัดสรร บริษัท ฯ ต้องเตรียมไว้ดังนี้

1. เพื่อใช้ในการวางแผนสำหรับอนาคตที่มีความไม่แน่นอนเพิ่มขึ้นอยู่ทุกเวลา

2. ในการลงทุนหาดอกผลนั้นไม่เพียงแต่เพิ่มพูนรายได้ให้แก่บริษัทฯ ยังเป็นทางที่บริษัท ฯ จะลดอัตราเบี้ยประกันให้ต่ำลงได้ ตัวอย่างเช่น อัตราเบี้ยประกันชีวิตนั้นอยู่ที่ว่าบริษัท ฯ สามารถนำไปลงทุนได้ดอกผลมากน้อยเท่าใด ถ้าดอกเบี้ยที่ได้รับสูงก็ทำให้บริษัท ฯ ลดอัตราลงได้ อย่างไรก็ตาม ในการลงทุนนั้นบริษัท ฯ ต้องพิจารณาอย่างรอบคอบ เพราะการลงทุนที่เสี่ยงมากแม้จะได้ดอกเบี้ยสูง บริษัท ฯ ก็ไม่อาจเสี่ยงได้ เพราะเงินที่นำไปลงทุนจำต้องหมุนมาเป็นเงินสดได้รวดเร็ว เพื่อชดใช้ค่าเสียหายได้ทันท่วงที

ข้อข้องใจอีกข้อหนึ่ง ได้แก่ บริษัทประกันภัย **ไม่** ยอมชดใช้ **ค่าเสียหาย** เพื่อจะทำความเข้าใจในเรื่องนี้ จำต้องพิจารณาเสียก่อนว่าในการประกอบการนั้น บริษัทประกันภัยให้ความคุ้มครอง ตามที่ตกลงกับผู้เอาประกันเป็นสัญญาไว้ก่อนการเสียหายเกิดขึ้น และกำหนดประเภทของการเสียหายไว้แน่นอนด้วย ฉะนั้น เมื่อความเสียหายเกิดขึ้นแต่มิได้อยู่ในข้อตกลง บริษัท ฯ ก็ไม่อาจชดใช้ให้ได้ ตัวอย่างเช่น พ่อค้าข้าวที่ส่งข้าวไปขายฮ่องกง และทำประกันภัยทางทะเลในกรณีที่เรือขนข้าวของเขาล่มจมหายไป แต่ในการส่งข้าวไปครั้งนั้น เรือไม่ล่มแต่โดนพายุใหญ่ทำให้ข้าวเปียกน้ำ พ่อค้าคนนั้นจะมาขอรับค่าเสียหายจากบริษัทประกันภัยย่อมต้องถูกปฏิเสธ เพราะไม่มีการตกลงถึงการเสียหายจากน้ำทะเล เพราะฉะนั้นในการทำประกันผู้เอาประกันควรศึกษาให้ทราบชัด ในการตกลงก่อนทำสัญญากับบริษัทประกันภัย เมื่อกล่าวมาถึงเรื่องนี้ก็มีเรื่องที่ผู้เอาประกันเป็นห่วงถึงความมั่นคงของบริษัทประกันภัย โดยคิดเลยไปว่า ที่บริษัท ฯ ปฏิเสธความรับผิดชอบนั้นไม่เพียงแต่เลี่ยงการจ่ายค่าเสียหายเท่านั้น ยังเป็นเพราะบริษัท ฯ ไม่มีเงินจะจ่ายหรือไม่มั่นคงพอ ปัจจุบันนี้การควบคุมการเงินตามที่ได้กล่าวแล้วว่า สำนักงานประกันภัย และสมาคมประกันวินาศภัยและชีวิต ได้คอยสอดส่องควบคุมอยู่อย่างใกล้ชิด จึงพอที่จะให้ความมั่นใจได้ว่า กิจการประกันภัยเป็นธุรกิจที่ไว้วางใจแก่มหาชนได้

อนาคตของธุรกิจประกันวินาศภัยและชีวิต ธุรกิจประเภทนี้จะก้าวต่อไปและเป็นที่เชื่อกันว่าจะมีฐานะเข้าขั้นของธุรกิจอื่น ๆ มีเหตุผลหลายประการที่จะนำมาอ้าง ดังนี้

1. ปัจจุบันมหาชนเล็งเห็นถึงความสำคัญของการประกันวินาศภัยและชีวิต เพราะสิ่งแวดล้อมประกอบกับการศึกษาดีขึ้น ทำให้มีผู้มาใช้การประกันภัยเป็นปัจจัยอย่างหนึ่งในการดำเนินชีวิตและการประกอบธุรกิจ นอกจากนั้น สถาบันการศึกษาส่วนมากได้เปิดการสอนวิชาประกันวินาศภัย–ชีวิตในหลักสูตร

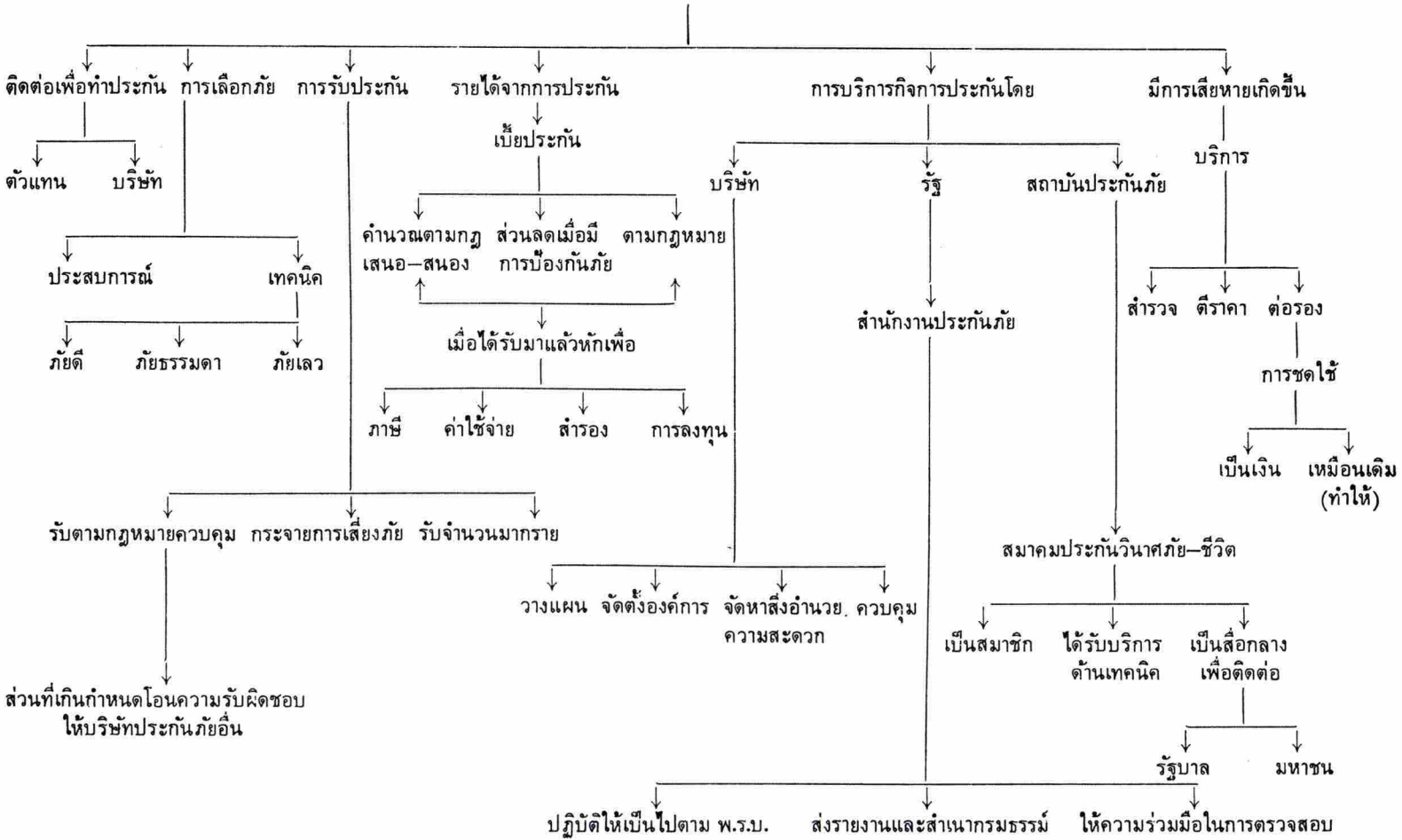
2. ในการประกอบการก็มีการควบคุมให้ดำเนินไปตามหลักเกณฑ์ โดยเฉพาะบริษัท ฯ จะต้องมีทุนและกองทุนครบถ้วนตามกฎหมาย ซึ่งทำให้บริษัท ฯ ที่ยังทำกิจการในตลาดอยู่ได้ย่อมเป็นผู้ที่มีฐานะมั่นคง

3. นอกจากทางการจะควบคุมแล้ว ยังสนับสนุนให้กิจการนี้ขยายตัวออกไป เช่น ให้ความร่วมมือกับสมาคมประกันวินาศภัยในการสำรวจในแหล่งต่าง ๆ เพื่อพิจารณาปรับปรุงอัตราเบี้ยประกันให้เหมาะสม มีการจัดสัมมนาเผยแพร่การประกันภัยทั้งในกรุงเทพ ฯ และต่างจังหวัด

ในด้านของผู้ประกอบการ ก็มีความห่วงใยในด้านการแข่งขันกันในตลาด เพราะในขณะนี้มีบางบริษัท ฯ ที่รัฐบาลเข้ามามีส่วนถือหุ้นอยู่ การหาประกันจึงทำเป็นในลักษณะที่อ้างว่าบริษัท ฯ มีรัฐบาลเป็นประกันในความมั่นคง และทรัพย์สินของรัฐบาลที่บริษัท ฯ ต่าง ๆ เคยรับประกันอยู่ก็ถูกเรียกมาให้ประกันกับบริษัทของรัฐ นอกจากนั้น การประกันภัยบางประเภทรัฐได้เข้ามาประกอบการเสียเอง ทั้งห้ามไม่ให้บริษัทเอกชนซึ่งกำลังดำเนินกิจการอยู่ต้องเลิกกิจการไป ตัวอย่างเช่น การประกันอุบัติเหตุของคนงาน เป็นต้น การค้าที่ไม่เสรีแบบนี้ ไม่เพียงแต่จะทอนกำลังใจของผู้ประกอบการทั่วไปเท่านั้น ยังทำให้มหาชนที่ยังไม่เข้าใจเรื่องประกันภัยไม่ไว้วางใจบริษัท ฯ ของเอกชนอีกด้วย รัฐบาลเป็นเจ้าของประเทศควรจะอุ้มชูบริษัทของประชาชน แต่กลับมาเป็นผู้แข่งขันกับประชาชนเสียเอง จึงเป็นที่น่าเสียดายอย่างยิ่ง ที่จริงรัฐควรจะพิจารณาช่วยเหลือบริษัทประกันภัยของประชาชนให้เจริญเติบโต โดยเปิดโอกาสให้บริษัทเอกชนรับประกันภัยได้อย่างเสรีและแข่งขันกันอย่างเสรี อันเป็นทางที่จะเพิ่มรายได้มากขึ้น และอะไรที่เอกชนยังทำไม่ได้ก็หาทางช่วย เช่น จัดตั้งบริษัทรับประกันต่อโดยร่วมทุนกับบริษัทประกันภัย แล้วรัฐทำหน้าที่ช่วยรับผิดชอบในส่วนเกินที่บริษัท ฯ เหล่านั้นไม่มีกำลังจะรับประกันได้ แทนที่บริษัท ฯ นั้นจะต้องส่งไปประกันต่อยังต่างประเทศซึ่งสิ้นเปลืองเงินตราต่างประเทศโดยใช่เหตุ หรือในกรณีที่รัฐเข้ามาประกอบการประกันภัยเสียเองนั้นไม่ควรตัดสิทธิ์บริษัทประกันภัยในการประกอบการ ทางที่ดีรัฐน่าจะยอมให้บริษัท ฯ ดำเนินการต่อไปได้โดยให้ผู้เอาประกันเลือกว่าจะประกันกับใคร

ก่อนจะจบเรื่องนี้ ใคร่ถามท่านผู้อ่านว่า ความสุขในปัจจุบันนี้มีปัจจัยสำคัญอะไรบ้าง ขอตอบว่า คนที่มีความสุข ก็คือ ผู้ที่ไม่มีห่วงใยในการเสี่ยงภัยและในความเสียหายที่จะเกิดขึ้นในอนาคตเป็นปัจจัยสำคัญอย่างหนึ่ง ฉะนั้นทำอย่างไรเราจึงจะทำให้ตัวเองเป็นสุข และแนะให้คนอื่นเป็นสุขด้วย ก็คือ การทำประกันวินาศภัย—ชีวิต อันเป็นมาตรการที่เหมาะสมที่สุด ลองนึกดูให้ดีว่าหลังจากเกิดการเสียหายจะเป็นทรัพย์สินหรือชีวิตของท่านก็ดี ญาติพี่น้องและเพื่อนของท่านที่มาร่วมโศกเศร้าเสียใจกับท่านไม่สามารถช่วยท่านให้ฟื้นตัวจากการเสียหายนั้นได้ แต่บริษัท ฯ ที่เป็นผู้รับประกันวินาศภัยและชีวิตของท่านจะมาหาท่านและมอบเงินประกัน ซึ่งทำให้ท่านไม่เพียงได้ฟื้นตัวเท่านั้น ยังเป็นเงินก้อนใหญ่พอให้ท่านตั้งตัวได้ด้วย นอกจากนั้น หากประเทศของท่านพัฒนารุ่งเรืองดีขึ้น ท่านเองก็จะมีความสุขยิ่งขึ้นไปอีก เรื่องนี้ การประกันวินาศภัย—ชีวิต มีบทบาทสำคัญในการช่วยพัฒนาประเทศตามที่ได้กล่าวไว้แล้วถึงบริษัทประกันภัยมีหลักการสำคัญโดยนำเบี้ยประกันที่ได้มาเป็นก้อนใหญ่มาลงทุน เพื่อเพิ่มพูนเงินสำรองและหลักทรัพย์เพื่ออนาคต ในเมื่อบริษัท ฯ หลายบริษัท ฯ ร่วมกันจัดการลงทุน ก็ทำให้ประเทศพัฒนาได้รวดเร็วไปด้วย

แผนภาพโดยสรุป
การประกอบการของบริษัทประกันวินาศภัย – ชีวิต



การศึกษาวิชาประกันภัย

ในการศึกษาวิชาประกันภัยนี้ มีหลักทั่วไปในการศึกษาอยู่ 2 อย่าง คือ ศึกษาถึงปรัชญา และทฤษฎีของวิชาประกันภัย

ด้านปรัชญา

1. **จะต้องทราบถึงความสำคัญของวิชาประกันภัย** เมื่อมีผู้กล่าวถึงการประกันภัย อาจมีคนเข้าใจความหมายของคำนี้ไปได้หลายอย่าง บ้างก็คิดว่า เป็นการป้องกันมิให้เกิดภัยขึ้น หรือเมื่อมีภัยเกิดขึ้นเขาก็จะได้รับเงินประกันจากบริษัทประกันภัยเสมอ แต่โดยทั่ว ๆ ไปแล้วไม่ค่อยมีผู้นิยมทำประกันภัยกันนัก เพราะเหตุหลายประการ ส่วนใหญ่จะเข้าใจว่าการประกันภัยเป็นการหลอกลวง ทั้งนี้เนื่องจากหลักในทางวิชาการของการประกันภัยนี้เป็นวิชาการใหม่ยังไม่แพร่หลาย ผู้ที่จะนำวิชานี้มาเผยแพร่ก็มีน้อย ตำราในการค้นคว้าก็หายาก และกิจการประกันภัยก็ไม่ค่อยเป็นที่แพร่หลายนัก แต่อันที่จริงนั้นถ้าประชาชนของประเทศมีความรู้ก็จะทราบว่า การประกันภัยนั้นเป็นสถาบันธุรกิจที่จะช่วยเหลือผู้ประสบภัยอย่างแท้จริงได้

ปัจจุบันประเทศต่าง ๆ ย่อมมีความเจริญมากขึ้นเป็นลำดับ เนื่องจากความเจริญนี้เองทำให้มีภัยตามมา เช่น มีรถยนต์มากขึ้นก็ทำให้เป็นอันตราย ซึ่งอาจเกิดอุบัติเหตุได้ทุกเวลาบนท้องถนน ทำให้มนุษย์ต้องเสียชีวิตเป็นอันมาก ดังที่เป็นข่าวอยู่ทุกวัน ภัยทางทะเลก็ทำให้เกิดความเสียหายได้ตลอดจนอัคคีภัย เช่น ปัจจุบันมีการใช้แก๊สมากขึ้น ทำให้อันตรายที่เกิดจากการใช้แก๊สนี้ก็ทำให้เกิดไฟไหม้ได้เช่นกัน และอื่น ๆ อีกมากมาย ด้วยเหตุนี้ จึงทำให้มีผู้คิดค้นหาวิธีป้องกันความเสียหายที่เกิดขึ้นจากภัยเหล่านี้ โดยร่วมมือกันทำการอย่างหนึ่งเรียกว่า "ประกันภัย" ขึ้น

2. **ต้องทราบว่า ทำไมเราจึงต้องเรียนวิชาประกันภัย** เหตุผลของการเรียนวิชานี้ก็คือ เราทราบกันแล้วว่าวิชานี้เป็นวิชาที่มีประโยชน์ทั้งส่วนรวมและส่วนบุคคล ดังนั้นเราควรจะเรียนให้รู้อย่างแท้จริง เพื่อให้วิชานี้แพร่หลายให้คนทั่ว ๆ ไปรู้จักและเชื่อถือในหลักการ และวิธีการที่ถูกต้องทางด้านวิชาการ และการปฏิบัติให้เกิดผลอย่างจริงจัง เพื่อที่จะลบล้างความเข้าใจที่ไม่ถูกต้องให้หมดไป และให้ทางการเข้ามามีบทบาทในการออกกฎหมายควบคุมอย่างมีประสิทธิภาพ และให้เปิดการสอนอบรมให้ประชาชนได้เข้าใจ เมื่อเขาเหล่านั้นมีทัศนคติที่ดีต่อการประกันภัย และรู้ซึ้งถึงประโยชน์แล้ว การประกันภัยก็จะมีบทบาทในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศเป็นอย่างมาก

3. **วิชานี้มีประโยชน์มาก** มีประโยชน์แก่ผู้ที่เอาประกัน คือ เมื่อมีภัยเกิดขึ้น ผู้รับประกันหรือบริษัทประกันภัยก็จะเข้าร่วมเฉลี่ยรับภาระความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้น พร้อมกันนั้นประเทศชาติก็จะได้รับประโยชน์จากการนี้ด้วย เพราะการประกันภัยมิใช่จะทำประกันเพียงแต่รายเดียว หรือสองรายเท่านั้น แต่บริษัทรับประกันไว้จำนวนมากราย และถ้าวิชานี้แพร่หลายมากยิ่งขึ้นไปแล้ว ทุกคนรู้ประโยชน์ของวิชานี้ก็จะประกันเพิ่มขึ้นอีกมากมาย ประเทศชาติก็จะมีรายได้เพิ่มขึ้นด้วย และสามารถนำไปพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของชาติอย่างดีด้วย

ด้านทฤษฎี

ความหมาย หรือ คำนิยามของคำว่า ประกันภัย และ ภัย

1. การประกันภัยในความหมายของคนทั่วไป หมายถึง เป็นวิธีการที่มนุษย์เราร่วมกันที่จะ **ลด** หรือ **จำกัดภัย** หรือความเสียหายที่เกิดขึ้นกับผู้ที่เคราะห์ร้ายนั้น ถ้ามีประกันไว้ ผู้ที่ประสบเคราะห์ก็ยังได้รับการชดใช้จากบริษัทประกันภัย

2. นิยามของ insurance ตามปกตินั้นที่เราอธิบายให้บุคคลธรรมดา หรือผู้ที่ไม่ได้ศึกษาถึงเรื่องนี้เราอธิบายให้เขาเห็นประโยชน์และมาเอาประกันนั้น เราไม่ได้มีนิยามอะไรเลย แต่ในกรณีที่เราต้องเรียนนี้ เราจึงต้องทราบความหมายของการประกันภัยในแง่ทฤษฎีเสียก่อน

ความหมายของประกันภัยอาจกล่าวได้หลายนัย คือ

1. **การประกันภัย** คือ สัญญาที่บุคคลฝ่ายหนึ่งทำหน้าที่เป็นหลักประกันแก่บุคคลอีกฝ่ายหนึ่งว่า จะไม่ต้องรับความเดือดร้อนจากภัยที่เกิดขึ้นในอนาคต ที่จะก่อให้เกิดความสูญเสีย หรือเสียหายแก่ชีวิต และทรัพย์สินของตน โดยฝ่ายผู้ให้หลักประกันจะได้รับเงินตอบแทนจนพอเพียงแก่การให้คำมั่นสัญญานั้น

2. **การประกันภัย** คือ การกระทำร่วมกันของบุคคลหมู่หนึ่ง ทำการรับโอนความเสี่ยงภัยของสมาชิกแต่ละคน เพื่อที่จะกระจายไปยังสมาชิกผู้ที่ได้รับความเสียหายทุกคน

3. **การประกันภัย** เป็นเครื่องมือของสังคมในการก่อให้เกิดการสะสมทรัพย์ เพื่อเผชิญกับความเสียหายทางการเงินที่เกิดขึ้นเนื่องจากความไม่แน่นอน โดยการโอนความเสี่ยงภัยของสมาชิกที่ตกอยู่ภายใต้การคุกคามของภัยอย่างเดียวกันไปยังบุคคลอื่น หรือคนอีกหมู่หนึ่ง

4. ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 861 บัญญัติว่า "อันว่าสัญญาประกันภัยนั้น คือ สัญญาซึ่งบุคคลคนหนึ่งตกลงจะใช้ค่าสินไหมทดแทน หรือใช้เงินจำนวนหนึ่งในกรณีวินาศภัยหากมีขึ้น หรือในเหตุอย่างอื่นในอนาคตดังได้ระบุไว้ในสัญญา และในการนี้บุคคลอีกคนหนึ่งตกลงจะส่งเงินซึ่งเรียกว่า "เบี้ยประกัน"

จากนิยามทั้ง 4 นี้จะเห็นได้ว่า การประกันภัยนั้นมิได้เป็นการประกันมิให้ภัยเกิดขึ้น แต่เป็นการให้คำมั่นสัญญาว่า ถ้าเกิดการเสียหายขึ้น ผู้ที่เอาประกันจะไม่ต้องรับเคราะห์แต่เพียงผู้เดียว คือ เมื่อเกิดการเสียหายแล้ว ทางบริษัทประกันภัยก็จะมีการชดใช้ให้ตามสัญญาที่ได้ตกลงกันไว้ เช่น เรามีรถยนต์อยู่คันหนึ่ง เราทำประกันไว้ กรณีนี้ไม่ได้หมายความว่า ถึงแม้เราจะขับรถเร็วอย่างไรก็จะไม่เกิดภัย ไม่เกิดอุบัติเหตุขึ้น แต่การที่ทำประกันไว้นี้เป็นหลักประกันแก่เราว่า ถ้าเกิดอุบัติเหตุขึ้นจริง ๆ เราก็จะไม่ต้องรับผิดหรือรับเคราะห์แต่ผู้เดียว บริษัทประกันภัยจะเข้ามาช่วยชดใช้ให้ คือ ชดใช้ให้มีสภาพดีเหมือนเดิม หรือจ่ายให้เท่าที่เสียหายจริง เช่น เราขับรถไปชนกับรถคันอื่น เราก็แจ้งให้บริษัทประกันภัยทราบ เขาก็จะส่งคนมาดู และจัดการเรียกช่างซ่อมให้มาตีราคาค่าเสียหาย ค่าซ่อมให้ แล้ว

บริษัทประกันภัยก็จะจ่ายค่าซ่อมนั้นให้

เมื่อเป็นเช่นนี้บทบาทของการประกันภัยจึงเข้ามาเกี่ยวข้องกับชีวิตประจำวัน เราจึงต้องศึกษาถึงการประกันวินาศภัย ว่า

1. ต้องเป็นเรื่องที่มนุษย์ได้ความคิดจากการเสียหาย เฉพาะคน และทรัพย์สิน จึงเป็นเรื่องดลใจให้คิดทำประกันขึ้น

2. คิดทำประกันขึ้นโดยบุคคลกลุ่มหนึ่งรวมตัวกันเข้า เพื่อที่จะจำกัดภัยมิให้เกิดขึ้น หรือลดจำนวนให้น้อยลง

3. เพื่อช่วยให้การเสียหายจากภัยได้รับการชดใช้ค่าเสียหายจากกลุ่มที่ตั้งขึ้น ตัวอย่างเช่น นายแดงกลัวว่าตึกที่สร้างใหม่จะเกิดไฟไหม้ขึ้น เมื่อนายแดงเกิดความกลัว จึงมีความต้องการที่จะลดหรือจำกัดภัย นายแดงก็ติดต่อกับบุคคลกลุ่มหนึ่ง คือ บริษัทประกันภัย เมื่อเกิดการเสียหาย บริษัทประกันภัยนั้นก็จะชดใช้ค่าเสียหายเท่าที่เกิดขึ้นจริง เมื่อเป็นเช่นนี้ บริษัทจึงมีบทบาทสำคัญมากขึ้น คือ บริษัทมีหน้าที่ต่อเมื่อเกิดความเสียหาย จะต้องชดใช้ค่าเสียหายให้ แต่บริษัทจะต้องได้รับค่าเบี้ยประกัน (premium) โดยนายแดงจะต้องชำระให้ตามที่ตกลงกับบริษัท และบริษัทก็จะนำไปหาผลประโยชน์และบางส่วนก็เก็บไว้เป็นสำรอง เมื่อเกิดความเสียหายขึ้น ก็จะเอาเงินนั้นมาชดใช้ค่าเสียหาย แต่เราต้องศึกษาประกันวินาศภัยก่อน เพราะในตลาดเมืองไทยนิยมทำประกันประเภทนี้มากที่สุด เพราะเป็นสิ่งที่เห็นได้ จับต้องได้ และความเสียหายที่เกิดขึ้นสามารถประมาณเป็นจำนวนเงินได้ เช่น เรามีบ้านหลังหนึ่งกลัวจะถูกไฟไหม้จึงทำประกันไว้ เมื่อเกิดอัคคีภัยหรือความเสียหายก็จะได้รับการชดใช้ให้

ส่วนการประกันชีวิตนั้นก็มีความสำคัญมากไม่น้อยไปกว่าการประกันวินาศภัย แต่ตลาดเมืองไทยยังไม่สนใจเท่ากับการประกันวินาศภัย ทั้งนี้อาจเป็นเพราะความเชื่อของคนไทยว่า ถ้าทำประกันชีวิตแล้วอายุจะสั้น เพราะในการประกันชีวิต มีการระบุเวลาไว้ว่าภายใน 15, 20 หรือ 25 ปี ดังนี้ ถ้าเราจ่ายเบี้ยประกันให้บริษัทแล้วถ้าเราเสียชีวิตลงเมื่อไร ทางบริษัทก็จะจ่ายค่าประกันให้กับเราตามระบุไว้ในกรมธรรม์ ดังนั้น จึงกลัวว่าจะเป็นการกำหนดวันตาย แต่เขามิได้คำนึงถึงว่าถ้าหากเขาตายแล้วคนที่อยู่ข้างหลังจะได้รับความลำบากอย่างไร การประกันชีวิตมีความสำคัญอย่างหนึ่งในธุรกิจประกันภัย และเป็นเรื่องช่วยพัฒนาประเทศมากทีเดียว เพราะเบี้ยประกันที่เก็บจากการประกันชีวิตเก็บในอัตราสูง เมื่อเป็นเช่นนี้รายได้ที่ได้มาจึงสามารถนำไปพัฒนาประเทศ และทำให้บริษัทสามารถคงอยู่ได้ ดังนั้น การประกันชีวิตขึ้นอยู่กับเครดิต (credit) หรือความเชื่อ ถ้าสร้างความเชื่อให้ดีแล้วก็จะทำให้การประกันประเภทนี้ก้าวหน้าไปได้ไกลมากทีเดียว ส่วนรายละเอียดในเรื่องนี้จะได้กล่าวต่อไป

ภัย (Hazard)

ภัยในทางวิชาประกันภัย หมายถึง ภัยที่ทำให้เกิดการเสียหายแก่ทรัพย์สิน เช่น ไฟไหม้บ้านเรือสินค้าจม สินค้าในเรือก็เสียหาย ทั้งนี้ยังรวมถึงภัยที่ทำให้มนุษย์เราได้รับบาดเจ็บซึ่งอาจมีอันตรายถึงแก่ชีวิต ภัยเหล่านี้มันเกิดขึ้นได้อย่างไร

1. **ภัยธรรมชาติ** คือ ภัยที่เกิดขึ้นเองโดยธรรมชาติ เป็นภัยที่สร้างความเสียหายให้กับคนหรือทรัพย์สินทั่ว ๆ ไป ซึ่งเราไม่สามารถคาดคะเนล่วงหน้าได้ ภัยธรรมชาติได้แก่ พายุ ลมไต้ฝุ่น ลมบ้าหมู น้ำท่วม เป็นต้น

2. **ภัยเกิดจากชุมชน** เมื่อมนุษย์เราอาศัยรวมกันในชุมชนหรือสังคม ซึ่งในสังคมสมัยใหม่มนุษย์เราต้องอยู่กันอย่างแออัด และนาน ๆ วันเข้า จำนวนคนที่เกิดก็เพิ่มมากขึ้นตามลำดับ โดยเฉพาะในประเทศที่กำลังพัฒนา (developing countries) เช่น ประเทศไทย ปัญหาเรื่องที่อยู่อาศัย การสาธารณสุข อาหารและอื่น ๆ ก็ไม่เพียงพอแก่ความต้องการจึงเป็นเหตุให้เกิดภัยต่าง ๆ ขึ้น ภัยเหล่านี้เป็นภัยที่เกิดขึ้นแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ได้แก่ อัคคีภัย อุบัติเหตุ การโจรกรรม เป็นต้น ภัยเหล่านี้เป็นภัยที่วิชาประกันภัยมีความสนใจมาก และประชาชนก็ให้ความสนใจเช่นกัน เพราะเป็นภัยที่เกิดขึ้นเฉพาะรายบุคคล มนุษย์เราทุกคนย่อมมีความเกรงกลัวภัย และพยายามหาทางหลีกเลี่ยงมิให้ภัยมาทำลายทรัพย์สินและชีวิตของเรา ดังนั้นการป้องกันภัยจึงสามารถกระทำได้โดยตนเอง หรือมอบให้บริษัทประกันภัยเป็นผู้รับผิดชอบ

การเสี่ยงภัย

"Risk is a chance of loss".

การเสี่ยงภัย หมายถึง โอกาสที่จะก่อให้เกิดความเสียหาย ความเสียหายนี้ขึ้นอยู่กับสภาพของทรัพย์สิน ทรัพย์สินที่ดีเมื่อมีภัยเกิดขึ้นก็ได้รับความเสียหายน้อย ส่วนทรัพย์สินที่เลวก็มีการเสียหายมาก เช่น อาคารที่เป็นตึกย่อมเสี่ยงภัยน้อยกว่าบ้านที่เป็นไม้ ถ้าหากมีไฟไหม้เกิดขึ้น

ภัย เป็นเรื่องที่ไม่รู้ล่วงหน้า หรือเป็นเรื่องที่ไม่แน่นอน ความไม่แน่นอนนี้เราไม่สามารถพยากรณ์ได้ล่วงหน้า เช่น ไฟไหม้ เป็นต้น ความไม่แน่นอนสามารถก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น และบริษัทประกันภัยจะต้องพิจารณาว่า ความเสียหายนั้นเกิดขึ้นมากหรือน้อยกว่าที่ได้คาดคะเนไว้หรือไม่ จากสาเหตุดังกล่าวทำให้บริษัทต้องทำความรู้จักกับคำว่า การเสี่ยงภัย

ประเภทของการเสี่ยงภัย

1. การเสี่ยงภัยแบบเสี่ยงโชค (speculative risk) ภัยประเภทนี้ไม่ทราบว่าจะเกิดขึ้นเมื่อใด เปรียบเสมือนการเสี่ยงพนันโยนหัวโยนก้อย

2. การเสี่ยงภัยที่แท้จริง (pure risk) หมายความว่า ผู้ที่จะเข้ามาร่วมเสี่ยงภัยนั้นทราบว่าไม่ช้าไม่นานภัยอาจจะเกิดขึ้น ภัยประเภทนี้บริษัทประกันภัยมีความสนใจและยอมเข้าไปเกี่ยวข้องด้วย เพราะ

ก. ความเสียหายนั้นเข้าไปอยู่ในประเภทเรื่องไม่แน่นอนว่าจะเกิดการเสียหายขึ้นหรือไม่

ข. เป็นเรื่องที่บริษัทประกันภัยรู้อยู่แล้วว่า ความเสียหายที่จะเกิดขึ้นนั้นมากน้อยเพียงใด หรือภัยอาจจะไม่เกิดขึ้นเลยก็ได้

ดังนั้น ธุรกิจประกันภัยจึงมีบทบาทในการเสี่ยงภัยประเภทนี้มาก เพราะเป็นภัยที่มีโอกาสเกิดขึ้นได้น้อยกว่าภัยประเภทอื่น ๆ เหตุนี้ประชาชนทั่วไปอาจคิดว่าบริษัทเอาเปรียบพยายามเลือกภัยที่จะมีโอกาสเสียหายน้อยให้มาก ถ้าได้พิจารณาให้รอบคอบแล้วเราก็อาจสรุปได้ว่า บริษัทนั้นย่อมมีโอกาสในการเสี่ยงภัยที่รับทำการประกัน และบริษัทสามารถคำนวณประสบการณ์ที่ผ่านมา อย่างน้อยถ้ามีการเสียหายก็ไม่เกิน 50%

ขีดขั้นของความเสี่ยหาย (Degree of Risk) แยกพิจารณาได้ 2 ขีดขั้นดังนี้ คือ

1) ขีดขั้นที่ดี (good risk) หมายถึง ภัยนั้นเกิดได้ยาก เช่น บ้านที่สร้างด้วยคอนกรีต

2) ขีดขั้นที่ไม่ดี (bad risk) หมายถึง ภัยนั้นเกิดขึ้นได้ง่าย เช่น บ้านหลังคามุงจากซึ่งอยู่ในสลัม เป็นต้น

ประโยชน์ของการประกันภัย

แบ่งออกได้ 3 ประการคือ

1. ด้านผู้เอาประกัน (Insured)

เหตุผลที่นำเอาผู้เอาประกันมาพูดก่อน ก็เพราะธุรกิจประกันภัยเป็นเรื่องที่บริษัทประกันบริการประชาชน บริษัทต้องชี้ให้ผู้เอาประกันเชื่อใจ และเห็นประโยชน์ของการประกันภัยเขาจึงทำประกันกับบริษัท โดยต้องพูดให้เข้าใจว่า ผู้รับประกันจะชดใช้ให้เมื่อเกิดการเสียหายขึ้น ผู้เอาประกันซึ่งรับเคราะห์ก็จะได้รับชดใช้ให้ตามที่ตกลงกันไว้

การประกันภัยเป็นเครื่องมืออย่างหนึ่งที่มนุษย์ได้ร่วมกันจัดขึ้น เพื่อเตรียมรับความเสียหายแก่ทรัพย์สินของมนุษย์ ผู้รับประกันจะชดใช้ค่าเสียหายให้ เมื่อเกิดความเสียหาย ทำให้ผู้เอาประกันหรือผู้รับเคราะห์กรรม ได้มีทรัพย์สินส่วนหนึ่งไปตั้งตัวได้ เช่น ทำประกันอัคคีภัยตึกของบริษัทแห่งหนึ่งราคา 2 ล้านบาท ต้องเสียเบี้ยประกันปีละ 4,000 บาท เกิดไฟไหม้ขึ้นแล้วช่วยกันดับทันก่อนจะไหม้หมด ผู้รับประกันจะชดใช้ให้เฉพาะส่วนที่เสียหายจริงเท่านั้น ซึ่งจำนวนเงินนั้นเป็นเรื่องที่ผู้เอาประกันกับบริษัทผู้รับประกันจะตกลงกัน ฉะนั้นจะเห็นได้ว่าการประกันภัย เป็นประโยชน์แก่ผู้นำทรัพย์สินมาประกัน คือ ให้ความมั่นใจแก่ผู้เอาประกันว่าจะต้องมีผู้ช่วยร่วมรับความเสียหายที่จะเกิดขึ้น

2. ด้านสังคม

การประกันภัยช่วยสร้างความมั่นคงให้แก่สังคม ทำให้สังคมมีหลักประกันความปลอดภัย มีความมั่นใจว่า เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นแล้วตนก็จะได้รับการชดใช้ ทุกวันนี้คนที่มีความเป็นอยู่พอกินพอใช้ไปวันหนึ่ง ๆ เก็บสะสมเงินได้ทีละเล็กละน้อย เมื่อเกิดภัยขึ้นจะเดือดร้อนมาก แต่ถ้ามีการประกันภัย ก็ทำให้อุ่นใจได้ว่าจะมีผู้ชดใช้ค่าเสียหายให้ เช่น เมื่อเกิดไฟไหม้ก็สามารถจะมีเงินมาสร้างบ้านเรือนที่อยู่อาศัยได้ ถ้าบ้านนั้นได้รับการประกันภัยเอาไว้ แต่หากไม่ได้ทำประกันก็อาจจะมีเงินไม่พอที่จะมาสร้างบ้านใหม่ ทำให้ฐานะลำบากยิ่งขึ้น

การประกันภัยช่วยให้มีการระดมทุน ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญของการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ และการระดมทุนนั้นจะสำเร็จได้ก็โดยการประหยัดของประชาชนในประเทศนั้น ๆ และนำเอาส่วนที่สะสมนั้นมาลงทุน บริษัทประกันภัยก็เป็นสถาบันหนึ่งในหลายสถาบันทางการเงิน เช่น ธนาคารพาณิชย์ การประกันภัยซึ่งมีส่วนบังคับให้ประชาชนประหยัดทางอ้อม คือ นำเอาเงินที่ทำมาหาได้ส่วนหนึ่งมาให้กับบริษัทในรูปเบี้ยประกันเพื่อป้องกันภัยที่เกิดขึ้น แล้วบริษัทประกันภัยนำเบี้ยประกันมาลงทุน หาดอกผล เป็นการช่วยพัฒนาประเทศในการเพิ่มการลงทุนของชาติ

การประกันภัยจะเป็นการส่งเสริมการลงทุนให้มีมากขึ้น ส่งเสริมให้คนกล้าลงทุนในการพาณิชย์และอุตสาหกรรม เนื่องจากไม่ต้องเกรงว่าทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบอุตสาหกรรมอยู่นั้นจะเสียหาย ทำให้หมดเนื้อหมดตัว เพราะได้ทำประกันไว้แล้ว บริษัทประกันภัยเป็นผู้รับผิดชอบในความเสียหายที่จะเกิดขึ้น ทำให้อาชีพการค้าและอุตสาหกรรมมีความมั่นคงมากขึ้น เมื่ออาชีพนี้มีความมั่นคง คนก็จะมาประกอบอาชีพเหล่านี้มากขึ้น ทำให้เศรษฐกิจของชาติเจริญขึ้นได้ ซึ่งประเทศที่มีความมั่นคงในทางเศรษฐกิจ เช่น อังกฤษ สหรัฐฯ และญี่ปุ่น จะเห็นว่าการประกันภัยเป็นสิ่งที่จะขาดเสียมิได้ และธุรกิจประกันภัยของประเทศเหล่านี้พัฒนาไปมาก เพราะทรัพย์สินที่เสียหายไปมักจะได้รับชดใช้กลับคืนมา

3. ด้านธุรกิจ

การประกันภัยทำให้มีธุรกิจอีกประเภทหนึ่งเข้ามาดำเนินการในตลาด ซึ่งมีความสำคัญไม่ยิ่งหย่อนไปกว่าธุรกิจอื่น ๆ และในบางประเทศธุรกิจประกันภัยรุ่งเรืองเท่า ๆ กับการธนาคาร เพราะว่ามีขอบเขตในการให้เครดิตไม่แพ้ธนาคาร เมื่อมีธุรกิจประกันภัยมากขึ้น ทำให้คนมีงานทำและการครองชีพดีขึ้น การประกันภัยให้เครดิตแก่นักธุรกิจที่จะทำการค้า คือ ถ้านักธุรกิจกู้เงินธนาคาร ต้องทำประกันชีวิตเท่ากับจำนวนเงินที่ต้องการกู้ เพราะถ้าไม่ทำแล้วผู้กู้เกิดเป็นอันตรายถึงแก่ชีวิตไป ธนาคารก็ไม่สามารถจะเรียกเงินกู้คืนจากใครได้ ฉะนั้น เมื่อมีประกันแล้ว ธนาคารก็ให้กู้เงินได้เพราะมีหลักประกันว่าจะได้รับการชดใช้คืน และเมื่อมีประกันแล้ว นักธุรกิจก็จะดำเนินธุรกิจไปได้ด้วยความสบายใจ เพราะเมื่อเราทำอะไรลงไปแล้วเกิดความเสียหายขึ้น ก็มีผู้ที่จะชดใช้แทนให้

ความแตกต่างของการประกันภัยกับการพนัน

เราเอาประกันภัยไปเปรียบเทียบกับการพนัน ก็เพราะมีคนจำนวนมากเข้าใจว่ากิจการประกันภัยเป็นเรื่องการพนัน เพราะ

ก. เป็นการเสี่ยงในเรื่องที่ไม่แน่นอนเช่นเดียวกัน หมายความว่า จะเกิดขึ้นหรือไม่เกิดก็ได้
ข. การประกันภัยและการพนันเกิดขึ้น ผลที่เกิดขึ้นนั้น ก็คือ ต้องจ่ายเป็นเงินทั้งนั้น

ถึงแม้ว่าการประกันภัย จะเกี่ยวกับการเสี่ยงภัยในสิ่งที่อาจเกิดขึ้นหรือไม่เกิดขึ้น และตัวผู้เอาประกันจะจ่ายเงินเพื่อหวังจะได้รับเงินตอบแทนจากการเสียหาย หรือเหตุการณ์ที่คาดหมายไว้ที่จะเกิดขึ้นแก่ตน แต่กระนั้นการประกันภัยก็มีหลักการที่แตกต่างจากการพนันโดยสิ้นเชิง เพราะ

การพนัน เป็นการเสี่ยงโชคโดยที่ผู้พนันทั้งสองได้จงใจที่จะสร้างภัยขึ้นมา เพื่อหวังผลกำไรตอบแทนหรือเพื่อความเพลิดเพลิน ฝ่ายหนึ่งได้อีกฝ่ายหนึ่งก็จะเสีย ดังนั้น การพนันจึงเป็นการสร้างความเสียหายให้แก่ผู้เล่นการพนันนั้นเสมอ

แต่ **การประกันภัย** เป็นการทำสัญญาเพื่อเฉลี่ยความเสียหายที่เกิดขึ้นจากภัยที่มีอยู่แล้วในวันทำสัญญา หรือขณะทำสัญญาก็ตาม และมีภัยที่เกิดขึ้นนั้นอยู่นอกเหนือความสามารถของผู้สัญญาทั้งสองที่จะควบคุมได้ เมื่อมีภัยเกิดขึ้นจึงไม่มีฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งเสียหาย หรือเสียเปรียบได้เปรียบแต่อย่างใด

สรุปข้อแตกต่างได้ดังต่อไปนี้

1. สัญญาประกันภัยมีผลบังคับตามกฎหมาย แต่การพนันไม่ใช่สัญญา จึงไม่มีผลบังคับตามกฎหมาย

2. สัญญาประกันภัย คู่สัญญาจะต้องใช้ความซื่อสัตย์สุจริตซึ่งกันและกัน แต่การพนันไม่จำเป็นต้องมีความซื่อสัตย์สุจริตต่อกัน อาจจะมีเล่ห์เหลี่ยมกลโกง เพราะต่างก็ต้องการผลตอบแทนหรือกำไรให้ได้มากที่สุด ดังนั้น การเล่นการพนันจึงไม่มีความซื่อสัตย์เหมือนการประกันภัยซึ่งต้องใช้ความซื่อสัตย์ ทั้งผู้เอาประกันและผู้รับประกัน ผู้เอาประกันต้องพูดความจริงกับบริษัท บริษัทต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นตามสัญญา

3. ในการทำประกันภัยนั้น ผู้เอาประกันต้องมีส่วนได้เสียในทรัพย์สินที่เอาประกัน ส่วนการพนันนั้นส่วนได้เสียไม่จำเป็นต้องเป็นของผู้ที่ลงทุนไปในการพนัน แต่อาจตกอยู่กับผู้ที่เล่นการพนันคนหนึ่งคนใดก็ได้

4. การประกันภัยเมื่อมีการเสียหายเกิดขึ้น การชดใช้ความเสียหายเป็นไปตามสัญญา แต่การพนันผู้ที่พนันที่โชคดีอาจได้หลาย ๆ เท่าของเงินที่ลงทุนไปก็ได้

5. การประกันภัย จะรู้ว่าผู้ได้รับความเสียหายเป็นใครอย่างแน่นอน คือ ผู้ที่เอาประกันเป็นผู้ได้รับเงินอย่างแน่นอน เช่น นาย ก. นำบ้านมาทำประกันไว้ ถ้าเกิดความเสียหายขึ้น นาย ก. ก็จะเป็นผู้ได้รับเงินนั้นจะเป็นผู้อื่นไม่ได้ นอกจากจะต้องมอบฉันทะให้มารับ ส่วนการพนันย่อมไม่รู้ว่าจะเป็นผู้ใดได้รับความเสียหายจนกว่าความเสียหายนั้นจะเกิดขึ้น

6. การประกันภัย ผู้เอาประกันภัยจะอุ่นใจเสมอ ถ้าได้ทำประกันไว้เพียงพอ เพราะมั่นใจได้ว่า ถ้าทรัพย์สินเกิดเสียหายก็จะมีผู้รับผิดชอบในความเสียหายนั้นแทนตัวเรา และมีโอกาสได้รับการชดใช้คืน ส่วนการพนันนั้นจะต้องมีฝ่ายหนึ่งเสียแน่ ๆ และไม่มีผู้ใดมาชดใช้คืน

7. สัญญาประกันภัย เป็นสัญญาที่ความเสียหายอาจจะเกิดหรือไม่เกิดขึ้นก็ได้ แต่การพนันต้องมีการเสียหาย เพราะฝ่ายแพ้ก็เป็นผู้เสีย

8. ภัยต่าง ๆ ในการประกันนั้น เป็นภัยที่ไม่มีใครต้องการ เช่น ไฟไหม้ เพราะเกิดขึ้นแล้วไม่มีใครได้รับประโยชน์ แต่เหตุการณ์ในการพนันนั้นเมื่อเกิดขึ้นจะต้องมีฝ่ายหนึ่งได้รับประโยชน์

9. การประกันภัยที่ประกันไว้ เราไม่อาจจะคำนวณหรือทำนายได้ว่า จะเกิดความเสียหายเป็นจำนวนเท่าใด เช่น ไฟไหม้บ้าน เราไม่อาจทำนายได้ว่า จะไหม้หมดทั้งหลังหรือไหม้เพียงบางส่วน ถ้าไหม้เพียงบางส่วน บริษัทประกันภัยก็จะชดใช้ให้เท่าที่เสียหายจริงเท่านั้น ส่วนการพนันจะทำนายส่วนที่เสียหายได้ล่วงหน้า คือ จำนวนที่เราลงทุนไป เช่น พนันกันว่าการแข่งขันฟุตบอลระหว่างไทยกับมาเลเซีย ถ้าไทยชนะเราจะได้ 100 บาท ถ้าผลปรากฏว่าไทยชนะจริง ๆ เราก็ได้ 100 บาท ตามที่ได้พนันกันไว้ คือ การพนันเรารู้แน่ว่าจะได้หรือเสียเท่าไร

10. ในการทำประกันนั้น ทรัพย์ที่เอามาประกันจะต้องเป็นของผู้เอาประกันจริง ๆ เช่น บ้านก็ต้องเอาบ้านของตนมาทำประกัน ถ้าเช่าบ้านอยู่จะประกันบ้านไม่ได้ เพราะไม่ใช่บ้านของตนเองไม่มีสิทธิ์ ส่วนการพนันนั้นอาจยืมทรัพย์สินของใครมาลงทุนก็ได้

11. เมื่อมีการทำสัญญาประกันขึ้นแล้ว มิใช่ว่าผู้เอาประกันไม่ต้องเสี่ยงภัยอะไรเลย เขายังต้องเสี่ยงต่อไป แต่ได้โอนความรับผิดชอบให้บริษัทฯ โดยจ่ายเบี้ยประกันเพียงเล็กน้อย แต่การพนันนั้นไม่มีการโอนการเสี่ยงไปให้แก่ผู้ใด ตัวผู้เล่นการพนันเป็นผู้รับผิดชอบเรื่อยไป

ปัจจัยในการประกอบการรับประกันภัย

ในการประกอบธุรกิจประกันภัย มักจะมีข้อสงสัยเกิดขึ้นอยู่เสมอว่า ในการทำประกันภัยนั้น ผู้เอาประกันจ่ายเงินค่าเบี้ยประกันเป็นจำนวนเพียงเล็กน้อยเท่านั้น แต่เหตุใดบริษัทมีความสามารถที่จะให้ความคุ้มครองแก่ทรัพย์สินหรือชีวิตที่ได้ทำประกันไว้กับบริษัทได้อย่างมากมาย เช่น อาคารคอนกรีตหลังหนึ่งตีราคา 500,000 บาท แต่ทางบริษัทประกันภัยคิดเบี้ยประกันเพียง 1,000 บาทเท่านั้น ซึ่งเป็นจำนวนน้อยมาก เมื่อเทียบกับราคาของบ้านซึ่งบริษัทจะให้ความคุ้มครอง เป็นต้น ที่เก็บเช่นนี้และบริษัทประกันภัยก็ยังสามารถอยู่ต่อไปได้ ก็เพราะใช้หลักเกณฑ์ในการประกอบธุรกิจประกันภัยดังนี้

ก. บริษัทประกันภัย **ใช้ประสบการณ์** ที่ได้ทำมาแล้ว ทั้งที่เคยเห็นความเสียหายมาก่อน จึงทราบว่า ถ้าจะทำประกันภัย เขาควรรับประกันเท่าไร เมื่อรับไปแล้วความเสียหายจะเป็นเท่าไร เช่น บ้านที่มุงหลังคาจาก จะมีโอกาสไฟไหม้ได้มากกว่าอาคารคอนกรีต ดังนั้น อาจจะรับประกันได้แต่ต้องคิดดอกเบี้ยประกันเพิ่มขึ้น ดังนั้น ประสบการณ์ที่นักประกันภัยจะถือเป็นหลัก คือ

- ถ้าเป็นการประกันอัคคีภัย ต้องดูถึง **การก่อสร้าง** ว่าเป็นอะไร เช่น ถ้าสร้างเป็นอาคารคอนกรีตก็คิดเบี้ยประกันน้อยกว่าที่สร้างด้วยไม้ ฯลฯ
- **ที่ตั้ง** ถ้าตั้งอยู่ในแหล่งเสื่อมโทรม ก็ต้องดูว่า เสี่ยงต่อเรื่องที่ทำให้เกิดไฟไหม้หรือไม่ ถ้าบริเวณนั้นมีน้ำพอที่จะดับไฟได้ ก็ทำประกันให้ได้โดยไม่ต้องคิดเบี้ยประกันแพงนัก
- **สิ่งแวดล้อม** คือ ดูว่ามีภัยข้างเคียงหรือไม่ บริเวณที่อยู่ใกล้ ๆ ที่ทำประกันนั้นมีสิ่งที่จะทำให้เป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดไฟได้ง่ายหรือไม่
- **ตัวผู้ที่อาศัย** ต้องดูถึงสุขภาพและอนามัย การเอาใจใส่ดูแลรักษาทรัพย์สินของผู้อาศัย

– **ขนาดของความเสียหาย** ในปีก่อน ๆ เคยมีไฟไหม้เกิดขึ้นหรือไม่ มากน้อยแค่ไหน คุ้มกับที่ประกันหรือไม่

– **ใช้สถิติที่เรารวบรวมไว้** (statistic) จากปีที่ผ่าน ๆ มาว่าขนาดของความเสียหายปีก่อน ๆ เป็นอย่างไรบ้าง

ข. ต้อง **ใช้ทฤษฎี** คือ

– **Theory of Probability** (ทฤษฎีที่น่าจะเป็นไปได้) ผู้เชี่ยวชาญทางประกันภัยเห็นว่าบริษัทน่าจะวางทฤษฎีได้ในการประกันภัยทุกประเภท โดยกำหนดไว้ว่า

P = สิ่งที่น่าจะเกิดขึ้นได้มีอยู่เท่าไร

a = จำนวนเหตุการณ์ที่เราคาดว่าจะเกิดขึ้นได้

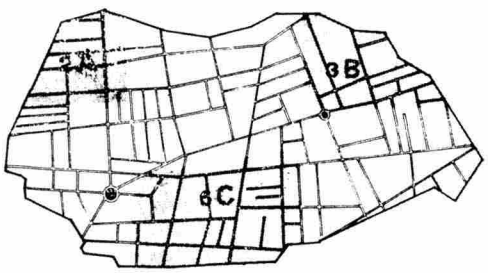
n = จำนวนเหตุการณ์ที่มีทั้งหมดมีอะไรบ้าง

เมื่อเป็นเช่นนี้สูตรของ Probability Theory จะเป็นดังนี้

$$P = \frac{a}{n}$$

ตัวอย่างเช่น บริษัทจะรับประกันรถยนต์คันหนึ่ง ผู้รับประกันต้องดูว่าเป็นรถอะไร และนำไปใช้อย่างไร ถ้าเป็นรถแท็กซี่ก็จะต้องเรียกเบี้ยประกันสูง เพราะมีอันตรายที่เกิดขึ้นแก่รถแท็กซี่มากกว่ารถที่ใช้ส่วนตัว

– หลักที่ 2 นี้เป็น **หลักกึ่งเศรษฐศาสตร์ และประสบการณ์** อันนี้เรียกว่า ทฤษฎีที่ถือจำนวนมากเข้าว่า เรียกว่า **Law of Great Numbers** คือ รับประกัน **จำนวนมากราย** ถ้ารับน้อยแล้วเกิดไฟไหม้ หรือเกิดความเสียหายตามที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ บริษัทก็จะต้องล้มละลายเพราะขาดทุน ไม่มีเงินจะจ่ายชดใช้ให้ ดังนั้น ถ้ารับมากราย เราก็สามารถเอาเงินค่าเบี้ยประกันของรายที่ไม่ได้เกิดความเสียหายไปชดใช้ให้แก่ผู้เอาประกันที่เคราะห์ร้าย เพราะโอกาสที่จะทำให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินที่รับประกันไว้พร้อมกันหมดย่อมเป็นไปไม่ได้ นอกจากนั้น เรายังจัดเป็นประเภทของภัยที่รับไว้ คือ **เลือกภัยที่จะเอาประกัน** เช่น ในการประกันอัคคีภัย ตำบลหนึ่งบริษัทได้รับประกันบ้านไม้ไว้มาก เราก็ต้องหันมารับประกันที่เป็นตึกไว้มากเป็นอัตราส่วนเท่ากันด้วย นอกจากจะรับจำนวนและดูประเภทของภัยแล้ว ยังต้องกระจายการรับประกันออกไป คือ ไม่พยายามรับประกันทรัพย์สินที่อยู่ติด ๆ กัน **โดยบริษัทอาจจะทำแผนที่ของแต่ละเมือง** ไว้เช่น ตามรูป เราประกันที่ 2 A 2 จุดแล้ว จะมีผู้ที่อยู่ในเขต 2 A มาเอาประกันอีก และในขณะนั้นที่ 6 C ซึ่งยังไม่มีผู้มาทำประกันเลย จะ



มาเอาประกันเช่นกัน บริษัทก็จะพิจารณาเลือกทำประกันของผู้ที่อยู่ที่ 6C เสียก่อน เพราะจะได้ไม่เป็นการรับประกันเพียงจุดเดียว ในการทำแผนที่นี้สำนักงานประกันภัยเป็นผู้เข้ามาควบคุมอยู่และจะเข้ามาควบคุมว่า ในล็อกหนึ่ง ๆ นั้นจะรับประกันได้มากน้อยเท่าไร

– **ทางการจะควบคุมเรื่องการเงิน** ของบริษัท เพื่อที่จะให้บริษัทได้ตั้งอยู่อย่างถาวร มีฐานะทางการเงินที่มั่นคง รัฐบาลจะมาควบคุมว่า บริษัทประกันภัยนี้มีทุนพอหรือไม่ แล้วก็จะกำหนดอัตราที่บริษัทประกันจะสามารถรับประกันไว้ได้ เช่น 10 % จากทุนที่ชำระแล้วและกองทุนส่วนที่เกินนั้นก็ขายต่อให้บริษัทอื่นไป เช่น บริษัทมีทุนและกองทุนอยู่ 20 ล้าน ก็จะสามารถรับประกันของแต่ละรายได้ไม่เกิน 2 ล้านบาท และส่วนที่เหลือก็จะขายต่อ (re-insurance) ให้กับบริษัทอื่นไป เช่น โรงแรมดุสิตธานีมีประกันอัคคีภัยไว้ 280 ล้านบาท บริษัท ฯ ก็จะรับไว้ของตัวเอง 2 ล้าน และที่เหลือขายต่อให้บริษัทอื่นไป

การคำนวณเบี้ยประกัน

หลักใน**การคำนวณเบี้ยประกัน** (premium) มีความสำคัญต่อบริษัทประกันภัยมาก คือ เบี้ยประกันเป็นสายโลหิตใหญ่ที่จะเลี้ยงบริษัทให้ดำรงอยู่ได้ เพราะถ้าบริษัทไม่มีรายได้ก็ไม่สามารถจะดำรงอยู่ได้ และเบี้ยประกันที่ได้รับก็น้อยมากเมื่อเทียบกับทุนประกัน

การกำหนดเบี้ยประกัน โดยทั่วไปคิดเช่นเดียวกับราคาสินค้า โดยถือหลักเสนอ (demand) และสนอง (supply) ของตลาด บริษัทควรกำหนดอัตราเบี้ยประกันไม่ต่ำกว่าราคา **ต้นทุน** (cost) ของความเสียหายที่จะเกิดขึ้นแก่บริษัท เพื่อคุ้มครองภัยนั้นภายในระยะเวลาที่กำหนด ซึ่งรวมถึงความเสียหายที่จะเกิดขึ้นตามปกติ และความเสียหายที่เรียกว่ามหาภัยด้วย เมื่อรู้ถึงต้นทุนแล้วก็ต้องนำค่าใช้จ่าย ภาษี ค่านายหน้า รวมกับต้นทุน เมื่อรวมกันแล้ว ถ้าบริษัทไม่ขาดทุนก็จะรับประกันไว้ บริษัทจะต้องเฉลี่ยความเสียหายนั้นไปยังผู้เอาประกันโดยทั่วถึงกัน และให้มีความยุติธรรมในระหว่างผู้เอาประกันทุกคน โดยคำนึงถึงเหตุการณ์ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต จะเห็นว่าการกำหนดอัตราเบี้ยประกันของบริษัท มีความยุ่งยากยิ่ง ลำบากกว่าการกำหนดราคาสินค้าโดยทั่วไป

ในแง่ของการประกันนั้น ทุน (cost) หมายถึง เป็นสิ่งที่นักธุรกิจกำหนดราคาต้นทุนของความเสียหายที่เกิดขึ้นในระยะเวลาหนึ่ง เช่น ปี พ.ศ. 2515 บ้านชนิดนี้ ทำประกันในอัตราเท่านี้เคยมีการเสียหายเท่าไร นอกจากนั้นหลักในการคำนวณราคาทุนเบี้ยประกัน ก็นำเอาของปีก่อน และค่าเสียหายที่เกิดขึ้นของปีก่อนมาพิจารณาประกอบด้วยว่า ค่าเสียหายปกติและค่าเสียหายผิดปกติเป็นเท่าไร เช่น ความเสียหายของบ้านหลังหนึ่งซึ่งทำด้วยไม้ ที่จังหวัดกาฬสินธุ์ บ้านนั้นได้ทำประกันเมื่อปี พ.ศ. 2515 บ้านหลังนั้นเกิดความเสียหายขึ้น ปรากฏว่าเสียหายไปครึ่งหลัง บริษัทก็พิจารณาว่า อัตราที่เก็บ 75 สตางค์ต่อ 100 บาทจากผู้เอาประกันนี้เก็บน้อยไป ก็ควรจะเพิ่มเป็น 1 บาทต่อ 100 บาท ความเสียหายชนิดนี้เรียกว่า เป็นความเสียหายปกติ ส่วนความเสียหายผิดปกติก็เช่นที่เป็นข่าวว่าสามีภรรยาคู่หนึ่งต่อมาสามีไปมีภรรยาลับ ๆ อีกคนหนึ่ง ภรรยาหลวงรู้เข้าก็เอายานอนหลับให้สามีกิน เสร็จแล้วก็เผาเสียจึงทำให้ไฟไหม้บ้านไปด้วย ฯลฯ

การที่เราจะกำหนดอัตราเบี้ยประกันได้แม่นยำเพียงใด ขึ้นอยู่กับ

1. ประสบการณ์และความสามารถของบริษัท จากการรับประกันประเภทนั้น ๆ ในอดีต

2. จำนวนความเสียหายที่คาดว่าจะเกิดในอนาคต

3. จำนวนความเสียหายเนื่องจากมหาภัยที่อาจจะทำความเสียหายเกินกว่าที่คาดไว้

4. จำนวนค่าใช้จ่ายที่คาดว่าจะเกิดขึ้นแก่บริษัท

5. เอาอัตราเบี้ยประกันของประเทศใกล้เคียงมาพิจารณาประกอบ

6. เอาอัตราเบี้ยประกันของประเทศที่รับประกันทั่วโลกมาพิจารณาประกอบ

จากอัตราเบี้ยประกันที่ได้รับการปรับปรุงแล้วนี้ สมาคมประกันภัยก็จะกำหนดไว้เป็นอัตราเบี้ยประกันที่แน่นอน แล้วเสนอไปให้สำนักงานประกันภัยพิจารณาและจัดตั้งเป็นอัตราเบี้ยประกันราคาเดียวกันหมด และประกาศเป็นทางการเพื่อให้บริษัทประกันภัยใช้ทั่วกัน

ข้อคำนึงถึงในการกำหนดอัตราเบี้ยประกัน

1. อัตราเบี้ยประกันที่ทำเมื่อปีที่แล้ว เช่น เราเก็บ 75 สตางค์ต่อ 100 บาท ก็ดูว่าเราเก็บเท่านี้พอกับความเสียหายที่เกิดขึ้นไหม

2. ในระยะเวลาใดเวลาหนึ่งเท่านั้น เช่น ปีที่แล้วมีความเสียหายเกิดขึ้นบ้างหรือไม่

3. ดูถึงความเสียหายที่เกิดขึ้นในจังหวัดนั้นว่า เป็นการเสียหายปกติหรือผิดปกติ

4. อัตราเบี้ยประกันจะต้องไม่ต่ำกว่าราคาทุนแห่งการประกันที่เกิดจากจำนวนความเสียหาย ค่าใช้จ่ายของบริษัท

5. อัตราเบี้ยประกันจะต้องไม่สูงจนเกินไปเพื่อให้บริษัทมีกำไรเกินกว่าที่ควร จะทำให้บริษัทอื่นแย่งลูกค้าไปได้

6. อัตราเบี้ยประกันจะต้องไม่ก่อให้เกิดความไม่ยุติธรรมในหมู่ของผู้เอาประกันด้วยกัน คือ ภัยอย่างเดียวกันมีโอกาสแห่งความเสียหายเท่าเทียมกัน ก็ควรเสียเบี้ยประกันเท่ากัน

เบี้ยประกันที่คำนวณโดยทั่ว ๆ ไป

กำหนดค่าเสียหาย (loss ratio)	51 %	cost of fulfiling
สำรองสำหรับภัยพิเศษ (increase of reserve funds)	2 %	contract..... 53%
ค่าใช้จ่ายในสำนักงาน (office expenses)	25 %	cost of sale &
ค่านายหน้า (commission)	17 %	delivery..... 42%
กำไร (profit)	5 %	
รวม	100 %	

หมายเหตุ

$$\text{กำหนดค่าเสียหาย} = \frac{\text{ค่าเสียหายปีนี้} + \text{ค่าเสียหายล่วงหน้า} - \text{ค่าเสียหายจ่ายเมื่อปีที่แล้ว}}{\text{เบี้ยประกันปีนี้} + \text{เบี้ยประกันสำรองปีที่แล้ว} - \text{เบี้ยประกันสำรองปลายปี}}$$

ในธุรกิจประกันภัยนี้ ผู้เอาประกันอาจตกลงกับผู้รับประกันได้ในการที่จะลดเบี้ยประกันลงไปไม่เก็บเต็ม 100% บริษัทจะลดเบี้ยประกันลงแค่ไหน ขึ้นอยู่กับผู้เอาประกันมีการป้องกันภัยมากน้อยเพียงใดในการเสี่ยง เช่น โรงทอกระสอบมีเครื่องดับเพลิง มียามเฝ้า และควบคุมสิ่งแวดล้อมที่เป็นอันตราย ซึ่งจะทำให้เกิดไฟไหม้ได้ บริษัทก็ลดเบี้ยประกันให้

ทุนประกัน (Sum Insured)

1. **ทุนประกันจ่ายเป็นจำนวนสูงสุด** หมายถึง จำนวนที่ผู้รับประกันยินยอมที่จะรับผิดชอบในความเสียหายในจำนวนสูงสุด

ตัวอย่าง สมมติว่า นาย ก ประกันบ้านหลังหนึ่งราคา 2 ล้านบาท ถือว่าเป็นการตกลงระหว่างนาย ก กับบริษัทประกันว่า ถ้าเกิดไฟไหม้จะชดใช้ให้เท่ากับ 2 ล้านบาท ในที่นี้หมายความว่า บริษัทจะชดใช้ให้ไม่เกินจำนวนที่ประกันไว้ สมมติว่า นาย ก ซื้อเครื่องเพชรและของมีค่ามาเก็บไว้ในบ้าน ต่อมาเกิดไฟไหม้ค่าเสียหายถึง 5 ล้านบาท เพราะเครื่องเพชรและของมีค่าไหม้ไปด้วย บริษัทจะชดใช้ให้ 2 ล้านบาทเท่านั้น ส่วนเครื่องเพชรนั้นบริษัทจะไม่รับผิดชอบด้วย เพราะไม่ได้ตกลงกันไว้ก่อน

ทุนประกันยังมีความหมายอีกอย่างหนึ่ง คือ บริษัทจะชดใช้อย่างสูงสุดตามที่ตกลงกันไว้ แต่ผู้เอาประกันเกิดเสียดายเงินค่าเบี้ยประกันไม่ทำประกันเต็มเท่าราคาบ้าน เมื่อเกิดการเสียหายแล้วบริษัทจะชดใช้ให้เพียงส่วนที่ทำประกันไว้ (อาจหารออกเป็นส่วน ๆ) ในหลักการประกันภัยบริษัทถือว่าส่วนที่ผู้เอาประกันไม่ประกันภัยนั้น บริษัทถือว่าเป็นการประกันตัวเอง

2. **ทุนประกันจ่ายให้เท่าที่เกิดเสียหายจริง** เช่น เมื่อมีการประกันอัคคีภัย ถ้าเกิดไฟไหม้แต่ค่าเสียหายเฉพาะหน้าต่างเพียงบานเดียวราคา 1000 บาท บริษัทจะจ่ายเพียง 1000 บาทเท่านั้น ไม่จ่ายเต็มทุนประกันที่กำหนดไว้

3. **ทุนประกันจ่ายตามที่กำหนด** คือ ทุนประกันกำหนดไว้เท่าไรก็ต้องจ่ายเท่านั้น หมายความว่า ทุนประกัน 100,000 บาท ถึงแม้จะเสียหายเพียง 100 บาท บริษัทก็จะต้องจ่ายให้ 100,000 บาท เพราะกรณีนี้เป็นการตกลงพิเศษ เช่น เจ้าของภาพสีน้ำมันที่มีค่าราคารูปละ 100,000 บาท เขาไปทำประกันไว้ว่า ถ้าเกิดการเสียหายเพียงเล็กน้อย ให้บริษัทประกันจ่ายให้ 100,000 บาท เมื่อเป็นเช่นนั้น บริษัทประกันก็ทำให้ แต่ต้องคิดราคาเบี้ยประกันสูงเป็นพิเศษ กรณีนี้บริษัททำให้ เพราะถือว่ามีค่าในทางจิตใจ

ประเภทของภัย

เมื่อพิจารณาเรื่องของภัยในการประกันอัคคีภัย ภัยในที่นี้จะแบ่งออกได้สองประเภทใหญ่ ดังต่อไปนี้

1. **ภัยที่ถูกทำขึ้น (moral hazard)** หมายความว่า เป็นภัยที่เกิดจากการกระทำของมนุษย์เพื่อที่จะทำลายทรัพย์สินของตนเอง หรือเป็นการกระทำทุจริต โดยหวังประโยชน์จากการประกันภัย ซึ่งบริษัทประกันภัยไม่รับผิดชอบ

2. **ภัยที่เกิดขึ้นเอง (physical hazard)** เป็นภัยที่เกิดขึ้นด้วยตัวมันเอง และไม่มีใครมาทำเพื่อใส่ร้าย ถือว่าเป็นภัยที่ทำความเสียหายให้แก่ทรัพย์สิน เช่น ไฟช้อต โจรกรรม เรือล่ม และไฟที่เกิดจากธรรมชาติ เช่น การเสียดสีของต้นไม้ ทำให้เกิดไฟไหม้ป่า บริษัทจะรับประกันภัยประเภทนี้และยอมชดใช้เมื่อเกิดการเสียหาย

สัญญาประกันภัย

สัญญาประกันภัย เป็นกรมธรรม์ที่ทำขึ้นระหว่างผู้เอาประกันกับผู้รับประกัน โดยทั่ว ๆ ไป ทำเป็นลายลักษณ์อักษร กรมธรรม์ต้องเป็นไปตามแบบที่สำนักงานประกันภัยวางไว้ โดยจะต้องมีเงื่อนไขต่าง ๆ โดยผู้เอาประกันและผู้รับประกัน ยอมตกลงซึ่งกันและกัน และข้อตกลงนี้ต้องเขียนเป็นลายลักษณ์อักษร การทำประกันในปัจจุบันสามารถทำได้ด้วยวาจา โดยมีกฎสากลว่า การทำประกันภัย บริษัทประกันถือความรวดเร็วเป็นใหญ่ เช่น ผู้เอาประกันโทรศัพท์มาทำประกันและเมื่อเกิดความเสียหายขึ้น ทางบริษัทประกันก็ชดใช้ค่าเสียหายให้ เพราะว่าได้เกิดสัญญาขึ้นแล้ว ส่วนข้อแม้ในความรับประกันด้วยวาจานี้ บริษัทประกันรับทำการประกันแต่เฉพาะลูกค้าประจำหรือผู้ที่บริษัทรู้จักดี หรือเป็นคนมีหลักฐานไว้ใจได้ เช่น ลูกค้าคนนั้นเชื่อถือได้มีสินค้าในคลังสินค้า คลังสินค้านั้นทำประกันไว้แล้ว 1 ล้านบาท เมื่อมีสินค้าเข้ามา 2 ล้านบาท ก็โทรศัพท์แจ้งบริษัทประกัน เมื่อบริษัทประกันยอมรับแล้วโดยออกใบรับ (cover note) ก็ถือว่ามีประกันเกิดขึ้น และในวันรุ่งขึ้นบริษัทก็จะส่งใบกรมธรรม์ไปให้

สัญญาประกันภัยก็เหมือนสัญญาทั่ว ๆ ไป คือต้องเป็นสัญญาที่ถูกต้องตามกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เป็นข้อตกลงระหว่างบริษัทประกันกับผู้เอาประกัน ก่อให้เกิดความผูกพันกันทางกฎหมาย ซึ่งอาจนำเอาฟ้องร้องให้อีกฝ่ายหนึ่งปฏิบัติตาม สัญญาประกันภัยเป็นเอกเทศสัญญา ฉะนั้นกระทำขึ้นโดยพิจารณาถึงตัวบุคคลอันเป็นคู่สัญญาเป็นสำคัญ เพราะฉะนั้น ผู้เอาประกันหรือผู้รับประกัน จึงไม่อาจโอนกรมธรรม์ไปยังอีกฝ่ายหนึ่งได้โดยปราศจากการยินยอมของอีกฝ่ายหนึ่ง ดังนั้น ในการประกันทรัพย์สิน เมื่อทรัพย์สินนั้นถูกเปลี่ยนมือ กรมธรรม์ก็หาโอนตามด้วยไม่ ยกเว้นการประกันทางทะเลที่มีการโอนโดยเสรี ดังรายละเอียดจะได้กล่าวในตอนหลัง

สรุปลักษณะของสัญญาประกันภัย เป็นข้อ ๆ ดังนี้

1. เป็นสัญญาที่ทำขึ้นระหว่างบริษัทประกันภัย (ผู้รับประกัน) กับผู้เอาประกัน

2. เป็นลายลักษณ์อักษร เรียกว่า กรมธรรม์ (policy)

3. มีเงื่อนไขประกอบ ซึ่งเราต้องพิจารณาว่า มีข้อบังคับ ข้ออนุญาต อย่างไรบ้าง

4. อาจทำด้วยวาจาได้

5. สัญญาประกันภัยก็เหมือนสัญญาทั่วไป คือ ต้องเป็นสัญญาที่ถูกต้องตามกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เมื่อผิดสัญญาก็มีการฟ้องร้องกัน

6. ต้องดูตัวบุคคลเป็นสาระสำคัญ เช่น เป็นผู้ที่มีความสามารถตามกฎหมายในการเข้าทำสัญญา

7. ผู้ที่มาทำประกันต้องเป็นเจ้าของทรัพย์สินนั้น เช่น คนเช่าบ้านจะนำบ้านนั้นมาทำประกันไม่ได้ เพราะไม่มีกรรมสิทธิ์ในบ้านนั้น

8. สัญญาประกันภัย ต้องมีคำเสนอและคำสนอง คือ บริษัทประกันภัย จะเสนอทุนประกันจำนวน 1 แสนบาท คิดเบี้ยประกัน1% ผู้เอาประกันจะตอบสนองหรือไม่ ถ้าตกลงก็ถือว่าเกิดสัญญาขึ้น

9. วัตถุประสงค์แห่งสัญญา ต้องไม่ผิดกฎหมายและไม่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน เช่น มาขอให้บริษัทประกันภัยสต็อกสินค้ายาเสพติด บริษัทก็ไม่ยอมทำประกันให้ เนื่องจากผิดกฎหมาย

10. ต้องมีข้อตกลงเกี่ยวกับการชำระเงิน มีข้อความระบุถึง

- จำนวนเบี้ยประกันที่ผู้เอาประกันจะชำระให้กับบริษัท จะชำระเป็นเงินหรือสิ่งอื่นก็ได้ แต่ถ้าระบุให้ชำระเป็นสิ่งอื่นแล้ว ผู้เอาประกันต้องชำระสิ่งนั้นตามสัญญา
- จำนวนทุนประกัน
- กำหนดวันของการชำระเบี้ยประกัน (ถ้าไม่ชำระตามกำหนด ถือว่าเป็นโมฆะ)
- ในทางปฏิบัติ บริษัทมักไม่ส่งใบกรมธรรม์ให้ ถ้ายังไม่ได้รับชำระเงิน
- ติดอากรแสตมป์ และแสดงภาษีการประกัน
- คู่สัญญาทั้งสอง มีสิทธิ์เปลี่ยนแปลงสัญญาได้ เมื่อมีการตกลงกัน

บุคคลที่เกี่ยวข้องกับสัญญาประกันภัย

1. **ผู้รับประกัน (insurer)** คือ คู่สัญญาซึ่งตกลงจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทน หรือใช้เงินจำนวนหนึ่ง ให้ผู้เอาประกันหรือผู้รับประโยชน์ ผู้รับประกันได้แก่ บริษัทประกันภัยต่าง ๆ เมื่อมีภัยเกิดขึ้น ผู้รับประกันต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกัน หรือผู้รับประโยชน์ เพื่อเป็นการชดใช้ค่าเสียหาย หรือบรรเทาความเสียหายให้ลดน้อยลง

2. **ผู้เอาประกัน (insured)** คือ คู่สัญญาซึ่งตกลงจะส่งเบี้ยประกันจำนวนหนึ่งให้ผู้รับประกัน เมื่อเกิดมีภัยขึ้น ผู้รับประกันจึงจะจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกัน หรือผู้รับประโยชน์ซึ่งมีสิทธิและหน้าที่ในสัญญาต่างกัน คือ ผู้เอาประกันมีหน้าที่ส่งเบี้ยประกัน ส่วนผู้รับประโยชน์มีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทน หรือได้รับเงินจากผู้รับประกัน

สัญญาประกันภัย เป็นสัญญาที่ต้องอาศัยความซื่อสัตย์สุจริตระหว่างคู่กรณี จะต้องเปิดเผยความจริงต่าง ๆ ให้ทราบก่อนที่จะทำสัญญา ฉะนั้น ถ้าคู่กรณีไม่เปิดเผยข้อความที่เป็นจริง หรือบิดเบือนสาระสำคัญในทรัพย์สิน หรือแถลงข้อความที่รู้อยู่ว่าเป็นความเท็จแก่บริษัท สัญญาที่ทำไว้นั้นถือว่าเป็นโมฆียะ บริษัทประกันภัยมีสิทธิบอกล้างสัญญาได้ โดยบอกกล่าวให้ผู้เอาประกันทราบตามเงื่อนไขของสัญญาประกันภัย

สัญญาประกันภัยนี้ต้องพิจารณาถึงกฎสากล หลักสากลที่นำมาพิจารณาประกอบด้วย

1. **หน้าที่ของผู้เอาประกันที่มีต่อบริษัท**

ก. ต้องบอกเล่าความจริง ไม่พูดอำพรางหรือหลอกลวง มิฉะนั้นบริษัทก็จะไม่รับประกัน

ข. ผู้เอาประกัน ควรจะช่วยป้องกันทรัพย์สิน หรือจำกัดภัย เช่น ไม่เพิ่มการเสี่ยงภัยให้แก่ทรัพย์สินที่เอาประกัน

ค. มีหน้าที่ที่จะลดความเสียหาย เช่น เห็นว่าบ้านชำรุดก็ควรซ่อมแซมให้ หรือถ้าอยู่ใกล้ปั๊มน้ำมัน ก็หาเครื่องดับเพลิงไว้ในบ้าน

2. ตามกฎสากลถือว่า **ความซื่อสัตย์สุจริตของคู่สัญญาเป็นเรื่องสำคัญ** หมายความว่า การเปิดเผยความจริงทั้งหมด และปราศจากการหลอกลวงเป็นเรื่องสำคัญ เหตุที่ต้องถือความสุจริตเพราะ

ก. กิจการประกันภัยเป็นเรื่องที่เกี่ยวกับความไม่แน่นอน

ข. การประกันภัย เป็นสัญญาระหว่างคนที่ไม่รู้จักกันมาก่อน ฉะนั้น ต้องมีความสุจริตใจต่อกัน

ค. การประกันภัย บางครั้งอาจทำด้วยวาจา เพราะเป็นเรื่องของความรวดเร็ว

3. **การกระทำของผู้เอาประกันบางอย่างที่บริษัทไม่รับผิดชอบ** ได้แก่

ก. ผู้เอาประกันอำพราง ปิดบัง ไม่เปิดเผยข้อเท็จจริงกับบริษัท

ข. ผู้เอาประกันแถลงหรืออภิปรายไม่ตรงกับความจริง หมายความว่า ถ้าบริษัทเข้าไปตรวจก็ไม่เป็นจริงตามที่บอกไว้ เช่น บอกว่ามีเครื่องดับเพลิงไว้ในบ้านขอให้บริษัทลดเบี้ยประกันให้ บริษัทก็ยอมลดให้ แต่เมื่อมาตรวจจริง ปรากฏว่าไม่มีตามที่บอกไว้ เป็นต้น

ค. ผู้เอาประกันจงใจกล่าวเท็จ คือ รู้แล้วว่าเรื่องนี้ไม่จริง แต่ก็พยายามบอกให้บริษัทเชื่อ

ง. ผู้เอาประกันไม่ทำตามคำขอร้องของบริษัท ไม่ทำตามเงื่อนไขที่บริษัทกำหนดไว้ เช่น มีเงื่อนไขกำหนดไว้ว่า ห้ามทิ้งบ้านไว้เกินเวลาที่กำหนดตามเงื่อนไข เป็นต้น

4. **การรับช่วงสิทธิ (subrogation)** หมายความว่า บริษัทในฐานะที่เป็นผู้รับประกัน เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้น บริษัทจะเข้าสวมสิทธิเป็นเจ้าของทรัพย์สินนั้น เพื่อจะเรียกค่าเสียหายจากคนที่ทำให้เกิดความเสียหายขึ้น

5. **การตีความในเงื่อนไขของกรมธรรม์** เงื่อนไขในกรมธรรม์มีอยู่หลายข้อ บางข้อก็คลุม

เครือ กฎสากลจึงตั้งไว้ว่า **"จะต้องยกประโยชน์ให้แก่ผู้เอาประกัน"** เพราะถือว่าผู้เอาประกันไม่ได้มีอาชีพประกันภัย ทั้งไม่รู้เรื่องการประกันภัยดีนัก เพราะเป็นบุลคคภายนอก ฉะนั้นอาจมีการเข้าใจผลในเงื่อนไข หรือข้อความอย่างหนึ่งอย่างใดได้ จึงเป็นหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ของบริษัทที่จะต้องอธิบายให้ผู้เอาประกันเข้าใจข้อความต่าง ๆ ถ้าข้อความใดคลุมเครือ ก็ให้บริษัทประกันภัยเป็นผู้รับผิดชอบ

6. เมื่อ **ผู้เอาประกัน ทำอะไรบางอย่างลงไป ซึ่งผิดกับเงื่อนไขที่ตกลงกันไว้** โดยไม่บอกให้บริษัทประกันภัยทราบ **บริษัทก็จะเลิก** ไม่รับประกัน แต่ถ้าผู้เอาประกันแจ้งให้บริษัททราบแล้ว แต่บริษัทก็เฉยเมยปล่อยไว้ ถ้าเกิดภัยขึ้นบริษัทก็ต้องรับผิดชอบ เช่น ผู้เอาประกันได้แจ้งให้**บริษัท ฯ ทราบว่าจะต้องนำปอมาเก็บ**ไว้ในบ้าน ซึ่งเป็นการเพิ่มการเสี่ยง แต่บริษัท ฯ ไม่มาตรวจและขอเพิ่มเบี้ยประกัน ปล่อยเรื่อยมาจนเกิดไฟไหม้ ค่าเสียหายนั้น บริษัท ฯ จะปฏิเสธว่าผู้เอาประกันเพิ่มการเสี่ยงไม่ได้

2

การประกันอัคคีภัย
(Fire Insurance)

คำว่า ไฟ นั้นมีความสำคัญต่อมนุษยชาติเป็นอย่างมาก และมีบทบาทสำคัญซึ่งนำความเจริญก้าวหน้ามายังมวลมนุษย์ ในทางตรงกันข้าม การที่มนุษย์ได้ค้นพบไฟนั้น เป็นสิ่งที่ทำลายทรัพย์สินของมนุษย์ไม่น้อย แต่สะบึทรัพย์สินของมนุษย์ได้ถูกทำลายโดยไฟ มีมูลค่าเป็นหลายล้านบาท ซึ่งไม่เพียงทรัพย์สินแต่อย่างเดียว ยังรวมถึงชีวิตมนุษย์ด้วย จากเหตุการณ์เหล่านี้ทำให้มนุษย์เราจักต้องหาวิธีป้องกันไฟมิให้เกิดขึ้น บรรดาวิธีการต่าง ๆ จึงได้ถูกนำมาพิจารณาเพื่อที่จะเป็นแนวทางป้องกัน

ในปี ค.ศ. 1666 ได้มีไฟไหม้ครั้งใหญ่เกิดขึ้นที่กรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ จากเหตุการณ์ครั้งนี้ทำให้บรรดาบุคคลต่าง ๆ เริ่มคิดว่า เมื่อมีเหตุการณ์ลักษณะนี้เกิดขึ้นควรจะต้องมีผู้รับผิดชอบ ดังนั้น จึงเป็นสาเหตุให้เกิดบริษัทประกันภัยขึ้น มีบริษัทประกันภัยในประเทศอังกฤษ ได้เป็นผู้เริ่มเข้ามาตั้งการประกันอัคคีภัยในประเทศไทย เรียกว่า "สมาคมอัตราเบี้ยประกัน" เมื่อ 30 ปีที่แล้ว ดังนั้น สัญญาประกันภัยของแต่ละบริษัทที่ดำเนินธุรกิจการประกันภัยในบ้านเรา จึงใช้หลักมาตรฐานจากลอนดอน แต่ในปีจุบันนี้ ทุกบริษัทที่ดำเนินกิจการประกันอัคคีภัยมีใบสัญญาเหมือนกันหมดทุกบริษัท และในขณะนี้บริษัทประกันอัคคีภัยในประเทศไทยได้ลดจำนวนลง เพราะกฎหมายใหม่ที่ออกเมื่อ 12 ตุลาคม พ.ศ. 2510 บังคับว่า บริษัทประกันอัคคีภัยจะต้องมีทุนตามที่กฎหมายบัญญัติไว้

การประกันอัคคีภัยในความเห็นของบุคคลทั่ว ๆ ไปนั้น หมายถึง การรับประกันภัยที่เกิดจากไฟมาเผาผลาญทรัพย์สิน เมื่อภัยเกิดขึ้นแล้วบริษัทประกันจะชดใช้ค่าเสียหายให้

การประกันอัคคีภัย (fire insurance) คือ สัญญาที่คุ้มครองวินาศภัยที่เกิดขึ้นอย่างแท้จริงแก่ทรัพย์สินที่เอาประกัน ดังนี้คือ

1. เป็นวินาศภัยที่เกิดจาก ก) ไฟ (fire)
   ข) ฟ้าผ่า (lightning)
   ค) การระเบิดของแก๊สที่ใช้ประกอบเพื่อการบริโภคในสถานที่ซึ่งมิได้เป็นโรงงานทำแก๊ส (gas used for domestic purposes)
2. ความเสียหายที่เกิดจากเหตุต่อเนื่องจากอัคคีภัย

ไฟ (Fire)

ไฟหมายถึงไฟที่ลุกขึ้นมาเป็นเปลว เป็นไฟที่ไม่มีใครต้องการเพราะเปลวไฟนี้ทำลายทรัพย์สินต่าง ๆ ในการประกันอัคคีภัยเป็นการประกันไฟประเภทนี้

ไฟในทางทฤษฎีแยกออกเป็น 2 ประเภท คือ

ก. **ไฟที่เป็นมิตร (friendly fire)** หมายความว่าเป็นไฟที่มนุษย์ก่อขึ้น เพื่อประโยชน์อย่างใดอย่างหนึ่ง และลุกไหม้อยู่ในขอบเขตที่กำหนด หรือมีการควบคุมที่ดี เป็นไฟที่ทุกคนต้องการ ไฟที่เป็นมิตรได้แก่ ไฟในเตาหุงข้าว ไฟที่จุดเพื่อความอบอุ่น เทียนไขที่เราจุดเพื่อให้ความสว่าง หรือไฟอื่น ๆ ที่มนุษย์ก่อขึ้นเพื่อใช้ประโยชน์

ข. **ไฟที่ไม่เป็นมิตรหรืออมิตร (unfriendly fire)** คือ ไฟที่ลุกขึ้นมาเอง โดยเนื้อหาของทรัพย์สิน (physical hazard) หรือโดยเจตนาทุจริต (moral hazard) หรือไฟที่เป็นมิตรแต่ลุกลามออกมาจากเขตที่ตั้งใจไว้ ความเสียหายชนิดนี้ บริษัทต้องรับผิดชอบต่อผู้เอาประกัน และไฟที่เกิดจากอุบัติเหตุ เช่น เด็กเล่นไม้ขีดแล้วทำให้เกิดไฟไหม้ เป็นต้น ในกรณีเช่นนี้บริษัทรับผิดชอบต่อผู้เอาประกัน

เปลวไฟของตะเกียง เตาไฟ เตาผิงหรือเตาหลอม เหล่านี้ถือว่าเป็นไฟที่เป็นมิตร ฉะนั้น ความเสียหายที่เนื่องมาจากไฟดังกล่าว เพราะเขม่าหรือความร้อน ย่อมไม่ได้รับความคุ้มครองจากกรมธรรม์ประกันไฟ เช่น เขม่าไฟที่เกิดจากเตาไฟ หรือเตาผิงทำให้ฝาเพดานเสียหายสกปรก ย่อมไม่ได้รับการคุ้มครองจากบริษัท แต่ถ้าไฟนั้นลุกลามออกมา ก็จะกลายเป็นไฟที่ไม่เป็นมิตร ความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ทรัพย์สินอื่น ๆ ย่อมได้รับความคุ้มครองจากกรมธรรม์นี้

อย่างไรก็ตาม ไฟที่เป็นมิตรหรืออมิตรนั้น ยังเป็นปัญหาที่จะตัดสินได้ในบางกรณี แต่กรมธรรม์ประกันไฟมีเจตนาโดยชัดแจ้งว่า ความเสียหายนั้นต้องเนื่องมาจากไฟที่กำลังลุกไหม้เกินกว่าที่คาดหมายได้ และเปลวไฟ หรือความร้อนจากเปลวนั้นได้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์ที่อยู่ข้างเคียงเท่านั้น ความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ทรัพย์ เพราะความร้อนจากเตารีดไฟฟ้า หรือเครื่องไฟฟ้าอื่น ๆ ย่อมไม่ถือว่าเป็นความเสียหายที่เนื่องจากไฟ เพราะในกรณีดังกล่าว ไม่มีเปลวไฟเกิดขึ้น ทำนองเดียวกับความเสียหายที่เกิดขึ้นเนื่องจากการเสียดสีกัน ก่อให้เกิดความร้อนทำให้ทรัพย์ไหม้เกรียมไป หรือในการปรุงอาหาร ถ้าอาหารนั้นไหม้เพราะความร้อน หรือเปลวไฟที่ได้รับจากเตา หรือหลอดไฟฟ้าเสื่อมสภาพ เนื่องจากถูกใช้มาเป็นเวลานานก็ดี หรือเทียนไขที่ถูกจุดจนสลายหมดไปก็ดี หรือบุหรี่ที่ถูกจุดทิ้งไว้ที่มุมโต๊ะ ลุกลามจนไหม้ขอบโต๊ะ เหล่านี้ไม่ถือว่าเป็นความเสียหายที่เกิดจากไฟ เพราะมิได้เกิดจากไฟที่ไม่เป็นมิตร ฉะนั้น บริษัทจึงไม่ต้องรับผิดชอบ หรือความเสียหายดังกล่าว แต่ถ้าเปลวไฟลุกลามออกจากเตา หรือตะเกียงถูกลมพัดแล้วล้มเปลวไฟแลบออกมาทำความเสียหายให้แก่ทรัพย์สินที่อยู่ใกล้เคียง เปลวไฟนั้นถือว่าเป็นไฟที่ไม่เป็นมิตร ความเสียหายที่เกิดขึ้นในการที่เปลวไฟมีสภาพดังกล่าว จะได้รับความคุ้มครองจากกรมธรรม์ประกันภัยนี้

ภัยที่เกิดจากฟ้าผ่า

ฟ้าผ่า (lightning) หมายถึง การที่ฟ้าผ่าลงมาทำความเสียหาย แก่ทรัพย์สินที่เอาประกันไม่ว่าจะโดยตรงหรือสืบเนื่องจากฟ้าผ่า และไม่ว่าจะเกิดไฟขึ้นหรือไม่ก็ตาม แต่ทรัพย์สินได้รับความเสียหาย ย่อมได้รับความคุ้มครองจากกรมธรรม์ประกันไฟทั้งสิ้น

ฟ้าผ่าแล้วไม่เกิดไฟไหม้ แต่ทำให้ทรัพย์สินนั้นเสียหาย บริษัทผู้รับประกันก็ต้องชดใช้ค่าเสียหายกับทรัพย์สินนั้น แต่จะมากน้อยแค่ไหน ย่อมแล้วแต่ความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง

ภัยที่เกิดจากฟ้าผ่าสรุปเป็นข้อ ๆ ได้ดังนี้

1. ต้องเกิดจากธรรมชาติ
2. ต้องผ่าตรงลงมาที่ทรัพย์สินที่ประกันไว้
3. ผลของฟ้าผ่านี้ทำให้เกิดไฟขึ้น แต่บางกรณีไม่เกิดไฟขึ้น แต่ก็ทำให้ทรัพย์สินเสียหาย บริษัทประกันไฟก็ชดใช้ให้

ความเสียหายที่เป็นเหตุต่อเนื่องจากอัคคีภัย

หมายความว่า ไฟไม่จำเป็นต้องทำความเสียหายให้ทรัพย์สินที่ทำประกัน บางครั้งผลต่อเนื่องจากไฟไหม้ ทำให้เกิดเสียหายแก่ทรัพย์สินที่เอาประกันไว้ บริษัทประกันก็จะชดใช้ให้ เพราะเราถือว่าเป็นการเสียหายทางอ้อม เช่น น้ำที่ใช้ดับไฟ ไหลลงบนทรัพย์สินทำให้เสียหาย บริษัทก็ชดใช้ให้ เช่น ในการดับไฟข้างร้านขายเสื้อเชิ้ต น้ำจากสายสูบตกลงไปบนเสื้อเชิ้ตทำให้เสียหาย ขายไม่ได้ บริษัทก็ชดใช้ให้ ฯลฯ

ดังนั้นอาจสรุปได้ว่า **ความเสียหายซึ่งเป็นเหตุต่อเนื่องจากอัคคีภัยเกิดขึ้นได้ดังนี้**

1. **เนื่องจากน้ำที่ใช้ดับไฟ ทรายหรือวัตถุเคมีใด ๆ ซึ่งใช้ดับไฟ** เช่น เมื่อรถดับเพลิงฉีดน้ำไปยังบ้านที่กำลังไฟไหม้ทำให้ทรัพย์สินที่อยู่ใกล้เคียงเสียหาย เพราะถูกน้ำ หรือคนดับเพลิงขึ้นไปยืนอยู่บนหลังคาบ้านที่ยังไม่ถูกไฟไหม้ เพื่อฉีดน้ำไปยังบ้านที่กำลังไหม้อยู่ ทำให้กระเบื้องหลังคาบ้านแตกเสียหาย ฯลฯ

2. **เกิดจากการกระทำของเจ้าหน้าที่ทำเพื่อตัดต้นไฟ** เช่น เจ้าหน้าที่ต้องพังฝา เพื่อป้องกันไม่ให้ความเสียหายสืบเนื่องต่อไป

3. **เกิดจากสิ่งก่อสร้างที่พังทับลงมา** เช่น ไฟไหม้กำแพงที่อยู่ข้างบ้าน แล้วล้มลงมาทับเอาทรัพย์สินที่เอาประกันนั้น ทำให้เกิดความเสียหาย

4. **เกิดจากการขนย้าย** ผู้เอาประกันได้ขนทรัพย์สินออกมาเพื่อมิให้ถูกไฟไหม้ แต่บังเอิญเกิดการเสียหายขึ้น เช่น เบียนโน เสื้อผ้า ฯลฯ บริษัท ฯ ก็ชดใช้ให้

5. **เกิดจากธรรมชาติ** คือ ทรัพย์สินที่ขนย้ายออกมาแล้วไม่เสียหาย แต่ถูกภัยธรรมชาติ เช่น ฝนตก ทำให้ได้รับความเสียหาย

ทั้งหมดนั้นบริษัทจะต้องรับผิดชอบ เพราะเกิดจากความเสียหายเนื่องจากไฟ เว้นแต่ความเสียหายเนื่องมาจากไฟที่เกิดขึ้นโดยเจตนา หรือความประมาทเลินเล่อของผู้เอาประกัน

ภัยที่ไม่อยู่ในความคุ้มครองของกรมธรรม์

1. ภัยสงคราม (war)

2. การจลาจลวุ่นวาย (riot)

3. การระเบิด (explosion)

4. ภัยธรรมชาติ (acts of God)

ภัยพิเศษ

ภัยพิเศษ คือ ภัยที่บริษัทประกันภัยไม่รับผิดชอบ แต่ผู้เอาประกันอาจจะตกลงกับบริษัทให้รับประกันโดยตกลงจ่ายเบี้ยประกันเพิ่ม

ภัยพิเศษที่ไม่อยู่ในความรับผิดชอบของบริษัทแต่สามารถให้บริษัทรับทำประกัน ได้แก่

ก. ภัยที่เกิดจากลมพายุและลูกเห็บ (windstorm and hail insurance) ทำสำหรับภัยที่เกิดจากไต้ฝุ่นโดยตรง

ข. ภัยที่เกิดจากแผ่นดินไหว (earthquake)

ค. ภัยที่เกิดจากการระเบิด (explosion)

ง. ภัยจากการจลาจล (riot)
เกิดจากการจลาจลหรือก่อความวุ่นวายในหมู่ประชาชน

จ. ภัยที่เกิดจากเจตนาของผู้อื่น (vandalism & malicious acts)

มีภัยบางประเภทที่บริษัทประกันไม่ยอมรับประกัน แม้ว่าตัวผู้เอาประกันจะยอมเสียเบี้ยประกันภัย ภัยในลักษณะนี้ได้แก่

ก. การถูกโจรกรรมในระหว่างหรือภายหลังที่เกิดอัคคีภัย

ข. ความเสียหายอันเกิดจากการเน่าบูด หรือการระเบิดขึ้นเองของทรัพย์สินนั้น

ค. การเผาทรัพย์สินโดยคำสั่งของเจ้าหน้าที่ฝ่ายบ้านเมือง เนื่องมาจากการจับกุมคนร้ายหรือการทำลายโรคระบาด

ง. ไฟใต้ดิน หมายถึง ไฟที่เกิดขึ้นเองจากแก๊สธรรมชาติ

วิธีหาประกัน

บริษัทประกันภัยหาประกันได้ 3 ทาง คือ

1. นายหน้า (Broker)

ความหมายของนายหน้า คือ เป็นคนกลาง ตัวแทนประเภทหนึ่ง ทำหน้าที่สำคัญในการซื้อหรือขายสินค้าแทนผู้ซื้อหรือผู้ขายซึ่งเป็นตัวแทนผู้ว่าจ้าง หรือในการนำผู้ซื้อและผู้ขายมาพบกัน ทั้งนี้ โดย

ได้รับค่านายหน้าเป็นค่าบริการ นายหน้ามิได้ครอบครองสินค้าไว้โดยแท้จริง หรือกล่าวอย่างง่ายๆก็คือ ไม่มีสินค้าอยู่ในมือ ทั้งมิได้มีกรรมสิทธิ์ในสินค้านั้น อันเป็นหลักของคนกลางตัวแทนทั่วไป ความสัมพันธ์ระหว่างนายหน้ากับตัวการผู้ว่าจ้างมิได้เป็นการประจำ หากเป็นการกระทำชั่วครั้งชั่วคราวในการซื้อขายสินค้านั้น อำนาจของนายหน้าเกี่ยวกับราคาและเงื่อนไขต่าง ๆ อยู่ภายในขอบเขตที่ตัวการได้กำหนดไว้

ในกรณีบริษัทประกันอัคคีภัยก็เช่นเดียวกัน นายหน้าเป็นบุคคลภายนอกไม่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของบริษัท แต่เดิมไม่จำกัดความรู้ ใครก็ได้จะเป็นนายหน้าของบริษัท ทำหน้าที่ขายกรมธรรม์ประกันภัยให้แก่ลูกค้าของบริษัทคือผู้เอาประกัน ในปัจจุบันนี้ กฎหมายได้กำหนดไว้ว่า "ผู้ที่จะเป็นนายหน้าได้จะต้องผ่านการสอบคัดเลือกของสำนักงานประกันภัย จึงจะเป็นนายหน้าได้"

นายหน้าจะรับลูกค้าที่ต้องการทำประกันได้ทุกประเภท และเขาจะหาบริษัทใดบริษัทหนึ่งก็ได้ที่จะรับประกันภัยตามที่ลูกค้าต้องการ โดยจะยึดหลักที่ว่าพยายามให้ความสะดวกและเป็นประโยชน์แก่ผู้เอาประกันมากที่สุด และเป็นที่แน่นอนว่าบริษัทต้องจ่ายค่านายหน้าให้ตามที่ตกลงกัน

อนึ่ง ค่านายหน้าที่ได้รับเท่ากันทุกบริษัท

2. ตัวแทนของบริษัท (Agent)

บริษัทประกันจะตั้งตัวแทนขึ้น ซึ่งก็ได้แก่ พนักงานในบริษัทที่ทำหน้าที่หาประกันโดยเฉพาะเพื่อหาลูกค้าให้แก่บริษัทซึ่งบางบริษัทจะรับประกันจำกัดเฉพาะบางประเภทของภัย ดังนั้น ตัวแทนของบริษัทจึงต้องหาประกันประเภทเดียวกันกับที่บริษัทรับผิดชอบอยู่

บางบริษัทมีแผนกอบรม ทำหน้าที่อบรมพนักงานของบริษัทให้มีความสามารถในการทำงานเพื่อผลประโยชน์ของบริษัท จัดให้มีเจ้าหน้าที่อบรมให้ความรู้และประสบการณ์แก่ตัวแทน อันเป็นการส่งเสริมและให้กำลังใจแก่พนักงานในการทำงาน นอกจากนั้นหลายบริษัทยังให้ความสะดวกในการบริการแก่พนักงาน เช่น ให้มีการกู้ยืมเงิน มีรถบริการเป็นบางคราว จัดสัมมนาระหว่างตัวแทนเป็นครั้งคราว

ตัวแทนบริษัทท่านหนึ่งให้ความเห็นว่า นอกจากความรู้ในด้านประกันภัยเป็นอย่างดีแล้ว หลักสำคัญอีกอย่างหนึ่งก็คือ คุณสมบัติประจำตัวของตัวแทนเอง อันได้แก่ ความซื่อสัตย์สุจริตต่อลูกค้า เป็นผู้มีมารยาทดี สามารถเข้ากับคนในระดับต่าง ๆ ได้โดยบริสุทธิ์ใจ เป็นสิ่งสำคัญซึ่งตัวแทนทุกคนขาดไม่ได้ ความสุภาพเรียบร้อย จังหวะของการติดต่อกับผู้เอาประกันก็เป็นสิ่งสำคัญ นอกจากนั้นแล้วตัวแทนหรือนายหน้าจะต้องพึ่งพาคนอื่นอีก ซึ่งมีคำศัพท์ในการหาประกันอยู่ 2 คำด้วยกัน ซึ่งควรจะนำมากล่าวไว้ คือ

2.1 **ผู้มุ่งหวัง** หมายถึง การที่ตัวแทนหมายตาไว้แล้ว เช่น นาย ก. ซึ่งอาจจะเป็นเจ้าของบริษัทที่ใหญ่โตคนหนึ่ง ตัวแทนจะต้องขายประกันให้ได้ แต่เข้าถึงตัวยากเหลือเกิน หรืออาจจะยังหา

โอกาสไปพบไม่ได้ บางคราวก็มีหลายคน ดังนั้น ตัวแทนบางคนจึงบันทึกไว้กันลืม เรียกบันทึกนี้ว่า บัญชีผู้มุ่งหวัง

2.2 **ศูนย์อิทธิพล** หมายถึง บุคคลที่สนิทสนมกับผู้มุ่งหวังหรือเป็นคนที่ผู้มุ่งหวังเคารพยำเกรง เช่น เป็นพ่อตาของผู้มุ่งหวัง ในกรณีนี้ ตัวแทนจะไปหาพ่อตาของผู้มุ่งหวังหรือเพื่อนฝูง ญาติพี่น้องซึ่งรู้จักกับผู้มุ่งหวัง หรืออาจจะเป็นเพื่อนของเพื่อน เพื่อนของญาติ โดยอาศัยบุคคลดังกล่าวเป็นสะพานไปถึงตัวผู้มุ่งหวังได้ และตามประสบการณ์มักจะเป็นผลสำเร็จต่อตัวแทนมากกว่าผิดหวัง

การหาประกันโดยตัวแทนและนายหน้านี้ ถ้าจะสรุปคุณสมบัติของผู้เป็นตัวแทนและนายหน้าแล้วก็จะเป็นดังนี้ คือ

1. จะต้องมีความรอบรู้ในอาชีพของตนเป็นอย่างดี
2. เรียนรู้จิตวิทยาและรู้จักนำมาใช้กับอาชีพของตน
3. ความซื่อสัตย์สุจริตต่อลูกค้า
4. บุคลิกภาพน่าเชื่อถือ และมารยาทดี
5. สนใจและสามารถพูดคุยในเรื่องอื่นๆ นอกจากในวิชาชีพของตนได้ดีพอสมควร

3. ลูกค้ามาที่บริษัทเอง

การที่ลูกค้ามาที่บริษัทเองนั้น มีน้อยมาก ซึ่งตามที่ตัวแทนของบริษัทใหญ่แห่งหนึ่งซึ่งตั้งมานานปี และมีประกันภัยเกือบทุกประเภทให้ความเห็นว่า ประมาณ 10% เท่านั้น นอกนั้น 90% ได้จากการที่ตัวแทนออกไปหาประกันเอง ทั้งนี้ก็เป็นเพราะเมืองไทยของเรา คนทั่วไปยังไม่เห็นคุณค่าของการประกันภัยมากนัก

กรมธรรม์ประกันอัคคีภัย

กรมธรรม์ประกันอัคคีภัย หมายถึง สัญญาประกันภัยที่กระทำขึ้นระหว่างบริษัทรับประกันกับผู้เอาประกัน โดยบริษัทตกลงสัญญากับผู้เอาประกันภายใต้ข้อบังคับแห่งสัญญา เงื่อนไข และข้อความในเอกสารแห่งกรมธรรม์ และที่แนบกับกรมธรรม์นั้นๆ เพื่อบริษัทจะยอมรับผิดเพื่อทำใช้หรือจัดหาสิ่งทดแทน หรือจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกัน ตามราคาความเสียหายที่แท้จริงของทรัพย์สินนั้น ในขณะเกิดวินาศภัย แต่ไม่เกินกว่าจำนวนซึ่งเอาประกันไว้ และผู้เอาประกันจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขแห่งกรมธรรม์นั้นๆ

สาระสำคัญของกรมธรรม์ประกันอัคคีภัย แบ่งออกได้เป็น 4 ส่วน คือ

1. ข้อความสำคัญของสัญญา เพื่อระบุสาระสำคัญแห่งคู่สัญญาและข้อผูกพันที่มีต่อกัน

2. เงื่อนไขการรับประกัน คือ ข้อกำหนดเพื่อให้ผู้เอาประกันจะต้องปฏิบัติตามเพื่อความสมบูรณ์แห่งสัญญาและมีผลบังคับ เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้น

3. ตารางแห่งกรมธรรม์ หมายถึง รายละเอียดของบริษัทประกันและผู้เอาประกัน สิ่งที่เอาประกัน ระยะเวลาของกรมธรรม์ อัตราเบี้ยประกัน ฯลฯ

4. ข้อยกเว้น หมายถึง ข้อกำหนดที่บริษัทประกันภัยไม่ให้ความคุ้มครองแก่ทรัพย์สินบางประเภท รวมทั้งเหตุแห่งวินาศภัยบางอย่างที่จะเกิดแก่ทรัพย์สินที่เอาประกัน

สัญญาประกันอัคคีภัย

กรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้ ทำให้ไว้เป็นสำคัญว่า ผู้เอาประกันภัยดังได้ระบุนามไว้ในตารางแห่งกรมธรรม์ประกันภัย ตกลงชำระเบี้ยประกันภัยตามจำนวนที่ได้ระบุไว้ในตารางแห่งกรมธรรม์ให้แก่ .... ซึ่งต่อไปนี้เรียกว่า "บริษัท" ในการประกันวินาศภัยอันเกิดขึ้นเนื่องจากเพลิงไหม้ หรือฟ้าผ่าแก่ทรัพย์สินดังได้ระบุไว้ในตารางแห่งกรมธรรม์ดังกล่าว

เพราะฉะนั้น โดยกรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้ บริษัทตกลงสัญญากับผู้เอาประกัน (ภายใต้ข้อบังคับแห่งสัญญา เงื่อนไข และข้อความในเอกสารแห่งกรมธรรม์ และที่แนบกับกรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้) ว่า ถ้าทรัพย์สินที่เอาประกันภัยดังกล่าว หรือส่วนหนึ่งส่วนใดของทรัพย์สินที่เอาประกันภัยนี้ต้องวินาศไปด้วยเพลิงไหม้หรือฟ้าผ่าระหว่างกำหนดเวลาที่ได้เอาประกันภัยไว้ดังระบุในตารางแห่งกรมธรรม์ บริษัทยอมรับผิดเพื่อทำใช้หรือจัดหาสิ่งทดแทน หรือจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัย ตามราคาความเสียหายที่แท้จริงของทรัพย์สินนั้นในขณะเกิดวินาศภัย แต่ไม่เกินกว่าจำนวนซึ่งเอาประกันภัยไว้ ตามรายการแต่ละรายการ และเมื่อรวมกันแล้ว ไม่เกินจำนวนทุนประกันที่บริษัทต้องรับผิดตามสัญญาดังที่ระบุไว้ในตารางแห่งกรมธรรม์

เพื่อเป็นหลักฐาน บริษัทจึงได้ให้เจ้าหน้าที่ซึ่งได้รับมอบอำนาจจากบริษัทลงลายมือชื่อ และประทับตราของบริษัทไว้ในหน้าตารางแห่งกรมธรรม์ประกันภัยนี้เป็นสำคัญ

ข้อยกเว้น

1. ทรัพย์สินซึ่งไม่รวมอยู่ในการประกันภัยนี้

เว้นแต่จะได้ตกลงกันไว้ในกรมธรรม์โดยชัดแจ้ง การประกันภัยนี้ไม่คุ้มครองถึงทรัพย์สินที่ได้ระบุไว้ดังต่อไปนี้

ก. สินค้าซึ่งอยู่ในความควบคุมของผู้รักษาทรัพย์ หรือผู้ได้รับมอบอำนาจ

ข. เงินแท่งหรือทองแท่ง หรือเพชรนิลจินดา อัญมณี

ค. โบราณวัตถุ หรือศิลปวัตถุอันมีมูลค่าเกินกว่า 2,000.– บาท

ง. ต้นฉบับเอกสาร แผนผัง ภาพวาด หรือรูปออกแบบ หรือลวดลาย หรือแบบ หรือแบบพิมพ์

จ. หลักประกันหนี้สิน หรือเอกสารใด ๆ แสตมป์ เงินตรา ธนบัตร เช็ค หรือสมุดบัญชี หรือสมุดหนังสือเกี่ยวกับการค้าใด ๆ

ฉ. ถ่านหิน (ซึ่งวินาศภัยหรือความเสียหายได้เกิดขึ้นเนื่องจากการลุกไหม้ หรือระเบิดขึ้นมาเอง)

ช. วัตถุระเบิด

ซ. เครื่องไฟฟ้า และอุปกรณ์ไฟฟ้าต่าง ๆ พร้อมทั้งเครื่องมือเครื่องใช้ในการติดตั้งการไฟฟ้า ซึ่งเอาประกันภัยตามกรมธรรม์ฉบับนี้และได้รับความเสียหายขึ้นโดยตนเอง เนื่องจากหรือเป็นเพราะการเดินเครื่องเกินกำลัง การใช้ความกดดันเกินกำหนด การเดินลัดวงจรของไฟฟ้า การเกิดประกายของไฟฟ้า การเผาไหม้ของสายไฟโดยตนเอง หรือการที่สายไฟรั่ว ไม่ว่าจากเหตุใด ๆ บริษัทจะไม่รับผิดชอบใด ๆ ทั้งสิ้น เฉพาะเครื่องที่เกิดการเสียหายโดยตนเองตามกรณีดังกล่าว

2. เหตุแห่งวินาศภัยซึ่งไม่รวมอยู่ในการประกันภัยนี้

เว้นแต่จะได้ตกลงกันไว้ในกรมธรรม์โดยชัดแจ้ง การประกันภัยนี้ไม่คุ้มครองถึงวินาศภัยหรือความเสียหายอันเกิดขึ้นหรือเกี่ยวเนื่องหรือเป็นผลโดยตรงหรือโดยอ้อมจากเหตุดังต่อไปนี้

ก. แผ่นดินไหว หรือการผันแปรของธรรมชาติ

ข. พายุไต้ฝุ่น พายุเฮอริเคน พายุทอร์นาโด ลมบ้าหมู หรือภัยแห่งลมฟ้าอากาศอื่น ๆ

ค. สงคราม การรุกราน การกระทำหรือการมุ่งร้ายของราชศัตรู การกระทำอันมีลักษณะคล้ายสงคราม

(ไม่ว่าจะได้มีการประกาศสงครามหรือไม่) สงครามกลางเมือง

ง. การกบฏ การจลาจล การยึดอำนาจ การก่อความวุ่นวาย การปฏิวัติ การประกาศกฎอัยการศึก หรือสภาพแห่งการล้อมกรุง หรือเหตุการณ์ใด ๆ ซึ่งต้องกำหนดให้มีการประกาศหรือคงไว้ ซึ่งกฎอัยการศึก หรือสภาพล้อมกรุง

จ. การระเบิด เว้นแต่วินาศภัยหรือความเสียหายนั้นเกิดจากการระเบิดของแก๊สที่ใช้สำหรับประกอบการเพื่อการอุปโภคหรือบริโภคในสถานที่ซึ่งมิได้เป็นสถานที่สำหรับก่อกำเนิดแก๊ส และซึ่งมิได้เป็นส่วนหนึ่งส่วนใดของโรงงานทำแก๊ส

ฉ. ไฟไหม้ป่า พุ่มไม้ หรือพงรก และการเผาป่าเพื่อปราบพื้นที่

ช. การเผาทรัพย์สินโดยคำสั่งของเจ้าพนักงาน หรือเจ้าหน้าที่บ้านเมืองใด ๆ

ซ. เนื่องจากถูกขโมยระหว่างหรือหลังจากที่เกิดอัคคีภัย

ฌ. การบูดเน่า ระอุตามธรรมชาติ หรือการระเบิดขึ้นมาเองแห่งทรัพย์สินนั้น (เว้นแต่ที่ได้กำหนดไว้ในข้อยกเว้นข้อ 1—ฉ) หรือโดยการนำเอาไปผึ่งหรือตากแห้ง

ญ. อาวุธนิวเคลียร์

ฏ. การแผ่รังสี หรือการแพร่กัมมันตภาพรังสี จากเชื้อเพลิงนิวเคลียร์ หรือจากกากนิวเคลียร์ใด ๆ อันเนื่องมาจากการเผาไหม้ของเชื้อเพลิงนิวเคลียร์ และจากกรรมวิธีใด ๆ แห่งการแตกแยกตัวทางนิวเคลียร์ ซึ่งดำเนินติดต่อกันไปด้วยตัวเอง

เงื่อนไขการรับประกันภัย

1. ผลของการบรรยายคลาดเคลื่อนในสาระสำคัญ

ถ้าได้มีการบรรยายคลาดเคลื่อนในสาระสำคัญแห่งทรัพย์สิน ซึ่งเอาประกันภัยหรือในสาระสำคัญแห่งสิ่งปลูกสร้าง หรือตำแหน่งที่ตั้งของทรัพย์สินดังกล่าว หรือในข้อความจริงอันเป็นสาระสำคัญอันจำเป็นต้องรู้เพื่อการประเมินความเสี่ยงภัย หรือการละเว้นไม่แจ้งข้อความจริงดังกล่าวนั้น บริษัทย่อมพ้นจากความรับผิดเพื่อวินาศภัยหรือเสียหายใด ๆ อันจะพึงมีขึ้นตามกรมธรรม์ฉบับนี้เท่าที่เกี่ยวกับทรัพย์สินซึ่งได้มีการบรรยายคลาดเคลื่อน หรือการละเว้นดังกล่าวข้างต้น

2. การเอาประกันภัยกับบริษัทประกันภัยอื่น ๆ

ผู้เอาประกันภัยต้องแจ้งให้บริษัททราบถึงการประกันภัย ซึ่งได้มีไว้แล้ว หรือซึ่งจะมีขึ้นภายหลังในทรัพย์สินที่ได้เอาประกันภัยไว้นี้ มิฉะนั้น บริษัทย่อมพ้นจากความรับผิดเพื่อวินาศภัยหรือความเสียหายใด ๆ อันจะพึงมีขึ้นตามกรมธรรม์ฉบับนี้ เว้นแต่จะได้มีการแจ้งดังกล่าวและบริษัทได้บันทึกหรือสลักหลังซึ่งรายการประกันภัยนั้นไว้ในกรมธรรม์ฉบับนี้ก่อนเกิดวินาศภัยหรือความเสียหายนั้น

3. การที่ทรัพย์สินที่เอาประกันภัยมีการประกันภัยภัยทางทะเล

ไม่ว่ากรณีใด ๆ ถ้าทรัพย์สินที่ได้เอาประกันไว้ตามกรมธรรม์ฉบับนี้ ได้เอาประกันภัยภัยทางทะเลไว้ ในขณะที่เกิดวินาศภัยหรือความเสียหายขึ้น และควรจะได้รับประโยชน์จากการประกันภัยภัยทางทะเล บริษัทจะไม่รับผิดชอบเพื่อวินาศภัยหรือความเสียหายในส่วนทรัพย์สิน ซึ่งผู้เอาประกันภัยควรจะได้รับประโยชน์จากการประกันภัยภัยทางทะเล

4. การระงับสิ้นไปแห่งสัญญากรมธรรม์

เว้นแต่ผู้เอาประกันภัยจะได้แจ้งให้บริษัททราบ และบริษัทได้ตกลงยินยอมรับประกันต่อไป โดยได้บันทึกหรือสลักหลังแสดงไว้ในกรมธรรม์เป็นสำคัญ

การประกันภัยทุกรายการตามกรมธรรม์ฉบับนี้ เป็นอันระงับไปทันที เมื่อ

ก. การค้าหรือผลิตกรรม (ซึ่งดำเนินอยู่ภายในสิ่งปลูกสร้างที่ได้ระบุไว้) หรือทรัพย์สินที่ได้เก็บไว้ในสถานที่ที่ได้เอาประกันได้มีการเปลี่ยนแปลงจากที่ได้ระบุไว้ในกรมธรรม์ และการเปลี่ยนแปลงนั้นก่อให้เกิดการเสี่ยงต่อวินาศภัยหรือความเสียหายจากอัคคีภัยเพิ่มขึ้น

ข. สิ่งปลูกสร้างซึ่งเอาประกันภัยไว้ หรือซึ่งเก็บทรัพย์สินที่เอาประกันภัยไว้ ตกอยู่ในสภาพไม่มีผู้อยู่อาศัยหรือการใช้สถานที่ และยังคงอยู่ในสภาพเช่นนั้นเป็นกำหนดเวลากว่า 60 วัน

ค. ทรัพย์สินซึ่งเอาประกันภัยไว้ถูกโยกย้ายไปยังสิ่งปลูกสร้างหรือสถานที่อื่นใด นอกจากที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ฉบับนี้

ง. ทรัพย์สินซึ่งเอาประกันภัยไว้เปลี่ยนมือจากผู้เอาประกันภัยโดยวิธีอื่นนอกจากทางพินัยกรรม หรือโดยบทบัญญัติแห่งกฎหมาย

จ. สิ่งปลูกสร้างที่ระบุไว้ในตารางแห่งกรมธรรม์นี้ หรือส่วนใดส่วนหนึ่งของสิ่งปลูกสร้างนั้น ได้มีการละลายหรือเคลื่อนออกจากที่เดิมไปทั้งหมด หรือแต่เพียงบางส่วน โดยทำให้สิ่งปลูกสร้างนั้นเสื่อมประโยชน์ในการที่จะใช้ทั้งหมด หรือแต่ส่วนใดส่วนหนึ่ง หรือโดยทำให้สิ่งปลูกสร้างนั้น หรือส่วนใดส่วนหนึ่งของสิ่งปลูกสร้างนั้น หรือทรัพย์สินที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ตกอยู่ในการเสี่ยงต่ออัคคีภัยเพิ่มขึ้น (เว้นแต่เหตุที่กล่าวมานี้สืบเนื่องมาจากอัคคีภัย หรือเหตุแห่งความวินาศภัยซึ่งกรมธรรม์ฉบับนี้คุ้มครองอยู่แล้ว)

5. การบอกเลิกสัญญา

สัญญาตามกรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้ คู่สัญญาจะบอกเลิกเมื่อใดก็ได้ โดยบอกกล่าวเป็นหนังสือ ไปยังคู่กรณีอีกฝ่ายหนึ่ง ณ ภูมิลำเนาปัจจุบันของคู่กรณีนั้น (สำหรับภูมิลำเนาของผู้เอาประกันภัย บริษัทจะถือเอาภูมิลำเนาครั้งหลังสุดที่ปรากฏในกรมธรรม์)

ในกรณีบริษัทร้องขอเลิกสัญญา บริษัทจะต้องบอกกล่าวไปให้ผู้เอาประกันภัยเป็นลายลักษณ์อักษรล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 7 วัน และบริษัทจะคืนเงินเบี้ยประกันภัยให้ตามส่วนที่คำนวณ สำหรับระยะเวลาคงเหลือนับตั้งแต่วันบอกเลิก

ในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยร้องขอเลิกสัญญา บริษัทจะคืนเงินเบี้ยประกันให้แก่ผู้เอาประกันภัยตามจำนวนคงเหลือ เมื่อหักเสียด้วยจำนวนเบี้ยประกัน สำหรับเวลาที่เอาประกันภัยแล้วนั้นในอัตราการประกันระยะสั้น

6. การทำและเก็บรักษาบัญชีทรัพย์สิน

ผู้เอาประกันภัยต้องจัดทำบัญชีทรัพย์สิน ซึ่งเป็นสินค้าและซึ่งเอาประกันภัยตามกรมธรรม์ฉบับนี้อย่างน้อยปีละครั้ง และต้องจัดทำบัญชีรายละเอียดแสดงการซื้อ การขายสินค้านั้น บัญชีทรัพย์สินและสินค้าดังกล่าวต้องจัดเก็บไว้ในตู้นิรภัยที่กันไฟได้ หรือสถานที่ที่ไฟมิอาจจะเผาผลาญได้เมื่อเกิดอัคคีภัย การละเลยไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขนี้ ให้ถือว่ากรมธรรม์ฉบับนี้เป็นโมฆะ

7. หน้าที่ของผู้เอาประกันภัยในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน

เมื่อได้เกิดวินาศภัยหรือความเสียหายใด ๆ ผู้เอาประกันภัยต้องแจ้งให้บริษัททราบทันที และภายใน 15 วัน นับตั้งแต่วันเกิดวินาศภัยหรือความเสียหาย หรือมากกว่านั้น ตามที่บริษัทจะยืดเวลาให้โดยลายลักษณ์อักษร และผู้เอาประกันภัยต้องส่งมอบต่อบริษัทโดยค่าใช้จ่ายของผู้เอาประกันภัยเอง ซึ่งหลักฐานดังต่อไปนี้

ก. คำเรียกร้องเป็นลายลักษณ์อักษร เกี่ยวกับวินาศภัยหรือความเสียหาย โดยแสดงบัญชีรายละเอียดแห่งทรัพย์สินที่เสียหายหรือวินาศ

ข. รายการประกันภัยอื่น ๆ ถ้ามี

ค. แผนผังรายการต่าง ๆ สมุด หนังสือ ใบสำคัญ ใบกำกับสินค้า หรือคู่ฉบับหรือสำเนาแห่งเอกสารนั้น ๆ ตามแต่บริษัทจะเรียกร้องโดยสมควร

ง. ข้อพิสูจน์และข้อความเกี่ยวกับการเกิดวินาศภัยหรือความเสียหาย สาเหตุและพฤติการณ์ ซึ่งก่อให้เกิด

วินาศภัยหรือความเสียหาย การเรียกร้องตามกรมธรรม์ฉบับนี้ บริษัทจะพิจารณาจัดหาสิ่งทดแทน หรือจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้ เมื่อผู้เอาประกันภัยได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขข้อนี้โดยสมบูรณ์แล้ว

8. สิทธิของบริษัทเมื่อเกิดวินาศภัยหรือความเสียหาย

เมื่อเกิดวินาศภัยหรือความเสียหายใด ๆ แก่ทรัพย์สินที่เอาประกันภัยตามกรมธรรม์ฉบับนี้ บริษัทอาจจะ

ก. เรียกร้องให้ส่งมอบทรัพย์สินที่ได้เอาประกันภัยแก่บริษัท

ข. เข้ายึดถือครอบครองทรัพย์สินที่ได้เอาประกันภัยและสำรวจ จัด คัด เลือก โยกย้าย หรือจัดการอย่างใดอย่างหนึ่งแก่ทรัพย์สินนั้น ๆ

ค. ขายหรือจำหน่ายซึ่งทรัพย์สินที่เอาประกันภัย เพื่อประโยชน์แก่บุคคลที่เกี่ยวข้อง

บริษัทอาจใช้สิทธิที่มีอยู่ตามเงื่อนไขนี้ได้ทุกเวลา นับตั้งแต่เกิดวินาศภัยหรือความเสียหายจนกว่าสิทธิเรียกร้องตามกรมธรรม์นี้จะได้ตกลงกันเป็นเด็ดขาด หรือได้มีการบอกกล่าวเป็นลายลักษณ์อักษรจากผู้เอาประกันภัย ว่าได้สละเสียซึ่งสิทธิที่จะเรียกร้องเอาตามกรมธรรม์ฉบับนี้

แม้ว่าบริษัทจะใช้สิทธิตามเงื่อนไขนี้ บริษัทจะไม่ทำการใด ๆ อันเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายหรือเกิดภาระหน้สินแก่ผู้เอาประกันภัย หรือทำให้สิทธิของผู้เอาประกันภัยตามกรมธรรม์นี้เสื่อมเสียไป

ถ้าฝ่ายผู้เอาประกันภัยไม่ปฏิบัติตามความประสงค์ของบริษัท หรือขัดขวาง กีดกันบริษัทในการใช้สิทธิดังกล่าวแล้ว ให้ถือว่าผู้เอาประกันภัยได้สละเสียซึ่งสิทธิเรียกร้องตามกรมธรรม์ฉบับนี้

ไม่ว่าบริษัทจะได้เข้าครอบครองทรัพย์สินที่เอาประกันนั้นหรือไม่ก็ตาม ผู้เอาประกันภัยไม่ชอบที่จะละเลยทอดทิ้งทรัพย์สินเหล่านั้น

9. การชดใช้โดยจัดหาทรัพย์สินมาทดแทน

บริษัทอาจจะเลือกใช้วิธีจัดหาทรัพย์สินมาแทนทรัพย์สินซึ่งเสียหายทั้งหมด หรือส่วนใดส่วนหนึ่ง แทนที่จะจ่ายเงินตามวินาศภัยหรือความเสียหาย หรืออาจจะกระทำการดังกล่าวแล้วร่วมกับบริษัทประกันภัยอื่น ๆ แต่บริษัทไม่ผูกพันที่จะต้องจัดทรัพย์สินมาแทนให้เหมือนกับทรัพย์สินเดิมหรือครบถ้วน เป็นแต่เพียงว่าจะจัดไปตามที่สภาพการณ์จะอำนวย และโดยอาการที่จะเห็นสมควร และไม่ว่าในกรณีใดบริษัทไม่มีความผูกพันที่จะต้องใช้จ่ายในการหาทรัพย์สินมาแทนนี้เกินกว่ามูลค่าของทรัพย์สินในขณะที่เกิดความเสียหาย หรือเกินกว่าจำนวนเงินซึ่งบริษัทได้รับประกัน

ถ้าบริษัทเลือกที่จะจัดหาทรัพย์สินมาทดแทนผู้เอาประกันภัย โดยค่าใช้จ่ายของตนเอง จะต้องจัดหาแปลน แผนผัง รายการ ปริมาณที่วัดมาและรายการอื่น ๆ ตามที่บริษัทต้องการมาให้แก่บริษัท และการกระทำใด ๆ ที่บริษัทได้ทำไปหรือสั่งให้ทำไปในอันที่จะจัดหาทรัพย์สินมาทดแทนก่อนนี้ ไม่ให้ถือว่าเป็นการกระทำของบริษัทในอันที่จะจัดทรัพย์สินมาทดแทน

ในกรณีใด ๆ ถ้าบริษัทไม่สามารถที่จะจัดทรัพย์สินมาทดแทน หรือซ่อมแซมทรัพย์สินซึ่งได้เอาประกันภัยนี้ เพราะว่ามีเทศบัญญัติหรือกฎข้อบังคับอื่น ๆ บัญญัติไว้ในเรื่องแนวของถนน หรือการปลูกสร้าง หรืออื่น ๆ แล้ว บริษัทจะรับผิดชดใช้เงินเพียงเท่าที่จำเป็นที่จะจัดทำขึ้นแทน หรือซ่อมแซมทรัพย์สินนั้น ๆ ถ้าหากว่าการกระทำเพื่อให้ทรัพย์สินนั้นคืนสภาพเดิมไม่ขัดต่อกฎหมาย

10. การเฉลี่ยความเสียหาย

ถ้าในขณะที่เกิดวินาศภัย หรือความเสียหายขึ้นแก่ทรัพย์สินซึ่งเอาประกันภัยไว้นี้ และปรากฏว่าทรัพย์สินรายเดียวกันนี้ได้เอาประกันไว้ ณ ที่อื่น จะเป็นโดยผู้เอาประกันภัยเอง หรือบุคคลอื่นใดก็ตาม บริษัทไม่ต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนเกินกว่าส่วนเฉลี่ยที่บริษัทได้รับประกันภัยไว้ และบริษัทไม่ต้องรับผิดเกินกว่าจำนวนเงินที่บริษัทได้รับประกันภัยไว้ด้วย

11. การประกันภัยทรัพย์สินต่ำกว่ามูลค่าที่แท้จริง

ในกรณีที่เกิดวินาศภัยหรือความเสียหายแก่ทรัพย์สินซึ่งอยู่ในความคุ้มครองตามกรมธรรม์ฉบับนี้ และปรากฏว่าทรัพย์สินที่ได้เอาประกันภัยไว้มีมูลค่าสูงกว่าจำนวนเงินที่ได้เอาประกันภัยไว้ ให้ถือว่าผู้เอาประกันภัยเป็นผู้รับผิดในส่วนที่แตกต่างกัน และในการคำนวณค่าสินไหมทดแทน ผู้เอาประกันภัยต้องรับภาระส่วนเฉลี่ยความเสียหายไปตามส่วนทุก ๆ รายการ และหากมีมากกว่าหนึ่งรายการ ให้พิจารณาแยกเป็นแต่ละรายการ

12. การรับช่วงสิทธิ

โดยใช้ค่าใช้จ่ายของบริษัท ผู้เอาประกันภัยจะต้องกระทำทุกสิ่งทุกอย่างเท่าที่จำเป็นหรือเท่าที่บริษัทจะเรียกร้องให้ทำโดยสมควร ในการที่บริษัทจะใช้สิทธิเรียกร้องเพื่อเรียกเอาค่าชดเชยหรือค่าทดแทนจากบุคคลอื่น ซึ่งบริษัทได้รับช่วงสิทธิจากผู้เอาประกันภัย ไม่ว่าการกระทำดังกล่าวนั้นจะจำเป็นก่อนหรือหลังที่ได้รับค่าสินไหมทดแทนจากบริษัท

13. การแต่งตั้งอนุญาโตตุลาการ

ในกรณีที่ผู้เอาประกันภัย และบริษัทมีความเห็นแตกต่างกันในจำนวนแห่งวินาศภัยหรือความเสียหาย ให้แยกความเห็นที่แตกต่างกันนั้นออกจากปัญหาอื่น ๆ แล้วนำมาชี้ขาดโดยอนุญาโตตุลาการ โดยให้คู่กรณีทำหนังสือแต่งตั้งอนุญาโตตุลาการคนหนึ่งขึ้น หรือถ้าไม่สามารถที่จะตกลงกันตั้งอนุญาโตตุลาการเพียงคนเดียวได้ ก็ให้แต่งตั้งอนุญาโตตุลาการสองคน โดยคู่กรณีทำหนังสือแต่งตั้งฝ่ายละ 1 คน ภายใน 2 เดือน นับแต่ที่ได้มีการร้องขอเป็นลายลักษณ์อักษรจากคู่กรณีอีกฝ่ายหนึ่ง ถ้าฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งเพิกเฉยไม่ยอมแต่งตั้งอนุญาโตตุลาการดังกรณีที่กล่าวมา ภายในกำหนด 2 เดือนนั้น ให้ถือว่าอนุญาโตตุลาการที่ฝ่ายร้องขอได้ตั้งขึ้นนั้นเป็นผู้ชี้ขาดที่สมบูรณ์

ในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยและบริษัทต่างก็ตั้งอนุญาโตตุลาการขึ้น ให้อนุญาโตตุลาการทั้งสองคนร่วมกันทำหนังสือแต่งตั้งผู้ชี้ขาดขึ้นหนึ่งคน ก่อนเริ่มพิจารณาข้อแตกต่างให้ผู้ชี้ขาดเข้าร่วมประชุมพร้อมกับอนุญาโตตุลาการทั้งสองคน และเป็นประธานของที่ประชุมในการพิจารณาข้อแตกต่างนั้น ถ้าอนุญาโตตุลาการที่คู่กรณีตั้งขึ้น ไม่สามารถจะตกลงกันและให้คำตัดสินได้ ให้ประธานเป็นผู้ตัดสินชี้ขาด

คู่กรณีเป็นอันตกลงกันว่า ฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดจะใช้สิทธิเรียกร้องตามกฎหมายในข้อแตกต่างดังกล่าวนี้ ต่อเมื่อได้มีการตัดสินของอนุญาโตตุลาการตามที่กล่าวข้างต้นแล้ว

14. การฉ้อฉล

ความรับผิดชอบเพื่อวินาศภัย หรือความเสียหายของบริษัทที่มีต่อผู้เอาประกันภัยเป็นอันลบล้างไป เมื่อ

1. วินาศภัย หรือความเสียหายนั้นเกิดขึ้นโดยการกระทำโดยเจตนาหรือโดยการสมรู้ของผู้เอาประกันภัย

2. ผู้เอาประกันภัยหรือผู้แทนของผู้เอาประกันภัยได้กระทำการใด หรือแสดงรายการเพื่อที่จะได้มาซึ่งประโยชน์ตามกรมธรรม์นี้อันเป็นเท็จ

15. การจำกัดอายุความ

บริษัทย่อมพ้นจากความรับผิดชอบเพื่อวินาศภัย หรือความเสียหายตามกรมธรรม์ฉบับนี้ ในทุกกรณีเมื่อพ้นกำหนด 2 ปี นับแต่วันที่ได้เกิดวินาศภัยหรือความเสียหาย เว้นแต่ข้อเรียกร้องนั้นยังอยู่ในระหว่างการดำเนินคดีหรือการพิจารณาโดยอนุญาโตตุลาการหรือผู้ชี้ขาด

16. การบอกกล่าว

คำบอกกล่าวและการติดต่อระหว่างผู้เอาประกันภัยและบริษัทจะมีผลต่อสัญญาตามกรมธรรม์ฉบับนี้ ต้องกระทำเป็นลายลักษณ์อักษร

กรมธรรม์อัคคีภัย (Fire Policy)

ตารางแห่งกรมธรรม์

1. จำนวนเงินเอาประกันภัยตามกรมธรรม์ฉบับนี้	กรมธรรม์อัคคีภัยเลขที่
2. นามผู้เอาประกันภัย ที่อยู่	สถานที่ตั้งหรือเก็บทรัพย์สินที่เอาประกันภัย บล็อก .....

3. ระยะเวลาประกันภัย: เริ่ม เวลา 16.00 น. ถึง เวลา 16.00 น.

4. อัตราเบี้ยประกันภัย	เบี้ยประกันภัย	ภาษี	อากรแสตมป์	รวม

5. รายละเอียดทรัพย์สินที่เอาประกันภัย **จำนวนเงินเอาประกันภัยทั้งสิ้น**

6. บริษัทประกันร่วมและจำนวนเงินเอาประกันภัย

7. รายละเอียดของสิ่งปลูกสร้างที่เอาประกันภัยและหรือที่เก็บหรือติดตั้งทรัพย์สินที่เอาประกันภัย : เป็นเจ้าของ ☐ หรือผู้เช่า ☐ จำนวนชั้น ..... ฝาผนังด้านนอกเป็น ..... พื้นชั้นบนเป็น ..... โครงหลังคาเป็น ..... หลังคาเป็น ..... จำนวนคูหาหรือหลัง ..... พื้นที่ภายในอาคาร ..... ม.^{2} สถานที่ใช้เป็น ..... ห่างจากสิ่งปลูกสร้างอื่น ๆ ด้านหน้า ..... ม. ด้านหลัง ..... ม. ด้านซ้าย ..... ม. ด้านขวา ..... ม.

8. กรมธรรม์ประกันภัยนี้ มีเอกสารแนบท้าย .....

9. กรมธรรม์ออกวันที่ ..... ณ สำนักงานใหญ่ของบริษัท ฯ สัญญาทำวันที่ .....

....

กรรมการ ผู้จัดการ

ใบแทรกกรมธรรม์

พระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พุทธศักราช 2510

มาตรา 27 เพื่อประโยชน์ในการควบคุมการประกันอัคคีภัย เมื่อบริษัท ฯ ทำสัญญาประกันอัคคีภัยรายใด ให้บริษัท ฯ ยื่นรายการเกี่ยวกับการรับประกันอัคคีภัยตามแบบที่นายทะเบียนกำหนดต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ภายในสามวันนับแต่วันที่ได้ทำสัญญาประกันอัคคีภัยรายนั้น

บทบัญญัติ วรรคหนึ่งมิให้ใช้บังคับแก่การประกันต่อ

มาตรา 28 เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ได้รับรายการตามมาตรา 27 และเห็นสมควรจะกระทำการตรวจสอบเพื่อทราบราคาทรัพย์สินที่เอาประกันภัย ก็ให้กระทำได้ ในการนี้ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจเข้าไปในสถานที่ตั้งของทรัพย์สินนั้นในระหว่างพระอาทิตย์ขึ้นถึงพระอาทิตย์ตกได้ตามที่เห็นสมควร และให้มีอำนาจตรวจและเรียกให้ส่งเอกสารรวมทั้งหลักฐานใด ๆ เพื่อประโยชน์แก่การที่จะทราบราคาอันแท้จริงของทรัพย์สิน

ผู้เอาประกันภัย หรือผู้ที่เกี่ยวข้องต้องให้ความสะดวกตามวรรคสองอันเป็นเหตุให้ไม่สามารถทำการตรวจสอบได้ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่รายงานเป็นหนังสือต่ออธิบดี ในกรณีเช่นว่านี้ เมื่ออธิบดีเห็นสมควร อธิบดีจะมีคำสั่งให้สัญญาประกันอัคคีภัยรายนั้นเป็นอันระงับสิ้นไปก็ได้ คำสั่งของอธิบดีให้กำหนดวันที่ให้สัญญาประกันอัคคีภัยระงับสิ้นไป ซึ่งต้องไม่น้อยกว่าสามนับแต่วันที่อธิบดีมีคำสั่ง และให้อธิบดีแจ้งคำสั่งนั้นโดยพลันไปยังบริษัทและผู้เอาประกัน เมื่อได้มีคำสั่งของอธิบดีเช่นว่านี้ ให้สัญญาประกันอัคคีภัยรายนั้นระงับสิ้นไปในวันที่อธิบดีกำหนดนั้น

ในกรณีที่สัญญาประกันอัคคีภัยระงับสิ้นไปตามความในวรรคสาม ในส่วนที่เกี่ยวกับนิติสัมพันธ์ ระหว่างบริษัทกับผู้เอาประกัน ให้ถือเสมือนว่าการระงับสิ้นไปแห่งสัญญาประกันอัคคีภัยนั้น ได้ระงับสิ้นไปเพราะผู้เอาประกันภัยเป็นผู้บอกเลิกสัญญา

การประกันอัคคีภัยแบบกระแสรายวัน
(Adjustable Insurance or Policy)

การประกันอัคคีภัยแบบกระแสรายวัน ส่วนมากจะทำประกันเกี่ยวกับสินค้าที่พ่อค้าหรือนักธุรกิจที่มีจำนวนสินค้าในคลังสินค้าไม่ตายตัว อาจลดหรือเพิ่มได้ตลอดเวลา และพ่อค้าต้องแจ้งจำนวนสินค้าที่มีอยู่ในคลังสินค้าให้บริษัทประกันทราบทุกสัปดาห์ ทุกเดือน หรือทุกครั้งที่มีการเปลี่ยนแปลงทุนประกัน เพื่อเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงจำนวนทุนประกันให้ตรงกับความเป็นจริงตลอดเวลา ซึ่งการประกันประเภทนี้แตกต่างกับการประกันอัคคีภัยทั่ว ๆ ไป

สรุป
1. การประกันประเภทนี้ถือเป็นกรมธรรม์พิเศษ เพราะจำนวนทุนประกันมีการเปลี่ยนแปลง ดังนั้น ผู้เอาประกันจะต้องแจ้งการเปลี่ยนแปลงให้ทางบริษัททราบ
2. การคำนวณเบี้ยประกันคิดอัตรารายปีเป็นหลัก แล้วคำนวณออกมาเป็นรายวัน
3. การเรียกเก็บเบี้ยประกัน บริษัทประกันเก็บเป็นรายเดือน
4. จำนวนทุนประกันที่ผู้เอาประกันแจ้งให้บริษัททราบนั้น ในกรณีที่มีการเสียหายเกิดขึ้น ผู้เอาประกันต้องจ่ายเบี้ยประกันให้ครบ 1 ปีเสียก่อน บริษัทประกันจึงจะชดใช้ค่าเสียหายให้

การประกันแบบกระแสรายวันไม่เป็นที่นิยมในต่างประเทศมากนัก แต่สำหรับเมืองไทยนั้นเป็นที่ยอมรับในบรรดาพ่อค้าหรือนักธุรกิจ

$$\text{สูตร เบี้ยประกันรายวัน} = \frac{\text{ค่าเบี้ยประกันตลอดปี} \times \text{จำนวนวันที่เอาประกัน}}{\text{จำนวนวันทั้งหมดของปี}}$$

$$P = \frac{P^a \times \text{No. of day of insurance}}{\text{No. of the days in one year}}$$

ตัวอย่าง พ่อค้าคนหนึ่ง เก็บสินค้าไว้ในคลังสินค้า 3,000,000 บาท และต้องการทำการประกันอัคคีภัยประเภทกระแสรายวันกับบริษัท กำหนด 1 ปี โดยบริษัทคิดอัตรา 5% ต่อปี ถามว่าในเดือนหนึ่ง ๆ จะต้องจ่ายเบี้ยประกันเท่าไร ?

วิธีทำ เบี้ยประกันต่อปี $= 3{,}000{,}000 \times \frac{5}{100} = 15{,}000$ บาท

ก. สมมติว่าไม่มีการเปลี่ยนแปลงในจำนวนทุนประกัน

เดือน มกราคม $= \frac{15{,}000 \times 31}{365} = 1{,}273.97$ บาท

เดือน กุมภาพันธ์ $= \frac{15{,}000 \times 28}{365} = 1{,}150.68$ บาท

(คิดเรื่อย ๆ ไปจนกระทั่งถึงเดือนธันวาคม เดือนสุดท้าย)

เดือน ธันวาคม $= \frac{15{,}000 \times 31}{365} = 1{,}273.97$ บาท

$\therefore$ เมื่อรวมยอดเงินของแต่ละเดือนตั้งแต่มกราคม–ธันวาคมจะได้ยอดเงิน = 15,000 บาท

ข. สมมติว่าทุนประกันจะไม่เกิน 3,000,000 บาท ในอัตรา 5% **แต่เกิดการเปลี่ยนแปลงทุนประกัน** เช่น

วันที่ 31 ธ.ค. 15 – 10 ม.ค. 16 จำนวนทุนประกัน = 3,000,000 บาท

10 ม.ค. 16 – 20 ม.ค. 16 จำนวนทุนประกัน = 1,500,000 บาท

20 ม.ค. 16 – 25 ม.ค. 16 จำนวนทุนประกัน = 2,000,000 บาท

25 ม.ค. 16 – 31 ม.ค. 16 จำนวนทุนประกัน = 2,500,000 บาท

เมื่อเป็นเช่นนี้วิธีการคำนวณก็เปลี่ยนเฉพาะจำนวนที่เอาประกันเท่านั้น

การแจ้งของผู้เอาประกันให้ทางบริษัททราบ คือ

1. ผู้เอาประกันจะต้องเอาใจใส่ในจำนวนสินค้าที่มีการเปลี่ยนแปลงอยู่บ่อย ๆ

2. วิธีปฏิบัติ คือ ทางบริษัทก็จะออกสมุดบันทึก 2 เล่ม คือ มอบให้ผู้เอาประกัน 1 เล่ม และเก็บไว้ที่บริษัท 1 เล่ม เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงจำนวนทุนประกัน ผู้เอาประกันก็จะแจ้งโดยทางโทรศัพท์ และทางบริษัทก็จะบันทึกไว้ในสมุด และเช่นเดียวกับผู้เอาประกัน และเมื่อครบ 1 สัปดาห์ หรือ 1 เดือนก็มีการนำสมุด 2 เล่มนี้มาตรวจเสียครั้งหนึ่ง ฉะนั้น รายการของสมุดทั้งสองเล่มนี้จะต้องตรงกัน

3. บางแห่งอาจส่งใบประทวนสินค้า ให้ทางบริษัทก็ได้เพื่อความแน่นอน แล้วทางบริษัทก็จะบันทึกลงสมุดไว้

เอกสารแนบท้ายว่าด้วยเงื่อนไขพิเศษการประกันแบบกระแสรายวัน

1) โดยคำนึงว่าเบี้ยประกันภัยตามกรมธรรม์นี้เป็นเบี้ยประกันภัยชั่วคราว ซึ่งคำนวณขึ้นเพียง 75% ของจำนวนเงินเอาประกันภัย และจะมีการปรับปรุงใหม่เมื่อสิ้นระยะเวลาของการประกันแต่ละงวด

ผู้เอาประกันภัยสัญญาว่าจะแจ้งมูลค่าของสินค้าหักด้วยจำนวนเงินที่เอาประกันภัยตามกรมธรรม์อื่น นอกจากกรมธรรม์ฉบับนี้ให้บริษัททราบเป็นหนังสือในหลักการดังนี้ คือ..... และจะได้แจ้งให้บริษัททราบภายใน 30 วัน นับตั้งแต่.....ของแต่ละเดือน การแจ้งดังกล่าวจะต้องลงนามโดยผู้เอาประกันภัย หรือบุคคลผู้ที่ได้รับมอบอำนาจให้กระทำการแทนผู้เอาประกันภัย

ถ้ากรมธรรม์ฉบับอื่นกำหนดให้ผู้เอาประกันภัย จะต้องแจ้งต่อผู้รับประกันถึงการคุ้มครองสินค้าที่เอาประกันภัยตามกรมธรรม์ฉบับนี้ ผู้เอาประกันภัยจะต้องแจ้งมูลค่าของสินค้าตามส่วนแต่ละกรมธรรม์ด้วย

ถ้าหากไม่ได้แจ้งภายในระยะเวลา 30 วัน ตามที่กำหนดไว้ข้างต้น ให้ถือว่าผู้เอาประกันได้แจ้งจำนวนเงินเอาประกันภัยตามที่กำหนดไว้ในกรมธรรม์นี้

เมื่อสิ้นระยะเวลาประกันภัยแต่ละงวด เบี้ยประกันภัยจะได้คำนวณขึ้นในอัตรา..... ของจำนวนเงินเอาประกันโดยเฉลี่ย คือ มูลค่าของสินค้าทั้งสิ้นที่ได้แจ้งไว้หรือที่ได้กำหนดขึ้นในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยมิได้แจ้ง หารด้วยจำนวนครั้งที่ได้มีการแจ้งและกำหนดขึ้น ถ้าหากเบี้ยประกันภัยที่ได้คำนวณไว้นั้นมากกว่าเบี้ยประกันภัยชั่วคราว ผู้เอาประกันต้องจ่ายเพิ่มในส่วนที่แตกต่าง ถ้าหากน้อยกว่า บริษัทจะต้องคืนส่วนแตกต่างให้แก่ผู้เอาประกัน แต่จำนวนเงินที่คืนจะต้องไม่เกินกว่าร้อยละ 50 ของเบี้ยประกันชั่วคราว

2) มูลค่าของสินค้าที่ต้องให้แจ้งนั้นให้ถือราคาตลาดและความเสียหายที่ตกลงกันให้ถือราคาตลาดในขณะที่เกิดความเสียหายนั้น

3) ถ้าในขณะเกิดความเสียหาย หากมีการประกันภัยสำหรับสินค้านี้เป็นอย่างอื่นนอกจากการประกันแบบกระแสรายวัน ไม่ว่าจะรับประกันโดยบริษัทนี้หรือโดยบริษัทอื่น ความคุ้มครองสินค้าที่เอาประกันภัยตามกรมธรรม์ฉบับนี้ จะมีผลคุ้มครองก็เฉพาะแต่ส่วนที่เกินจากที่ได้เอาประกันภัยไว้ในขณะที่เกิดความเสียหาย และบริษัทจะไม่รับผิดชอบเกินกว่าส่วนที่เสียหายตามส่วนของส่วนที่เกินเท่านั้น (ถ้ามีการประกันแบบกระแสรายวันอื่นๆ อีกสำหรับสินค้าที่ประกันภัยตามกรมธรรม์นี้ ความรับผิดชอบของบริษัทจะไม่เกินอัตราส่วนเฉลี่ยของส่วนที่เกินนั้น) แต่จะต้องไม่เกินกว่าจำนวนเงินเอาประกันภัยที่แท้จริง ที่มีต่อมูลค่าทั้งสิ้นของสินค้านั้น

4) ถ้าหากการแจ้งครั้งสุดท้ายก่อนเกิดความเสียหาย มีจำนวนมูลค่าน้อยกว่ามูลค่าสินค้าที่แท้จริง ในกรณีนี้ค่าสินไหมที่บริษัทจะต้องรับผิดชอบต่อผู้เอาประกัน จะต้องลดลงตามส่วน โดยคำนวณจากจำนวนมูลค่าที่ผู้เอาประกันแจ้งไว้ครั้งสุดท้าย หารด้วยจำนวนมูลค่าที่ผู้เอาประกันจะต้องแจ้ง

5) เมื่อเกิดความเสียหายแล้ว ผู้เอาประกันจะต้องเสียเบี้ยประกันเพิ่มขึ้นเป็นพิเศษ โดยคำนวณเบี้ยประกันจากค่าเสียหายที่บริษัทได้ชดใช้ไปตามส่วนระยะเวลาที่เหลือ นับแต่วันที่เกิดความเสียหายจนถึงวันสิ้นสุดแห่งอายุกรมธรรม์ เบี้ยประกันเพิ่มพิเศษนี้ เป็นเบี้ยประกันที่แตกต่างออกไป และจะไม่นำมาร่วมคำนวณในการปรับปรุงเบี้ยประกันภัยใหม่ เมื่อสิ้นระยะเวลาประกัน ทั้งนี้จำนวนเงินเอาประกันตามกรมธรรม์นี้ไม่มีการเปลี่ยนแปลง

6) ในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยเป็นผู้บอกเลิกกรมธรรม์ (ไม่ว่าจะมีสินค้าหรือไม่) เบี้ยประกันภัยที่บริษัทได้รับชำระต้องเป็นเบี้ยประกันภัยระยะสั้น โดยคำนวณจากการเฉลี่ยของทุนประกันจนถึงวันบอกเลิกกรมธรรม์ หรือร้อยละห้าสิบของเบี้ยประกันภัยชั่วคราวแล้วแต่จำนวนไหนจะมากกว่า

ถ้าผู้เอาประกันภัยได้บอกเลิกกรมธรรม์หลังจากได้มีความเสียหายเกิดขึ้น เบี้ยประกันภัยที่บริษัทได้รับชำระจะต้องเป็นเบี้ยประกันภัยซึ่งคำนวณตามอัตราส่วนระยะเวลาจากการเฉลี่ยของจำนวนเงินเอาประกันภัยจนถึงวันบอกเลิกกรมธรรม์รวมกับเบี้ยประกันภัย ซึ่งคำนวณจากค่าสินไหมตั้งแต่วันที่เกิดความเสียหายจนถึงวันสิ้นสุดอายุสัญญา หรือร้อยละห้าสิบของเบี้ยประกันชั่วคราวแล้วแต่จำนวนไหนจะมากกว่า

7) ความรับผิดสูงสุดของบริษัทต้องไม่เกินกว่าจำนวนเงินเอาประกันภัยตามกรมธรรม์ฉบับนี้ และเบี้ยประกันภัยที่บริษัทได้รับจะไม่เกินกว่าที่คำนวณได้จากจำนวนเงินเอาประกันภัยนั้น อย่างไรก็ดี จำนวนเงินเอาประกันภัยนี้อาจเพิ่มขึ้นได้โดยการตกลงล่วงหน้ากับบริษัท ในกรณีนี้จำนวนเงินเอาประกันภัยใหม่ และวันที่เริ่มคุ้มครองจะต้องได้บันทึกลงในเอกสารแนบท้ายของกรมธรรม์นี้แล้ว

8) ในเวลาที่เกิดเพลิงไหม้ ถ้าสินค้าที่เอาประกันภัยมีมูลค่าสูงกว่าจำนวนเงินเอาประกันภัย ให้ถือว่าผู้เอาประกันภัยเป็นผู้รับประกันภัยเองสำหรับส่วนที่แตกต่าง และจะต้องเฉลี่ยความเสียหายไปตามส่วนทุก ๆ รายการ ถ้ามีมากกว่าหนึ่งรายการให้พิจารณาแยกเป็นราย ๆ ตามเงื่อนไขข้อนี้

9) เป็นที่รับรองว่ากรมธรรม์อื่นที่ประกันภัยแบบกระแสรายวัน ซึ่งคุ้มครองสินค้าที่เอาประกันภัยไว้นี้ต้องมีข้อความเหมือนกันกับกรมธรรม์ฉบับนี้

10) การประกันภัยนี้ ให้ถือตามนัยแห่งเงื่อนไขของกรมธรรม์ฉบับนี้ทุกประการเว้นแต่ข้อความซึ่งขัดหรือแย้งกับบทแห่งเงื่อนไขนี้

Declaration Policy

เป็นกรมธรรม์ที่มีทุนประกันที่เป็นจำนวนสูงสุดที่อาจเกิดความเสียหายได้ในระหว่างประกัน ซึ่งเป็นจำนวนสูงสุดที่ผู้รับประกันรับผิดชอบ โดยปกติทางบริษัทเรียกเก็บเบี้ยประกันล่วงหน้า 75%

ในระหว่างประกัน ผู้เอาประกันก็แจ้งยอดทุนประกันโดยจะเป็นวันที่กำหนดไว้หรือยอดสูงสุด หลังจากการแจ้งครั้งหลังสุดก็ได้ ความถี่ห่างของการแจ้งยอดอาจจะเป็นเดือนละครั้งหรือ 15 วันครั้ง หรือระยะเวลาอื่นตามที่จะตกลงกัน ถ้าผู้เอาประกันไม่แจ้งตามที่ตกลงกันก็จะถือยอดทุนการประกันเป็นยอดทุนที่แจ้ง เมื่อสิ้นปีการประกันก็ปรับเบี้ยประกันโดยเอายอดที่แจ้งไว้รวมกัน แล้วหารด้วยจำนวนครั้งที่แจ้งก็จะได้เบี้ยประกันที่แท้จริง ถ้าเบี้ยประกันที่คำนวณได้มากกว่าเบี้ยประกันที่เก็บไว้ล่วงหน้าก็เรียกเก็บส่วนแตกต่างจากผู้เอาประกันเพิ่ม แต่ถ้าน้อยกว่าก็คืนส่วนแตกต่างให้ผู้เอาประกัน ในการคืนเบี้ยประกันนี้จะมีข้อกำหนดให้คืนไม่เกินส่วนหนึ่ง (เป็นเปอร์เซ็นต์ตามเงื่อนไขใน Declaration Policy) ของเบี้ยประกันที่เก็บล่วงหน้า

ในต่างประเทศเขาไม่นิยมทำการประกันแบบกระแสรายวัน การที่ Declaration Policy เป็นที่นิยมในตลาดต่างประเทศ เพราะ

ก. ตัดเรื่องเล็กน้อยออก

ข. เบี้ยประกันที่บริษัทได้รับมาเป็นเงินก้อนใหญ่สามารถนำไปลงทุนได้

ค. ประหยัดแรงงาน

ลักษณะสำคัญของสัญญาประกันภัย

สัญญาประกันภัยจะมีผลบังคับตามกฎหมายได้ จะต้องมีองค์ประกอบต่อไปนี้โดยครบถ้วนกล่าวคือ

1. คู่สัญญาต้องมีความสามารถตามกฎหมาย ผู้ที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะหรือผู้เยาว์ หญิงมีสามีบุคคลผู้ไร้ความสามารถหรือเสมือนไร้ความสามารถจะทำสัญญาไม่ได้ เว้นแต่จะได้รับความยินยอมจากผู้แทนโดยชอบธรรมเสียก่อน เช่น หญิงมีสามีอาจจะทำสัญญาได้ ถ้าได้รับคำยินยอมจากสามีแล้วบุคคลผู้บรรลุนิติภาวะแล้วถือว่ามีความสามารถบริบูรณ์ สามารถทำสัญญาได้เช่นกัน

2. คู่สัญญาฝ่ายหนึ่งจะต้องทำคำเสนอขอเอาประกันภัย และคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งก็จะต้องรับคำเสนอนั้น สัญญาจึงจะเกิดขึ้น และในสัญญานี้ก็จะต้องระบุข้อความให้ชัดเจน มิฉะนั้น สัญญาจะไม่มีผล ใช้บังคับไม่ได้ตามกฎหมาย เช่น ผู้เอาประกันภัยประสงค์จะเอาประกันภัยโกดังเก็บสินค้าหมายเลข 5 กับบริษัท South East Asia ประกันภัย โกดังเก็บสินค้านี้อยู่ใกล้ท่าเรือคลองเตย เป็นตึกก่อสร้างด้วยเหล็ก หลังคามุงกระเบื้องซึ่งยากแก่การที่จะเกิดไฟไหม้ได้ แต่บริษัทประกันภัยจะเข้าใจผิดไปว่าเป็นโกดังอีกหลังหนึ่งซึ่งอยู่ติดกันนั้นเอง ทั้งนี้เพราะผู้เอาประกันไม่ได้ระบุไว้ให้ชัดเจนแน่นอน ดังนั้น ถ้าเกิดความเสียหายขึ้น บริษัทจะงดไม่จ่ายเงินค่าเบี้ยประกันให้แก่ผู้เอาประกัน

3. วัตถุประสงค์แห่งสัญญาย่อมไม่ผิดกฎหมาย ไม่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชนด้วย ถ้าข้อสัญญานั้นขัดต่อกฎหมายหรือขัดต่อความสงบเรียบร้อย และศีลธรรมอันดี

ของประชาชน สัญญานี้ถือว่าเป็นโมฆะ

4. จะต้องมีข้อตกลงเกี่ยวกับการชำระเบี้ยประกัน การชำระเบี้ยประกันในสัญญาประกันภัยทุกฉบับจะต้องมีข้อความระบุจำนวนเบี้ยประกันที่ผู้เอาประกันจะชำระให้แก่บริษัท ในการชำระเบี้ยประกันอาจจะชำระเป็นตัวเงิน หรือทรัพย์สินอื่น ๆ ก็ได้ ถ้าชำระเบี้ยเป็นอย่างอื่นจะต้องมีข้อตกลงในสัญญาประกันภัยเพิ่มอีก

5. ผู้เอาประกันจะต้องชำระสิ่งนั้นตามสัญญาด้วย

สัญญาประกันภัยย่อมมีผลบังคับก่อน โดยที่ผู้เอาประกันไม่จำเป็นต้องชำระเบี้ยประกันก่อน แต่การที่บริษัทได้ส่งมอบกรมธรรม์แก่ผู้เอาประกัน และผู้ประกันก็ยอมรับกรมธรรม์ที่บริษัทส่งมอบให้โดยไม่มีข้อโต้แย้งแต่ประการใด ย่อมผูกพันผู้เอาประกันที่ชำระเบี้ยประกัน เพราะฉะนั้น ตามปกติแล้วบริษัทหรือตัวแทนของบริษัทย่อมขยายเวลานี้แก่ผู้เอาประกันจะพึงชำระได้ ในระยะเวลานั้นสัญญาคงมีผลบังคับนับแต่วันที่ได้กำหนดไว้ในกรมธรรม์ แต่ถ้าผู้เอาประกันมิได้ชำระเบี้ยประกันตามกำหนดไว้ในสัญญาหรือที่บริษัทกำหนด บริษัทอาจบอกเลิกสัญญาได้ โดยผู้เอาประกันจะต้องชำระเบี้ยประกันในส่วนระยะเวลาที่ตนได้รับความคุ้มครองจากบริษัทนั้น นับแต่วันสัญญาให้ความคุ้มครองจนถึงวันที่บริษัทบอกเลิกสัญญา เช่น เราตกลงประกันภัยกับบริษัทในวันที่ 2 ธันวาคม พ.ศ. 2512 จนถึงวันที่ 2 มกราคม พ.ศ. 2513 เป็นเวลา 1 เดือน บริษัทจะทำกรมธรรม์ให้โดยกำหนดให้ชำระเบี้ยประกันในอัตราที่กำหนดให้ชำระภายในวันที่ 15 ธันวาคม พ.ศ. 2512 แต่เรายังไม่เอาเบี้ยประกันไปชำระให้บริษัทจะบอกเลิกสัญญา และบริษัทยังสามารถเรียกเอาเบี้ยประกันจากเราได้ตั้งแต่วันที่ 2 ธันวาคม ถึงวันที่ 15 ธันวาคม พ.ศ. 2512 และถ้าในระหว่างวันที่ 2 ธันวาคม ถึงวันที่ 15 ธันวาคม มีภัยเกิดขึ้นแก่เรา บริษัทจะต้องชดใช้ให้แก่เราด้วย แม้เราจะยังไม่ชำระเบี้ยประกันให้บริษัท

ส่วนได้เสีย (Insurable Interest)

ส่วนได้เสียของผู้เอาประกันต่อทรัพย์สินที่เอาประกันนั้น ผู้เอาประกันจะต้องมีส่วนได้เสียในทรัพย์สินที่เอาประกันไว้ ย่อมต้องได้รับความเสียหายถ้าทรัพย์สินนั้นถูกทำลายลง

ส่วนได้เสียมีความหมาย คือ ความวินาศที่เกิดขึ้นที่จะทำให้บริษัทต้องชำระค่าเสียหายตอบแทน และจะต้องเป็นผลโดยตรงที่ทำให้เกิดความเสียหายต่อทรัพย์สินสิทธิของบุคคล ดังเช่น

1. บุคคลมีทรัพย์สิ่งหนึ่งสิ่งใด เช่น บ้านเรือน รถยนต์ ฯลฯ ที่นับว่ามีส่วนได้เสียที่จะเอาประกัน
2. ชีวิตของตนเองก็นับว่าเป็นส่วนได้เสียที่บุคคลจะเอาไปประกันได้ ส่วนหนึ่งส่วนใดของร่างกาย เช่น แขน ขา หู ตา จมูก อวัยวะต่าง ๆ ก็อาจเอาประกันได้
3. สามี ภรรยา นับว่าเป็นส่วนได้เสียในชีวิตของอีกฝ่ายหนึ่ง

4. บิดา มารดา บุตร ญาติพี่น้อง ซึ่งจำต้องอุปการะเลี้ยงดูซึ่งกันและกัน นับว่ามีส่วนได้เสียในชีวิตของแต่ละฝ่าย

5. บุคคลอื่น ๆ ที่มีส่วนได้เสียในชีวิตของผู้อื่น เช่น ผู้จัดการละคร มีส่วนได้เสียในชีวิตตัวละครที่เขาจ้างไว้ นายจ้างมีส่วนได้เสียในชีวิตลูกจ้าง

6. ผู้รับประกันภัยเป็นบุคคลที่จะต้องรับผิดชดใช้เงินค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เอาประกันภัยในเมื่อผู้ประกันภัยต้องเสียหาย จึงถือว่าผู้เอาประกันภัยนี้มีส่วนได้เสียในเหตุที่ตนจะต้องเสียหาย ผู้รับประกันภัยอาจจะนำเอาเหตุที่ตนจะต้องสูญเสียไปประกันต่อกับคนอื่นได้อีกต่อไป

ส่วนได้เสียของผู้เอาประกัน คือ ความเสียหายที่ผู้เอาประกันได้รับถ้ามีภัยทั้งที่เอาประกันไว้เกิดขึ้น และผู้ที่เอาประกันจะได้รับประโยชน์ถ้าภัยนั้นมิได้เกิดขึ้น

สัญญาประกันภัยถ้าหากกระทำขึ้นโดยผู้เอาประกันมิได้มีส่วนได้ส่วนเสีย ย่อมเป็นโมฆะ ไม่มีผลบังคับตามกฎหมาย กล่าวคือ ทั้งสองฝ่ายจะต้องมีส่วนได้เสียในสัญญาที่ทำขึ้นนั้น สัญญาหรือกรมธรรม์ประกันภัยนั้นจึงจะมีผลบังคับได้ตามกฎหมาย

ประเภทของส่วนได้เสีย

แบ่งเป็นประเภทใหญ่ ๆ ได้ดังนี้

1. เจ้าของ ผู้เป็นเจ้าของย่อมมีส่วนได้เสียในทรัพย์สิน ไม่จำเป็นต้องเป็นเจ้าของแต่ผู้เดียวหรือเป็นเจ้าของร่วมหรือจะเป็นเจ้าของบางส่วน เช่น ผู้ซื้อบ้านหรือเครื่องใช้โดยการผ่อนส่งที่กรรมสิทธิ์ได้โอนมาเป็นของกันแล้ว แต่ยังต้องจ่ายส่วนที่ยังผ่อนชำระไม่ครบ แม้ว่าทรัพย์นั้นจะถูกทำลายไปแล้วก็ตาม

2. เจ้าหนี้ เจ้าหนี้ย่อมมีส่วนได้เสียในทรัพย์ที่ตนยึดถือไว้ เพื่อเป็นประกันในการชำระหนี้ เช่น ผู้รับจำนำ ผู้รับจำนอง ฯลฯ ตัวอย่างเช่น เราไปขอกู้เงินจากธนาคาร 5 แสนบาท โดยนำเอาบ้านไปจำนองไว้ ธนาคารเกรงว่าจะเกิดไฟไหม้แก่บ้านที่รับจำนองไว้ ธนาคารจะเอาบ้านไปประกันไฟไว้ที่บริษัทประกันภัยได้

3. ส่วนได้เสียอันเกิดจากสัญญา สิทธิที่เรียกร้องให้คู่สัญญาฝ่ายหนึ่งต้องกระทำหรือจ่ายเงินตามสัญญา ทำให้ผู้ได้รับสิทธินั้นมีส่วนได้เสียนี้อาจเอาประกันได้ เช่น ผู้ให้เช่าสัญญาย่อมมีส่วนได้เสียในค่าเช่าที่จะได้รับจากผู้เช่า

4. ผู้ที่ต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย ผู้ที่มีหน้าที่รับผิดชอบต่อความปลอดภัยแก่ทรัพย์ที่รับมอบให้ดูแลรักษา และต้องชดใช้ความเสียหายที่เกิดขึ้น เนื่องจากความประมาทเลินเล่อแก่ผู้เป็นเจ้าของ ย่อมมีส่วนได้เสียในทรัพย์ที่ได้รับมอบมา เช่น ผู้รับขนส่ง ผู้รับเหมา ผู้เช่า ฯลฯ

5. ตัวแทน หรือผู้ที่ได้รับมอบอำนาจจากเจ้าของย่อมมีส่วนได้เสียด้วย เช่น เจ้าของคลัง

สินค้าอาจจะประกันคลังสินค้าที่รับฝากไว้ในคลังสินค้าโดยระบุให้เจ้าของเป็นผู้รับประโยชน์ วิธีระบุผู้รับประโยชน์อาจระบุไว้ว่า to whom it may concern. ไม่ระบุชื่อผู้รับประโยชน์โดยตรง

ขนาดของส่วนได้เสีย

โดยทั่วไปส่วนได้เสียกำหนดได้โดยจำนวนความเสียหาย หรือสูญเสียอันอาจประเมินเป็นเงินได้ที่บุคคลหนึ่งจะได้รับถ้ามีภัยเกิดขึ้น คือ

ผู้ที่เป็นเจ้าของทรัพย์โดยเด็ดขาด ย่อมมีส่วนได้เสียเท่ากับจำนวนแห่งราคาทรัพย์

ผู้เป็นเจ้าของร่วม ย่อมมีสิทธิได้เสียเท่ากับส่วนที่ตนเป็นเจ้าของ

ผู้ที่ได้รับอนุญาตให้เช่าทรัพย์สินไปตลอดนั้น ย่อมมีส่วนได้เสียเท่ากับจำนวนทรัพย์ที่ตนได้ครอบครองไว้

ผู้รับจ้างทำของ ผู้รับซ่อม ผู้ดูแล

ผู้ที่ต้องรับผิดชอบต่อความปลอดภัยของทรัพย์สินที่มอบไว้แก่ตน

เจ้าหนี้ของผู้เอาประกัน

บุคคลดังกล่าวนี้ย่อมมีส่วนได้เสียเท่ากับจำนวนทรัพย์สินที่ตนได้ครอบครองไว้

การเลือกภัยในแง่ของบริษัทประกันภัย

1. **ทุกคนในบริษัทต้องรู้** เรื่องการเลือกภัย ตั้งแต่เสมียนจนถึงผู้บริหารสูงสุด เช่น ผู้เอาประกันโทรศัพท์มาถามและจะขอเอาประกัน คนที่รับโทรศัพท์ก็จะต้องรู้ว่าภัยอันนี้ควรจะรับดีหรือไม่ เสี่ยงมากน้อยแค่ไหน เบี้ยประกันจะเก็บเท่าไร เป็นต้น ต้องแนะนำให้ได้ทันทีมิฉะนั้นก็จะเสียลูกค้า

2. ควรจะทราบถึง **หลักเกณฑ์** ในการเลือกภัย

ก. ควร **เลือกภัยที่ดีที่สุด** ซึ่งหมายความว่า โอกาสที่จะเกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินน้อยที่สุด เช่น อาคารที่เป็นตึกและตั้งอยู่ในที่โดดเดี่ยว สภาพแวดล้อมดี เพราะโอกาสที่จะเกิดเพลิงไหม้ย่อมเป็นไปได้ยาก

ข. **สภาพที่ตั้งทรัพย์สิน** ที่จะรับประกันควรแยกกันอยู่ ไม่ใช่อยู่ในกลุ่ม (block) เดียวกัน ต้องกระจายความรับผิดชอบออกไป ไม่เลือกภัยที่อยู่ในจุดเดียวกัน รัฐและสมาคมประกันภัยได้เข้าร่วมกันจัดทำแผนที่ของบล็อกต่าง ๆ ขึ้น เพื่อสะดวกในการสอบทาน เมื่อมีผู้มาขอทำประกันภัย บริษัทก็จะเปิดแผนที่แล้วตรวจสอบดูว่า ในบล็อกนี้บริษัทได้รับประกันไว้แล้วหรือยัง ถ้าบริษัทได้รับไว้มากแล้ว คือ เต็มวงเงินที่กำหนดไว้ บริษัทก็จะปฏิเสธ ทั้งนี้ เพื่อให้เสี่ยงน้อยที่สุดในกรณีที่เกิดไฟไหม้หมดทั้งบล็อก

ค. ควร **กำหนด** การรับประกันว่า **จำนวนสูงสุดที่บริษัทจะรับไว้ได้** ในการประกันแต่ละครั้ง ถ้าเกินกว่า 10% ของเงินทุนก็ควรทำประกันต่อกับบริษัทอื่น ๆ บ้าง เช่น บริษัทมีเงินทุน 5,000,000 บาท 10% ของเงินทุนนี้จะเท่ากับ 500,000 บาท เพราะฉะนั้น ถ้าผู้มาทำประกันตึก 2 ล้านบาท บริษัทจะรับได้เพียง 500,000 บาท ส่วนอีก 1,500,000 บาท ก็จะส่งไปให้บริษัทอื่น ๆ

ง. ลักษณะของ **ทรัพย์สิน** ต้องดูว่า **ยากง่ายต่อการเสียหายเพียงใด** เช่น

1. อาคารที่อยู่อาศัย ถ้ามีบ่อ หรือ สระว่ายน้ำ อยู่ใกล้ ๆ เมื่อเกิดไฟไหม้สามารถดับได้ทันไม่เสียหายมาก

2. อาคารพาณิชย์ เป็นห้องแถวหรือตึก

3. โรงงานอุตสาหกรรม เช่น อุตสาหกรรมรถยนต์ เคมี สี ซึ่งเสี่ยงต่อการถูกไฟไหม้ได้ง่าย

4. สิ่งที่เก็บอยู่ในอาคาร เครื่องเรือน หรือสิ่งที่ไวไฟ

5. ด้านเทคนิค การปฏิบัติงานต้องใช้สิ่งที่อาจเกิดอันตรายที่จะก่อให้เกิดความเสียหายได้ง่าย เช่น การใช้ไฟฟ้าแรงสูง

การแบ่งลักษณะทรัพย์สินออกเป็นประเภทต่าง ๆ ทำให้บริษัทมีความสามารถที่จะเลือกรับประกัน เมื่อเลือกรับประกันทรัพย์สินประเภท ก. ไว้มากแล้ว ก็หันมารับประกันทรัพย์สินประเภท ข. ค. ได้อีกคละกันไป

จ. **การเลือกภัยในต่างจังหวัด** ใช้หลัก Block System เช่นเดียวกันแต่แตกต่างไปบ้าง ดังนี้

1. การแบ่งชั้นของจังหวัดว่าจังหวัดนั้นอยู่ในเกรดใด

2. การช่วยเหลือของรัฐเกี่ยวกับการทำบล็อก ซึ่งจะทำให้บริษัทได้รับความสะดวกในการเลือกภัย

3. การพัฒนาของแต่ละจังหวัด บางจังหวัดได้รับการพัฒนารวดเร็วมากจนเท่าเทียมกัน ซึ่งเป็นประโยชน์ในการคิดค่าเบี้ยประกันของบริษัท

ฉ. **ภัยข้างเคียง** ตัวอาคารที่เราจะรับประกันนั้น ภัยข้างเคียงเป็นอย่างไร ต้องพิจารณาถึงสภาพแวดล้อมของทรัพย์สินที่เอาประกันว่าสลัมอยู่โดยรอบแล้วหรือเปล่า หรืออยู่ข้างปั๊มน้ำมัน ซึ่งอาจทำให้เกิดการเสียหายได้ง่าย

ช. **การป้องกันอัคคีภัย** มีเครื่องดับเพลิงหรือไม่ น้ำที่จะใช้ดับเพลิงมีหรือไม่ ตัวอย่างเช่น โรงงานทอกระสอบที่มีแผนกดับเพลิงประจำโรงงาน จึงจัดได้ว่ามีการป้องกันอัคคีภัยรัดกุมพอสมควร

ซ. **จิตใจของผู้อยู่อาศัย** ว่าอยู่ในสภาพเช่นไร

1. ผู้อยู่ในแหล่งเสื่อมโทรม เป็นเรื่องที่บริษัทต้องพิจารณาเป็นพิเศษ เพราะพวกนี้มีอาชีพหาเช้ากินค่ำ ขาดการศึกษา ประมาทเลินเล่อ บางแห่งกำลังถูกไล่ที่ซึ่งเป็นแหล่งที่จะก่อให้เกิดการเสี่ยงภัยได้ง่าย เนื่องจากถูกลอบวางเพลิง โดยเจ้าของที่ดินต้องการใช้ที่นั้นทำประโยชน์อย่างอื่น

2. กลุ่มคนที่มีความบาดหมางกันอยู่ ย่อมเป็นการเสี่ยงอย่างมาก เพราะถ้าอยู่ในกลุ่มอันธพาล ความเสียหายอาจมีโอกาสเกิดขึ้นได้ง่าย

ญ. บริษัทจำเป็นต้องเลือกภัยที่ดี แต่ภัยที่ไม่ดีก็ต้องรับ เหตุผลก็คือ

1. บริษัทจำใจรับโดยมารยาท เช่น เศรษฐีมีอาคาร 5 ล้านบาท เป็นเจ้าของโรงงานปอซึ่งอยู่ในแหล่งที่ไม่ดี ทั้งโรงงานนั้นทำด้วยไม้ เมื่อเศรษฐีผู้นี้มาขอทำประกันทรัพย์สิน บริษัทต้องจำใจรับไว้เนื่องจากเป็นธุรกิจของเจ้าของเดียวกัน

2. ต้องการเงินเพื่อหารายได้เข้าบริษัท ถ้าบริษัทเลือกรับประกันแต่ที่ภัยดี บริษัทก็จะไม่มีรายได้ที่จะเลี้ยงบริษัท ดังนั้น บริษัทประกันภัยจึงต้องรับภัยเลวไว้ด้วย เพราะภัยเลวมีอัตราเบี้ยประกันสูง เช่น โรงงานปอ ก็จะต้องเสียเบี้ยประกันประมาณ 5—10 บาท ต่อ 100 บาท วิธีที่จะหารายได้เพิ่มนี้ก็จำเป็นต้องยอมรับภัยที่ไม่ดีเข้ามา

3. ต้องรับประกันช่วงที่บริษัทอื่นส่งมาให้ เช่น บ้านหลังหนึ่ง บริษัทอื่นรับประกันไว้แล้วและยังไม่หมดจำนวนที่เขาประกันต้องขายต่อให้บริษัทอื่น ในการทำประกันนั้นบริษัทจะรับภัยไว้นั้นแต่ผู้เดียวไม่ได้ เนื่องจาก

- กฎหมายระบุไว้ คือ กำหนดให้รับประกันเฉพาะที่เราสามารถจะใช้ได้
- ถ้าเกิดภัยขึ้นจริงเราจะเสียหายมาก ถ้ารับประกันหมดแต่ผู้เดียว ดังนั้น บริษัทประกันภัยจึงต้องกระจายความรับผิดชอบไปให้บริษัทประกันอื่นๆ โดยถ้อยทีถ้อยอาศัยกัน เรียกว่า การประกันต่อ แต่ถ้ารับประกันจากบริษัทอื่นส่งมาให้ เรียกว่า การประกันช่วง

สรุปในการเลือกภัย

1. การเลือกภัยเป็นหน้าที่ของทุกคนรวมทั้งตัวของเราเองด้วย
2. ในฐานะนักศึกษา การที่จะเลือกภัยบริษัทประกันมีหลักเกณฑ์ดังนี้

ก. เลือกจากบริษัทที่รู้จัก

ข. ถ้าไม่รู้จัก และต้องการทำประกัน ก็เลือกจาก

- ตัวแทนของบริษัทซึ่งหมายถึงผู้ที่ทำงานอยู่ในบริษัท
- ติดต่อผ่านนายหน้า
- อาจทำเองโดยไม่ต้องผ่านนายหน้าได้ เช่น ดูประวัติของบริษัท โดยตรวจจากสำนักงานประกันภัย กระทรวงพาณิชย์

3. ต้องพยายามไม่เชื่อการชักชวนในทางที่ผิด เช่น จะได้รับเบี้ยประกันที่ต่ำกว่า เป็นต้น

สมาคมประกันวินาศภัย (Non-Life Insurance or General Insurance Association)

ประวัติความเป็นมาของสมาคมประกันวินาศภัยนี้ ในชั้นแรก สมาคมประกอบด้วยบริษัทสมาชิกที่ประกอบการเฉพาะอัคคีภัย หลังจากสงครามโลกครั้งที่ 1 สมาคมแยกออกเป็นสมาคมจีน

สมาคมฝรั่ง ต่อมาหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ก็ทำให้มี 3 สมาคม คือ สมาคมไทย สมาคมจีน สมาคมฝรั่ง จนกระทั่ง วันที่ 12 ตุลาคม พ.ศ. 2510 มีกฎหมายควบคุมบรรดาสมาคมตราออกมาใช้ ทำให้สมาคมต่าง ๆ รวมกันเป็นสมาคมประกันวินาศภัย โดยมีจุดมุ่งหมายที่จะให้การประสานงานดีขึ้น โดยตั้งกรรมการผสม มีนายกสมาคมเป็นคนไทย รองประธานเป็นคนไทย รองประธานเป็นคนจีน 1 คน และฝรั่ง 1 คน

เมื่อรวมกันแล้วทำให้สมาคมเป็นปึกแผ่นและมีความสำคัญในธุรกิจประกันภัย

1. เป็นการรวมผู้ที่เชี่ยวชาญทางอาชีพประกันวินาศภัยเข้ามารวมเป็นกรรมการของสมาคม เพื่อแลกเปลี่ยนความรู้และความคิดเห็นซึ่งกันและกัน ทำให้เราได้หาทางพัฒนากิจการประกันภัย

2. ก่อให้เกิดความร่วมมือเพื่อประสานงานกัน

3. ทำให้เกิดระเบียบแบบแผน

4. จุดประสงค์ของสมาคมก็คือ เมื่อคนสำคัญ ๆ ของบริษัทต่าง ๆ มารวมกันแล้ว ผลที่ออกมาก็คือ สมาคมสามารถให้คำแนะนำกับบริษัทที่ต้องการคำแนะนำได้ เช่น มีวารสาร หรือมีหนังสือเวียนออกมา

5. ที่สำคัญที่สุด คือ เป็นสื่อระหว่างบริษัทประกันวินาศภัยกับรัฐบาล

6. เรื่องเทคนิคในการปฏิบัติงานหรือพัฒนาการ สมาคมประกันวินาศภัยมีส่วนช่วยมาก เพราะงานต่าง ๆ ที่สมาคมทำไปก็นำผลมาให้สำนักงานประกันภัยพิจารณา และออกมาเป็นกฎหรือมาตรฐาน เช่น

ก. ในเรื่องการแบ่งเขตของการรับประกัน (block) ว่าเขตใดเป็นบล็อกที่ 1, 2, 3 เจ้าหน้าที่ของกองประกันภัยและเจ้าหน้าที่ของสมาคมไปสำรวจร่วมกันทั่วประเทศเพื่อแบ่งบล็อกด้วยกันว่าอยู่ในลักษณะใด หรือ

ข. การทำแผนที่ ทางสมาคมจัดทำแผนที่ทั่วประเทศ แสดงการแบ่งอำเภอ ฯลฯ เป็นแผนที่มาตรฐานให้สมาชิกได้จัดสำรวจและทำขึ้นเพื่อให้ทางสำนักงานพิจารณา ถ้าเห็นพ้องต้องกันก็วางเป็นมาตรฐาน

ค. เรื่องการกำหนดอัตราเบี้ยประกัน สมาคมจะแจ้งให้ทางรัฐบาลทราบถึงอัตราค่าเบี้ยประกันโดยทั่ว ๆ ไปว่า เหมาะสมหรือไม่ ถ้าไม่เหมาะสมจะแก้ไขอย่างไร เช่น ถึนนั้น ๆ ควรจะคิดเบี้ยประกันเท่านั้นเท่านี้ตามลักษณะการเสี่ยงภัยว่าจะมีมากน้อยเพียงใด หากสำนักงาน ฯ เห็นด้วยก็วางอัตราเป็นทางการออกมา เช่น อัตราเบี้ยประกันอัคคีภัย

ง. สมาคมกับรัฐบาลช่วยกันปรับปรุงกรมธรรม์ เพื่อไม่ให้ผู้รับประกันและผู้เอาประกันเสียเปรียบซึ่งกันและกัน ขณะนี้ได้ออกเป็นแบบมาตรฐานแล้ว

7. กรรมการบริหารของสมาคมจะประชุมเดือนละครั้ง รายงานการประชุมแต่ละครั้งก็จะรวบรวมข้อความที่ประชุมไว้เพื่อปรับปรุงกิจการประกันภัยต่อไป

สมาคมประกันวินาศภัยเป็นสถาบันที่ช่วยให้กิจการประกันภัยมีการพัฒนาได้เร็วเท่าที่ควร แต่ก็มีบางอย่างที่สมาคมบกพร่อง คือ

1. การทำงานมักจะล่าช้า เพราะคนจำนวนมากเข้ามารวมกัน

2. ข้อพิพาทระหว่างสมาชิกหรือข้อพิพาทของสมาชิกที่มีต่อลูกค้า หรือประชาชนทั่วไปโดยไม่ผ่านสมาคม เช่น เมื่อมีเรื่องก็ไปฟ้องร้องกันเองโดยไม่ผ่านสมาคม ก็ทำให้สมาคมไม่สามารถช่วยเหลืออะไรได้

การจำกัดความรับผิดชอบของบริษัทประกันอัคคีภัย

ตามธรรมดากรมธรรม์มีเงื่อนไขต่าง ๆ ระบุและพิมพ์ไว้ตายตัว แต่ในบางกรณีก็ต้องเปลี่ยนแปลงให้เหมาะกับความต้องการของผู้เอาประกันด้วย มิฉะนั้นเขาก็จะไม่ประกันกับเรา ในกรณีที่เราต้องเปลี่ยนแปลงเงื่อนไข เราก็จะเรียกเก็บเบี้ยประกันแพงขึ้น การเปลี่ยนแปลงทำได้โดยไม่ต้องขีดฆ่าในตัวกรมธรรม์ แต่ให้พิมพ์เงื่อนไขใหม่ในกระดาษต่างหาก เช่น บอกว่าข้อ 7–8 ในกรมธรรม์เราขอรับผิดชอบด้วย แล้วปะกระดาษนี้กับตัวกรมธรรม์

แต่ไม่ใช่ว่าลูกค้าจะขอแก้เงื่อนไขอะไรเราทั้งหมด ทำเช่นนั้นมิช้าบริษัทล้มละลาย ฉะนั้นต้องตีกรอบป้องกันมิให้ลูกค้าเอาเปรียบเกินไป คือ มีบางอย่างเราก็ยอมให้ไม่ได้

นั่นคือ เราไม่ต้องการเอาเปรียบและก็ไม่ต้องการเสียเปรียบ

หลักการในการรับผิดชอบ

1. การชำระเบี้ยประกัน

โดยทั่วไปลูกค้าต้องชำระล่วงหน้า 1 ปี การชำระเบี้ยประกันเป็นงวดนั้นไม่ได้รับอนุญาตตามพระราชบัญญัติการประกันวินาศภัย

2. การประกันที่ต่ำกว่ามูลค่าที่แท้จริง

สมมติว่าอาคารหลังหนึ่งราคา 1 ล้านบาท เจ้าของเห็นว่าไหม้ยาก แต่ตัวต้องไปต่างประเทศเมื่อตนไม่ได้ดูแล คนอื่นอาจทำไหม้ก็ได้ แต่โอกาสที่จะไหม้ไม่มากนัก เลยตีราคาบ้านไว้ 5 แสนบาท เพื่อจะได้เสียค่าเบี้ยประกันน้อยลง บริษัทฯ พิจารณาแล้วตกลงรับประกันโดยระบุในกรมธรรม์ว่ามูลค่าที่แท้จริง 1 ล้านบาท แต่ทำประกันไว้เพียง 5 แสนบาท คือ 50% ของมูลค่าที่แท้จริงฉะนั้น 50% ที่เหลือเจ้าของบ้านจะต้องรับผิดชอบเอง หลังทำประกันแล้ว ถ้าไฟไหม้เสียหาย 2 แสนบาท บริษัทฯ จะชดใช้ให้เพียง 50% คือ 1 แสนบาทเท่านั้น เพราะเหตุว่า

1. เจ้าของบ้านไม่ต้องการตีราคาเท่าความจริง

2. ธรรมดาค่าเบี้ยประกันก็ต่ำอยู่แล้ว เขายังทำประกันเพียงเท่านี้ ฉะนั้น ควรที่จะต้องรับผิดชอบเองส่วนหนึ่ง

Co-Insurance หมายถึง เจ้าของบ้านต้องการประกันบ้านกับหลาย ๆ บริษัท เช่น 2 บริษัท ทำได้ แต่ต้องแจ้งให้ทั้ง 2 บริษัททราบก่อน เพื่อบริษัทจะได้พิจารณาว่าคู่บริษัทมีฐานะดีเป็นที่ไว้ใจได้ไหม สมมติว่าบ้านราคา 1 ล้านบาท ประกันกับบริษัท ก. 5 แสนบาท กับบริษัท ข. อีก 5 แสนบาท ถ้าทั้ง 2. บริษัทตกลงก็จะระบุลงในกรมธรรม์เลยว่า

บริษัท ก. รับประกันไว้ 5 แสนบาท
บริษัท ข. รับประกันไว้อีก 5 แสนบาท
รวมทุนประกันเป็น 1 ล้านบาท

ถ้าเกิดไฟไหม้เสียหาย 2 แสนบาท แต่ละบริษัทจะจ่ายชดใช้ให้บริษัทละ 1 แสนบาท

3. กรณีหลังจากการเสียหายเกิดขึ้น

สมมติว่านาย ก. ประกันบ้านไว้ตามมูลค่าที่แท้จริง 1 ล้านบาท มีกำหนด 1 ปี พอประกันไปได้ 2 เดือน ก็เกิดไฟไหม้เสียหายทั้งสิ้นตีราคาได้เท่ากับ 2 แสนบาท บริษัทก็ต้องชดใช้ให้ 2 แสนบาท ไม่มีปัญหา แต่ปัญหามันอยู่ที่ว่า หลังจากนั้น

ก. กรมธรรม์หมดสภาพไปหรืออย่างไร

ข. ต้องออกกรมธรรม์ใหม่หรือไม่

ตามทฤษฎี กรมธรรม์ควรหมดสภาพไป เพราะ 2 แสนบาทที่บริษัทชดใช้ให้นี้สูงกว่าเบี้ยประกันมากมายนัก แต่ใน

ภาคปฏิบัติ ยังถือว่ากรมธรรม์ยังไม่หมดสภาพ เพราะยังไม่ครบ 12 เดือน

แต่ต้องทำการสลักหลังอีกแผ่นหนึ่ง ว่าทุนประกันลดเหลือ 8 แสนบาท เพราะเกิดไฟไหม้เสียหาย 2 แสนบาท ในวันที่บริษัทชดใช้ให้แล้วในวันที่.....โดยเซ็คเลขที่.....

อีกวิธีหนึ่ง ถ้าบริษัทไม่ชดใช้ให้เป็นเงินสด แต่ได้ซ่อมให้ดีเหมือนเดิม (โดยความยินยอมของผู้เอาประกัน) อย่างนี้จะไม่ทำการสลักหลัง ทว่าจะทำ re-instatement อีกใบระบุว่า อาคารนี้ได้เสียหายไป 2 แสนบาท บริษัทได้ซ่อมให้แล้วทุนประกันก็เท่ากับ 1 ล้านบาทตามเดิม แต่ผู้เอาประกันจะต้องจ่ายค่าเบี้ยประกันเพิ่มสำหรับส่วน 2 แสนบาทที่ซ่อมแซมเพิ่มขึ้นนี้อีก

4. การทำประกันต่อ (Re-Insurance)

เป็นเรื่องที่จำกัดความรับผิดชอบของบริษัท

แง่ทฤษฎี บริษัทจะต้องรับผิดชอบตามกำลังเงินของตนและตามที่กฎหมายจำกัดไว้เท่านั้น เช่น มีเงินทุนที่ชำระแล้วกับกองทุน 5 ล้าน ก็ควรรับประกันแต่ละรายไม่เกิน 10% หรือ 5 แสนบาท

ถ้ามีผู้ขอให้รับประกันอาคารราคา 10 ล้านบาท จะรับประกันทั้งหมดจะเป็นภาระเสี่ยงมากและผิดกฎหมายด้วย

แง่ปฏิบัติ เราต้องพิจารณาถึงความเหมาะสม เช่น ตึกแถวราคา 1 ล้านบาทก็จริง แต่ไฟไหม้ได้ง่าย แม้เราสามารถรับประกันได้เต็มจำนวน ทว่าไม่ควรรับไว้ทั้งหมด รับไว้เพียง 3 แสนก็พอ อีก 7 แสน ให้บริษัทอื่นร่วมรับประกันไป

การประกันร่วม (Co-Insurance)

ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 870 บัญญัติว่า

ถ้าได้ทำสัญญาประกันภัยเป็น 2 ราย หรือกว่านั้นพร้อมกันเพื่อความวินาศภัยอันเดียวกัน และจำนวนเงิน ซึ่งเอาประกันภัยรวมกันทั้งหมดนั้นท่วมจำนวนเงินที่วินาศจริงไซร้ ท่านว่าผู้รับประโยชน์ชอบที่จะได้รับค่าสินไหมทดแทนเพียงเสมอจำนวนวินาศจริงเท่านั้น ผู้รับประกันภัยแต่ละคนต้องใช้เงินจำนวนวินาศจริงแบ่งตามส่วนมากน้อยที่ตนได้รับประกันภัยไว้

และกำหนดไว้อีกว่า ได้ทำสัญญาประกันภัยเป็น 2 ราย หรือกว่านั้นสืบเนื่องเป็นลำดับกัน ท่านว่าผู้รับประกันคนแรกจะต้องรับผิดเพื่อความวินาศภัยก่อน ถ้าและจำนวนเงินซึ่งผู้รับประกันภัยคนแรกได้ใช้นั้นยังไม่คุ้มจำนวนวินาศภัยไซร้ ผู้รับประกันภัยคนถัดไปก็ต้องรับผิดชอบในส่วนที่ยังขาดอยู่นั้นต่อ ๆ กันไปจนกว่าจะคุ้มวินาศ

อธิบายได้ว่า ถ้าผู้เอาประกันมีทรัพย์สินราคาสูงมาก เช่น 10 ล้านบาท เขาไม่อยากประกันทรัพย์สินไว้กับบริษัทใดบริษัทหนึ่งโดยเฉพาะ ก็อาจที่จะให้หลายบริษัทรับประกันร่วมกันก็ย่อมได้ โดยแบ่งให้แต่ละบริษัทรับประกันแบ่งกันไปตามส่วน และเมื่อเกิดการเสียหายแก่ทรัพย์สินนั้น ผู้เอาประกันก็จะได้รับค่าชดใช้เท่าจำนวนที่เสียหายจริง โดยบริษัทรับประกันแต่ละบริษัทจะชดใช้ความเสียหายให้แก่ผู้เอาประกันตามส่วนที่ตนรับประกันไว้

อนึ่ง สัญญาประกันภัยดังกล่าว ถ้าทำสัญญาในวันเดียวกันแล้ว กฎหมายให้ถือว่าได้ทำพร้อมกัน บริษัทก็จะร่วมชดใช้ค่าเสียหายร่วมกันตามส่วนที่ตนรับประกัน แต่ถ้าทำสัญญาคนละวันกัน บริษัทแรกจะต้องรับผิดเพื่อชดใช้ความเสียหายนั้นก่อน และหากเงินค่าชดใช้ที่บริษัทแรกจ่ายให้ยังไม่คุ้มกับค่าเสียหาย บริษัทประกันคนถัดไปก็ต้องรับชดใช้ในส่วนที่ขาดอยู่นั้นต่อ ๆ กัน จนกว่าจะคุ้มกับค่าเสียหาย

ตามปกติบริษัทให้ทำการประกันทรัพย์สินเต็มราคา 100% ถ้าหากผู้เอาประกัน ประกันต่ำกว่ามูลค่าทรัพย์สินก็จะต้องรับผิดชอบในผลเสียหายที่เกิดขึ้นทุกครั้ง เช่น ทรัพย์สินราคา 200,000 บาท ผู้เอาประกันต้องการทำประกันต่ำกว่ามูลค่า เพราะเห็นว่าการเสียหายนั้นเป็นการเสียหายบางส่วน จึงชอบทำประกันโดยกำหนดเอาเงินประกันเท่ากับความเสียหายสูงสุดที่เกิดแต่ทรัพย์สิน เป็นการประหยัดเบี้ยประกันซึ่งบริษัทเสียเปรียบเพราะได้รายได้น้อย แต่รับผิดชอบมาก ต้องจ่ายชดใช้ค่าเสียหายเต็มทุกครั้ง บริษัทจึงกำหนดการรับใช้ไว้เป็น 60, 70, 80 หรือ 90%

สูตรของ Co-Insurance Clause

$$I = \frac{A \times L}{C \times \%}$$

I = เงินที่บริษัทจะพึงจ่าย

L = จำนวนความเสียหาย

A = จำนวนเอาประกัน

% = จำนวนร้อยละของราคาทรัพย์ที่มีอยู่ขณะเกิดความเสียหาย

C = ราคาทรัพย์ที่มีอยู่ขณะที่ความเสียหายเกิดขึ้น

กำหนดไว้ว่า 80% Co-Insurance หมายความว่า ผู้เอาประกันต้องทำประกันไว้ = $\frac{200,000 \times 80}{100}$ = 160,000 บาท ในจำนวนเงิน 160,000 บาทนี้ ถ้าเกิดความ **เสียหายหมด** บริษัทรับชดใช้เท่าจำนวนนี้ ถ้าเกิดการเสียหาย **บางส่วน** เป็นเงิน 60,000 บาท มีวิธีคิดดังนี้

$$\frac{160,000 \times 60,000 \times 100}{200,000 \times 80} = 60,000 \text{ บาท}$$

60,000 บาทนี้ เป็นจำนวนที่บริษัทจะชดใช้ให้ แต่ถ้าทรัพย์สินเสียหายโดย **สิ้นเชิง** บริษัทจะรับผิดชอบดังนี้

$$\frac{200,000 \times 160,000 \times 100}{200,000 \times 80}$$

$$= 200,000 \text{ บาท}$$

แต่บริษัทจะรับชดใช้จำนวนเงินไม่เกินที่ประกัน = 160,000 บาท Co-Insurance นี้ทำให้ผู้เอาประกันทำการประกันโดยให้มีจำนวนเกินราคาจริง ซึ่งทำให้บริษัทได้เบี้ยประกันเพิ่มขึ้น แต่ก็เป็นการไม่ยุติธรรมแก่ผู้เอาประกัน ผู้เอาประกันเสียเบี้ยประกันสูงไป ดังนั้น บริษัทจึงคิดเบี้ยประกันสำหรับจำนวนเงินที่เกินต่ำกว่าเบี้ยประกันของจำนวนที่เอาประกันจริง

การประกันแบบนี้เหมาะกับโรงงาน ร้านค้า เพราะ
1. ผู้เอาประกันที่เป็นเจ้าของ ไม่ใคร่เข้าใจเหมือนผู้ประกอบธุรกิจ
2. ผู้เอาประกันที่เป็นเจ้าของร้านไม่ชำนาญการประเมินราคาอาคาร

ข้อเสียของ Co—Insurance Clause

ผู้เอาประกันต้องเสียเบี้ยประกันเพิ่มขึ้น เพราะไม่ต้องการทำประกันเท่าที่บริษัทกำหนด และต้องตีราคาทรัพย์สิน เพราะเมื่อเกิดการเสียหายขึ้นจะพิจารณาชดใช้ตามราคาทรัพย์สินที่มีอยู่ ขณะเกิดการเสียหาย

Pro-Data Distribution Clause[1]

ในกรมธรรม์ Blanket Policy ที่รับประกันทรัพย์สินอย่างเดียวเกินกว่า 1 รายการ ที่อยู่กระจัด

[1] เป็นคำบรรยายของ อาจารย์ ชูเกียรติ ประมูลผล

กระจายในที่ต่าง ๆ โดยถือว่าจำนวนเงินที่เอาประกันทั้งสิ้นเป็นจำนวนความคุ้มครองเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นแต่ละครั้ง ผู้เอาประกันชอบจะกำหนดจำนวนเงินที่เอาประกันเท่ากับราคาที่สูงที่สุดของทรัพย์รายการใดรายการหนึ่ง เช่น ก. มีทรัพย์ราคา 160,000 บาท ข. 100,000 บาท ค. 80,000 บาท ง. 60,000 บาท ทำให้ผู้เอาประกันได้รับความคุ้มครองทรัพย์เต็มที่ เพราะว่าเงินที่เอาประกันมีพอเพียงแก่ความคุ้มครองจากการเสียหายแก่ทรัพย์สินแต่ละรายการนั้น เช่น ก. เสียหายโดยสิ้นเชิง

$$= \frac{160,000}{180,000} \times 160,000 = 160,000 \text{ บาท}$$

เสียหายโดยสิ้นเชิง

$$= \frac{160,000}{160,000} \times 100,000 = 100,000 \text{ บาท}$$

ทำให้บริษัทเสียเปรียบ เพราะจำนวนทรัพย์สินที่บริษัทรับผิดชอบจริง

160,000 100,000 80,000 60,000 = 400,000 บาท

ดังนั้น Pro-Data Distribution Clause จึงคำนวณดังนี้

$$\frac{\text{จำนวนเงินที่เอาประกัน}}{\text{ราคาที่แท้จริงของทรัพย์}} \text{ ความเสียหาย}$$

เช่น ทรัพย์ ก. $\frac{160,000 \times 160,000}{400,000} = 64,000$

ทรัพย์ ข. $\frac{160,000 \times 100,000}{400,000} = 40,000$

ทรัพย์ ค. $\frac{160,000 \times 80,000}{400,000} = 32,000$

ถ้าผู้เอาประกันจะให้ได้รับความคุ้มครองเต็มที่ต้องเพิ่มจำนวนเป็น 400,000 บาท ถ้าได้รับความเสียหายก็ได้รับค่าทดแทนเต็มที่ คือ

$$\frac{400,000}{400,000} \times 160,000 = 160,000 \text{ บาท}$$

ถ้าเป็น Co-insurance 80% บริษัทรับผิดชอบทรัพย์สินไม่เกินที่กำหนด

ทรัพย์ ก. $\frac{100,000}{400,000} \times 320,000 = 128,000$

ข. $\frac{100,000}{400,000} \times 340,000 = 80,000$

ค. $\frac{80,000}{400,000} \times 320,000 = 64,000$

ง. $\frac{60,000}{400,000} \times 320,000 = 48,000$

ประโยชน์ของ Blanket Policy คือ ผู้เอาประกันมีสินค้าเก็บไว้หลายแห่งและทำการโยกย้ายอยู่เสมอ จะเกิดปัญหาเกี่ยวกับราคาสินค้าของแต่ละแห่งที่มีอยู่ในขณะที่มีความเสียหายเกิดขึ้น แม้ว่าราคาสินค้าจะไม่เปลี่ยนแปลงหรือไม่เกินกว่าจำนวนที่กำหนดไว้ในกรมธรรม์ ฉะนั้น Blanket Policy ที่มี Pro-Data Distribution Clause จะทำให้ผู้เอาประกันได้รับความคุ้มครองเต็มที่อยู่ตลอดเวลา

บริษัทประกันภัยจะรับผิดชอบสูงสุดไม่เกินจำนวนเงินทุนประกัน และบริษัทประกันภัยจะรับผิดชอบต่ำสุด เท่ากับความเสียหายที่แท้จริง

การประกันต่อและการประกันช่วง

การประกันต่อและประกันช่วง เกิดขึ้นได้จากการที่ลูกค้าของบริษัทต้องการจะประกันทรัพย์สินที่มีราคาสูงกว่าที่บริษัทรับประกันเพียงบริษัทเดียวรับไว้ได้ แต่บริษัทประกันก็จำเป็นจะต้องรับไว้ ดังนั้น จึงจำเป็นจะต้องพิจารณากันว่าทำไมบริษัทจึงจำเป็นต้องรับไว้ และเมื่อรับไว้แล้วบริษัทนั้นจะทำอย่างไรบ้าง โดยอาศัยทฤษฎีของการประกันภัย การปฏิบัติของบริษัท และกฎหมายการประกันภัยควบคู่กันไป ซึ่งจะแยกให้เห็นดังนี้

1. ทฤษฎีการประกันภัย มีหลักอยู่ว่า ผู้รับประกันภัยจะต้องพิจารณาว่าควรจะรับประกันทรัพย์สินแต่ละสิ่งเป็นจำนวนเงินเท่าใดหลังจากที่ได้เลือกภัยแล้ว โดยคำนึงถึงว่าบริษัทมีกำลังเงินพอที่จะจ่ายหรือไม่ เช่น บริษัทมีทรัพย์สินอยู่จำนวน 1 แสนบาท นาย ก. นำบ้านมาประกันอัคคีภัยเป็นจำนวนเงิน 5 หมื่นบาท เมื่อเกิดการเสียหายขึ้น บริษัทก็สามารถจ่ายชดใช้ค่าเสียหายให้ได้ บริษัทก็ยอมรับประกันไว้ เป็นต้น

ถ้าหากนาย ก. ต้องการประกันบ้านจำนวน 2 แสนบาท เมื่อดูถึงเงินทุนในบริษัทมีอยู่ 1 แสนบาทเท่านั้น บริษัทย่อมไม่มีเงินชดใช้แน่ แต่บริษัทจำเป็นต้องรับไว้ เพราะนโยบายของบริษัทจำเป็นต้องรับธุรกิจเข้าบริษัท จึงมีทางออกของบริษัทซึ่งจะได้กล่าวในหัวข้อต่อไป

2. มีกฎหมายการประกันภัยควบคุมไว้ คือ บริษัทจะรับประกันทรัพย์สินได้ 10% ของเงินทุนรวมกับกองทุนของบริษัท คำว่าทุนของบริษัทนั้น หมายถึง ทุนที่ชำระแล้ว ส่วนกองทุนหมายถึง เช่น ทุนสำรองที่บริษัทมีไว้ และทรัพย์สินของบริษัทต่าง ๆ เป็นต้น การที่กฎหมายกำหนดเช่นนี้ก็เป็นทางออกให้แก่บริษัทนั่นเอง จะได้กล่าวในหัวข้อต่อไป

3. การปฏิบัติของบริษัท บริษัทจะพิจารณาเลือกภัยว่า เป็นภัยที่ดีหรือไม่ และต้องดูว่าในบล็อกนั้น ๆ บริษัทสามารถรับไว้ได้อีกหรือไม่ ตามที่สำนักงานประกันภัยควบคุมไว้ เมื่อตัดสินใจรับประกันแล้วและมีความรับผิดชอบเกินบริษัท ฯ จะรับประกันได้ ก็ต้องใช้วิธีประกันต่อไปยังบริษัทอื่นตามที่ได้กล่าวมาแล้ว ตอนนี้จะได้กล่าวถึง re-insurance โดยละเอียด ดังนี้

การประกันต่อ (Re-Insurance)

การที่บริษัทรับประกัน รับประกันเกินกำลังทรัพย์และหาทางลดความรับผิดชอบ โดยการโอนความรับผิดชอบไปให้บริษัทอื่น และรับไว้กับตัวเองเฉพาะส่วนที่กฎหมายกำหนดไว้ คือ 10% ของทุนบริษัท

ตัวอย่าง บริษัทมีทุนที่ชำระแล้ว + กองทุน 1,000,000 บาท

ทุนประกันที่บริษัทจะได้ $= \frac{1,000,000 \times 10}{100}$

$= 100,000$ บาท

ถ้านาย ก. ประกันทรัพย์สินราคา 1,000,000 บาท แต่บริษัทรับได้เพียง 10% ของราคาทรัพย์สินเท่านั้น ดังนั้น อีก 900,000 บาท เราอาจจะสามารถรับได้โดยการนำไปประกันต่อกับอีกบริษัทหนึ่ง เพื่อเขาจะได้แบ่งความรับผิดชอบนี้ร่วมกันกับเราด้วย

การประกันช่วง

การประกันช่วง หมายถึง การที่บริษัทอื่นรับประกันเกินอัตรา ส่งประกันมาให้อีกบริษัทหนึ่งร่วมรับประกัน

ในการประกันต่อหรือประกันช่วง เพื่อเป็นการตัดปัญหาในการที่จะวิตกว่าเขาจะรับหรือไม่รับ จึงมีทางออกของบริษัท คือ

1. ปกติจะประสานงานเป็นกลุ่ม มีสัญญาผูกมัด (treaty) ว่าเมื่อส่ง re-insurance มาให้แล้วต้องรับได้

2. ไม่มีข้อสัญญาผูกมัด (facultative) โดยบริษัทประกันจะติดต่อกับบริษัทประกันภัยในกลุ่มหรือบริษัทต่างประเทศซึ่งเขาอาจจะรับหรือไม่รับก็ได้

ในการทำ re-insurance ก่อให้เกิดความสะดวก และแบ่งเบาความรับผิดชอบของบริษัทประกันภัย เมื่อเป็นเช่นนี้ บริษัท ฯ ที่หาประกันมาได้โดยตรงจึงต้องคิดค่าบริการแก่บริษัท ฯ ที่รับช่วงบ้าง โดยการคิดค่านายหน้า (commission) จึงขอแสดงให้เห็นการคำนวณค่านายหน้าดังต่อไปนี้

บริษัท ก. รับประกันทรัพย์สินราคา 1,000,000 บาท อัตราเบี้ยประกัน 1% แต่ในการรับประกันรายนี้เกินจำนวนทุนประกันของบริษัท บริษัท ก. จึงส่งทรัพย์สินประกันนี้ไปให้กับบริษัท ข. 500,000 บาท ส่วนที่เหลือบริษัทรับประกันเอง

เบี้ยประกันที่ได้ = 10,000 บาท

ความจริงแล้ว เบี้ยประกันที่ได้ 10,000 บาทนั้น ต้องแบ่งให้บริษัท ข. 5,000 บาท แต่ว่าบริษัท ก. ทำหน้าที่คล้ายเป็นนายหน้าหาประกันให้บริษัท ข.

จึงคิดค่านายหน้าจากบริษัท ข. อีก 30%

$$= \frac{5,000 \times 30}{100} = 1,500 \text{ บาท}$$

บริษัท ข. รับประกันต่อนี้ได้เบี้ยประกัน = 5,000 — 1,500 = 3,500 บาท

การทำ Re-Insurance

มี 2 วิธี คือ

1. **Facultative** เป็นวิธีที่ไม่มีข้อตกลงกันล่วงหน้า บริษัทประกันที่ร่วมรับประกันอาจจะรับหรือปฏิเสธได้

2. **Treaty** ทำกันเป็นสัญญาตกลงกันล่วงหน้าว่า เมื่อมีการส่งประกันมาให้จะต้องรับจะ

ปฏิเสธไม่ได้ แบ่งเป็น

1. Quota Share คือ ทางบริษัทได้ทำสัญญาตกลงกันไว้ว่า จะให้รับไปเป็นส่วนเท่าไร เช่น 5%, 10%

2. Surplus คือ จำนวนทุนประกันเกินอัตราของบริษัทก็ส่งไปให้

3. Excess of Loss คือ บริษัทกำหนดวงเงินที่จะรับชดใช้ให้ถ้าเกิดเสียหาย เช่น จะชดใช้ภายในวงเงิน 10,000 บาท เกินกว่านี้แล้ว เช่น 15,000 บาท บริษัท ฯ ที่รับประกันต่อจะต้องรับผิดชอบส่วนเกินนั้น คือ 5,000 บาท

ประโยชน์ของการประกันช่วงและประกันต่อ

บริษัทประกันสามารถรับประกันเกินกำลังเงินของบริษัทได้โดยไม่ผิดกฎหมาย และเป็นการสร้าง good will ให้แก่บริษัทด้วย เป็นการโฆษณาให้แก่บริษัทว่าบริษัทมีเงินทุนมากมาย ลูกค้ามีความมั่นใจ และอาจจะได้ลูกค้าเพิ่มขึ้นอีกทางหนึ่งจากความเชื่อถือของลูกค้าปัจจุบัน นอกจากนั้นในการประกันต่อ บริษัทที่รับประกันยังได้ช่วยเหลือให้เพื่อนร่วมอาชีพมีรายได้โดยไม่ต้องออกไปหาลูกค้าเอง และในทางกลับกัน เมื่อบริษัทรับประกันช่วงจากบริษัทอื่นก็มีรายได้เช่นกัน เป็นการเสริมสร้างความสามัคคีแก่ผู้ร่วมอาชีพเดียวกัน

ในกรณีที่ผู้รับประกันได้โอนความรับผิดชอบไปให้บริษัทในเครือเดียวกัน หรือที่ชอบพอกันแล้ว หากบริษัท ฯ ภายในประเทศไม่สามารถร่วมรับได้แล้วก็อาจขายต่อบริษัทรับประกันต่ออาชีพ โดยมากเป็นบริษัทต่างประเทศที่รับทำประกันต่อโดยเฉพาะก็มี และจะรับไว้ได้โดยไม่จำกัดจำนวนเพราะมีทุนมากมาย เช่น Swiss Re-Adviser Munic Re-Adviser บริษัทญี่ปุ่น บริษัทพวกนี้จ่ายค่าทดแทนสูงกว่าบริษัทในประเทศ จึงเป็นรายได้ให้แก่บริษัท ฯ และยังทำให้บริษัทต่างประเทศมีความเชื่อถือต่อบริษัท ผลพลอยได้จากการที่บริษัทสามารถนำเงินเบี้ยประกันมาหมุนหาประโยชน์ชั่วเวลาหนึ่ง ก่อนที่จะส่งไปให้บริษัทต่างประเทศอีกได้ เพราะบัญชีที่บริษัททำไว้เพื่อบันทึกว่าในเดือนหนึ่ง ๆ นั้น บริษัทรับประกันไว้กี่ราย ส่งไปให้เขากี่รายนั้น ไม่มีเจ้าหน้าที่มาตรวจสอบและทำการหักกลบลบหนี้กันเพียงปีละ 2—4 ครั้งเท่านั้น

ฉะนั้น พอสรุปได้ว่า re-insurance นี้เองที่ทำให้บริษัทประกันทั่วไปมีกิจการเจริญอยู่ได้ เพราะทำรายได้ให้กับทุกบริษัทโดยที่ไม่ต้องไปหาลูกค้าเอง ทำให้มีรายได้เพิ่มมากขึ้นกับเป็นการเสริมสร้างความสามัคคีระหว่างบริษัทประกันภัยด้วยกัน

ข้อสังเกต

รัฐบาลมีโครงการที่จะตั้ง pool ขึ้นโดยขอให้บริษัทประกันภัยภายในประเทศมาร่วมลงทุนเป็นสมาชิก เมื่อได้ธุรกิจมาเกินอัตราให้มาลง pool และ pool จะทำหน้าที่แบ่งส่วนเกินนั้น ๆ ให้แก่บริษัทประกันภัยสมาชิกอื่น ๆ และถ้าหากยังมีส่วนเกิน (surplus) เหลืออยู่ จึงจะส่งให้บริษัทต่างประเทศต่อไปในนามของ pool

แต่ถ้ารัฐจะทำเช่นนั้น ก็จำเป็นจะต้องตั้งรัฐวิสาหกิจเข้าดำเนินการเป็นตัวแทน ซึ่งในต่างประเทศ เช่น เกาหลี ญี่ปุ่น กำลังทำอยู่ในปัจจุบันนี้ หากบริษัทประกันภัยได้ร่วมมือกันจัดตั้ง pool ขึ้นมาเองแล้ว และมีการบริหารที่เหมาะสมเป็นที่ยอมรับนับถือ รัฐก็ไม่ต้องเข้ามาแทรกซึ่งนับว่าเป็นธุรกิจที่เสรี อันนับได้ว่าเป็นอุดมคติ ซึ่งมีหลายประเทศได้จัดทำกันเอง เช่น ญี่ปุ่น ฟิลิปปินส์ เป็นต้น ได้เริ่มทำเป็น pool ก่อนแล้วพัฒนาจนเป็นบริษัทรับประกันต่อของชาติได้

การสลักหลัง (Endorsement)

เนื่องจากว่ากรมธรรม์ประกันอัคคีภัย เป็นสัญญาที่กำหนดข้อความที่เป็นมาตรฐานเอาไว้ ฉะนั้น ข้อความหรือเงื่อนไขต่างๆ ที่ระบุไว้ในกรมธรรม์อาจจะไม่ตรงกับความประสงค์ของผู้เอาประกันบ้างในบางกรณี ดังนั้น เพื่อแก้ไขข้อบกพร่องดังกล่าว จึงต้องมีการขยายข้อความเพื่อคุ้มครองหรือยกเว้นข้อบังคับเงื่อนไขบ้าง ซึ่งแล้วแต่ผู้เอาประกันจะตกลงกับบริษัท ฯ ซึ่งสามารถจะทำได้ในเมื่อเป็นสิ่งที่ไม่ขัดต่อกฎหมาย วิธีการนี้ เรียกว่า "การสลักหลัง"

การสลักหลัง อาจแบ่งได้เป็นสองประเภท คือ

ก. กรมธรรม์ผนวก (additional insurance form) ถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาประกันภัย สิ่งเหล่านี้อาจจะก่อให้เกิดความเสียหายมากกว่าที่บริษัทได้คาดไว้ล่วงหน้า และมีโอกาสเป็นมหาภัยได้มากกว่าภัยอื่นๆ เพราะฉะนั้น บริษัทต้องเรียกเก็บเบี้ยประกันสูงขึ้นกว่าเดิมจากผู้เอาประกัน ตัวอย่างของกรมธรรม์ผนวก

1. คุ้มครองเพิ่มเติมเครื่องใช้ส่วนตัว (addition living expensive insurance form) เป็นการทำสัญญาเพิ่มเติมว่า บริษัทยอมชดใช้ค่าเสียหายให้ในกรณีที่ทรัพย์หรือเครื่องใช้ส่วนตัวได้ถูกทำลายไปเพราะภัยที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ฉบับนี้

2. คุ้มครองเครื่องใช้ภายในบ้าน (addition extended coverage endorsement) เป็นสัญญาเพิ่มเติมขึ้นในการขยายความคุ้มครองถึงทรัพย์สินที่ได้ระบุไว้ในกรมธรรม์ อาทิ เครื่องทำความร้อน เครื่องไฟฟ้า เครื่องเรือน ถ้าเกิดอัคคีภัยขึ้น บริษัทต้องรับชดใช้ทรัพย์สินที่เสียหายเหล่านี้ด้วย

ข. ข้อกำหนดพิเศษ (special clause) เป็นข้อความที่เพิ่มเข้าไปในกรมธรรม์ ผู้เอาประกันต้องเสียค่าเบี้ยประกันเพิ่มขึ้น ตัวอย่างเช่น

1. คุ้มครองตัวเรือนและเครื่องใช้ (building + content form) เป็นการทำสัญญาเกี่ยวกับความคุ้มครองถึงอาคาร เครื่องตกแต่ง เครื่องจักร เครื่องสุขภัณฑ์ เครื่องไฟฟ้า เครื่องทำความร้อนและแสงสว่าง หรือทรัพย์สินต่างๆ ที่ต้องการจะระบุไว้ในกรมธรรม์

2. ความผิดพลาดที่เกิดจากความประมาท (error + omission)

3. คุ้มครองไปถึงพวกเครื่องจักร (sprinbler coverage)

4. กรณีธุรกิจเกิดหยุดชะงักลง (business interruption insurance)

กรมธรรม์พิเศษที่ทำขึ้นเพื่อขยายประเภทของภัยและทรัพย์ที่จะได้รับความคุ้มครอง และการเพิ่มค่าเบี้ยประกัน เป็นต้น ส่วนข้อกำหนดพิเศษต่าง ๆ ทำขึ้นเพื่อขยายความรับผิดชอบของบริษัท

เงินสำรอง (Reserve)

เงินสำรองของการประกันภัยนั้นมีความสำคัญมาก และบริษัทประกันจะต้องดำรงเอาไว้เอง และจักต้องเก็บไว้ตามกฎหมาย การที่ต้องมีการสำรอง เพราะ

1. เบี้ยประกันที่บริษัทได้รับมาจากผู้เอาประกันนั้นเป็นเงินที่จ่ายล่วงหน้า และภัยก็ยังไม่เกิดขึ้น บริษัทจะถือว่าเป็นรายรับไม่ได้ จะต้องถือว่าเป็นหนี้สินของบริษัทที่จะต้องจ่ายในอนาคตข้างหน้า ดังนั้น บริษัทต้องดำรงเงินจำนวนนี้ไว้เพื่อจ่ายให้ผู้เอาประกันในกรณีที่มีการเสียหายเกิดขึ้น

2. เพื่อความมั่นคงของบริษัท โดยปกติจำนวนเงินสำรองนี้จะเพิ่มขึ้นทุกปี การที่จะพิจารณาว่าบริษัทดำเนินกิจการดีหรือไม่นั้น สามารถดูได้จากเงินสำรองนั่นเอง

เงินสำรอง สามารถแบ่งออกได้ 2 อย่าง คือ

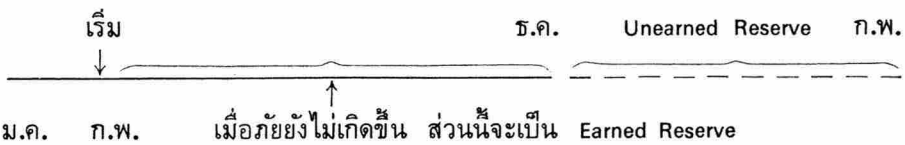
1. **Unearned Premium Reserve** เงินสำรองที่ถือว่าไม่ใช่รายได้ของบริษัท และบริษัทจะต้องเก็บไว้ในเมื่อสัญญายังมีผลบังคับอยู่ และภัยก็ยังไม่เกิดขึ้น การคำนวณเงินสำรองนี้จึงสามารถคำนวณได้ 2 วิธี

ก. โดยการประมาณ (approximate) การคิดเงินสำรองแบบนี้ไม่คำนึงถึงว่าสัญญาจะมีผลบังคับหรือไม่ในช่วงที่คิด หรือคิดยอดรวมของสัญญาในรอบปี โดยไม่คำนึงว่ากรมธรรม์บางฉบับสิ้นสุดลงแล้ว ซึ่งเป็นวิธีโดยการประมาณ เวลาคิดเงินสำรองจะคิดตอนปลายปีโดยถือว่ากรมธรรม์เข้ากลางปี

ข. ใช้วิธี Pro-Data เก็บเงินสำรองตามส่วนเฉลี่ยของระยะเวลาที่ยังเหลืออยู่ เงินสำรองที่เก็บจะต้องถือเป็น unearned reserve เป็นวิธีคำนวณที่ถูกต้องที่สุด การคิดเงินสำรองแบบนี้เราไม่นำกรมธรรม์ที่หมดอายุแล้วมาคิดด้วย เราคิดเฉพาะกรมธรรม์ที่มีผลบังคับใช้อยู่เท่านั้น

- annual คิดเงินสำรองเป็นรายปี
- monthly คิดเงินสำรองเป็นรายเดือน บริษัทควรคิดเงินสำรองทุกเดือน

2. **Loss Reserve** เป็นเงินสำรองที่บริษัทตั้งไว้เมื่อภัยเกิดขึ้น



เมื่อผู้เอาประกันได้ทำประกันในเดือนกุมภาพันธ์ สัญญาจะสิ้นสุดในเดือนกุมภาพันธ์ของปีต่อไป ในการทำเงินสำรองนี้เราจะคิดตอนสิ้นปีเมื่อถึงเดือนธันวาคม จะคิดเงินสำรองเอาไว้ ในขณะที่

ถึงเดือนธันวาคมแล้วภัยยังไม่เกิดขึ้น ถือว่าส่วนของเบี้ยประกันตั้งแต่เดือน กุมภาพันธ์–ธันวาคม เป็น earned reserve ซึ่งไม่สามารถนำไปใช้จ่ายใด ๆ ทั้งสิ้น จะต้องเก็บไว้เป็นเงินสำรองของบริษัทเพื่อเก็บไว้จ่ายให้แก่ผู้เอาประกันเมื่อมีการเสียหายเกิดขึ้น

ในการคิดเงินสำรอง ถ้าคิดเป็นเดือนที่ผู้เอาประกันทำเป็นช่วง ๆ ก็เป็นการลำบากเป็นอย่างยิ่ง ดังนั้น บริษัทจึงคิดกรมธรรม์ในตอนกลางปี

คิดกรมธรรม์ในเดือนนี้

มิ.ย

ม.ค. earned reserve ถือว่าเป็นรายได้ของบริษัท

unearned reserve ธ.ค. หนี้สินของบริษัทที่จะต้องสำรองในการที่จะจ่ายในอนาคต

เพื่อที่จะให้เข้าใจง่ายยิ่งขึ้น จึงได้แสดงวิธีการคิดเงินสำรองให้ดูเป็นตารางดังต่อไปนี้

Unearned Premium Reserve

ปีที่ออกกรมธรรม์ (Issue date)	ระยะเวลาของสัญญา (Term of Policy)	Amount of Policy Receive (Annual Premium)	•Unearned Reserve	
			Proportion	Amount
2516	1	50,000	1/2	25,000
	2	25,000	3/4	18,700
	4	20,000	7/8	17,000
2517	1	10,000	1/2	5,000
	3	5,000	5/6	5,000
	5	5,000	9/10	4,500

การคิดเงินสำรอง คิดในตอนสิ้นปี 2516

สิ้นปี 2516

Term of Policy 1

Earned Unearned

Unearned = 1/2 × 50,000 = 25,000

สิ้นปี 2516 สิ้นปี 2517

Term of Policy 2

Earned Unearned

Unearned = 3/4 × 25,000 (Pre.)

= 18,750

สิ้นปี 2516 สิ้นปี 2517 สิ้นปี 2518 สิ้นปี 2519

Term of Policy 4

Earned Unearned

Unearned = 7/8 × 20,000 (Pre.) = 17,500

คิดตอนสิ้นปี 2517

Term of Policy 1 กรมธรรม์นี้สัญญาหมดอายุลงไม่นำมาคิด

2516 2517

Term of Policy 2

Earned = 3/4 Unearned

Unearned = 1/4 × เบี้ยประกัน

เนื่องจากกรมธรรม์ในปี 2516 ยังไม่หมดอายุต้องนำมาคิดเงินสำรองด้วย

2516 2517 2518 2519

Term of Policy 4

Earned = 3/8 Unearned = 5/8

Unearned = 5/8 × เบี้ยประกัน

การคิดเงินสำรองนี้ ถ้ากรมธรรม์ยังไม่หมดอายุ จะนำมาคิดเงินสำรองทุก ๆ ปีของกรมธรรม์ และจะทำเช่นนี้เรื่อย ๆ ไปจนกว่ากรมธรรม์จะหมดอายุลง ในกรณีที่กรมธรรม์สิ้นสุดอายุลงก็จะไม่นำมาคิดอีก

หมายเหตุ กรมธรรม์ที่ออกในปี 2517 ก็ทำเช่นเดียวกับกรมธรรม์ที่ออกในปี 2516 คิดไปจนกว่าสัญญาจะหมดอายุ ถ้าในกรณีที่ผู้เอาประกันจ่ายเบี้ยประกันของแต่ละปีไม่เท่ากัน เช่น ปี 2516 จ่ายเบี้ยประกัน 30,000 บาท และในปี 2517 จ่ายเบี้ยประกัน 20,000 บาท จะคิดเงินสำรอง ดังนี้

เบี้ยประกัน 30,000 บาท 2516 เบี้ยประกัน 20,000 บาท 2517

สิ้นปี 2516

Premium earned = 1/4

premium unearned = 3/4 × 30,000 = X = คือ เงินที่จะต้องสำรองในปี 2516

สิ้นปี 2517

Premium ที่ earned = 3/4

Premium unearned = 1/4 × 20,000 = Y = เป็นเงินที่จะต้องสำรองไว้ในปี 2517

ในการคิดเงินสำรองเป็นปี ได้แบ่งเวลาใน 1 ปีออกเป็น 2 ระยะ ถ้าจะคิดเงินสำรองเป็นเดือนก็สามารถทำได้เช่นกัน โดยคิดทุกสิ้นเดือน ให้ถือว่ากรมธรรม์เข้ามาในกลางเดือน จะแบ่งว่าในปีนั้นมี 24 ระยะ วิธีการคำนวณเงินสำรองก็คำนวณเหมือนกับเป็นปี

สรุป

Unearned Reserve เป็นเงินสำรองที่บริษัทต้องเก็บไว้เพื่อการเสี่ยงภัยในอนาคต การเสี่ยงภัยในที่นี้ หมายถึง

ก. ภัยที่ยังไม่เกิดขึ้น

ข. ภัยที่เกิดขึ้นแล้ว

ค. ภัยเกิดขึ้นแล้วก็จริง แต่ก็เสี่ยง เพราะบริษัทยังไม่ได้จ่าย

Loss Reserve เป็นเงินสำรองที่จะต้องเก็บไว้เมื่อภัยเกิดขึ้นแล้ว ดังนั้น เงินสำรองจึงมีความสำคัญต่อบริษัท การตั้งเงินสำรองควรจะกำหนดอย่างไร

ก. ภัยที่เกิดขึ้นแล้ว โดยบริษัทตกลงกับผู้เอาประกันว่า บริษัทจะจ่ายให้เท่าที่ตกลงไว้ และไม่เกินทุนประกัน

ข. ภัยที่เกิดขึ้นแล้ว แต่ยังมิได้ตกลงค่าสินไหม อยู่ในระหว่างพิจารณาว่าจะจ่ายให้เท่าใด

ค. วินาศภัยที่เกิดขึ้นก่อนวันปิดบัญชี ผู้เอาประกันไม่แจ้งให้ทราบ การเก็บเงินสำรองจะเก็บโดยประมาณ โดยอาศัยประสบการณ์จากสถิติในอดีต

ข้อสังเกต

1. ในการตั้งเงินสำรอง บริษัทจะต้องวางหลักการไว้ว่าจำนวนเงินสำรองจะต้องมากกว่าภัยที่จะเกิดการเสียหายจริง ถ้าการตั้งเงินสำรองไว้สูงและมีผลกำไรก็แสดงว่าบริษัทมีฐานะการเงินดี

2. เงินสำรองที่จะเก็บควรจะมากกว่าเงินที่ผู้เอาประกันเรียกร้อง แต่ต้องไม่เกินความรับผิดชอบของผู้รับประกัน

ภาคผนวก

1. การคิดอัตราเบี้ยประกันอัคคีภัย

อัตราเบี้ยประกันนี้ให้ใช้สำหรับการประกันอัคคีภัยทุกภัยที่อยู่ในราชอาณาจักรไทย เว้นแต่ภัยที่อยู่ในเขตอันตราย หรือในส่วนภูมิภาค ตามที่ได้กำหนดไว้ในข้อที่ 8 และข้อที่ 9

2. อัตราเบี้ยประกัน

อัตราเบี้ยประกันที่แสดงไว้ในที่นี้ เป็นอัตราที่ชำระเป็นรายปีต่อทุนประกันหนึ่งพันบาท (per nille) และใช้ในการประกันอัคคีภัยสำหรับสิ่งปลูกสร้าง และสิ่งของภายในสิ่งปลูกสร้าง

หากภัยหนึ่งมีอัตราเบี้ยประกันตั้งแต่ 2 รายการขึ้นไป การใช้อัตราเบี้ยประกันให้ถืออัตราที่สูงสุดใช้ในการประกันสำหรับสิ่งปลูกสร้าง และสิ่งของภายในสิ่งปลูกสร้างทั้งหมด ในกรณีที่สิ่งปลูกสร้างเป็นตึกแถว ให้ถือตามอัตราเบี้ยประกันตึกแถว (ข้อที่ 6) และในกรณีที่สิ่งปลูกสร้างเป็นห้องแถวไม้ ให้ถือตามอัตราเบี้ยประกันห้องแถวไม้ (ข้อที่ 7)

สิ่งปลูกสร้างที่ถูกแบ่งออกจากกัน โดยมีกำแพงกั้นตลอดตามที่กำหนดไว้ ให้ใช้อัตราเบี้ยประกันตามลักษณะของสิ่งปลูกสร้างนั้น

3. กำแพงกั้นตลอด

กำแพงกั้นตลอดนั้น หมายถึง กำแพงที่ทำด้วยอิฐ หรือหิน หรือคอนกรีตที่หนาอย่างน้อย 3 นิ้วตลอด และสูงกว่าหลังคาขึ้นไปอีก 15 นิ้ว หรือสูงถึงหลังคา ในกรณีที่หลังคาเป็นคอนกรีต หากจำต้องเจาะกำแพงนั้น ส่วนที่เจาะต้องมีประตูกันไฟได้ (เว้นแต่สำหรับใช้เป็นปล่องไฟ ท่อไอน้ำ ท่อแก๊ส หรืออื่น ๆ พื้นที่จะต้องไม่เกิน 3 ตารางฟุต)

4. ประตูที่กันไฟได้

ประตูกันไฟได้ต้องเป็นประตูที่มีความหนาไม่น้อยกว่า 4 นิ้ว และทำด้วยเหล็กที่มีความหนาไม่น้อยกว่า $\frac{1}{4}$ นิ้ว ทั้งสองด้าน ช่องว่างภายในประตูให้บรรจุวัสดุทนไฟ

5. ลำดับชั้นของสิ่งปลูกสร้าง

ลำดับชั้นของสิ่งปลูกสร้าง ได้กำหนดไว้ดังนี้

ก. **สิ่งปลูกสร้างชั้นเยี่ยม** สิ่งปลูกสร้างชั้นเยี่ยมต้องมีลักษณะดังนี้

1. กำแพงด้านนอก และกำแพงกั้นด้านในทั้งหมดต้องทำด้วยอิฐเผา หรือหิน หรือ

คอนกรีต ซึ่งไม่มีไม้หรือวัสดุอื่นที่ติดไฟได้ เว้นแต่ใช้เป็นประตู หน้าต่าง และบันได

2. หลังคาทำด้วยคอนกรีต หรือกระเบื้อง หรือหินชนวน หรือโลหะ และโครงเป็นคอนกรีต หรือเหล็กกล้า

3. เสาทำด้วยคอนกรีตหรือโลหะ

4. พื้นเป็นคอนกรีตหรือโลหะ จะใช้วัสดุอื่น ๆ ปูทับบนพื้นดังกล่าวนั้นก็ได้

สิ่งปลูกสร้างชั้นเยี่ยมดังกล่าวนี้ให้มีส่วนลดได้ 20%

ข. **สิ่งปลูกสร้างชั้นพิเศษ** สิ่งปลูกสร้างชั้นพิเศษต้องมีลักษณะตามข้อ 1 ข้อ 2 และข้อ 3 ของสิ่งปลูกสร้างชั้นเยี่ยม

สิ่งปลูกสร้างชั้นพิเศษดังกล่าวนี้ ให้มีส่วนลดได้ 10%

ค. **สิ่งปลูกสร้างชั้น 1** สิ่งปลูกสร้างชั้น 1 ต้องมีลักษณะดังต่อไปนี้

1. กำแพงด้านนอกทำด้วยอิฐเผา หรือหิน หรือคอนกรีต หรือแผ่นหินชนวนซึ่งไม่มีไม้หรือวัสดุอื่นที่ติดไฟ เว้นแต่จะใช้เป็นประตู และหน้าต่าง

2. หลังคามุงกระเบื้อง หรือหินชนวน หรือแผ่นโลหะ หรือกระเบื้องไม้ และโครงไม้

3. พื้นไม้

— หรือสิ่งปลูกสร้างที่มีลักษณะโปร่ง มีหลังคาสังกะสี หรือกระเบื้อง โครงโลหะหรือคอนกรีต และเสาเป็นโลหะหรือคอนกรีต ให้ถือเป็นสิ่งปลูกสร้างชั้น 1 ได้

— หรือสิ่งปลูกสร้างทำด้วยโลหะหรือวัสดุทนไฟ โครงสร้างและเสาทำด้วยโลหะคอนกรีต หลังคามุงโลหะหรือกระเบื้อง ให้ถือเป็นสิ่งปลูกสร้างชั้น 1 ได้

ง. **สิ่งปลูกสร้างชั้น 2** สิ่งปลูกสร้างชั้น 2 ต้องมีลักษณะดังต่อไปนี้

1. กำแพงด้านนอกทั้งหมด ทำด้วยอิฐเผา หรือหิน หรือคอนกรีต อย่างน้อย 50% หลังจากหักพื้นที่ของประตู และหน้าต่างแล้ว

2. หลังคามุงด้วยกระเบื้อง หรือหินชนวน หรือแผ่นโลหะ หรือกระเบื้องไม้ และโครงไม้

— หรือสิ่งปลูกสร้างโปร่งมีเสาไม้ หลังคามุงกระเบื้อง หรือหินชนวน หรือแผ่นโลหะให้ถือเป็นสิ่งปลูกสร้างชั้น 2 ได้

— หรือสิ่งปลูกสร้างทำด้วยโลหะ หรือวัสดุทนไฟ โครงสร้างและเสาทำด้วยไม้ หลังคามุงด้วยแผ่นโลหะหรือกระเบื้อง ให้ถือเป็นสิ่งปลูกสร้างชั้น 2 ได้

จ. **สิ่งปลูกสร้างชั้น 3** สิ่งปลูกสร้างที่ไม่มีลักษณะตามกำหนดไว้ ในสิ่งปลูกสร้างชั้นเยี่ยม ชั้นพิเศษ ชั้น 1 ชั้น 2 และชั้น 4 ให้ถือเป็นสิ่งปลูกสร้างชั้น 3

ฉ. **สิ่งปลูกสร้างชั้น 4** สิ่งปลูกสร้างที่มีบางส่วน หรือทั้งหมดทำด้วยใบจาก หรือวัสดุคล้ายคลึงกัน ให้ใช้อัตราเบี้ยประกันของสิ่งปลูกสร้างชั้น 3 แล้วเพิ่มอัตราเบี้ยประกันอีกพันละ 10.00

6. ตึกแถว

สิ่งปลูกสร้างเป็นแถวติดต่อกันตั้งแต่ 5 คูหาขึ้นไป และมีลักษณะเช่นเดียวกับสิ่งปลูกสร้างชั้น 1 หรือชั้น 2 ให้ถืออัตราเบี้ยประกันดังนี้

ชั้น 1 พันละ 4.00
ชั้น 2 พันละ 8.00

7. ห้องแถวไม้

สิ่งปลูกสร้างเป็นแถวติดต่อกันตั้งแต่ 5 คูหาขึ้นไป และมีลักษณะเช่นเดียวกับสิ่งปลูกสร้างชั้น 3 ให้ถืออัตราเบี้ยประกันพันละ 15.00

8. เขตอันตราย

เขตอันตรายที่อยู่ในกรุงเทพมหานคร มีบล็อกดังต่อไปนี้

1. เขตอันตรายชั้น (ก) ได้แก่บล็อก
   219 บี 232 บี 301 บี 303 บี 303 ซี 305 บี
   310 อี 429 บี 503 เอ 504 ซี 513 บี 601 เอ 627 ดี
2. เขตอันตรายชั้น (ข) ได้แก่บล็อก
   429 เอ 432 บี 514 บี 601 บี 633 เอ 713 ซี

อัตราเบี้ยประกันที่ใช้สำหรับการประกันอัคคีภัยทุกภัยที่อยู่ในเขตอันตรายชั้น (ก) และชั้น (ข) มีดังต่อไปนี้

เขตอันตราย	สิ่งปลูกสร้าง		
	ชั้นเยี่ยม	**ชั้นพิเศษและชั้น 1**	**ชั้น 2 และชั้น 3**
ชั้น (ก) อัตราเบี้ยประกันพันละ	4.00	5.00	20.00
ชั้น (ข) อัตราเบี้ยประกันพันละ	6.00	6.00	25.00

9. อันดับชั้นและอัตราเบี้ยประกันอัคคีภัยส่วนภูมิภาค

เมืองชั้น 1 มีดังต่อไปนี้

ขอนแก่น (บล็อก อี เอฟ จี เอช ไอ เค แอล เอ็ม เอ็น)
ฉะเชิงเทรา
เชียงใหม่
นครปฐม
นครศรีธรรมราช
นครสวรรค์
นนทบุรี

บ้านดอน (บล็อก บี ซี)
บ้านโป่ง
บ้านไผ่ (บล็อก ซี ดี อี เอฟ)
พิษณุโลก (บล็อก บี ซี ดี อี เอฟ ไอ เจ เค แอล เอ็ม โอ)
เพชรบุรี (บล็อก บี ซี ดี อี เอฟ จี เอช)
ภูเก็ต
ยะลา (บล็อก บี)
ราชบุรี (บล็อก เอ บี ซี ดี เอฟ)
สงขลา
สระบุรี (บล็อก เอ บี ซี ดี)
สวรรคโลก (บล็อก บี)
สุไหงโกลก (บล็อก เอ)
สุพรรณบุรี
หาดใหญ่ (บล็อก บี ซี ดี จี ไอ เค พี คิว)
อุดรธานี (บล็อก เค แอล พี)
อุตรดิตถ์ (บล็อก บี ซี ดี อี เอฟ)
อุบลราชธานี (บล็อก บี)

อัตราเบี้ยประกันอัคคีภัยใช้สำหรับเมืองชั้น 1

สิ่งปลูกสร้าง ชั้น 1	อัตราพันละ 5.00
สิ่งปลูกสร้าง ชั้น 2 หรือชั้น 3	อัตราพันละ 15.00

หมายเหตุ

สำหรับสิ่งปลูกสร้างชั้นเยี่ยมให้มีส่วนลดร้อยละ 20
สำหรับสิ่งปลูกสร้างชั้นพิเศษให้มีส่วนลดร้อยละ 10

เมืองชั้น 2 มีดังต่อไปนี้

กำแพงเพชร (บล็อก เอ บี)
ชัยนาท (บล็อก บี)
ชุมพร
เชียงราย
ตะพานหิน
ทับเที่ยง
ทุ่งสง (บล็อก เอ บี)
นครนายก (เฉพาะเขตสร้างใหม่ นอกนั้นเป็นชั้น 4)
พิษณุโลก (บล็อก เอ จี)
นครราชสีมา (บล็อก เอ ซี ดี อี เอฟ จี เอช ไอ เจ แอล คิว)
นราธิวาส
บ้านดอน (บล็อก ดี อี เอฟ)
บ้านพาชี
ปทุมธานี
ปัตตานี
แควใหญ่ (อำเภอเมือง จังหวัดนครสวรรค์)
พระพุทธบาท
พะเยา
พัทยา (เฉพาะบริเวณชายฝั่งทะเล นอกนั้นเป็นชั้น 4)
พิจิตร
มุกดาหาร
แม่กลอง
ยะลา (บล็อก เอ ดี อี เอฟ)
ราชบุรี (บล็อก อี จี เอช ไอ เจ)
ลพบุรี (บล็อก เอ บี ซี ดี อี)
ลำปาง
ลำพูน
ศรีราชา
สบตุ๋ย
สมุทรปราการ
สระบุรี (บล็อก เอฟ จี เอช ไอ เจ เค)
สิงห์บุรี
สุไหงโกลก

หัวหิน
หล่มสัก (บล็อก เอ)
หาดใหญ่ (บล็อก เอ อี เอฟ เอช เจ เอ็ม เอ็น ไอ)
อุดรธานี (บล็อก เอ บี ซี ดี เจ เอ็ม เอ็น ไอ)
อุบลราชธานี (บล็อก เอ ซี ดี อี)
อยุธยา

อัตราเบี้ยประกันอัคคีภัยใช้สำหรับเมืองชั้น 2

สิ่งปลูกสร้างชั้น 1 อัตราพันละ 7.50
สิ่งปลูกสร้างชั้น 2 ชั้น 3 อัตราพันละ 20.00

เมืองชั้น 3 มีดังต่อไปนี้

กาญจนบุรี
กำแพงเพชร (บล็อก บี ซี)
ขอนแก่น (บล็อก เอ บี ซี ดี เจ ไอ)
จันทบุรี
ชลบุรี
ชัยนาท (บล็อก เอ ซี ดี)
เด่นชัย
ท่าข้าม
ทุ่งสง (บล็อก ซี)
นครราชสีมา (บล็อก เค เอ็ม เอ็น พี)
นครพนม
บ้านดอน (บล็อก เอ)
บ้านไผ่ (บล็อก เอ บี จี เอช ไอ)
เบตง
ปากช่อง
พัทลุง
พานุ (เชียงราย)
พิษณุโลก (บล็อก เอ็น)
เพชรบุรี (บล็อก เอ)
เพชรบูรณ์
ยะลา (บล็อก ซี)
ราชบุรี (บล็อก เค แอล)
สาลาทุ่งสง (นอกจากเขตสร้างใหม่)
สกลนคร
สมุทรสาคร
สุรินทร์ (บล็อก เอ บี)
หาดใหญ่ (บล็อก แอล อาร์ เอส)
หนองคาย
อัมพวา
อุดรธานี (บล็อก อี เอฟ จี เอช คิว อาร์ เอส ที ยู)
อุทัยธานี
อุบลราชธานี (บล็อก เอฟ จี และ ซี)

อัตราเบี้ยประกันอัคคีภัยใช้สำหรับเมืองชั้น 3

สิ่งปลูกสร้างชั้น 1 อัตราพันละ 10.00
สิ่งปลูกสร้างชั้น 2 และชั้น 3 อัตราพันละ 25.00

เมืองชั้น 4

ท้องที่อื่น ๆ ที่มิได้ระบุไว้ในรายการข้อ 9 นี้ ให้จัดเป็นเมืองชั้น 4

อัตราเบี้ยประกันอัคคีภัยใช้สำหรับเมืองชั้น 4

สิ่งปลูกสร้างชั้น 1 อัตราพันละ 20.00
สิ่งปลูกสร้างชั้น 2 และ ชั้น 3 อัตราพันละ 30.00

เมืองชั้น 5 มีดังต่อไปนี้

เขาไทร
ชุมแสง
ทับค้อ
บางมูลนาก
ปากท่อ
โพธาราม
แม่สาย

อัตราเบี้ยประกันอัคคีภัยใช้สำหรับเมืองชั้น 5

สิ่งปลูกสร้างชั้น 1	อัตราพันละ	25.00
สิ่งปลูกสร้างชั้น 2 และชั้น 3	อัตราพันละ	35.00

หมายเหตุ

ในกรณีที่ระบุเพียงแต่ชื่อจังหวัด หมายถึงในเขตเทศบาลของอำเภอเมืองของจังหวัดนั้น
ในกรณีที่ระบุเพียงแต่ชื่ออำเภอ หมายถึงในเขตเทศบาลของอำเภอนั้น หรือสุขาภิบาล

10. สิ่งปลูกสร้างที่มีลักษณะของภัยเป็นโดดเดี่ยวที่ตั้งอยู่ในส่วนภูมิภาค และเขตอันตราย

สิ่งปลูกสร้างที่มีลักษณะของภัยเป็นโดดเดี่ยวที่ตั้งอยู่ในส่วนภูมิภาค และเขตอันตราย ตามข้อที่ 8 ให้ใช้อัตราเบี้ยประกันตามที่กำหนดไว้ในข้อที่ 12 ในกรณีที่

ก. ระยะระหว่างสิ่งปลูกสร้างชั้นเยี่ยม หรือชั้นพิเศษ หรือชั้น 1 ต่อสิ่งปลูกสร้างชั้นเยี่ยม หรือชั้นพิเศษ หรือชั้น 1 ต้องมีบริเวณรัศมีห่างจากผนังด้านนอกของสิ่งปลูกสร้างนั้นไม่น้อยกว่า 10 เมตร

ข. นอกจากในกรณีที่ได้กล่าวในข้อ ก. ต้องมีบริเวณรัศมีห่างจากผนังด้านนอกของสิ่งปลูกสร้างนั้นไม่น้อยกว่า 20 เมตร

11. ส่วนลดในกรณีที่มีอุปกรณ์การดับเพลิง

ในกรณีที่มีอุปกรณ์การดับเพลิงติดตั้งอยู่ในบริเวณสิ่งปลูกสร้างที่เอาประกัน ให้ถืออัตราส่วนลดได้

อัตราเบี้ยประกันตามลักษณะของภัย

12. ลักษณะของภัย การคิดอัตราเบี้ยประกันของภัยนั้น ได้จำแนกออกตามลักษณะของภัยเป็นหมวดดังต่อไปนี้

ก.		อัตราเบี้ยประกันพันละ ชั้น 1	ชั้น 2	ข้อรับรองที่ ชั้น 3
แก๊สอะเซตทีลีน	(โรงงาน)	6	12	18
กระดาษ	„	4	8	12

กรดเคมี	(โรงงาน)	4	8	12	
กล่องกระดาษแข็ง	„	4	8	12	
กาแฟ	(ร้าน)	3	6	9	
เกลือ	(โรงงาน)	3	6	9	
กลั่นน้ำมัน	(โรง)	4	8	12	ไม่มีส่วนลดสำหรับสิ่ง
ก๋วยเตี๋ยว	(โรงงาน)	5	10	15	ปลูกสร้าง
กระป๋อง	„	4	8	12	
กระดาษสำเนา	„	5	10	15	
แก้วหรือกระจกหรือขวด	„	4	8	12	
กาวหรือกระจกหรือขวด	„	6	12	18	
กระจกเงา	„	5	10	15	
กรอบรูป	(โรงทำ)	5	10	15	
กระดาษน้ำมัน	(โรงงาน)	6	12	18	
กาแฟผง	„				
ก. ใช้เฉพาะไฟฟ้า		3	6	9	
ข. อื่น ๆ		4	8	12	
กระดุม	(โรงงาน)				
ก. ไม่ได้ใช้เซลลูลอยด์		4	8	12	
ข. อื่น ๆ		10	20	30	
กระดูก	(โรงบด)	3	6	9	
กระสอบป่าน	(โรงงาน)				
ก. โรงงานกระสอบป่าน		10	20	30	
ข. โกดังเก็บปอ		30	40	50	
ค. โกดังเก็บกระสอบป่าน		4	8	12	
ข.					
ขนมปัง	(โรงงาน)	4	8	12	
ขนม และลูกกวาด	„	4	8	12	
ไขมัน	(โรงต้ม)	10	20	30	
ขนสัตว์บีก	(โรงทำ)	10	20	30	
ข้าวโพด	(โรงอบ)	3	6	9	
ขน	(โรงงานทำ)	5	10	15	
ข้าวโพด	(โรงงานบด)	4	8	12	
ของเล่น	(โรงงาน)				
ก. ไม่ใช้ผลิตภัณฑ์ด้วยเซลลูลอยด์		4	8	12	

ข. อื่น ๆ		10	20	30	
ขนมด้วยน้ำเชื่อม	(โรงงาน)	4	8	12	
ขนหนู	(โรงงานผ้า)				
ก. ไม่มีการพิมพ์ดอก		3	6	9	
ข. อื่น ๆ		4	8	12	
ค.					
คาบาเรทต์หรือไนท์คลับ		4	8	12	
เครื่องกระป๋อง	(โรงงาน)	4	8	12	
เครื่องนุ่งห่ม	„	4	8	12	
เครื่องดินเผา	„	4	8	12	
เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้า และ/หรือ					
– ร้านซ่อมแซมเครื่องไฟฟ้า		4	8	12	
เครื่องเคลือบ	(โรงงาน)	4	8	12	
เครื่องเรือน	„	5	10	15	
เครื่องเขิน	„	8	16	24	
คลังสินค้าขายส่ง หรือโกดัง					
ก. เก็บของที่ไม่มีอันตราย		3	6	9	8
ข. เก็บของอันตรายตามข้อรับรองที่ 9		4	8	12	9
ค. เก็บของอันตรายตามข้อรับรองที่ 10					
– (ไม่รวมถึงเก็บปอ และนุ่น)		6	12	18	10
คอกม้า		3	6	9	
คลีนิค		2	4	6	
เครื่องถม หรือเครื่องทอง	(โรงงาน)	3	6	9	
เครื่องเรือนทำด้วยโลหะ		4	8	12	
เครื่องโทรทัศน์	(โรงงานประกอบ)	4	8	12	
เครื่องสำอาง	(โรงงาน)				
ก. ถ้าไม่มีผลิตภัณฑ์ด้วยแอลกอฮอล์ หรือน้ำมัน		3	6	9	
ข. อื่น ๆ		4	8	12	
เครื่องบิน	(โรงเก็บ)				
ก. ไม่มีประกอบการพ่นสี		4	8	12	21
ข. อื่น ๆ		5	10	15	
เครื่องดนตรี	(โรงงาน)				
ก. ไม่มีผลิตภัณฑ์ด้วยไม้หรือไม้ไผ่		4	8	12	
ข. อื่น ๆ		5	10	15	

ฆ.					
ฆ่าสัตว์	(โรง)	3	6	9	
จ.					
จักรยาน	(โรงงาน)				
ก. ไม่ประกอบการพ่นสี		4	8	12	21
ข. อื่น ๆ		6	12	18	
จำนำ	(โรงรับ)	3	6	9	
จักรยานยนต์	(โรงงานประกอบ)	4	8	12	
ช.					
ชุบ	(โรง)	4	8	12	
เชือก	(โรงงาน)	6	12	18	
ชัน	„	8	16	24	
เชฟวิงบอร์ด	„	6	12	18	
ชอล์ก	„	3	6	9	
เชลแลค	„	4	8	12	
ซ.					
เซลลูลอยด์	(โรงงาน)	10	20	30	
ซิการ์ หรือยาสูบ		4	8	12	
ซักรีด	(โรง)	4	8	12	
ซิปโลหะ	(โรงงาน)	3	6	9	
ซอส หรือน้ำปลา	„	4	8	12	
เซลโลกรีต	„	5	10	15	
ซักแห้ง	(ร้าน)	4	8	12	
ด.					
ดอกไม้เทียน	(โรงงาน)	6	12	18	
ดัดผม หรือห้องเสริมสวย	(ร้าน)	3	6	9	
ดินสอ	(โรงงาน)	5	10	15	
เด็ก	(โรงเลี้ยง)	2	4	6	
ดินประสิว	(โรงงาน)	6	12	18	
ดินน้ำมัน	„	6	12	18	
ต.					
ตะเกียง	(โรงงาน)	4	8	12	
ตะปู	„	3	6	9	

เต้าหู้	(โรงงาน)	5	10	15	
ตัวถังรถยนต์	„	6	12	18	
ตัวพิมพ์	(โรงหล่อ)				
ก. ละลายด้วยไฟฟ้า		4	8	12	
ข. อื่น ๆ		5	10	15	

ถ.

ถ่ายภาพยนตร์	(โรง)	6	12	18	
ถังเก็บน้ำมันเชื้อเพลิง		—	2	—	23
		—	4	—	24
		—	6	—	—
ถัก	(โรงงานการ)				
1. โรงงานผลิตถุงมือ ถุงเท้า เสื้อกล้าม กางเกงใน เสื้อที่ทำด้วยขนสัตว์					
ก. ไม่มีการฟอกหรือย้อม		3	6	9	
ข. อื่น ๆ		4	8	12	
2. โรงงานทำด้าย เชือก (ไม่ทำด้วยปอหรือนุ่น)					
ก. ไม่มีการฟอกหรือย้อม		3	6	9	
ข. อื่น ๆ		4	8	12	

ท.

ทันตแพทย์ คลีนิค		2	4	6
เทียนไข	(โรงงาน)	10	20	30
ทอเสื่อ	„	5	10	15
ทอผ้า	„	ดูโรงงานฝ้าย		

ธ.

ธนาคาร	2	4	6
ธูป หรือกระดาษเงินกระดาษทอง	8	16	24

น.

น้ำมันรำ	(โรงงาน)	5	10	15
นมเนย	„	2	4	6
น้ำอัดลม	„	2	4	6
น้ำตาล	(โรงต้ม)	6	12	16
น้ำตาลทราย	(โรงงาน)	4	8	12
น้ำมันพืช	„	6	12	18

น้ำมันขัดเงา	(โรงงาน)				
ก. ไม่ดำเนินงานด้วยไฟโดยตรง		4	8	12	
ข. อื่น ๆ		6	12	18	
หน้าต่างโลหะ	(โรงงาน)	4	8	12	
น้ำหมึก	„	4	8	12	
ไนลอน	„	4	8	12	
น้ำมัน	(บี๊ม)	4	8	12	
น้ำแข็ง	(โรง)	2	4	6	
เนื้อกระป๋อง	(โรงงาน)	2	8	12	
นุ่งห่ม	(โรงงานทำเครื่อง)	4	8	12	
บ.					
บาร์		4	8	12	
แบตเตอรี่	(โรงงาน)	4	8	12	
บิลเลียด	(ห้อง)	3	6	9	
บู๊ท รองเท้า และสิ่งผลิตภัณฑ์ด้วยหนังสัตว์					
ก. ไม่ทำสิ่งผลิตภัณฑ์ด้วยยาง		4	8	12	19
ข. อื่น ๆ		6	12	18	
เบียร์	(โรงงาน)	2	4	6	
โบสถ์		2	4	6	
บ้านอยู่อาศัย					
ก. โดดเดี่ยว					
ข. อื่น ๆ					
โบว์ลิง	(สถาน)	3	6	9	
บ่มใบยา	(โรง)	8	16	24	
บันเทิง	(สถาน)	3	6	9	
บ้านอยู่อาศัย		2—3	4—5	6—9	
บดยา	(โรงงาน)	3	6	9	
เบ๊ะเซ	„	4	8	12	
บล็อก	(โรงทำ)				
ก. ทำด้วยโลหะ หรือแผ่นกระจก		4	8	12	
ข. อื่น ๆ		5	10	15	
ใบชา	(โรงงาน)	5	10	15	
เบเคลไลท์ (แผ่น)	„	2	8	12	

ป					
แปรง	(โรงงาน)				
ก. ไม่ได้ใช้เซลลูลอยด์		4	8	12	2
ข. อื่น ๆ		10	20	30	
ปูนซิเมนต์	(โรงงาน)	2	4	6	
ประกอบรถยนต์	„	4	8	12	
ป้ายนีออน	„	5	10	15	
ประกอบวิทยุ	„	4	8	12	
แป้งมันสำปะหลังและสาคู	„	5	10	15	
แป้งสาลี	„	5	10	15	
ประปา	(การ)	2	4	6	
ปากกา	(โรงงาน)				
ก. ไม่ใช้ผลิตภัณฑ์ด้วยเซลลูลอยด์หรือไซโลไนต์		4	8	12	
ข. อื่น ๆ		10	20	30	
แป้งผ้า	(โรงงาน)	4	8	12	
ปั๊มน้ำมัน		4	8	12	
ปุ๋ย	(โรงงาน)	4	8	12	
ผ.					
ผลิตภัณฑ์สิ่งของด้วยอลูมิเนียม	(โรงงาน)	4	8	12	
ผลิตภัณฑ์อาหารสัตว์	„	4	8	12	
ผลิตภัณฑ์ด้วยไม้ไผ่หรือหวาย	„				
ก. ไม่ประกอบการพ่นสี		6	12	18	21
ข. อื่น ๆ		8	16	24	
ผงชูรส	(โรงงาน)	4	8	12	
แผ่นเสียง	„	4	8	12	
ผงแร่แก้ว	„	2	4	6	
ผงโลหะ	„	8	16	24	
แผ่นโลหะ	„	3	6	9	
ผลิตภัณฑ์ด้วยกระดาษ	„	4	8	12	
ผลิตภัณฑ์ยา	„	4	8	12	
ผลิตภัณฑ์ด้วยไม้	„	5	10	15	
ผ้าดอก	„	4	8	12	
ผงซักฟอก	„	4	8	12	
ผ้ากันน้ำ	„				

ก. ไม่ดำเนินงานด้วยน้ำมันหรือยางพารา		3	6	9
ข. อื่น ๆ		6	12	18
ผลไม้แห้ง	(โรงงาน)			
ก. ไม่ใช้ไฟ		3	6	9
ข. อื่น ๆ		5	10	15
ผ้าขนหนู	(โรงงาน)			
ก. ไม่มีการพิมพ์ดอก		3	6	9
ข. อื่น ๆ		4	8	12
ผ้าไหม	(โรงงาน)			
ก. ให้มีการย้อมเฉพาะใยไหม		3	6	9
ข. อื่น ๆ		4	8	12
ผ้าอนามัย	(โรงงาน)	4	8	12
ผลิตภัณฑ์ด้วยยาง	„	6	12	18
ผลิตภัณฑ์ด้วยไข่	„	4	8	12
ผลิตภัณฑ์ด้วยสินค้าหนังสัตว์	„	4	8	12
ผลิตภัณฑ์ด้วยเขาสัตว์	„	3	6	9

ฝ.

ฝ้าย	(โรงงาน)			
ก. สิ่งก่อสร้างใช้สำหรับหีบ เปิดทำความสะอาด ม้วนให้เป็นผืนหรือการผสม		10	20	30
ข. สิ่งปลูกสร้างใช้สำหรับการสาวฝ้าย รีดปุย การสาวใย และบิ๊นด้าย		4	8	12
ค. สิ่งปลูกสร้างใช้สำหรับการม้วนด้ายเข้าใจ (ทำเวดด์) การกรอด้าย การสืบ ด้ายยืน การทำด้ายเป็นคู่หรือการทอ		3	6	9
ง. สิ่งปลูกสร้างที่ใช้กับข้อ ก. ข. และ ค. ข้างต้น		5	10	15
ฝาขวด	(โรงงาน)	4	8	12
ฝอยโลหะ	„	3	6	9

พ.

พยาบาล	(โรง)	2	4	6
พลาสติก	(โรงงาน)			
ก. ไม่ดำเนินงานด้วยเซลลูลอยด์		4	8	12
ข. อื่น ๆ		10	20	30
พรม	(โรงงาน)	5	10	15

พิมพ์ผ้าดอก	„	4	8	12	
พิมพ์สีบนผลิตภัณฑ์ด้วยโลหะ	„	4	8	12	
พิมพ์สีบนผลิตภัณฑ์ด้วยกระจก	(โรงงาน)	4	8	12	
พิมพ์ (โรง) โรงสลัก และโรงเย็บหนังสือ		4	8	12	
โพลี่ฟอร์ม	(โรงงาน)	6	12	18	
ฟ.					
พีล์มถ่ายรูป	(โรงงานผลิต)				
ก. ไม่ใช้ผลิตภัณฑ์วัสดุดิบไซโลไนต์หรือเซลลู					
ลอยด์		5	10	15	
ข. อื่น ๆ		10	20	30	
แฟลต หรือหอพัก		2	4	6	
ไฟฟ้า	(โรง)	2	4	6	
ฟาร์มเลี้ยงเป็ด ไก่		3	6	9	
ฟอกหนัง	(โรง)	4	8	12	
ฟอก	„	4	8	12	
ฟองน้ำ	(โรงงาน)	6	12	18	
ภ.					
ภัตตาคาร		3	6	9	
ภาพยนตร์	(โรง)				
ก. มีห้องเก็บพีล์มต่างหาก		5	10	15	3
ข. อื่น ๆ		8	16	24	
ม.					
โม่หิน	(โรง)	2	4	6	
หมึกพิมพ์ และสีพิมพ์	(โรงงาน)	4	8	12	
ไม้อัด	„	4	8	12	
ไม้จิ้มฟัน	„	5	10	15	
มหรสพ (โรง) (ยกเว้นโรงภาพยนตร์)		6	12	18	
มักกะโรนี	(โรงงาน)	4	8	12	
ไม้ขีดไฟ	„	8	16	24	
ย.					
ยาสูบ หรือซิการ์	(โรงงาน)	4	8	12	
ยา	(โรงผลิต)	4	8	12	
ย้อม	(โรง)	4	8	12	

ยากันยุง	(โรงงาน)	6	12	18	
ยาสีฟัน	„	3	6	9	
ยา	(โรงงานบด)	3	6	9	
ใยไหม	(โรงงาน)	3	6	9	
ใยสังเคราะห์	โรงงานผลิต				
– หรือโรงงานทอ					
ก. ไม่มีการย้อม		3	6	9	
ข. ให้มีการย้อม		4	8	12	
ยาง (โรงงาน) และตากยางไม่มีการบ่ม หรือตากแห้ง					
– โดยใช้ความร้อนที่กระทำขึ้น		3	6	9	
ใยสังเคราะห์ (โรงงานทอด้วยเส้นใย)					
ก. ไม่มีการย้อม		3	6	9	
ข. ให้มีการย้อม		4	8	12	

ร.

โรงสร้างเรือ		6	12	18	
โรงหล่อ					
ก. ไม่มีสิ่งผลิตภัณฑ์ด้วยไม้		4	8	12	22
ข. อื่น ๆ		5	10	15	
โรงแรม		3	6	9	
รถยนต์ (อู่) ร้านซ่อมรถยนต์และห้องโชว์					
ก. ไม่มีการซ่อมและพ่นสี		2	4	9	15
ข. มีการซ่อมแต่ไม่มีการพ่นสี		4	8	12	16
ค. อื่น ๆ		6	12	18	
ร้านถ่ายรูป		4	8	12	
โรงเรียน		2	4	6	
ร่ม	(โรงทำ)				
ก. ด้วยผ้า		4	8	12	
ข. ด้วยกระดาษ		5	10	15	
เรือ (โรงสร้าง) หรืออู่เรือ		6	12	16	
โรงเลี้ยงสัตว์บีก (ไม่รวมประกันถึงสัตว์บีก)		3	6	9	
ร้านค้าย่อยหรือสโตร์					
ก. มีข้อรับรองที่ 9		3	6	9	9
ข. มีข้อรับรองที่ 10 (ไม่รวมถึงการเก็บปอและนุ่น)		6	12	18	10

ล.					
ลูกขนไก่	(โรงงาน)	4	8	12	
ลูกคิด (เครื่องคำนวณ)					
ก. ผลิตด้วยไม้		5	10	15	
ข. อื่น ๆ		4	8	12	
หลอดกระติกน้ำร้อน–น้ำแข็ง	(โรงงาน)	4	8	12	
เลหลัง	(โรง)	3	6	9	
เลื่อยจักร	„	–	7.5	–	
หลอมเหล็ก หรือตีเหล็ก	„	4	8	12	
เลี้ยงเด็ก	„	2	4	6	
หล่อดอกยางรถยนต์	(โรงงาน)	6	12	18	
โลหะภัณฑ์					
ก. ไม่มีสิ่งผลิตภัณฑ์ด้วยไม้		4	8	12	22
ข. อื่น ๆ		5	10	15	
ว.					
วิทยาลัย		2	4	6	
วิศวกรรมช่างกล	(ร้าน)				
ก. ไม่มีสิ่งผลิตภัณฑ์ด้วยไม้		4	8	12	22
ข. อื่น ๆ		5	10	15	
วัด		2	4	6	
แว่นตา	(โรงงาน)				
ก. ทำด้วยกระจก		3	6	9	
ข. ทำกรอบแว่น					
1. ไม่ใช้ผลิตภัณฑ์ด้วยเซลล์ลูลอยด์หรือไซโลไนต์		4	8	12	
2. อื่น ๆ		10	20	30	
ส.					
สุรา	(โรงต้มกลั่น)	5	10	15	
สมาคม หรือสโมสร (ไม่รวมถึงไนท์คลับ หรือคาบาเรทต์)		2	4	6	
สถานีรับ-ส่ง					
ก. วิทยุ		3	6	9	
ข. โทรทัศน์		4	8	12	
สายไฟฟ้า และเคเบิล	(โรงงาน)	3	6	9	
สินค้าในที่โล่ง					

ก. ของไม่มีอันตราย		2	2	2	8
ข. ของอันตรายแต่ไม่รวมถึงปอและนุ่น		4	4	4	10
สินค้าหนังสัตว์	(โรงงาน)	4	8	12	
สถานีบริการ และอัดฉีด		4	8	12	
สำนักงาน					
ก. ไม่เก็บสินค้าอันตราย และไม่ทำการผลิตภัณฑ์		2	4	6	8
ข. ในเมื่อมีการเก็บสินค้าอันตรายให้ถือตามอัตราโกดัง					
ค. ในเมื่อมีการผลิตให้ถือตามอัตราโรงงาน					
สำอาง	(โรงงานเครื่อง)				
ก. ถ้าไม่มีผลิตภัณฑ์ด้วยแอลกอฮอล์ หรือน้ำมัน		3	6	9	
ข. อื่น ๆ		4	8	12	
สะพานเทียบท่า		–	2	–	
สถานที่แสดงสินค้า		3	6	9	
เสื่อน้ำมัน	(โรงงาน)	6	12	18	
ส่า	„	2	4	6	
เสื่อ	(โรงงานทอ)	5	10	15	
สถานที่ทำการของหน่วยราชการ		2	4	6	
ไส้กรอก	(โรงงาน)	3	6	9	
สถานีรถไฟหรือสถานีรถโดยสาร		3	6	9	
สี และน้ำมันผสมสี	(โรงงาน)				
ก. ไม่ผลิตสี เซลลูลอยด์ แลคเกอร์ ทินเนอร์ น้ำมันชักเงา		4	8	12	17
ข. อื่น ๆ		10	20	30	

ห.

ห้องเย็น					
ถ้าสต็อกสินค้าซึ่งเก็บอยู่ในห้องเย็นได้ทำประกันไว้					
ก. มีข้อรับรองที่ 4		2	4	6	4
ข. มีข้อรับรองที่ 5		3	6	9	5
หินอ่อน	(โรงงาน)	2	4	6	
แห อวน	„	4	8	12	
หินเทียม (เครื่องประดับ)	„	3	6	9	
เหรียญตรา	„	4	8	12	
หอพัก หรือแฟลต		2	4	6	

อ.

อาบนวด	(สถานที่)	3	6	9	
อิฐ หรือกระเบื้อง	(โรงงาน)	4	8	12	
อาคารในระหว่างก่อสร้าง		2	4	6	
อัดโลหะ	(โรงงาน)	3	6	9	
อวน แห	„	4	8	12	
อาคารสาธารณะ		2	4	6	
ออกซิเจน	(โรงงาน)	4	8	12	
ไอศกรีม	(โรงทำ)				
ก. ไม่รวมการเสียหายต่อเนื่อง		2	4	6	4
ข. รวมการเสียหายต่อเนื่อง		3	6	9	5
อาหารสัตว์	(โรงงานผลิต)	4	8	12	
อลูมิเนียม	(โรงงานผลิตภัณฑ์)	4	8	12	
แอสเบสทอช (แผ่นใยหิน)	(โรงงาน)	3	6	9	

ข้อรับรอง

1. สิ่งปลูกสร้างที่อยู่ในระหว่างก่อสร้าง

ความรับผิดชอบของบริษัทตามกรมธรรม์นี้ในทุกกรณี จะต้องไม่เกินกว่าค่าของส่วนของสิ่งปลูกสร้างซึ่งได้สร้างขึ้นแล้ว และค่าของวัสดุที่อยู่ ณ ที่ก่อสร้างนั้นในขณะเกิดอัคคีภัย

ให้มีการรับรองว่าจะต้องแจ้งให้บริษัททราบ เมื่อสิ่งปลูกสร้างที่อยู่ในระหว่างก่อสร้างนี้ได้มีผู้เข้าครอบครองแล้ว และถ้าหากจำเป็นให้ผู้เอาประกันจ่ายค่าเบี้ยประกันเพิ่มเติม

2. ไม่รวมเซลลูลอยด์

ให้มีการรับรองว่า ระหว่างที่กรมธรรม์นี้ยังมีผลบังคับอยู่ จะต้องไม่มีการเก็บ หรือไม่มีผลิตกรรมใด ๆ ที่เกี่ยวกับการใช้เซลลูลอยด์ดำเนินอยู่ในสถานที่ดังได้ระบุไว้ ณ ที่นี้

3. ข้อตกลงเกี่ยวกับภาพยนตร์

ให้มีการรับรองว่า ห้องฉายภาพยนตร์ให้แยกไว้ในห้องที่บุด้วยวัสดุทนไฟโดยตลอด รวมทั้งพื้นเพดาน และทางเข้า

ให้มีการรับรองว่า ฟิล์มภาพยนตร์ทั้งหมดที่ยังไม่ได้ใช้อยู่ในขณะนั้น ได้เก็บไว้ในกล่องโลหะปิดแน่น และให้มีเครื่องดับเพลิงที่ใช้มือถือได้ ซึ่งอยู่ในสภาพใช้งานได้ดี เก็บไว้ใกล้ ๆ พอที่จะหยิบใช้ได้ทันทีตลอดเวลา และไม่อนุญาตให้สูบบุหรี่ในนั้น

4. ผลเนื่องจากการไม่รวมความเสียหาย

การประกันภัยนี้ ไม่คลุมถึงความเสีย หรือความพินาศอันมีเหตุมาจากการเปลี่ยนแปลงอุณหภูมิ โดยผลของการที่เครื่องทำความเย็นถูกไฟทำลาย หรือทำให้ใช้การไม่ได้แต่บางส่วนหรือทั้งหมด

5. ผลเนื่องจากการรวมความเสียหาย

แม้จะมีสิ่งใดที่ขัดกันก็ตาม การประกันนี้ก็คลุมถึงความเสียหาย หรือความพินาศ อันมีเหตุมาจากการเปลี่ยนแปลงอุณหภูมิ โดยผลของการที่เครื่องทำความเย็นถูกไฟทำลาย หรือทำให้ใช้การไม่ได้แต่บางส่วนหรือทั้งหมด

6. โรงงานฝ่ายข้อ 1

ให้มีการรับรองว่า ระหว่างที่กรมธรรม์ยังมีผลบังคับอยู่ ห้ามมิให้มีกรรมวิธีในการหีบเปีด ทำความสะอาด ขูดหรือเป่า ดำเนินอยู่ในสถานที่ดังที่ได้ระบุไว้ ณ ที่นี้

7. โรงงานฝ่ายข้อ 2

ให้มีการรับรองว่า ระหว่างที่กรมธรรม์นี้ยังอยู่ในระหว่างมีผลบังคับ ห้ามมิให้มีกรรมวิธีในการหีบเปีด ทำความสะอาด ขูด เป่า สาง รีดปุย สาวใย และบีนด้าย ดำเนินอยู่ในสถานที่ดังที่ได้ระบุไว้ ณ ที่นี้

8. ของอันตรายข้อ 1

(โกดังขายส่ง ร้านค้าย่อย และที่เก็บสินค้าขายปลีก)

ให้มีการรับรองว่า ไม่มีของตามที่กำหนดไว้ในรายการของอันตรายต่อท้ายนี้เก็บไว้ในหรือบนสถานที่ดังได้กำหนดไว้ ไม่ว่าเวลาใดในระหว่างที่กรมธรรม์นี้ยังมีผลบังคับอยู่ แต่อนุญาตให้เก็บสินค้าอันตรายดังกล่าวรวมทั้งสิ่งที่เป็นของเหลวได้ถึง 1 % ของจำนวนสต๊อกสินค้าทั้งหมด ปริมาณของสินค้าอันตรายดังกล่าว ไม่รวมถึงน้ำมันเบนซิน หรือของเหลวที่มีไอระเหยที่จุดติดไฟต่ำกว่า 100° F หรือไม้ขีดไฟมากกว่า 4 ห่อ และหรือมีประทัดมากกว่า 4 ห่อ

สินค้าต่อไปนี้ให้ถือว่าเป็นของอันตราย

อะเซททีลีน (เหลว)
ถุงหรือกระสอบที่บรรจุไนเตรทของน้ำตาล หรือน้ำมัน วัสดุที่เป็นน้ำมันหรือน้ำเชื่อม
เสื่อไม้ไผ่
เบนซิน
เบนโซลีน
การบูร
เทียนไข
กระสุนปืนเล็ก
เซลลูลอยด์ และไซโลไนต์ และสารอื่นที่คล้ายคลึงกัน
ถ่าน (ผง)

ไบ–ซัลไฟด์ ของคาร์บอน
กำมะถัน
แคลเซียมคาร์ไบด์
แคมไฟน์
คอร์ไดท์
ผ้าย (ไม่ว่าห่ออัดแน่น หรืออื่น ๆ)
เนื้อมะพร้าวแห้ง รวมทั้งมะพร้าวลูก และกาบมะพร้าว
ประทัด
วัตถุระเบิดทุกชนิด
ไขมัน ไม่รวมเนย และเนยเทียม (ดูหมายเหตุ ข. ข้างล่าง)
ดอกไม้ไฟ
ผงระเบิด
น้ำมันเนย
หญ้าทุกชนิด
กระสอบป่านอื่น ๆ นอกเหนือจากที่ได้ห่อ อัดแน่น (ดูหมายเหตุ ก.)
ดินปืน
หญ้าแห้ง
ป่าน
เอสเซียมอื่น ๆ นอกเหนือจากที่ได้ห่อไว้
ปอ (ในห่ออัดแน่น หรืออย่างอื่น)
ไม้ขีดไฟทุกชนิด
เส้นใยขนสัตว์อย่างเลว
แนพธา
แนพธาลีน
ไนเตรทของโซดา
ไนโตร – กลีโซลีน
น้ำมันทุกชนิด (นอกจากน้ำมันพืช หรือหัวน้ำมันที่ระเหยได้ที่เก็บไว้ในขวด)
ออคซาเลตของโพแทช
สี (ชนิดเหลว)
พาราฟีน
เชื้อปะทุ
คลอเรต ทุกชนิด
น้ำมันมะพร้าว
ลอคิลลา
กาบมะพร้าว เส้นใยมะพร้าว
โพแทสเซียมไบโครเมต
โพแทสเซียมไบนอกซาเลต
โพแทสเซียมคลอเรต
โพแทสเซียมไซยาไนด์
โพแทสเซียมเฟอริไซยาไนด์
โพแทสเซียมเฟอโรไซยาไนด์
โพแทสเซียมไฮดรอกไซด์
โพแทสเซียมไนเตรท
โพแทสเซียมไนไตรท์
โพแทสเซียมเปอร์คลอเรต
โพแทสเซียมเปอร์แมงกาเนต
โพแทสเซียมเปอร์ออกไซด์
โพแทสเซียมซัลไฟด์
โพแทสเซียมเปอร์วัลเฟต
ปรัสเสตของโพแทช
เศษผ้า
ยางสน
พลุ
น้ำมันหิน
ดินประสิว
ขี้ไหม
สุราทุกชนิด ที่ไม่บรรจุขวด
ไขสบู่
ฟาง สีย้อม หรือสีกำมะถัน (ไม่รวมที่บรรจุในโลหะอากาศเข้าไม่ได้ และมีหนังสือรับรองของผู้ผลิตกำกับไว้ว่าสีย้อม (หรือสี) นั้น มีส่วนผสมของเกลืออินทรีย์ชนิดเฉื่อยชาอย่างน้อย 10 %)
นุ่น (ไม่ว่าห่อ อัดแน่นหรืออย่างอื่น)
น้ำมันก๊าด
เขม่า

น้ำมันรถยนต์	ไขสัตว์ ที่แปรรูปแล้ว หรือที่ยังไม่แปรรูป
ปิโตรเลียม และผลิตภัณฑ์ของเหลวของมัน	น้ำมันดิบ
ฟอสฟอรัส	น้ำมันสน
น้ำมันพิทธ์	น้ำมันชักเงา
เส้นใยจากพืชทุกชนิด	เศษของทุกชนิด

ถ้าเก็บไว้ในชั้นเดียวกัน หรือในชั้นเหนือขึ้นไป กับชั้นที่เก็บอาหาร

หมายเหตุ ก. อนุญาตให้เฉพาะหีบห่อแกะแล้วของกระสอบป่าน หรือจะใช้บรรจุหรือใส่ถุงเท่านั้น ที่ไม่ต้องเสียค่าเบี้ยประกันเพิ่มสำหรับสินค้าอันตราย

ข. เนยแข็ง ไขวัว และน้ำมันหมู ที่บรรจุในกระป๋องบัดกรีมีน้ำหนักไม่เกิน 5 ปอนด์ ให้จัดไว้ในพวกของไม่มีอันตราย

9. สินค้าอันตรายข้อ 2

ให้มีการรับรองว่าในระหว่างที่กรมธรรม์มีผลบังคับ จะไม่มีการเก็บน้ำมันก๊าดมากกว่า 1,800 ลิตร และหรือน้ำมันเบนซิน หรือแก๊สโซลีน หรือน้ำมันยานพาหนะมากกว่า 900 ลิตร และหรือไม้ขีดไฟเกินกว่า 4 ห่อ และหรือประทัดเกินกว่า 4 ห่อ ไว้ในสถานที่ที่ได้ระบุไว้ในนี้

10. สินค้าอันตรายข้อ 3

ให้มีการรับรองว่า ในระหว่างที่กรมธรรม์นี้ยังมีผลบังคับอยู่ ห้ามมิให้มีการเก็บปอหรือนุ่นไว้ในสถานที่ที่ได้ระบุไว้ในที่นี้

11. สินค้าอันตรายข้อ 4

ให้มีการรับรองว่า ในระหว่างที่กรมธรรม์นี้ยังมีผลบังคับอยู่ ห้ามมิให้มีการเก็บเศษปอหรือนุ่นไว้ในสถานที่ที่ได้ระบุไว้ในที่นี้

12. โรงงานอัดปอ

ให้มีการรับรองว่า ในระหว่างที่กรมธรรม์นี้ยังมีผลบังคับอยู่ ห้ามมิให้มีการเก็บปออย่างอื่น ๆ นอกจากที่ห่อ อัดแน่น และห้ามมิให้มีการใช้กรรมวิธีหรือการคัดชนิดปอดำเนินอยู่ในสถานที่ที่ได้ระบุไว้ในที่นี้

13. โรงงานนุ่นข้อ 1

ให้มีการรับรองว่า ในระหว่างที่กรมธรรม์นี้ยังมีผลบังคับอยู่ ห้ามมิให้มีการใช้กรรมวิธีในการหีบ ดำเนินอยู่ในสถานที่ที่ได้ระบุไว้ในที่นี้

14. โรงงานนุ่นข้อ 2

ให้มีการรับรองว่าในระหว่างที่กรมธรรม์นี้ยังมีผลบังคับอยู่ ห้ามมิให้มีการใช้กรรมวิธีผลิต เว้นแต่การทอ และการถัก ดำเนินอยู่ในสถานที่ที่ได้ระบุไว้ในที่นี้

15. อู่รถยนต์ข้อ 1

ให้มีการรับรองว่า ในระหว่างที่กรมธรรม์นี้ยังมีผลบังคับอยู่ ห้ามมิให้มีการพ่นสี และทำการซ่อมเป็นประจำ ดำเนินอยู่ในสถานที่ที่ได้ระบุไว้ในที่นี้

16. อู่รถยนต์ข้อ 2

ให้มีการรับรองว่า ในระหว่างที่กรมธรรม์นี้ยังมีผลบังคับอยู่ ห้ามมิให้มีการพ่นสีดำเนินอยู่ในสถานที่ที่ได้ระบุไว้ในที่นี้

17. โรงงานทำสี

ให้มีการรับรองว่า ในระหว่างที่กรมธรรม์นี้ยังมีผลบังคับอยู่ ห้ามมิให้มีการผลิต หรือเก็บสีเซลลูโลส แลคเกอร์ ทินเนอร์ ยาล้างสี หรือมีการซ่อมแซมสีดำเนินอยู่ในสถานที่ที่ได้ระบุไว้ในที่นี้

18. การประกันต่อ

1. การประกันต่อที่มีเงื่อนไขบังคับ
   กรมธรรม์สำหรับการประกันต่อที่ได้แจ้งไว้ ณ ที่นี้ มีผลบังคับตามข้อความข้อรับรองและข้อกำหนดที่เหมือนกันของกรมธรรม์เดิมหมายเลขที่ .....
   ของบริษัท .....
2. การประกันต่อที่มีเงื่อนไขเลือกได้ (มีผลบังคับตามข้อตกลงของบริษัทคู่สัญญา) เป็นที่เข้าใจและตกลงกันแล้วว่า ในระหว่างที่กรมธรรม์นี้มีผลบังคับอยู่ (บริษัท) .....
   .....จะต้องคงจำนวนเงิน ในการประกันต่อ (รวมทั้งเงินปันผล) ให้มีมูลค่าตามที่ได้รับประกันภัยไว้ ณ ที่นี้ หรือมูลค่าตามที่ได้กำหนดไว้ เช่น.....บาท

19. ไม่รวมสิ่งผลิตภัณฑ์ที่ทำด้วยยาง

ให้มีการรับรองว่า ในระหว่างที่กรมธรรม์นี้ยังอยู่ในระหว่างที่มีผลบังคับอยู่ ห้ามมิให้มีการผลิตสิ่งของที่ทำด้วยยาง ในสถานที่ที่ได้ระบุไว้ ณ ที่นี้

20. วินาศภัยเกี่ยวกับโรงงานอุตสาหกรรมที่หยุดดำเนินงาน (ไม่รวมโรงสี)

ให้มีการรับรองว่า ในระหว่างที่กรมธรรม์นี้ยังมีผลบังคับอยู่ โรงงานดังกล่าวได้หยุดดำเนินการและไม่มีการใช้เครื่องจักร (ยกเว้นในโอกาสที่ใช้ตามวัตถุประสงค์ที่จะให้เครื่องอยู่ในสภาพที่ใช้งานได้) ไม่มีการสอดใส่วัตถุใดเข้าไปในเครื่องนั้น และไม่มีการซ่อมแซมเครื่องจักรแต่อย่างใด หรือมีงานของช่างสร้างโรงโม่ดำเนินอยู่

21. ไม่รวมการพ่นสี

ให้มีการรับรองว่า ในระหว่างที่กรมธรรม์นี้ยังมีผลบังคับอยู่ ห้ามมิให้มีการพ่นสีหรือกรรมวิธีใด ๆ เกี่ยวกับสิ่งดังกล่าวดำเนินอยู่ในสถานที่ที่ได้ระบุไว้ ณ ที่นี้

22. ไม่รวมงานไม้

ให้มีการรับรองว่า ในระหว่างที่กรมธรรม์นี้ยังมีผลบังคับอยู่ ห้ามมิให้มีการทำงานเกี่ยวกับไม้ดำเนินอยู่ในสถานที่ที่ได้ระบุไว้ ณ ที่นี้

23.

ให้รับรองว่าในระหว่างที่กรมธรรม์นี้ยังมีผลบังคับอยู่ ห้ามมิให้มีน้ำแร่ หรือน้ำมันที่สกัดจากหิน หรือผลิตภัณฑ์ของเหลว หรือของผสมของสิ่งดังกล่าว ซึ่งมีไอระเหยที่จุดติดไฟต่ำกว่า 150° F (ทดสอบแล้ว) เก็บหรือวางไว้ในหรือภายในระยะ 50 ฟุต จากสิ่งปลูกสร้างที่เก็บถัง กระป๋องใดที่ได้ประกันไว้ หรือสิ่งของภายในสิ่งปลูกสร้าง และภาชนะตามที่ดังกล่าวนี้ ที่ได้ประกันไว้ ณ ที่นี้

24.

ให้รับรองว่า ในระหว่างที่กรมธรรม์นี้ยังมีผลบังคับอยู่ ห้ามมิให้มีน้ำมันแร่ หรือน้ำมันที่สกัดจากหิน หรือผลิตภัณฑ์ของเหลว หรือของผสมสิ่งดังกล่าว ซึ่งมีไอระเหยที่มีจุดติดไฟต่ำกว่า 73° F (ทดสอบแล้ว) เก็บ หรือวางไว้ในสิ่งก่อสร้าง หรือถังเก็บที่ได้ประกันไว้ หรือสิ่งของภายในสิ่งปลูกสร้างและภาชนะตามที่ดังกล่าวนี้ ที่ได้ประกันไว้ ณ ที่นี้ และมิให้มีน้ำมันแร่ หรือน้ำมันที่สกัดจากหิน หรือผลิตภัณฑ์ของเหลว หรือของผสมของสิ่งดังกล่าวมีปริมาณเกินกว่า 1,000 แกลลอน เก็บหรือวางไว้ภายในระยะ 50 ฟุต จากทรัพย์สิน หรือสต๊อกใด ๆ ที่ได้ประกันไว้ ณ ที่นี้

หมายเหตุ จุดจำกัด 73° F ตามข้างบนนี้ อาจเปลี่ยนเป็น 68° F ได้ หากมีการจ่ายเงินเพิ่มขึ้นอีก 1/8 เปอร์เซ็นต์

วิธีการดำเนินการดับเพลิงของเจ้าหน้าที่ตำรวจดับเพลิง

เมื่อเกิดอัคคีภัยขึ้น หน่วยบรรเทาสาธารณภัยกรมตำรวจดับเพลิงจะรับทราบข่าวจากการแจ้งของประชาชนหรือเจ้าของสถานที่ เมื่อได้รับแจ้งข่าวเพลิงไหม้ ทางศูนย์จะใช้วิทยุติดต่อไปยังสถานีดับเพลิงย่อยในท้องที่ที่เกี่ยวข้อง เพื่อตรวจสอบว่าเกิดอัคคีภัยจริงหรือไม่ เมื่อเกิดอัคคีภัยขึ้นจริง ก็จะส่งรถดับเพลิงไปยังสถานที่เกิดเพลิงไหม้ทันที และทางศูนย์ก็จะติดต่อกับการไฟฟ้า ฯ ทำการปิดไฟฟ้าและติดต่อกับการประปา ฯ เพื่อขอความช่วยเหลือเรื่องน้ำเพื่อใช้ในการดับเพลิง

วิธีการดับเพลิงของเจ้าหน้าที่ คือ จะฉีดน้ำและสารเคมีที่ใช้ในการดับเพลิงไปยังบ้านเรือนหรือสถานที่ที่ไฟกำลังไหม้อยู่ และในขณะเดียวกันก็จะทำการสกัดเพลิงโดยฉีดน้ำไปยังบ้านเรือนหรือสถานที่ใกล้เคียงที่ยังไม่ถูกเพลิงไหม้ วิธีการสกัดเพลิงนี้จะช่วยให้ไฟไม่ลุกลามแผ่ขยายวงให้กว้างออกมามาก ซึ่งจะเป็นการป้องกันทรัพย์สินที่อยู่ใกล้เคียงให้ปลอดภัยจากการถูกเพลิงไหม้ การสกัดเพลิงนี้ช่วยให้ความเสียหายลดลงด้วย

สถิติเพลิงไหม้ส่วนกลางในรอบ 5 ปี*

(ปี พ.ศ. 2520—2524)

ประเภท พ.ศ.	จำนวนเพลิงไหม้	เพลิงไหม้รายใหญ่	เพลิงไหม้รายเล็ก
2520	806	51	775
2521	648	83	565
2522	1153	77	1076
2523	1227	64	1163
2524	750	66	684

สาเหตุ

พ.ศ.	ประมาท	อุบัติเหตุ	วางเพลิง	ไม่ทราบสาเหตุ
2520	345	122	1	338
2521	184	136	2	326
2522	285	151	—	717
2523	323	160	4	740
2524	219	124	2	405

ผู้ต้องหา

พ.ศ.	ไทย	ต่างด้าว	ไม่ได้ตัวผู้ต้องหา
2520	17	72	757
2521	41	62	545
2522	64	104	985
2523	90	134	1003
2524	66	96	588

* ที่มา : แผนกวิจัยและสถิติ กองบังคับการตำรวจดับเพลิง

ความเสียหาย

พ.ศ.	คิดเป็นเงินประมาณ บาท	ประชาชน			เจ้าหน้าที่		
		ตาย	บาดเจ็บสาหัส	บาดเจ็บเล็กน้อย	ตาย	บาดเจ็บสาหัส	บาดเจ็บเล็กน้อย
2520	217,386,026	7	3	8	—	4	11
2521	738,395,873	21	14	16	—	1	11
2522	273,453,350	7	13	20	—	3	3
2523	234,596,415	42	354	16	—	2	1
2524	297,910,831	8	1	5	—	2	4

สิ่งที่ถูกเพลิงไหม้

พ.ศ.	ตึกแถว–ห้องแถว	อาคารบ้านเรือน	สถานที่ราชการ	โรงงานอุตสาหกรรม	วัด	ยานพาหนะ	อุปกรณ์ไฟฟ้า	ของใช้	สิ่งเหลือใช้ฯ หญ้าแห้ง	โรงเรียน	โรงแรม	โกดังเก็บของ	โรงมหรสพ	ปั๊มน้ำมัน
2520	86	66	3	15	5	69	73	29	457	2	—	—	—	—
2521	99	78	11	39	3	90	60	33	218	5	2	8	1	—
2522	107	95	6	40	3	104	63	38	690	1	2	—	—	—
2523	96	97	16	37	—	105	47	45	772	5	2	4	—	1
2524	94	81	7	44	2	97	40	32	337	3	1	10	—	1

สถิติเพลิงไหม้ส่วนภูมิภาคในรอบ 5 ปี

(ตั้งแต่ปี 2520 – 2524)

ประเภท

พ.ศ.	จำนวนเพลิงไหม้	เพลิงไหม้รายใหญ่	เพลิงไหม้รายเล็ก
2520	435	42	393
2521	416	38	378
2522	478	81	397
2523	238	50	188
2524	238	40	198

สาเหตุ

พ.ศ.	ไฟป่าลาม	ประมาท	อุบัติเหตุ	วางเพลิง	ไม่ทราบสาเหตุ
2520	11	93	43	97	191
2521	13	91	42	106	164
2522	28	87	41	125	197
2523	3	55	41	54	85
2524	2	32	24	70	110

ผู้ต้องหา

พ.ศ.	ไทย	ต่างด้าว	ไม่ได้ตัวผู้ต้องหา
2520	131	20	284
2521	116	24	276
2522	99	34	345
2523	76	29	133
2524	58	14	167

ความเสียหาย

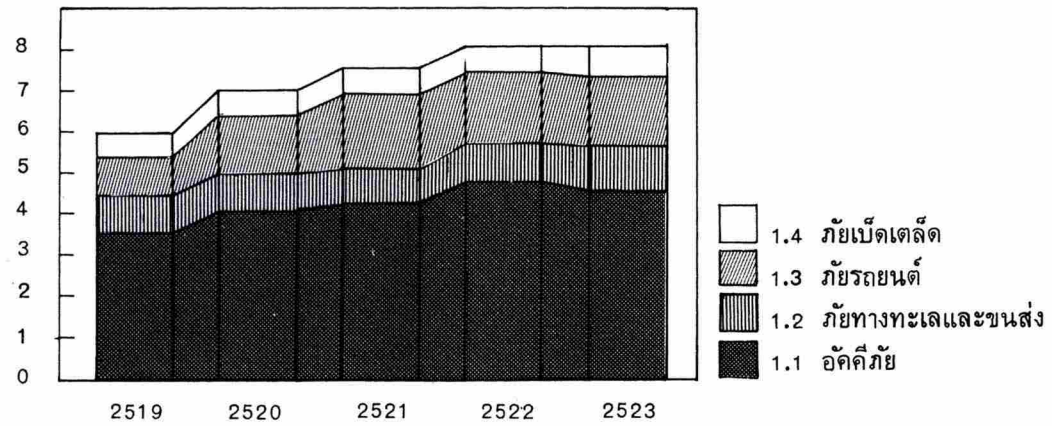
พ.ศ.	คิดเป็นเงินประมาณ บาท	ประชาชน			เจ้าหน้าที่		
		ตาย	บาดเจ็บสาหัส	บาดเจ็บเล็กน้อย	ตาย	บาดเจ็บสาหัส	บาดเจ็บเล็กน้อย
2520	311,392,599	16	3	28	2	3	—
2521	129,192,963	33	5	32	—	—	—
2522	359,819,401	25	19	9	—	—	—
2523	200,515,355	8	9	9	—	1	—
2524	241,352,746	7	3	5	—	—	—

สิ่งที่ถูกเพลิงไหม้

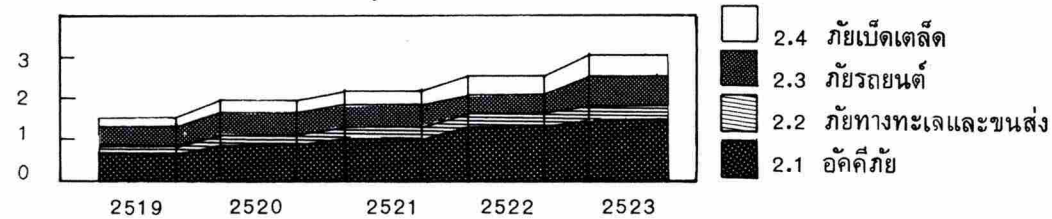
พ.ศ.	ตึกแถว – ห้องแถว	อาคารบ้านเรือน	สถานที่ราชการ	โรงงานอุตสาหกรรม	วัด	ยานพาหนะ	สะพาน	ของใช้	สิ่งเหลือใช้อื่น ๆ	โรงเรียน	อู่ซ่อมรถ	โรงแรม	โกดังเก็บของ	โรงมหรสพ	พืช ไร่สวน	โรงสีข้าว	ปั๊มน้ำมัน	อุปกรณ์ไฟฟ้า	โรงพยาบาล
2520	25	215	17	51	25	6	5	21	1	20	—	3	—	2	29	14	1	—	—
2521	28	235	16	35	19	7	5	22	—	18	1	1	4	2	15	6	2	—	—
2522	40	256	10	37	18	7	6	22	4	27	—	3	9	4	20	13	1	1	—
2523	19	106	8	26	16	8	7	7	—	9	—	3	3	—	11	14	1	—	—
2524	18	108	12	27	6	5	2	6	—	9	—	2	16	2	4	13	4	1	1

สถิติแสดงความก้าวหน้าของการประกันภัย*

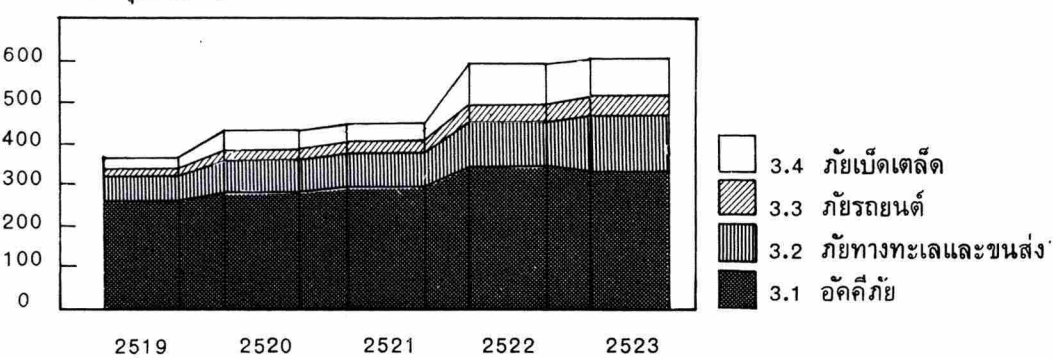
1. จำนวนกรมธรรม์ (ฉบับ) หน่วย : ร้อยล้านฉบับ



2. เบี้ยประกันรับโดยตรง (สุทธิ) หน่วย : พันล้านบาท



3. ทุนประกัน หน่วย : พันล้านบาท



* ที่มา : กองวิชาการและสถิติ สำนักงานประกันภัย กระทรวงพาณิชย์

3
การประกันภัยทางทะเล
(Marine Insurance)

ประวัติของการประกันภัยทางทะเล

เมื่อประมาณพันกว่าปีมาแล้วก่อนคริสต์กาล ประเทศกรีกมีความรุ่งเรืองทั้งทางด้านวิทยาการและการค้าก่อนประเทศอื่นในยุโรป ฉะนั้น กรีกจึงเป็นชาติแรกที่ทำการค้ากับต่างประเทศโดยการขนสินค้าทางทะเลเมดิเตอร์เรเนียนไปขายต่างประเทศ โดยมีเรือเป็นพาหนะ ในการเดินเรือย่อมประสบภัยทางทะเลนานาประการ เช่น พายุใต้ฝุ่น กระแสน้ำ ธารน้ำแข็งและอื่น ๆ เป็นต้น ซึ่งจะทำให้สินค้าจำนวนมากเสียหาย บางครั้งอาจมีอันตรายถึงชีวิตด้วย พ่อค้าจึงหาทางป้องกันภัยก่อนที่จะส่งสินค้าออกไปขาย โดยการกู้เงินจากพวกเศรษฐีเท่ากับจำนวนสินค้าที่ส่งไปขายทางเรือในราคาทุน เช่น สินค้าราคา 100,000 บาท โดยมีข้อตกลงว่า ถ้าเรือถึงจุดหมาย สินค้าขายได้ และปลอดภัยมีชีวิตกลับมา พ่อค้าจะต้องชำระเงิน 100,000 บาท แต่ถ้าหากว่าเกิดเรือล่ม เงินจำนวน 100,000 บาท พ่อค้าจะรับไว้เป็นค่าเสียหาย วิธีการนี้เรียกว่า Bottomry ดังนั้น จึงถือว่าการประกันภัยทางทะเลได้เริ่มต้นขึ้น

ต่อมาการประกันภัยได้เจริญขึ้นตามลำดับ ชาวกรีกได้จัดตั้งธนาคารให้พ่อค้ากู้เงินแทนพวกเศรษฐีทั้งหลาย เพื่อความสะดวกรวดเร็วและง่ายต่อการตกลง เมื่อการเดินเรือเจริญขึ้น ก็ทำให้พ่อค้ามีประสบการณ์ในการเดินเรือมากขึ้น การสร้างเรือก็ทำให้มีความมั่นคงแข็งแรงยิ่งขึ้นกว่าเดิม เพิ่มความปลอดภัยขึ้น ดังนั้น ธนาคารจึงมีความเห็นควรจะลดค่าเบี้ยประกันลงจาก 100% จนถึง 30% ของราคาสินค้า แต่ถ้าเกิดการเสียหาย ธนาคารจะชดใช้ให้ 100%

ในปี ค.ศ. 1182 ได้มีวิวัฒนาการในการทำประกันภัยทางทะเลจากกรีกไปยังอิตาลี เพราะว่าการที่อิตาลีต้องส่งทหารไปรบที่ Crusade จึงทำให้อิตาลีเป็นศูนย์กลางการค้าและมีนักธุรกิจเป็นจำนวนมากขึ้นอีกประเทศหนึ่ง ทำให้กิจการเจริญจนมีการติดต่อระหว่างประเทศ โดยการขนส่งทางทะเลมากตามไปด้วย ขณะเดียวกัน การเสี่ยงภัยก็มีมากขึ้น การคิดเบี้ยประกันแก่สินค้าได้ลดลงเหลือประมาณ 20% ต่อมาในปี ค.ศ. 1585 ฝรั่งเศสก็มีส่วนร่วมด้วยจึงได้คิดแบบของกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลขึ้น และเริ่มใช้กันอย่างจริงจังในปีนี้ มีการคิดเบี้ยประกันต่ำที่สุดประมาณ 15–25% เท่านั้น

นับว่าการประกันภัยทางทะเลเกิดขึ้นก่อนคริสต์กาล จึงถือว่าการประกันภัยทางทะเลเป็นรากฐานของการประกันอัคคีภัย อุบัติเหตุ หรือการประกันภัยอื่น ๆ ทั้งหมด ซึ่งได้เอาตัวอย่างมาจากการประกันภัยทางทะเล เช่น แบบของกรมธรรม์ และวิธีการดำเนินงานต่าง ๆ แล้วนำมาปรับปรุงแก้ไขให้ดีขึ้นและใช้ในปัจจุบันนี้

ฉะนั้น การประกันภัยทางทะเลเป็นการประกันที่มีความสำคัญมากที่สุดประเภทหนึ่ง ในประเภทของการประกันภัยในปัจจุบัน ทำให้การติดต่อกับต่างประเทศเจริญขึ้นตั้งแต่ครั้งอดีตจนถึงปัจจุบัน

การประกันทางทะเลคืออะไร

การประกันภัยทางทะเลอาจแบ่งออกได้ คือ

1. **Cargo marine Insurance** เป็นการประกันทรัพย์สิน อันได้แก่สินค้าที่ได้ทำการขนส่งทางทะเล หรือทางน้ำระหว่างจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่ง

2. **Hull marine Insurance** เป็นการประกันตัวเรือที่ใช้ขนส่ง จากจุดหนึ่งไปยังจุดหนึ่ง

เมื่อทุก ๆ ประเทศมีความเจริญก้าวหน้า ทั้งทางบก ทางอากาศ ทางน้ำแล้ว และการขนส่งก็รวดเร็ว แต่ทว่าการขนส่งทางเรือก่อให้เกิดการล่าช้า แต่ทำไมจึงมีการใช้การขนส่งทางเรือ ทั้ง ๆ ที่ไม่มีความสะดวกในด้านความรวดเร็ว เพราะ

ก. **ค่าใช้จ่ายถูก** ในการขนส่งทางเรือ ถึงแม้ว่าจะเสียเวลากว่าการขนส่งทางอื่น แต่ค่าระวาง (freight) ในการขนส่งทางเรือถูกที่สุด และสินค้าก็ปลอดภัย ในปัจจุบันนี้ การเดินเรือก็มีความปลอดภัยมาก จึงทำให้การเสี่ยงภัยน้อย

ข. **ประสบการณ์ดีกว่า** การขนส่งทางอื่น ๆ นั้นเพิ่งจะเกิดขึ้นทีหลัง ย่อมไม่มีประสบการณ์ดีเท่าทางเรือ ซึ่งทางเรือมีมาก่อนคริสต์กาล ย่อมมีการปรับปรุงเรื่อยมา การเสี่ยงภัยย่อมมีน้อยกว่าทางอื่น

นักธุรกิจประกันภัยเห็นว่า เมื่อมีการขนส่งทางเรือถึงแม้ว่าจะมีประสบการณ์มากมาย แต่ก็ยังไม่สามารถจะเอาชนะภัยทางทะเลได้ ดังนั้น จึงทำให้กิจการประกันภัยทางทะเลยังคงดำเนินงานอยู่

การค้าระหว่างประเทศ (International Trade)

ในเรื่องของการค้าระหว่างประเทศนั้น จะเห็นว่าการทำงานต้องประสานกัน จึงสามารถจะทำให้สินค้าจากผู้ขายมาถึงมือผู้ซื้อได้อย่างปลอดภัย ดังนั้น จึงได้พิจารณาแยกหน้าที่ของแต่ละอย่างออกไปดังนี้ คือ

1. **Exporter** คือ ทั้งสองฝ่ายจัดทำการติดต่อการซื้อขายโดยมีข้อตกลงเรื่องชนิด และคุณภาพของสินค้า การขนส่ง ราคา และความรับผิดชอบต่าง ๆ

2. **Shipper** คือ มีหน้าที่รับสินค้ามาบรรจุหีบห่อให้เรียบร้อยก่อนนำส่งเรือ

3. **Forwarding Agent** (ผู้รับจัดส่งสินค้า) คือ มีหน้าที่นำสินค้ามาขึ้นเรือ

4. **Carrier** (ผู้ทำการขนส่ง) ได้แก่ กัปตัน หรือ นายเรือ และนายเรือจะดูแลสินค้าที่ตกลงซื้อขายกันไว้

5. **Clearing Agent** (ผู้ออกของ) มีหน้าที่นำสินค้าหรือของออกจากเรือเมื่อถึงที่หมาย คือ จัดการออกสินค้าไปให้ผู้ซื้ออีกต่อหนึ่ง

6. **Bank** (ธนาคาร) เป็นตัวกลางในการชำระเงิน โดยธนาคารจะเปิดเครดิต เพราะการค้าระหว่างประเทศจำต้องใช้เงินชำระค่าสินค้าต่างสกุลกัน เหตุนี้ธนาคารจึงเป็นผู้รับและชำระเงินให้ผู้ซื้อของและผู้ขาย

7. **Importer** หมายถึง ผู้สั่งซื้อสินค้าจากต่างประเทศ

เงื่อนไขในการส่งของจากผู้ขายไปยังผู้ซื้อ มีดังนี้คือ

1. **F.O.B.** (Free on Board) เป็นเงื่อนไขในการส่งสินค้าของผู้ขายไปยังเรือ เมื่อสินค้าไปถึงที่นั้นแล้ว ผู้ขายก็จะหมดหน้าที่ เช่น การซื้อขายรถยนต์ ทางบริษัทต่างประเทศก็จะนำรถมาลงเรือจัดการบรรทุกให้เรียบร้อย เมื่อเสร็จแล้วก็เป็นอันหมดความรับผิดชอบ

2. **C & F** (Cost & Freight) เป็นเงื่อนไขในกรณีที่มีการสั่งสินค้าจากประเทศหนึ่ง ไปยังอีกประเทศหนึ่ง โดยระบุว่า ราคาสินค้าที่ผู้ขายจะต้องจ่ายค่าระวางเรือจากต้นทางไปถึงปลายทางที่ตกลงกัน

3. **C. I. F.** (Cost Insurance and Freight) เป็นเงื่อนไขที่ผู้ขายมีหน้าที่อย่างเดียวกันกับ C & F แต่ผู้ขายรับผิดชอบ **การประกันภัย** สำหรับสินค้าที่ส่งมาให้ด้วย คือ ผู้ขายจะรับผิดชอบตั้งแต่สินค้าออกจากบริษัทจนกระทั่งถึงมือผู้ซื้อ

ปัจจุบันสัญญาแบบ C. I. F. เป็นสัญญาที่รัฐบาลกำลังให้ความสนใจมากที่สุด โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านการประกันภัย เพราะทางรัฐบาลเห็นว่าในตลาดเมืองไทย ก็มีการประกันภัยทางทะเลอยู่แล้ว ฉะนั้น สัญญาใดที่ส่งสินค้าเข้ามาที่มีการประกันภัยรวมอยู่ด้วย ก็ควรจะให้บริษัทในเมืองไทยรับทำ ไม่ควรให้บริษัทต่างประเทศรับทำ เพราะถ้าหากว่าบริษัทในเมืองไทยรับทำก็จะทำให้มีรายได้เพิ่มมากขึ้น และเงินตราที่เป็นเบี้ยประกันก็ไม่รั่วไหลออกนอกประเทศ

นโยบายของรัฐบาลในการรับทำประกันภัยในประเทศ เพื่อมิให้ขัดความสัมพันธ์กับต่างประเทศหรือเป็นการถือว่าแย่งการประกันภัยมาทำ รัฐบาลจึงมีหลักการที่จะตั้งกองทุนขึ้นเป็นศูนย์กลางรับทำ pool ประกันภัยต่างประเทศ โดยเอาสินค้าที่มีการประกันมารวมกันที่กองทุนนี้ แล้วจึงแจกให้บริษัทต่าง ๆ รวมทั้งบริษัทต่างประเทศด้วย ตามอัตราส่วนของทุนที่ชำระแล้วกับกองทุน (capital and surplus) ซึ่งเป็นการยุติธรรมแก่บริษัทประกันภัยต่าง ๆ ทั่วกัน

เอกสารสำคัญในทางการค้า (Commercial Document)

เอกสารสำคัญที่นักธุรกิจที่ทำการค้าระหว่างประเทศจะต้องใช้โดยทั่วไปมีอยู่ 4 ประเภทด้วยกัน เอกสารเหล่านี้เป็นรายการแจ้งลักษณะสินค้าในการดำเนินการ รวมถึงการชำระเงิน

1. ใบกำกับราคาสินค้า (the invoice) เป็นใบรับรองของพ่อค้าที่ออกให้เมื่อขายสินค้านั้น โดยมีรายละเอียดแสดงถึงรายการของสินค้า และราคาสินค้า ตลอดจนรายละเอียดต่าง ๆ เช่น ชื่อเรือ น้ำหนัก

2. ใบตราส่งสินค้าทางเรือ (the bill of lading) คือ ตราสารซึ่งบริษัทหรือนายเรือได้รับสินค้าไว้เพื่อจะนำไปสู่เมืองท่าปลายทางตามคำสั่งของผู้เป็นเจ้าของสินค้านั้น ๆ ส่วนค่าระวางนั้นเจ้าของสินค้าอาจจะจ่ายให้ล่วงหน้า หรือเรียกว่า "Freight Prepaid" แต่บางทีเจ้าของสินค้าก็ยกให้ไปเก็บปลายทาง (freight Payable at the port of destination) แบบฟอร์มของ bill of lading แตกต่างกันตามแต่บริษัทเจ้าของเรือจะจัดทำขึ้น บางแบบละเอียดมาก การที่ต้องแสดงไว้อย่างละเอียดก็เพื่อจะจำกัดข้อรับผิด (liability) ของตนในฐานะผู้เป็นเจ้าของเรือให้น้อยที่สุดเท่าที่จะน้อยได้

3. ใบแสดงการประกันภัย (the insurance certificate or special policy) เป็นเอกสารสำคัญที่ออกให้โดยบริษัทประกันภัย แสดงว่า สินค้าที่ระบุอยู่นั้นได้รับความคุ้มครองความเสียหายจากภัยทางทะเล

4. ตั๋วแลกเงิน (the bill of exchange) เป็นใบสั่งจ่ายของผู้ขาย เพื่อให้ผู้ซื้อจ่ายเงินตามจำนวนที่ระบุไว้ตามวันและเวลาที่กำหนด โดยระบุนามผู้รับเงิน หรือเป็นตั๋วที่ผู้ขายนำไปขอขึ้นเงินจากธนาคารพาณิชย์เอง กฎหมายได้ให้คำอธิบายเกี่ยวกับตั๋วแลกเงินไว้ดังนี้ "ตั๋วแลกเงินคือหนังสือตราสารซึ่งบุคคลหนึ่งเรียกว่า ผู้สั่งจ่าย สั่งอีกคนหนึ่งให้ใช้เงินจำนวนหนึ่งที่แน่นอนให้แก่บุคคลอีกคนหนึ่ง หรือให้ใช้ตามคำสั่งของบุคคลอีกคนหนึ่ง ซึ่งเรียกว่า ผู้รับเงินหรือผู้ถือ"

การชำระเงินระหว่างประเทศ (International Payment)

เมื่อประเทศต่าง ๆ ทำมาค้าขายกันนั้น ก็จะต้องมีการชำระหนี้กัน ในการนี้เงินก็จะเข้ามาเป็นสื่อกลางในการแลกเปลี่ยน แต่ในการใช้เงินเป็นสื่อกลางมีอุปสรรคดังนี้

1. เงินของแต่ละประเทศย่อมต่างสกุลกันไป เช่น ของไทยเป็นบาท อังกฤษเป็นปอนด์ อเมริกาเป็นดอลลาร์ ฯลฯ ถ้าเราซื้อของอเมริกาแล้วส่งเงินบาทไปชำระก็คงเป็นไปไม่ได้ เมื่อเป็นเช่นนี้การชำระหนี้ระหว่างประเทศจะต้องแลกเปลี่ยนเงินตราของประเทศหนึ่ง ให้เป็นเงินตราของอีกประเทศหนึ่งเสียก่อน เช่น ถ้าเราซื้อของจากอังกฤษ เราก็ควรจะส่งเงินปอนด์ไปชำระเขา เมื่อเป็นเช่นนี้พ่อค้าผู้สั่งสินค้าเข้า (importer) ในประเทศไทยจึงต้องเอาเงินบาทมาแลกเป็นเงินปอนด์เสียก่อน แล้วส่งเงินปอนด์ไปชำระหนี้ให้แก่พ่อค้าในประเทศอังกฤษ ดังนี้เป็นต้น

แต่ในปัจจุบันนี้เงินดอลลาร์อเมริกากลายเป็น convertible currency คือ ใช้ชำระหนี้กันได้ทั่วไป ไม่ว่าประเทศใด ๆ ก็ต้องการเงินดอลลาร์ทั้งนั้น (เว้นแต่บางประเทศในยุโรป ซึ่งเงินตราของเขาชักแข็งเกินเงินดอลลาร์อเมริกาขึ้นมาแล้ว) เมื่อเป็นเช่นนี้การชำระเงินระหว่างประเทศ พ่อค้าในต่างประเทศจึงมักจะเรียกร้องให้ลูกหนี้ชำระเงินเป็นดอลลาร์ ซึ่งทำให้ลูกหนี้ต้องวิ่งหาเงินดอลลาร์ไปชำระให้

2. การส่งเงินดอลลาร์หรือเงินสกุลใด ๆ ไปชำระหนี้ต่างประเทศนั้นค่อนข้างยาก เพราะเจ้าหนี้และลูกหนี้อยู่ห่างไกลกันลิบลับ การส่งเงินหรือโลหะมีค่า (เช่น ทองคำ) ที่ใช้แทนกันนั้น ย่อมทำให้สิ้นเปลืองโสหุ้ยในการขนส่ง และทำให้การค้าดำเนินไปโดยไม่สะดวก ทั้งนี้เพราะกว่าจะส่งเงินหรือทองคำไปชำระหนี้กันได้ก็กินเวลานาน เช่น ถ้าจะส่งเงินจากไทยไปอเมริกาโดยทางเครื่องบินก็กินเวลานับวัน ยิ่งถ้าส่งไปทางเรือด้วยแล้วก็เป็นเดือน ๆ ยิ่งกว่านั้นค่าระวางในการขนส่งก็ย่อมจะสูง เพราะจะต้องคิดรวมเอาค่าประกันภัยและอื่น ๆ รวมเข้าไปด้วย

เพื่อที่จะหลีกเลี่ยงอุปสรรคดังกล่าวนี้ การชำระเงินระหว่างประเทศโดยทั่วไปจึงใช้เครื่องมือเครดิต (credit instruments) เป็นสื่อกลางแทนที่จะใช้เงิน เครื่องมือเครดิตที่สำคัญก็เช่น ดราฟท์ ธนาคาร และตั๋วแลกเงินประเภทต่าง ๆ เป็นต้น หรือมิเช่นนั้นจะให้รวดเร็วยิ่งขึ้นก็ใช้วิธีโอนเงินกันทางโทรเลขไปเลย

โดยเหตุที่ตั๋วแลกเงินก็ดี ดราฟท์ก็ดี การโอนเงินทางโทรเลขก็ดี ล้วนแต่ต้องใช้บริการของธนาคารทั้งนั้น เพราะธนาคารเป็นผู้รับซื้อขายหนี้ หรือเครดิตระหว่างประเทศ ฉะนั้น เครื่องมือเครดิตประเภทต่าง ๆ ที่ใช้โอนหรือชำระหนี้ระหว่างประเทศจึงเป็นรูป "หนี้ธนาคาร" (bank debts)

บทบาทของธนาคารในการชำระเงินระหว่างประเทศ

ได้กล่าวแล้วว่า การชำระเงินระหว่างประเทศมักกระทำกันโดยอาศัยเครื่องมือเครดิต (credit instruments) ประเภทต่าง ๆ การใช้เครื่องมือเครดิตนี้ทำให้การค้าระหว่างประเทศขยายตัวกว้างขวางออกไปมาก ผู้ทำการซื้อขายเครื่องมือเครดิตในการค้านี้ก็คือ ธนาคารพาณิชย์นั่นเอง ถ้าไม่มีธนาคารเสียแล้ว การชำระเงินระหว่างประเทศจะเป็นไปโดยลำบากอย่างยิ่ง ธนาคารดำเนินการซื้อขายเครื่องมือเครดิตต่าง ๆ เหล่านี้ โดยคิดค่าธรรมเนียมบวกเข้าไปกับกำไรในการซื้อขายเงินตราต่างประเทศ ในการนี้ธนาคารจำต้องมีสาขาอยู่ในต่างประเทศ หรือไม่ก็มีธนาคารที่มีข้อตกลงกันไว้ ที่เรียกว่า correspondent banks อยู่ในเมืองใหญ่ ๆ ที่สำคัญ ๆ ในทางการค้าของโลก

ธนาคารใหญ่นั้นมักมีสาขาอยู่ในต่างประเทศ เช่น ธนาคารกรุงเทพก็มีสาขาอยู่ในเมืองใหญ่ ๆ หลายแห่ง สาขาต่างประเทศนี้ทำหน้าที่หลายอย่าง เช่น ทำหน้าที่ทางด้านธุรกิจธนาคารทั่วไป ภายใต้กฎหมายของประเทศที่สาขาตั้งอยู่นั้น ในด้านการชำระเงินระหว่างประเทศ สาขาเหล่านี้ก็จะช่วยเก็บเงินให้แก่สำนักงานใหญ่ จัดการจ่ายเงินตามดราฟท์ที่สำนักงานใหญ่สั่งจ่าย หรือออกดราฟท์สั่งจ่ายที่สำนักงานใหญ่ ทำการรับรองตั๋วเงินที่สำนักงานใหญ่สั่งจ่ายมา ฯลฯ เหล่านี้เป็นต้น

ถ้าไม่มีสาขาอยู่ในต่างประเทศ ธนาคารก็จะมีธนาคารที่ได้มีข้อตกลงกันไว้กับตนที่เรียกว่า "correspondent banks" สำหรับดำเนินการแทนสาขา ธนาคารเหล่านี้จะช่วยเหลือซึ่งกันและกันในด้านการชำระเงินระหว่างประเทศ เพื่อความสะดวก ธนาคารแต่ละแห่งจะมีเงินฝากไว้ในบัญชีซึ่งกันและกัน เช่น ธนาคาร (ก) ในประเทศไทยมีเงินฝากไว้ในธนาคาร (ข) ที่ติดต่อกันไว้ในประเทศอังกฤษ อเมริกา ญี่ปุ่น ฯลฯ เหล่านี้เป็นต้น ในเวลาเดียวกัน ธนาคารเหล่านี้ก็จะมีเงินฝากไว้ในธนาคาร (ก)

เช่นเดียวกัน ถ้าธนาคาร (ก) ขายสิทธิเรียกร้องเป็นเงินตราต่างประเทศเมื่อใด จำนวนเงินฝากในบัญชีต่างประเทศเหล่านี้ก็จะลดลง ตรงกันข้าม ถ้าธนาคาร (ก) ซื้อสิทธิเรียกร้องเงินตราต่างประเทศเมื่อใด จำนวนเงินฝากในบัญชีต่างประเทศเหล่านี้ก็จะเพิ่มขึ้น

ธนาคารในต่างประเทศที่ตกลงกันเหล่านี้ จะช่วยเหลือในด้านการชำระหนี้ต่างประเทศซึ่งกันและกัน เช่น ช่วยเก็บเงินให้กัน ช่วยรับรองตั๋วเงินซึ่งกันและกัน ช่วยจ่ายเงินตามเอกสารที่สั่งจ่ายซึ่งกันและกัน เหล่านี้เป็นต้น เพื่อความสะดวกในการดำเนินงานธนาคารคู่ขาเหล่านี้อาจทำข้อตกลงให้ยืมเงินโดยวิธี "เบิกเกินบัญชี" ซึ่งกันและกันก็ได้ เช่น ถ้าคุณไปขอซื้อดราฟท์จากธนาคาร (ก) เป็นเงิน 100,000 ดอลลาร์ ในอัตราแลกเปลี่ยน 1 ดอลลาร์ต่อ 20 บาท เพื่อส่งไปชำระหนี้ในอเมริกา ธนาคาร (ก) อาจขายดราฟท์ให้แก่คุณทั้ง ๆ ที่มีเงินฝากอยู่ในธนาคาร (ข) ที่อเมริกาไม่ถึง 100,000 ดอลลาร์ก็ได้ ในกรณีนี้ ธนาคาร (ข) ก็จะจ่ายเงินให้แก่ผู้รับตามดราฟท์นั้น แล้วลงบัญชีธนาคาร (ก) เป็นหนี้ไว้ตามจำนวนเงินที่เบิกเกินบัญชีไว้นั้น เช่น ถ้าธนาคาร (ก) มีเงินฝากอยู่ในธนาคารคู่ขาเพียง 80,000 ดอลลาร์ ธนาคาร (ก) ก็จะเป็นลูกหนี้ธนาคารคู่ขาอยู่อีก 20,000 ดอลลาร์ ซึ่งเป็นหนี้ที่เบิกเกินบัญชีไป ในกรณีนี้ธนาคาร (ข) อาจยอมให้ธนาคาร (ก) เป็นหนี้ชั่วคราวก็ได้ หรือถ้าธนาคาร (ก) เห็นสมควรจะรีบชำระหนี้ โดยจัดการซื้อตั๋วเงินดอลลาร์ราคา 20,000 ดอลลาร์ไปเติมบัญชีฝากที่ขาดไปให้ครบทันทีก็ได้ หรือจะจัดการเปิดบัญชีเงินฝากในธนาคาร (ก) ให้แก่ธนาคาร (ข) เป็นเงินไทย 400,000 บาท ตามอัตราแลกเปลี่ยนที่ขายดราฟท์ไปในวันนั้นก็ได้ ดังนี้เป็นต้น

บางทีแม้ธนาคาร (ก) จะไม่มีธนาคารที่ติดต่อกันไว้อยู่ในเมืองนั้น แต่ก็อาจออกดราฟท์สั่งจ่ายเงินจากธนาคารดังกล่าวได้ ทั้งนี้ โดยอาศัยธนาคาร (ข) ของตนที่มีความสัมพันธ์กับธนาคารในเมืองนั้นเป็นสื่อช่วยจัดการให้ เช่น สมมติว่าคุณไปขอซื้อดราฟท์เป็นเงิน 30,000 ดอลลาร์เพื่อส่งไปชำระหนี้ในแคนาดา สมมติต่อไปว่า ธนาคาร (ก) หรือธนาคารอื่น ๆ ในประเทศไทยไม่มีธนาคารที่ติดต่อกันอยู่ในแคนาดาเลย ธนาคาร (ก) อาจออกดราฟท์สั่งจ่ายเงิน 30,000 ดอลลาร์ จากธนาคารใดธนาคารหนึ่งในแคนาดาได้ ทั้งนี้โดยสัญญาว่า เมื่อธนาคารแคนาดาจ่ายให้ตามดราฟท์นั้นแล้ว ธนาคาร (ข) ของธนาคาร (ก) ในอเมริกา (ซึ่งติดต่อกับธนาคารแคนาดาด้วย) จะลงบัญชีเงินฝากในธนาคารแคนาดาเพิ่มขึ้น 30,000 ดอลลาร์ ในกรณีนี้จะมีการจ่ายเงินถึง 4 ขั้น คือ คุณจ่ายเงินให้ธนาคาร (ก) ธนาคาร (ก) จ่ายเงินให้ธนาคาร (ข) ในอเมริกา ธนาคาร (ข) ในอเมริกาจ่ายเงิน (โดยลงบัญชีเงินฝากให้ธนาคารแคนาดา) และธนาคารแคนาดาจ่ายเงินให้แก่ผู้ถือดราฟท์นี้ เป็นต้น

นอกจากธนาคารพาณิชย์แล้ว ยังมีบรรดานายหน้าและพ่อค้าเอกชนต่าง ๆ อีกหลายประเภทที่ทำการซื้อขายเงินตรา หรือสิทธิเรียกร้องเป็นเงินตราต่างประเทศ นายหน้าและพ่อค้าเหล่านี้ต่างก็มีบทบาทสำคัญในด้านการค้าระหว่างประเทศเหมือนกัน เพราะเท่ากับเป็นตัวจักรเล็ก ๆ รองลงมาจากธนาคาร การซื้อขายเงินตราหรือสิทธิเรียกร้องเงินตราต่างประเทศเป็นรายย่อย ๆ มักจะกระทำผ่านนายหน้า และพ่อค้าเอกชนเหล่านี้เป็นส่วนใหญ่ และบุคคลเหล่านี้ก็จะต้องมีส่วนสัมพันธ์อยู่กับธนาคารอย่างใกล้ชิด

ลักษณะสำคัญของกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเล

1. จะต้องมีความซื่อสัตย์ซึ่งกันและกันอย่างสูงสุด (utmost good faith) เพราะผู้เอาประกันกับบริษัทผู้รับประกันไม่รู้จักกันเลย บริษัท ฯ ไม่รู้ถึงสภาพของสินค้า ไม่รู้แน่ถึงลักษณะของสินค้า จำนวนสินค้า เพราะทรัพย์นั้นอาจอยู่ในต่างประเทศ ต่างจังหวัด หรือกลางทะเลในระหว่างการขนส่ง บริษัทประกันภัยจึงต้องอาศัยคำบอกเล่าด้วยปาก หรือจากรายงานข้อเท็จจริง การเสี่ยงภัยจึงมีมาก เพราะบริษัท ฯ อาจรับเอาภัยที่เลว (bad risk) เข้ามาเต็มที่ และผู้ที่มีอำนาจควบคุมความปลอดภัยของทรัพย์ก็คือกัปตันเรือ ซึ่งบริษัทไม่มีอำนาจจะบังคับบัญชาได้ นอกจากผู้เอาประกันฉะนั้น การกระทำใดๆ ของผู้เอาประกันที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่บริษัท ซึ่งบางครั้งไม่มีเจตนาทุจริตก็อาจทำให้บริษัทปฏิเสธความรับผิดชอบได้ ซึ่งเรียกว่า "marine rules"

การซื่อสัตย์สูงสุด (utmost good faith) เป็นเรื่องที่ใช้เป็นปรัชญา หรือประกันทางทะเล โดยถือว่าผู้เอาประกันและบริษัทซื่อสัตย์ต่อกัน ซึ่งแยกออกพิจารณาดังนี้

1. บริษัทเชื่อผู้เอาประกัน เพราะถือว่าผู้เอาประกันแจ้งความจริง ภาษาตลาดเรียกว่า มองลูกค้าในแง่ดี ถ้าแตกต่างไปจากผู้เอาประกันบอกไว้ถือว่าสัญญาเป็นโมฆะ

2. ผู้เอาประกันมีหน้าที่จะต้องเปิดเผยความจริงก่อนทำสัญญา ถ้ามีอะไรเปลี่ยนแปลงบิดเบือนไปจากความจริงหลังสัญญา ถือว่าสัญญาเป็นโมฆะ

3. ผู้เอาประกันควรที่จะต้องทราบข้อเท็จจริงจะปฏิเสธไม่ได้

4. ถ้าหากว่าสิ่งควรจะรู้แล้วผู้เอาประกันละเว้น

5. ข้อเท็จจริงที่จะถือว่าสัญญาเป็นโมฆะนั้นจะต้องเป็นสาระสำคัญ คือ ข้อเท็จจริงที่เป็นปัจจัยในการพิจารณาการเสี่ยงภัย นอกนั้นเป็นสาระสำคัญในการคิดคำนวณเบี้ยประกัน

2. ส่วนได้เสียอันอาจเอาประกันได้ (Insurable Interest)

การประกันภัยทางทะเล คือ การรับประกันความเสียหายที่จะเกิดขึ้นแก่ผู้มีส่วนได้เสียในทรัพย์สินที่เอาประกัน ดังต่อไปนี้

ก. เรือ (ships, hulls)

ข. สินค้า (goods, cargoes, merchandises) หรือสังหาริมทรัพย์อื่นๆ ที่ตกอยู่ภายใต้การเสี่ยงภัยของภัยทางทะเล

ค. รายได้หรือค่าจ้างที่ควรได้ในรูปค่าขนส่ง (freight) ค่าโดยสาร ค่านายหน้า กำไร หรือผลประโยชน์ที่เป็นเงินอื่นๆ หรือเงินที่จ่ายล่วงหน้า หนี้ที่ให้กู้ไป ค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่ต้องสูญเสียไปอันเนื่องจากทรัพย์ตามข้อ (ก) และ (ข) ต้องเผชิญต่อการเสี่ยงภัยทางทะเล

ง. ความรับผิดชอบตามกฎหมายของเจ้าของหรือบุคคลอื่นๆ ที่มีส่วนได้เสีย หรือรับผิดชอบ

ต่อทรัพย์ตาม (ก) (ข) ในความเสียหายที่จะก่อให้เกิดขึ้นแก่ชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สินของบุคคลภายนอกโดยทรัพย์ดังกล่าว

ผู้มีส่วนได้เสียที่อาจเอาประกันได้

1. **เจ้าของ** คือ ผู้เป็นเจ้าของทรัพย์สิน ไม่ว่าจะเป็นเรือหรือสินค้าย่อมอาจประกันได้เท่ากับจำนวนกรรมสิทธิ์ที่ตนมีอยู่ในทรัพย์นั้น

2. **ผู้ครอบครอง** คือ ผู้ที่ได้รับมอบหมายให้ควบคุมดูแลทรัพย์ ปกติได้แก่ ตัวเรือในฐานะผู้เช่า ผู้รับมอบให้ทำการขนส่ง ผู้ยืมเพื่อใช้ในธุรกิจชั่วคราว ซึ่งมีหน้าที่ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่จะเกิดขึ้นแก่ทรัพย์ที่อยู่ในความรับผิดชอบของตน จึงอาจเอาประกันทรัพย์นั้นเต็มราคา

3. **ผู้รับจำนอง จำนำ** ผู้รับจำนองเรือ เจ้าหนี้ ของผู้เป็นเจ้าของเรือ หรือสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง ย่อมมีส่วนได้เสียเท่าจำนวนที่ตนเองเป็นเจ้าหนี้ แต่อาจประกันเต็มค่าของทรัพย์สินนั้นก็ได้

4. **ผู้ขนส่ง** ผู้ขนส่งยอมรับผิดชอบในความสูญเสียหรือเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ทรัพย์ที่ตนกำลังขนส่งอยู่ จึงมีส่วนได้เสียเท่าราคาทรัพย์นั้น และอาจประกันค่าระวาง ค่าขนส่ง และค่านายหน้าที่พึงได้รับในการขนส่งได้ด้วย

5. **ผู้รักษาผลประโยชน์ของเจ้าหนี้** ผู้เป็นเจ้าของทรัพย์ที่เป็นลูกหนี้อาจกลายเป็นบุคคลล้มละลาย ผู้พิทักษ์ทรัพย์ของลูกหนี้ที่ถูกแต่งตั้งขึ้นย่อมมีส่วนได้เสียในทรัพย์นั้น จึงอาจทำการเอาประกันได้

6. **ตัวแทน** ตัวแทนย่อมเข้าทำสัญญาประกันภัยในนามของตัวการผู้มีส่วนได้เสียในทรัพย์นั้นได้ แต่ต้องระบุว่าทำการแทนตัวการตามอำนาจที่ได้รับมอบไว้

7. **ผู้รับตราส่ง (consignee)** ในบางกรณีผู้ซื้อหรือผู้รับตราส่งต้องรับผิดชอบเองในความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ทรัพย์ที่ถูกส่งมาให้ เช่นนี้ส่วนได้เสียอาจเท่ากับจำนวนเงินที่ได้จ่ายไปล่วงหน้าแก่ผู้ซื้อหรือเท่ากับราคาทรัพย์แล้วแต่กรณี

3. กรมธรรม์เป็นเอกสารที่โอนกันได้อย่างเสรี (Assignment of Policy)

กรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลสามารถโอนกันได้อย่างเสรี เพราะผู้ที่ถือกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลต้องมีการเปลี่ยนมือในการเป็นเจ้าของสินค้า แต่ผู้รับโอนจะต้องมีส่วนได้เสียในทรัพย์ที่เอาประกันไว้ในกรมธรรม์ด้วย มิฉะนั้นจะทำให้การโอนเป็นโมฆะ ส่วนกรมธรรม์ประกันสินค้า การโอนกรมธรรม์นี้ อาจกระทำได้โดยมิต้องได้รับความยินยอมเห็นหนังสือจากบริษัท แต่ต้องกระทำก่อนความเสียหายเกิดขึ้น เพราะกรมธรรม์จะกำหนดตัวผู้รับประโยชน์ไว้ดังนี้ "on account of whom it may concern." ส่วนกรมธรรม์ประกันตัวเรือ การโอนกรมธรรม์จะกระทำได้โดยการยินยอมจากบริษัทเป็นหนังสือเสียก่อน

คำว่า การโอนอย่างเสรี ไม่ได้หมายความว่า กรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลจะโอนกันได้อย่าง

อัตโนมัติ ความหมายของการโอนอย่างอัตโนมัตินั้นเป็นเรื่องที่ไม่ต้องตกลงกัน กรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลผู้เอาประกันจะโอนได้ในกรณีที่ตนหมดสิทธิในสินค้านั้น โดยทั่วไปจะมีเงื่อนไขในกรมธรรม์นั้น

4. ค่าชดใช้ค่าสินไหมหรือค่าเสียหาย (Indemnity)

ในทางการประกันอัคคีภัย ผู้เอาประกันจะได้รับชดใช้ค่าเสียหาย โดยประเมินเงินหลังจากที่เกิดความเสียหายแล้ว หรือหาทรัพย์สินใหม่มาทดแทนให้ แต่ในทางประกันภัยทางทะเลแตกต่างไป เพราะราคาสินค้าไม่คงที่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการลดค่าของเงิน ค่าขนส่งก็เปลี่ยนแปลงไปเรื่อย ๆ ค่าภาษี และค่าธรรมเนียมอื่น ๆ ที่ทำให้ราคาสินค้าต่างกันไป ฉะนั้น บริษัทจึงจ่ายค่าสินไหมต่างออกไปแล้วแต่การตกลงในสัญญาประกันภัย ส่วนได้เสียที่ผู้เอาประกัน หรือผู้รับประโยชน์นำมาอ้างในการเรียกร้องให้บริษัทจ่ายสินไหมทดแทนได้นั้น โดยปกติจะต้องมีในขณะที่เข้าทำสัญญาและเมื่อความเสียหายเกิดขึ้น แต่ในการประกันภัยทางทะเลนี้มีข้อกำหนดที่เรียกว่า "Lost of Not Lost" ซึ่งกำหนดว่าแม้ผู้เอาประกันจะไม่มีส่วนได้เสียในวันที่เข้าทำสัญญา แต่ถ้ามีส่วนได้เสียในขณะที่ทรัพย์สินได้รับความเสียหายก็พอจะเข้าทำสัญญาประกันได้ และทำให้บริษัทต้องรับผิดชอบต่อความวินาศที่เกิดขึ้นก่อนนั้นได้ ดังบัญญัติไว้ในกฎหมายอังกฤษ (The Marine Insurance Act 1906) ว่า "ผู้เอาประกันจะต้องมีส่วนได้เสียในทรัพย์สินที่เอาประกัน ในขณะที่มีความเสียหายเกิดขึ้น แม้ว่าส่วนได้เสียนั้นจะหามีไม่แล้วในขณะที่เข้าทำสัญญาก็ตาม"

ถ้าเรานำเอาการชดใช้ค่าเสียหายที่ใช้กับการประกันอัคคีภัยมาใช้กับการประกันภัยทางทะเล ก็จะไม่เป็นที่พอใจของผู้เอาประกัน เพราะผู้เอาประกันไม่อยากที่จะกำหนดแน่นอนเหมือนการประกันอัคคีภัย และบริษัทเองก็มีความไม่สบายใจ เมื่อเป็นเช่นนี้ อังกฤษจึงกำหนดค่าชดใช้การเสียหายโดยพยายามที่จะเอาทุนประกันคำนวณจากราคารวมค่าใช้จ่ายอื่น ๆ มีค่าระวาง และค่าใช้จ่ายทั่ว ๆ ไป และยังต้องนึกถึงเบี้ยประกันด้วย หลักที่อังกฤษวางไว้ ผู้เอาประกันและตลาดยังไม่พอใจ และผู้เอาประกันยังไม่ได้กำไร เพราะฉะนั้น ราคาที่นิยมกันในตลาดจึงเพิ่มอีก 10% บริษัทประกันภัยจึงหาทางที่จะแก้ไขต่อไป คือ พยายามหารือกับผู้เอาประกันว่าราคาสินค้าที่จะมาลงเป็นทุนประกันนั้นควรอย่างยิ่งที่จะต้องตั้งให้ตายตัว ถึงจะเสียหายเท่าใดก็จ่ายตามทุนที่กำหนดไว้ ฉะนั้น ในกรมธรรม์จะระบุไว้เลยว่า ประกันไว้.....บาท หรือเขียนไว้ดังนี้

valued at หรือ so valued บางครั้งใช้คำว่า insures for เช่น สบู่เขาเรียกว่า one case of soap valued at 1,000 Baht โดยไม่คำนึงถึงราคาในตลาด

Protection & Indemnity Insurance

ความคุ้มครองนี้เป็นการสลักหลัง (endorsement coverage) ของกรมธรรม์ประกันตัวเรือ (hull policy) หรือเป็นกรมธรรม์ต่างหากก็ได้ เพื่อความคุ้มครองความรับผิดชอบตามกฎหมายของเจ้าของ หรือผู้ใช้เรือที่เป็นผู้เอาประกัน เพราะความรับผิดชอบในการที่เรือชนกัน (collision liability clause) มิได้ให้ความคุ้มครองไว้

กรมธรรม์นี้ให้ความคุ้มครองและความรับผิดชอบตามกฎหมายของเจ้าของ และผู้ใช้เรือที่เอาประกันในความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่

ก. ลูกเรือ เพื่อความรับผิดชอบตามกฎหมายของผู้เอาประกันที่มีต่อความบาดเจ็บแก่ร่างกายหรือชีวิตของลูกเรือ ความรับผิดชอบของผู้เอาประกันในกรณีนี้มิได้เนื่องมาจากความประมาทเลินเล่อของตนเองแต่อย่างใด การที่ลูกเรือได้รับบาดเจ็บ หรือเจ็บป่วยในขณะปฏิบัติหน้าที่ย่อมมีสิทธิที่จะได้รับค่าจ้างในระหว่างที่ไม่อาจปฏิบัติหน้าที่เพราะเหตุดังกล่าวนั้น รวมทั้งค่ารักษาพยาบาลและค่าเดินทางเพื่อนำลูกเรือผู้นั้นกลับเมืองท่าต้นทาง แต่เจ้าของไม่ต้องรับผิดชอบต่อความเจ็บหรือป่วย เนื่องจากการกระทำโดยตั้งใจของลูกเรือเอง เว้นแต่ความบาดเจ็บ หรือเจ็บป่วยนั้นร้ายแรงถึงขนาดที่จะต้องได้รับการพยาบาลรักษาโดยด่วน จึงต้องนำลูกเรือผู้นั้นส่งขึ้นเมืองท่าแห่งใดแห่งหนึ่ง เช่นนี้ เจ้าของเรือต้องจ่ายค่าขนส่งนั้น รวมทั้งการที่ต้องส่งเรือกลับเมืองท่าต้นทางด้วย

ข. บุคคลอื่น ๆ ที่มิใช่เจ้าหน้าที่ประจำเรือของผู้เอาประกัน คือ ความรับผิดชอบของผู้เอาประกันที่มีต่อบุคคลที่มิใช่คนงานประจำเรือ เช่น ผู้โดยสาร ผู้ขนของขึ้นลงเรือ หรือบุคคลอื่น ๆ ที่ได้รับบาดเจ็บในขณะที่อยู่ในเรือลำที่เอาประกันนั้น รวมทั้งความบาดเจ็บที่บุคคลภายนอกได้รับ เพราะเรือที่เอาประกันชนกับทรัพย์สินอื่น ๆ

ค. สินค้า คือ ความรับผิดชอบของเจ้าของเรือในความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่สินค้าที่อยู่ในเรือเนื่องจากความประมาทเลินเล่อของเจ้าของเรือหรือลูกเรือ

ง. เรือลำอื่นและอสังหาริมทรัพย์อื่น ๆ ความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่เรือลำอื่นเพราะเรือลำที่เอาประกันไปชนเข้า เช่น ท่าเรือ อู่เรือ สะพาน เขื่อนกั้นคลื่น และสิ่งช่วยในการนำร่อง เป็นต้น ทำให้ผู้เป็นเจ้าของเรือต้องรับผิดชอบจ่ายค่าเสียหายที่เกิดขึ้น

จ. สิ่งอื่น ๆ และความรับผิดชอบตามกฎหมาย เพราะการละเมิดกฎหมายศุลกากร และกฎหมายอื่น เจ้าของเรือ นายเรือ หรือตัวแทนของเรือที่ต้องถูกปรับเพราะเรือละเมิดกฎหมายศุลกากร การนำคนเข้าเมือง หรือในกรณีที่ผู้เป็นเจ้าของได้รับความเสียหายเพราะเรือต้องแล่นออกนอกเส้นทางเพื่อส่งลูกเรือที่ได้รับบาดเจ็บหรือเจ็บป่วยขึ้นเมืองท่าใด เพื่อรักษาพยาบาล เหล่านี้บริษัทจะจ่ายเพื่อความรับผิดชอบทั้งสิ้น เพราะกรณีดังกล่าวให้รวมทั้งเชื้อเพลิงที่เรือต้องจ่ายไปในการนำส่งลูกเรือดังกล่าว และในกรณีที่เรือถูกกัก (quarantine) ณ เมืองท่าที่เรือไปจอดขนส่งสินค้าหรือรับผู้โดยสาร และเพื่อค่าใช้จ่ายในการต่อสู้คดีในเรื่องนี้ด้วย

กรมธรรม์ protection and indemnity นี้อาจจะระบุว่า Sister ship clause deductible clause ด้วยก็ได้ ปัจจัยสำคัญก็คือ เพื่อช่วยให้มีการตกลงกันในเรื่องค่าสินไหมทดแทนให้เร็วยิ่งขึ้น ผู้เอาประกันควรมีการตกลงกันต่อไปนี้ คือ

เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้น ผู้เอาประกันแจ้งให้บริษัทหรือตัวแทน ณ เมืองที่ขนสินค้าลงทราบโดยเร็ว และควรยื่นพร้อมทั้งรายงานสำรวจการเสียหาย (survey report) ด้วย

การยื่นคำร้องขอชำระค่าแห่งความเสียหาย

ในการยื่นขอรับชำระค่าสินไหมทดแทน ผู้เอาประกันจะต้องแนบเอกสารประกอบดังต่อไปนี้

1. ใบกำกับสินค้า
2. ใบตราส่ง
3. กรมธรรม์ประกันภัย
4. คำร้องขอรับชำระค่าสินไหมทดแทน
5. ใบสำรวจความเสียหายและใบคำประท้วง
6. ใบรับรองจากศุลกากร
7. เหตุผลถึงการชักช้าในการออกของที่ศุลกากร

5. การรับช่วงสิทธิ (subrogation) หมายความว่า บริษัทประกันได้ชดใช้ค่าสินไหมให้แล้ว บริษัทมีสิทธิ์ที่จะไปเรียกร้องค่าเสียหายจากอีกฝ่ายหนึ่ง โดยตัวผู้เอาประกันจะต้องลงชื่อในเอกสารให้กับบริษัท เช่น เรือที่รับประกันถูกเรืออีกลำหนึ่งมาชนเสียหาย หลังจากพิสูจน์ว่ามีการเสียหายจริง บริษัทจะจ่ายค่าเสียหายที่เกิดขึ้นแก่เรือที่เอาประกัน แล้วเข้าครอบครองสิทธิ์ว่าเป็นเจ้าของเรือไปฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายจากเรือที่มาชน

กฎหมายอังกฤษบัญญัติว่า บริษัทไม่มีสิทธิในสินค้าหรือตัวเรือที่เอาประกัน จนกว่าจะได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันไปเรียบร้อยแล้ว ในเงื่อนไขของกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลแสดงไว้ชัดว่า บริษัทประกันภัยจะไม่มีความรับผิดชอบต่อความเสียหายอันเกิดแก่ทรัพย์สินที่อยู่ในความรับผิดชอบของผู้ทำการขนส่งสินค้า คือ แต่ถ้าผู้ทำการขนส่งปฏิเสธ บริษัทก็จะชดใช้ค่าเสียหายก่อนแล้วจึงไปเรียกร้องเอาจากนายเรือ เมื่อเป็นเช่นนี้ บริษัทประกันภัยจึงต้องพิจารณาให้ถ่องแท้ก่อนว่า ในการที่ตนจ่ายเงินให้กับผู้เอาประกันนับเป็นการถูกต้องหรือไม่ มีกฎหมายในการให้สวมสิทธิหรือไม่ ถ้าหากเป็นการจ่ายค่าเสียหายโดยที่ไม่ได้สิทธิทางกฎหมาย บริษัทก็ย่อมเสียเปรียบ ดังนั้นจึงต้องพิจารณาถึงความหมายของการสวมสิทธิ และการกระทำได้เมื่อใด การสวมสิทธินี้เป็นสิทธิทางกฎหมายไม่ใช่ทางการประกัน

6. ข้อกำหนดโดยปริยาย (implied warranties) หมายความว่า มีบางอย่างที่คู่สัญญา (บริษัทประกันหรือผู้รับประกันกับผู้เอาประกัน) ต้องทราบ ถึงแม้ว่าจะมิได้ระบุไว้ในใบกรมธรรม์ (policy) เพราะถือเป็นธรรมเนียมสากลโดยไม่ต้องเขียนเป็นลายลักษณ์อักษร คือ

ก. **เรือต้องมีสภาพพร้อมที่จะออกทะเลได้ (seaworthiness)** ในที่นี้หมายถึง เรือสามารถที่จะผจญภัยทางทะเลในลักษณะปกติ เรือจะต้องมั่นคง แข็งแรง มีอุปกรณ์ในการเดินทางพร้อมเพรียง นอกจากนี้ยังต้องมีอาหาร เชื้อเพลิง น้ำจืด และสิ่งจำเป็นอื่น ๆ ที่จะใช้ในการเดินทาง และเพื่อความปลอดภัยของลูกเรือและผู้โดยสาร เรือจะต้องมีนายเรือและต้นหนที่มีความสามารถ พร้อมทั้งลูกเรือประจำครบถ้วนตามที่กฎหมายเดินเรือทะเลบัญญัติไว้

หลักของ "seaworthiness" นี้จะต้องดำรงไว้โดยผู้เอาประกันไม่อาจปฏิเสธได้ว่าตนไม่ทราบว่าเรือขาดสภาพที่จะออกทะเลได้ ในทำนองเดียวกัน ในการประกันสินค้าที่บรรทุกไปในเรือที่ขาดลักษณะ "seaworthiness" บริษัทก็ย่อมปฏิเสธความรับผิดชอบเมื่อมีความเสียหายเนื่องจากการณ์ดังกล่าว เพราะเรือที่ขนสินค้านั้นอาจเริ่มเดินทางจากประเทศอื่น ซึ่งผู้เอาประกันไม่มีโอกาสทราบกำหนดให้บริษัทต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทน เป็นทำนองว่าบริษัทและผู้เอาประกันยอมรับว่า เรือมีสภาพพร้อมที่จะออกทะเลได้ โดยไม่คำนึงว่าแท้ที่จริงมีสภาพดังนั้นจริง หรือไม่

ข. **เรือต้องเดินตามเส้นทางปกติ** เรือจะต้องเดินทางไปตามเส้นทางที่ใช้กันเป็นปกติ หลักนี้เพื่อประโยชน์แก่บริษัทในการพิจารณาประกันภัย และกำหนดอัตราเบี้ยประกัน ถ้าเรือออกนอกเส้นทาง (deviation) ย่อมทำให้สภาพแห่งการเสี่ยงภัยเปลี่ยนแปลงไป แต่ถ้าเรือต้องออกนอกเส้นทางเพราะเหตุจำเป็นแล้ว บริษัทก็ไม่อาจยกมาเป็นข้ออ้างที่จะปฏิเสธความรับผิดได้ การที่เรือต้องเลื่อนกำหนดออกเดินทางโดยไม่มีเหตุสมควรก็ถือได้ว่าเป็นการละเมิดหลัก deviation ได้เช่นกัน ทั้งนี้เพราะในกรณีที่เป็นการประกัน เพื่อความคุ้มครอง การขนส่งแต่ละเที่ยวบริษัทอาจอยู่ในฐานะที่เสียเปรียบ เพราะการที่เรือต้องเลื่อนกำหนดเดินทางนี้ ทำให้การเดินทางถูกหน่วงเหนี่ยวไว้ ต้องประสบกับการเปลี่ยนแปลงทางอากาศ เช่น มรสุม หรือความเย็นของอากาศ ทำให้มีการเสี่ยงภัยเพิ่มขึ้น ถ้าไม่มีเส้นทางที่เคยใช้เป็นปกติแน่นอน เรือจะต้องเดินทางไปตามเส้นทางที่ปลอดภัยและเหมาะสมที่สุด บริษัทไม่อาจจะยกเอาเรื่องที่เรือต้องออกนอกเส้นทางมาบอกล้างสัญญานั้น ถ้าเรือถูกพายุพัดหรือเพราะเหตุจำเป็นอย่างอื่น อันมิใช่เป็นเพราะการกระทำโดยเจตนาที่จะออกนอกเส้นทาง เพื่อรับการซ่อมแซม เติมน้ำ เชื้อเพลิง เนื่องจากถูกพายุโดยมิใช่ความประมาทเลินเล่อของนายเรือที่จะเตรียมการดังกล่าวเสียก่อนออกเดินทาง ทำให้ขาดแคลนสิ่งต่าง ๆ ข้างต้น หรือการที่ส่งคนเจ็บหรือเข้าร่วมช่วยเหลือเพราะกำลังประสบอันตรายทางทะเลอยู่ บริษัทอาจยกเลิกข้อห้ามมิให้เรือที่เอาประกันออกนอกเส้นทางได้ โดยกระทำเป็นลายลักษณ์อักษร เพื่อป้องกันผู้เอาประกันสินค้าถูกบริษัทปฏิเสธความรับผิดชอบ อันเนื่องจากการกระทำของบุคคลอื่น (เรือ) ที่อยู่นอกเหนืออำนาจความควบคุมของเขา

ประเภทของกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเล

1. กรมธรรม์เพื่อความคุ้มครองแก่ตัวเรือ สินค้า และค่าระวาง (hulls, cargoes and freight) กรมธรรม์ให้ความคุ้มครองแก่ตัวเรือ และสินค้าที่ได้รับความเสียหาย หรือถูกทำลายอันเนื่องมาจากภัยทางทะเล ถ้ามิได้กำหนดไว้เป็นความคุ้มครองค่าระวางของผู้ขนส่ง (carrier) นั้นให้ความคุ้มครองแก่ผู้ขนส่งที่ต้องสูญเสียค่าระวางที่จะได้รับ ถ้าไม่สามารถขนส่งสินค้าที่รับมอบมานั้นถึงที่หมายโดยปลอดภัย หรือเพื่อความคุ้มครองแก่ผู้ที่ได้จ่ายค่าระวางแก่ผู้ขนส่งไปแล้ว โดยไม่อาจเรียกคืนได้ แม้ว่าผู้ขนส่งจะไม่อาจส่งสินค้าได้ถึงเมืองปลายทาง เพราะเนื่องจากภัยที่เกิดขึ้นในระหว่างขนส่ง ผู้เช่าเรือที่ได้จ่ายค่าเช่าไปล่วงหน้าที่ไม่อาจเรียกคืนได้ย่อมถือว่าเป็นค่าระวางอย่างหนึ่ง จึงอาจเอาประกันได้เช่นกัน

ผู้เป็นเจ้าของสินค้าอาจจะประกันผลกำไรที่คาดว่าจะพึงได้จากการขายสินค้า ณ เมืองปลายทาง จำนวนผลกำไรนี้ในทางปฏิบัติต้องไม่เกินกว่า 10 % ของราคาสินค้าที่มีอยู่ ณ เมืองต้นทาง

2. กรมธรรม์ประเภทกำหนดทุนประกันและไม่กำหนดทุนประกัน (valued & unvalued policy) กรมธรรม์ประเภทกำหนดราคา (valued policy) คือ กรมธรรม์ที่บริษัทและผู้เอาประกันได้ตกลงราคาของทรัพย์ที่เอาประกันไว้ล่วงหน้า เพื่อป้องกันมิให้เกิดโต้แย้งเกี่ยวกับจำนวนค่าสินไหมทดแทน เมื่อผู้เอาประกันประสบปัญหาเกี่ยวกับราคาของบรรลุถึงเมืองปลายทาง ฉะนั้นจึงควรจะกำหนดราคาทรัพย์ไว้ล่วงหน้า โดยไม่ให้เกินกว่าความเป็นจริงมากนัก และเนื่องจากผู้เอาประกันมิได้ครอบครองทรัพย์ที่เอาประกันนั้นในระหว่างเวลาที่ขนส่ง จึงไม่ต้องคำนึงถึงภัยที่ถูกทำขึ้น (moral hazard)

ประโยชน์อีกประการหนึ่ง คือ ทำให้ผู้เอาประกันสามารถประกันทั้งราคาทรัพย์ ค่าระวางและกำไรที่พึงเกิดขึ้นถ้าสินค้านั้นบรรลุถึงเมืองปลายทางโดยปลอดภัย กรมธรรม์ประเภทกำหนดราคา (valued policy) นี้ใช้กันกว้างขวางในการประกันภัยทางทะเล ส่วนกรมธรรม์ประเภทที่ไม่กำหนดราคาทุนประกัน (unvalued policy) มีประโยชน์สำหรับในกรณีที่ราคาสินค้าที่เอาประกันมิอาจพึงประเมินเป็นตัวเงินได้ บริษัทและผู้เอาประกันจึงตกลงกันที่จะไม่กำหนดราคาสินค้าไว้ล่วงหน้า แต่พิจารณาจ่ายค่าสินไหมทดแทนจากจำนวนวินาศภัยที่แท้จริง หากมีความเสียหายเกิดขึ้นแล้ว

3. กรมธรรม์ที่กำหนดระยะเวลาของสัญญาและกรมธรรม์ที่คุ้มครองเพื่อการขนส่งเฉพาะครั้ง (time & voyage policy) กรมธรรม์ที่กำหนดระยะเวลาของสัญญา (time policy) ให้ความคุ้มครองที่กำหนดระยะเวลาไว้แน่นอน จึงช่วยขจัดภาระของผู้เอาประกันที่จะต้องตรวจว่ากรมธรรม์ขาดอายุแล้วหรือยัง และมาดำเนินการต่ออายุเสียภายในเวลาดังที่เป็นอยู่ ข้อดีอีกประการหนึ่งของกรมธรรม์ที่กำหนดระยะเวลาของสัญญา (time policy) นั้นก็คือ ผู้เอาประกันไม่ต้องแจ้งให้บริษัททราบถึงการขนส่งทุกครั้งที่มีขึ้น นอกจากนั้น หลักว่าด้วย seaworthiness ก็มิได้ถูกใช้บังคับโดยเคร่งครัด เช่น ในกรณีกรมธรรม์ที่กำหนดความคุ้มครองเพื่อการขนส่งเฉพาะครั้ง (voyage policy)

แต่สำหรับเรือยนต์ หรือเรือกลไฟเล็ก ๆ ที่มิได้แล่นไปตามเส้นทางที่แน่นอน บริษัทจะรับประกันเพื่อความคุ้มครองแบบกรมธรรม์ที่กำหนดความคุ้มครองเพื่อการขนส่งเฉพาะครั้ง voyage policy เท่านั้น

4. กรมธรรม์ที่กำหนดระยะเวลาแบบพิเศษ (Special Time Policy)

ก. **กรมธรรม์ที่ให้ความคุ้มครองแก่เรือในขณะที่จอดอยู่ที่ท่า** คือ เป็นกรมธรรม์ที่กำหนดระยะเวลาแบบพิเศษอย่างหนึ่ง กล่าวคือ ตามปกติความคุ้มครองนั้นจะเริ่มต้นเมื่อเรือเริ่มออกเดินทาง และอยู่ในระหว่างการเดินทางขนส่งเท่านั้น แต่กรมธรรม์กำหนดระยะเวลาแบบพิเศษนี้ให้ความคุ้มครองแก่เรือที่จอดอยู่ที่ท่า เพราะเหตุอย่างหนึ่งอย่างใดโดยสมัครใจ หรือเหตุจำเป็นอย่างอื่นก็ได้ โดยผู้เอาประกันต้องเสียเบี้ยประกันเพิ่มขึ้น กรมธรรม์ประเภทนี้จะกำหนดไว้ดังนี้

"บริษัทจะให้ความคุ้มครองแก่เรือที่เอาประกัน ขณะที่จอดและหรืออยู่ในบริเวณเมืองท่าของประเทศ.....หรือเมื่อออกจากท่าเรือหรือเปลี่ยนท่า หรือถูกลากออกจากท่า แต่ต้องไม่เกินกว่าอาณาเขตที่กำหนดเพื่อรับการซ่อมแซม"

ข. **กรมธรรม์ที่ให้ความคุ้มครองแก่ผู้สร้างเรือ (builder's risk policy)** ก็เป็นกรมธรรม์กำหนดระยะเวลาพิเศษอีกแบบหนึ่ง เพื่อความคุ้มครองแก่ผู้สร้างเรือ ผู้เป็นเจ้าของเรือตามส่วนได้เสียที่มีอยู่ ความคุ้มครองนี้อาจกำหนดขึ้นโดยอาศัยกรมธรรม์หลายแบบด้วยกันก็ได้ เช่น กรมธรรม์เพื่อคุ้มครองตั้งแต่เริ่มวางกระดูกงูจนกระทั่งนำเรือลงน้ำ และกรมธรรม์อีกฉบับหนึ่งให้ความคุ้มครองภายหลังที่ได้นำเรือลงน้ำแล้ว จนกระทั่งนำเรือส่งมอบ ถ้าการสร้างเรือสำเร็จลงช้าเกินกว่าระยะเวลาที่กำหนด ผู้เอาประกันอาจขอสัญญาต่อได้ แต่ถ้าสำเร็จก่อนที่สัญญาประกันจะสิ้นอายุ เช่นนั้นบริษัทจะคืนเบี้ยประกันแก่ผู้เอาประกันสำหรับระยะคุ้มครองที่เหลืออยู่

กรมธรรม์ประเภทนี้ให้ความคุ้มครองเพื่อความเสียหายทั้งปวงที่เกิดขึ้นจากภัยที่ระบุไว้ในสัญญา รวมทั้งอัคคีภัยขณะที่เรืออยู่ในระหว่างการก่อสร้าง หรืออยู่ที่อู่ และรวมทั้งความเสียหายอันเนื่องจากการที่แท่นรองรับเรือพังลงในขณะที่ปล่อยเรือลงน้ำ และขณะที่ทำการทดสอบความเรียบร้อยหลังจากปล่อยเรือลงน้ำแล้ว

ส่วนการที่เรือของผู้เอาประกันไปชนท่าเรือ เขื่อน หรือเรือลำอื่น เป็นต้น ทำให้ผู้เอาประกันต้องรับผิดชอบเพื่อชดใช้ความเสียหาย ก็อาจได้รับความคุ้มครองโดยเพิ่มข้อกำหนดที่เรียกว่า protection & indemnity clause ไว้ในกรมธรรม์ประกันตัวเรือ (hull policy) ก็ได้ แต่ไม่คุ้มครองถึงความรับผิดชอบของผู้เอาประกันที่จะต้องชดใช้ เพื่อความเสียหายดังกล่าวนั้น อันเนื่องมาจากสงคราม การนัดหยุดงาน การจลาจลของคนงาน และแผ่นดินไหว เป็นต้น

5. กรมธรรม์เพื่อความคุ้มครองแก่เรือหลายลำ (fleet policy) กรมธรรม์ประเภทนี้ช่วยให้เกิดความสะดวกแก่บริษัทที่เป็นเจ้าของเรือหลายลำ โดยระบุชื่อและจำนวนเรือของตนที่ต้องการประกันไว้ในกรมธรรม์ฉบับเดียว อันจะช่วยให้ชำระเบี้ยประกันถูกลง และโดยผลจากการเฉลี่ยภัยทำให้สามารถประกันเรือบางลำที่มีลักษณะต่ำกว่ามาตรฐานได้ด้วย

6. กรมธรรม์ที่คุ้มครองทรัพย์สินที่อยู่กระจายกันไป (blanket policy) ในกรณีที่ผู้เอาประกันต้องการความคุ้มครองทรัพย์ที่อยู่กระจัดกระจายหลายแห่ง และอาจถูกขนส่งไปมาด้วย กรมธรรม์ฉบับเดียวที่คุ้มครองทรัพย์สินที่อยู่กระจายกันไป (blanket policy) จำนวนเงินที่เอาประกันก็คือ จำนวนความคุ้มครองขั้นสูงที่ผู้เอาประกันต้องการ โดยระบุประเภททรัพย์สิน และสถานที่ที่ทรัพย์สินจะพึงถูกเก็บรักษาไว้โดยแจ้งชัด เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ทรัพย์สินดังกล่าว และบริษัทได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนไปแล้ว ผู้เอาประกันจะต้องจ่ายเบี้ยประกันเพิ่มขึ้นโดยคำนวณจากราคาทรัพย์สินใหม่ที่ต้องการความคุ้มครอง

7. กรมธรรม์ที่ระบุชื่อเรือและกรมธรรม์ที่ไม่ระบุชื่อเรือ (name & unnamed policy) ผู้รับตราส่งอาจประกันสินค้าของตนโดยไม่ระบุชื่อเรือที่ทำการขนส่งไว้ในกรมธรรม์ เพราะ

ทราบแต่เพียงว่า สินค้านั้นได้ถูกส่งมาแล้ว แต่มิได้แจ้งถึงชื่อของเรือที่ขนสินค้านั้น และเมื่อผู้รับตราส่งได้ชื่อเรือในภายหลัง และได้แจ้งให้บริษัททราบ เพื่อระบุชื่อเรือไว้ในกรมธรรม์เช่นนี้ จะทำให้กรมธรรม์นั้นกลายเป็นกรมธรรม์ที่ระบุชื่อเรือ name policy ไป

8. กรมธรรม์ที่ไม่กำหนดระยะเวลา (open cargo form) กรมธรรม์ประกันเรือและสินค้าที่ใช้กันแพร่หลายที่สุดก็คือ กรมธรรม์ที่ไม่กำหนดระยะเวลาสิ้นสุดแห่งสัญญาไว้ โดยให้ความคุ้มครองแก่ผู้เอาประกันเพื่อการขนส่งทั้งปวงที่ยังไม่มีการบอกเลิกสัญญา แต่ผู้เอาประกันต้องแจ้งให้บริษัททราบภายในเวลาอันสมควรถึงการขนส่งที่จะพึงมีขึ้นทุกครั้ง และชำระเบี้ยประกันที่พึงต้องจ่ายในระยะเวลาหนึ่ง ๆ การประกันประเภทนี้ผู้เอาประกันจึงต้องรายงานให้บริษัททราบเป็นระยะ ๆ ถึงการขนส่งที่มีขึ้น ระยะเวลาเริ่มต้นและสิ้นสุดของเที่ยวนั้น ๆ บริษัทจะระบุอัตราเบี้ยประกันไว้กับกรมธรรม์เพื่อช่วยให้ผู้เอาประกันได้ทราบว่า จะพึงเสียเบี้ยประกันประมาณเท่าใดล่วงหน้า อย่างไรก็ตาม บริษัทจะกำหนดจำนวนความรับผิดชอบขั้นสูงไว้ที่กรมธรรม์ด้วย เพื่อป้องกันมิให้ต้องรับเสี่ยงภัยเกินกว่าที่บริษัทจะกระทำได้ กรมธรรม์ประเภทนี้จึงเหมาะสำหรับผู้ประกอบอาชีพในฐานะเป็นผู้ส่งสินค้าเข้าและส่งสินค้าออกเป็นประจำ โดยกำหนดจำนวนเงินที่เอาประกันไว้ให้พอเพียงแก่เที่ยวหนึ่ง ๆ ที่จะพึงมีขึ้นในระหว่างระยะเวลาของสัญญา และผู้เอาประกันจะได้รับความคุ้มครอง แม้ว่าสินค้าที่ตนสั่งจะถูกขนส่งมา โดยผู้ส่งสินค้าเข้า (ผู้เอาประกัน) จะไม่ทราบถึงการขนส่งนั้นล่วงหน้าก็ตาม แต่มีข้อแม้ว่า ผู้เอาประกันจะต้องแจ้งให้บริษัททราบโดยพลัน เมื่อได้ทราบถึงการขนส่งนั้น คู่สัญญาอาจบอกเลิกสัญญาได้ โดยแจ้งให้อีกฝ่ายหนึ่งทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 30 วัน

9. กรมธรรม์ที่ให้ความคุ้มครองเป็นพิเศษ (special hazard policy) เป็นการประกันนอกเหนือจากภัยทางทะเลธรรมดา เช่น ภัยจากสงคราม เป็นต้น

กรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลแตกต่างกับอัคคีภัยอย่างไร

ในการประกันอัคคีภัยนั้นกำหนดภัยที่คุ้มครองให้ เมื่อตกลงกันได้แล้วบริษัทประกันภัยก็ทำการคุ้มครองให้ และภัยที่คุ้มครองนั้นรู้อยู่ นอกนั้นผู้เอาประกันและบริษัทอาจเพิ่มภัยพิเศษลงไปได้ เมื่อเกิดการเสียหายโดยสิ้นเชิง หรือบางส่วนและอยู่ในเงื่อนไข บริษัทก็จ่ายชดใช้ให้เลย

ส่วนการประกันภัยทางทะเล เมื่อมีการเสียหายเกิดขึ้น ผู้เอาประกันจะเรียกร้องจากบริษัทประกันภัยง่าย ๆ ไม่ได้ บริษัทอาจจ่ายหรือไม่จ่ายก็ได้ ซึ่งขึ้นอยู่กับเงื่อนไขที่ตกลงกันไว้ และตามแบบของการประกันภัยที่ได้ตกลงกันไว้เป็นแต่ละเรื่องแต่ละกรณี ถ้าภัยที่เกิดขึ้นไม่อยู่ในกรณีที่ตกลงกันไว้ บริษัทก็ไม่ยอมจ่ายค่าชดใช้ และในการตกลงให้บริษัทเพิ่มความรับผิดชอบจะต้องมีการตกลงกัน และบริษัทจะสลักหลัง (endorsement) ไว้แน่นอน ที่ยุ่งยากดังนี้ เพราะการประกันภัยทางทะเลถือหลักว่า กรมธรรม์ได้เป็นไปตามที่ตกลงกันไว้แน่นอนล่วงหน้า

ตัวอย่างนาย (ก) นำสินค้าใส่เรือจากเยอรมัน เพื่อจะมากรุงเทพ ฯ และมีการประกันภัยทางทะเล ขณะเดินทางมากรุงเทพ ฯ น้ำทะเลซัดเนื่องจากคลื่นลมจัด ทำให้สินค้าเสียหาย ผู้เอาประกัน

ที่กรุงเทพ ฯ ไปยื่นขอค่าเสียหาย บริษัทไม่จ่ายทันที แต่จะพิจารณาถึงว่ากรมธรรม์ได้มี Clause ในเรื่องเกี่ยวกับน้ำทะเลหรือไม่ การคิดเบี้ยประกันได้รวมทั้งความเสียหายที่เกิดจากน้ำทะเลหรือไม่

ส่วนได้เสีย

การประกันอัคคีภัย ผู้เอาประกันจะมีส่วนได้เสียทั้งในวันที่เข้าทำสัญญา และในขณะที่ความเสียหายเกิดขึ้น ส่วนการประกันการขนส่งทางทะเลนั้น ผู้เอาประกันต้องมีส่วนได้เสียในขณะที่มีความเสียหายนั้นเกิดขึ้น แม้ว่าส่วนได้เสียในทรัพย์ที่เอาประกันในขณะที่มีความเสียหายเกิดขึ้น ส่วนได้เสียนั้นจะไม่ปรากฏในขณะที่ทำสัญญามีผลบังคับก็ตาม

กรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลคุ้มครองภัยทั่วไป

กรมธรรม์ประกันการขนส่งทางทะเลที่ได้ใช้กันกว้างขวางมาแต่ในอดีตและปัจจุบันก็คือ กรมธรรม์ที่ออกโดย Lloy's Under-Writers ซึ่งได้ระบุถึงประเภทของภัยที่บริษัทจะจ่ายค่าสินไหมทดแทนถ้าเกิดการวินาศภัยแก่ทรัพย์ที่เอาประกันไว้ ได้แก่ "เพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นในระหว่างการเดินทางภัยแห่งทะเล เรือรบ ไฟ ข้าศึก โจรสลัด โจรกรรม การโยนของทิ้งลงทะเล การถูกจู่โจม การถูกแย่งชิงในทะเล การถูกจับยึดควบคุม หน่วงเหนี่ยวโดยชาติที่เป็นอริราชศัตรู การกระทำโดยทุจริตของนายเรือ และภัยอื่นทั้งปวงที่เกิดขึ้นในระหว่างการเดินทะเล ที่จะก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินค้า หรือเรือลำนั้น"

ภัยในการประกันภัยทางทะเลจึงอาจแบ่งออกได้ดังนี้ คือ

1. ภัยจากท้องทะเล (perils of seas) หมายถึง ภัยที่เกิดขึ้นจากท้องทะเลซึ่งไม่มีใครทราบล่วงหน้า อันประกอบด้วย

- น้ำทะเล (sea water)
- พายุมรสุม (storm)
- การชนของเรือในทะเล (collision) การที่เรือของเราไปชนเรือลำอื่น
- เรือจม (sunk)
- เรือไฟไหม้ (burned)
- เรือเกยตื้น (stranded)
- ภัยอื่น ๆ ที่เกิดจากท้องทะเล โดยมีการตกลงเป็นพิเศษ และเป็นภัยที่รวมอยู่ในกรมธรรม์

2. โจรกรรม (piracy, thieves) หมายถึง การโจรกรรมอย่างรุนแรง เช่น การกระทำของโจรสลัดในทะเล นอกจากนั้นภัยจากโจรกรรมนี้ ผู้โดยสารหรือลูกเรือจะต้องไม่รวมอยู่ด้วย ซึ่งหมายถึง ผลจากการกระทำของบุคคลภายนอก

3. ภัยซึ่งเกิดจากการโยนของทิ้งทะเล (jettisons) หมายถึง การกระทำโดยตั้งใจของนายเรือ คือ นายเรือเพียงผู้เดียวเท่านั้น ที่สั่งให้โยนของลงในทะเล เพื่อช่วยชีวิตเรือให้พ้นจาก

ภัยทางทะเลที่กำลังคุกคาม สินค้าที่นายเรือสั่งให้โยนทิ้งทะเลอาจได้แก่ไม้สัก แร่ที่อยู่บนกราบเรือ เพื่อให้เรือเบา รวมทั้งการตัดเสากระโดงเรือ และเหตุการณ์นี้จะต้องเป็นเรื่องที่ไม่รู้ล่วงหน้าและไม่สามารถจะหลีกเลี่ยงได้

สำหรับการโยนของทิ้งทะเล คือ สินค้าของผู้ใดก็แล้วแต่ที่มิได้ถูกโยนทิ้งทะเล จะต้องร่วมชดใช้ให้กับสินค้าของคนที่ถูกโยนทิ้งทะเลด้วย ดังนั้น กฎที่เรียกว่าส่วนถัวเฉลี่ยจึงต้องนำเข้ามา การโยนของทิ้งทะเลจึงต้องอาศัยหลักดังต่อไปนี้

ก. สินค้าที่ถูกโยนทิ้งทะเลต้องอยู่ในสภาพดี และสามารถขายในท้องตลาดได้

ข. ในกรณีที่เกิดเพลิงไหม้ในเรือ น้ำที่ใช้ดับไฟนั้นอาจไหลไปทำให้สินค้าอื่นเกิดการเสียหาย สินค้าที่ได้รับการเสียหายมีสิทธิ์ได้รับ

ค. การคำนวณการเสียหายต้องเป็นไปตามกฎของ general average

4. การกระทำโดยทุจริตของคนเรือ (barratry) หมายถึง การกระทำที่มิชอบของคนเรือโดยเจตนากลั่นแกล้งทุจริต การกระทำผิดนั้นระรวมตั้งแต่นายเรือจนกระทั่งถึงลูกเรือในอันที่จะทำให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สิน และการกระทำนั้นต้องปราศจากการรู้เห็นของเจ้าของทรัพย์

5. ภัยอื่นๆ (other perils) ภัยอื่นๆ นี้หมายความถึงการคุ้มครองถึงการประกันภัยอื่นๆ ที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องการเป็นพิเศษ มิได้กล่าวไว้ข้างต้น ในกรณีที่ผู้เอาประกันมีความประสงค์จะทำประกันจึงต้องทำการสลักหลัง (endorsement) ด้วย และระบุให้แน่ชัดลงไป เช่น ภัยสงคราม ทั้งยังต้องเสียเบี้ยประกันเพิ่มขึ้น

ตามปกติกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลจะไม่คุ้มครองภัยสงคราม ภัยจากการนัดหยุดงาน การจลาจล หรือการวุ่นวายในประเทศ ฉะนั้น ข้อกำหนดนี้ได้เป็นการเพิ่มประเภทของภัยที่จะต้องคุ้มครองโดยกำหนดว่า

1. ภัยจากสงคราม จะคุ้มครองสินค้าบนเรือและอนุญาตให้อยู่บนบกได้ 15 วัน ในท่าเรือที่มีการขนถ่ายนั้นตั้งแต่ได้จอดเรือที่ท่า

2. การนัดหยุดงาน (strikes)

3. การจลาจล (riot)

4. การวุ่นวายภายในประเทศ (civil commotion)

เพื่อให้มีการคุ้มครองภัยอื่นๆ เหล่านี้ ผู้เอาประกันและบริษัทจะต้องตกลงกันก่อนทำสัญญา

ภัยพิเศษ (Extraneous Risk)

ภัยพิเศษ หมายถึง ภัยภายนอก ตัวภัยชนิดนี้มิใช่ภัยทางทะเลซึ่งจะเกี่ยวข้องกับภัยทางทะเลเสมอ ภัยพิเศษที่ผู้เอาประกันติดต่อให้บริษัทตกลง ภัยพิเศษที่ขอกันมากในตลาดมีดังนี้

1. การลักทรัพย์ (Theft) การลักเล็กขโมยน้อย (pilferage) การส่งของออกไปไม่ถึงปลายทาง (non-delivery) จะต้องมีการเพิ่มอัตราเบี้ยประกัน

2. น้ำจืด (rain and fresh water) ภัยจากน้ำจืดส่วนมากจะเกิดก่อนขนขึ้นบก หรือภัยหลังจากการขนลงเรือ ซึ่งหมายถึงเป็นระยะที่สินค้านั้นยังอยู่ในเรือ ส่วนมากสินค้าประเภทเสียหายจากน้ำจืดมี ผ้าย หนังที่ฟอกแล้ว ฯลฯ

3. hook damage คือ ความเสียหายจากตะขอหรือเครื่องช่วยในการผ่อนแรงต่าง ๆ ในระหว่างที่ขนสินค้านั้นอยู่ ตะขออาจไปถูกสินค้าเหล่านั้นให้เสียหายได้ สินค้าเหล่านั้นได้แก่ พรม ของที่บรรจุในกระสอบเป็นม้วน ๆ

4. การเสียหายจากน้ำมัน (oil damage) น้ำมันนี้มาจากน้ำมันเครื่องของเรือ ไหลมาถูกสินค้านั้น เช่น ใบยาสูบ อาหาร ฯลฯ ทำให้มีคุณภาพเสื่อมลง

5. การเสียหายจากโคลน กรด และสารภายนอกอื่น ๆ (damage by mud, acid, and other extraneous substances) เป็นการเสียหายในขณะที่จอดอยู่กับท่า

6. การเสียหายจากความร้อน (heating) สินค้าบางชนิดได้รับความร้อนแล้วเสียหายละลาย เช่น ช็อกโกเลต สินค้านี้จะต้องใส่เก็บไว้ในเครื่องทำความเย็น เช่น ห้องเย็น หรือตู้เย็น

7. ความเสียหายเกิดจากเหงื่อหรือไอน้ำ (sweating) ที่เกิดในระวางในท้องเรือ เช่น สินค้าประเภทบุ๋ยเคมีภัณฑ์

8. การเสียหายเกิดจากวัตถุอื่น ๆ มากระทบ

9. การเสียหายเกิดจากการรั่วไหล จะเกิดมากน้อยแล้วแต่ชนิดของสินค้า การเสียหายชนิดนี้ส่วนมาก บริษัทไม่ยอมรับประกัน ถ้ารับประกันบริษัทจะคิดอัตราเบี้ยประกันสูงมาก

10. การเสียหายเกิดจากการแตก กะเทาะ เกิดขึ้นได้ในขณะที่ทำการขนส่งอาจจะมีการโยน ยก

11. ความเสียหายเกิดระหว่างอยู่ในคลังสินค้าแห่งหนึ่ง เพื่อที่จะนำไปอีกแห่งหนึ่งยังไม่ถึงมือผู้ซื้อ

การประกันสินค้าที่ขนส่งทางทะเล

กรมธรรม์ที่ให้ความคุ้มครองแก่สินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่งทางทะเลนั้น แบ่งออกได้เป็น

1. Single Risk Insurance

2. Open Cargo Forms

Single Risk Insurance เป็นกรมธรรม์ที่ให้ความคุ้มครองการขนส่งเฉพาะเที่ยว จึงเหมาะสำหรับผู้ที่มีความต้องการขนส่งสินค้านั้นเป็นครั้งคราว กรมธรรม์ประเภทนี้ไม่เหมาะสำหรับพวกนักธุรกิจที่ส่งสินค้าเข้าออกเป็นประจำ ผู้ที่เอาประกันประเภทนี้ จะต้องแสดงจำนวนสินค้าและราคา

รวมทั้งลักษณะหีบห่อและเรือที่จะขนส่งกับบริษัทเป็นการล่วงหน้าก่อนที่บริษัทจะให้ความคุ้มครอง

Open Cargo Forms กรมธรรม์แบบนี้ เหมาะสำหรับผู้ส่งสินค้าเข้าออกที่มีการขนส่งสินค้าเป็นประจำในปีหนึ่ง ๆ และเพื่อมิให้ผู้เอาประกันต้องกังวลต่อการที่จะต้องแจ้งให้บริษัททราบทุกครั้งที่มีการขนส่งสินค้าของตนก่อนที่จะได้รับความคุ้มครอง ซึ่งผู้เอาประกันผู้นั้นมีสินค้าที่ต้องขนส่งเข้าออกอยู่กับเรือหลายลำ หรือหลายเที่ยวในปีหนึ่งๆ อาจจะหลงลืมหรือในบางครั้งไม่อาจแจ้งสินค้าที่ถูกส่งได้ทันท่วงที เช่นนี้ผู้เอาประกันก็อาจต้องเผชิญต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นโดยไม่ได้รับประโยชน์จากการประกันเลย กรมธรรม์แบบนี้จึงเป็นการประกันที่ให้ความคุ้มครองโดยอัตโนมัติแก่ผู้เอาประกันถึงสินค้าทั้งปวงของผู้เอาประกันที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง โดยผู้เอาประกันจะแจ้งให้บริษัททราบถึงการขนส่งสินค้าที่มีขึ้นเท่านั้น ฉะนั้น กรมธรรม์นี้ให้ความคุ้มครอง แม้ว่าก่อนที่จะมีการขนส่งสินค้าก็ตาม open cargo forms เป็นกรมธรรม์ที่กำหนดระยะเวลายาว (time policy) ไว้ โดยไม่ต้องระบุจำนวนเงินเอาประกันไว้ในกรมธรรม์ แต่ให้ถือเอาจำนวนสินค้าที่ขนส่งแต่ละเที่ยวเป็นจำนวนเงินที่เอาประกัน

ประเภทของความเสียหาย

ความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ทรัพย์สินแยกออกได้เป็น 2 ประเภท

1. ความเสียหายโดยสิ้นเชิง (total loss)
2. ความเสียหายแต่บางส่วน (partial loss)

ความเสียหายโดยสิ้นเชิง (Total Loss)

เป็นข้อตกลงที่ผู้เอาประกันมีต่อบริษัท หมายถึง ความเสียหายหรือถูกทำลายจนทรัพย์นั้นไม่อาจใช้การได้อีกต่อไป อัตราเบี้ยประกันแบบนี้จะต่ำกว่าการประกันแบบอื่น ๆ เพราะโอกาสที่จะเกิด total loss นั้นมีน้อยมาก total loss แบ่งเป็น 2 ชนิด คือ

1. **Actual Total Loss** เป็นความเสียหายโดยสิ้นเชิงอย่างแท้จริง เพราะเรือที่บรรทุกสินค้าที่เอาประกันจมลงก้นทะเล สภาพของการเสียหายอาจสรุปได้ คือ

ก. ผู้เอาประกันเสียความครอบครองทรัพย์สินนั้น

ข. ทรัพย์นั้นสิ้นสภาพโดยสิ้นเชิง

ค. เรือหรือสินค้าจมลงใต้ทะเลหรือถูกไฟไหม้เหลือแต่ซาก

ง. ทรัพย์ได้รับความเสียหายอย่างหนัก จนมีสภาพที่จะกล่าวได้ว่าไม่เป็นทรัพย์ที่มีประโยชน์ใด ๆ ต่อไปอีก เช่น สินค้าประเภทอาหารสดเสียหายได้ง่าย

2. **Constructive Total Loss** หมายถึง ทรัพย์สินจะเป็นเรือหรือสินค้าได้รับความเสียหายแต่ไม่ได้จมลงไปในท้องทะเลทั้งลำ คือ ทรัพย์สินได้รับความเสียหายที่ต้องเสียค่าใช้จ่าย หรือซ่อมแซม

เท่านั้น หลังการซ่อมแซมค่าใช้จ่ายอาจเกินกว่าราคาทรัพย์สินที่เสียหาย เช่น เรือเกยตื้นในเกาะกลางสมุทร แม้ความเสียหายที่เรือได้รับจะเพียงเล็กน้อย แต่ค่าใช้จ่ายในการลากจูงกลับเข้าเมืองท่าที่ใกล้ที่สุด และค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมให้มีสภาพออกแล่นทะเลได้มีมากเกินกว่าราคาที่แท้จริงของตัวเรือ เช่นนี้ถือว่าเป็น constructive total loss ศาลอเมริกาให้ความเห็นว่า ถ้าค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมเกินกว่า 50 % ของราคาทรัพย์ที่ได้รับการซ่อมแซมแล้ว ผู้เอาประกันอาจอ้างได้ว่าเป็น total loss

ในการประกันทางทะเล ผู้เอาประกันจะต้องทำการประกันเท่ากับราคาทรัพย์เสมอ (100 % insurance) เพื่อที่จะได้รับสินไหมทดแทนเต็มจากบริษัททุกครั้งที่มีความเสียเกิดขึ้น

ความเสียหายเพียงบางส่วน (Partial Loss)

ความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ทรัพย์สิน ส่วนมากเป็นความเสียหายบางส่วน ซึ่งอาจเป็นความเสียหายที่เกิดแก่ทรัพย์ หรือความเสียหายที่เกี่ยวกับค่าใช้จ่ายที่จ่ายไปแล้ว และไม่ได้รับบริการหรือผลตอบแทนตามที่ต้องการ เช่น ค่าระวางที่จ่ายแก่ผู้ขนส่งล่วงหน้า และไม่อาจจะรับคืนได้

ความเสียหายเพียงบางส่วน สามารถแยกพิจารณาได้ดังนี้

1. ความเสียหายบางส่วนที่เกิดแก่สินค้า (partial loss of cargo) คือ ความเสียหายบางส่วนที่เกิดแก่สินค้า เนื่องจากภัยหรือการเสื่อมสภาพทางธรรมชาติ

จำนวนความรับผิดชอบของบริษัทที่จะจ่ายค่าสินไหมทดแทน เพื่อความเสียหายดังกล่าวดังนี้

ก. จำนวนเปอร์เซ็นต์ของความเสียหายที่ได้รับ

ข. จำนวนเงินที่เอาประกัน

คำว่า partial loss of cargo นี้หมายความรวมถึง ความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ทรัพย์สินที่แยกออกเป็นชั้น ๆ ได้ แม้ว่าบางชั้นอาจถูกทำลายโดยสิ้นเชิงก็ตาม เช่น ฝ้ายที่ถูกบรรจุส่งมาเป็นกระสอบโดยเจ้าของคนเดียวกัน บางกระสอบอาจเสียหายหมด (total loss) แต่บางกระสอบยังคงมีสภาพดีอยู่ เช่นนี้ถือว่าเป็น partial loss ของฝ้าย

Memorandum Clause คือ ข้อกำหนด เพื่อช่วยให้บริษัทไม่ต้องจ่ายค่าเสียหายเล็ก ๆ น้อย ๆ ที่เกิดขึ้นแก่ทรัพย์สินที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง โดยกำหนดว่าบริษัทจะจ่ายค่าเสียหายให้เท่ากับจำนวนวินาศที่แท้จริง ก็ต่อเมื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเท่ากับหรือเกินกว่าอัตราส่วนที่กำหนดของความเสียหายและทรัพย์สินที่เอาประกันไว้

2. ความเสียหายบางส่วนที่เกิดขึ้นแก่ตัวเรือ (partial loss of vessel) วิธีการหาจำนวนความเสียหายของสินค้าไม่อาจนำมาใช้กับเรือได้ เพราะความเปลี่ยนแปลงของเรือทำให้เป็นการยากที่จะหาราคาตลาดที่แน่นอนได้ ฉะนั้นในทางปฏิบัติ เจ้าของเรือไปทำการซ่อมแซมโดยบริษัทเป็นผู้จ่ายเงินหักด้วยจำนวนราคาของสินค้าที่ทรัพย์นั้นมีสภาพดีขึ้น ภายหลังจากการซ่อมแซมในอดีต

สมัยที่เรือยังสร้างด้วยไม้นั้น เจ้าของจะเป็นฝ่ายจ่ายเงิน 1/3 ของค่าซ่อมแซมเอง เพื่อเป็นประโยชน์ในทางที่ทรัพย์ได้รับการซ่อมแซมให้ดีขึ้น แต่วิธีนี้ไม่สามารถนำมาใช้ในปัจจุบัน ซึ่งเป็นเรือเหล็กแทบทั้งสิ้น จึงต้องอาศัยวิธีการกำหนดพิเศษขึ้น

3. ความเสียหายบางส่วนที่เกิดแก่ค่าระวาง (partial loss of freight) ความเสียหายที่เกิดแก่ผู้ขนส่งเนื่องจากการสูญเสียค่าระวาง กำไร และค่านายหน้าอื่น ๆ นั้น กำหนดไว้ในสัญญาประกันภัยทางทะเลและสินค้าแล้ว ในกรณีที่ความเสียหายที่เกิดแก่สินค้าหรือเรือนั้นเป็นความเสียหายบางส่วน การคำนวณความเสียหาย จะต้องคำนึงถึงค่าระวาง เป็นต้น คือ คำนวณจากค่าระวางที่สูญเสียไป

4. ความเสียหายโดยถัวเฉลี่ย (general average) ความเสียหายที่มีผู้มีส่วนได้เลียในการขนส่ง (เจ้าของเรือสินค้า ผู้ขนส่งเพื่อค่าระวาง) คนอื่น ๆ ต้องร่วมรับผิดจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เป็นเจ้าของทรัพย์สินที่เสียหายนั้น เช่น เรือกำลังประสบภัยอยู่กลางทะเล นายเรือต้องทำลายทรัพย์สินในเรือบางชิ้น เช่น การโยนของลงทะเล (jettisons) เพื่อช่วยให้เรือพ้นจากอันตรายนั้น ผู้ที่ได้รับประโยชน์จากการที่ทรัพย์สินไม่ต้องได้รับการเสียหาย เพราะการเสียสละของเจ้าทรัพย์ที่ถูกทำลายนั้นต้องร่วมรับผิดชอบเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นตามส่วน แต่มีข้อแม้ว่า ความเสียหายนั้นจะต้องเกิดขึ้นจากการกระทำโดยสมัครใจและสมควรแก่เหตุ หรือประโยชน์โดยส่วนรวม ในขณะที่กำลังเผชิญกับภัยที่เอาประกันไว้ ตัวอย่างในการป้องกันในเรือสามารถเดินทางต่อไปได้โดยปลอยภัย ปรากฏว่าเรือได้รับความเสียหาย 2,000 บาท และสินค้าได้รับความเสียหาย 24,000 บาท รวม 26,000 บาท

วิธีเฉลี่ยความรับผิดชอบของผู้มีส่วนได้เสียทั้งปวงดังนี้

	ราคา	ส่วนเฉลี่ย
เรือ (ภายหลังความเสียหาย)	418,000	4,180
เรือได้รับเสียหาย	2,000	20
สินค้าของนาย (ก) ภายหลังความเสียหาย	40,000	400
สินค้าของนาย(ก) ที่ได้รับความเสียหาย	24,000	240
สินค้าอื่น ๆ ที่ได้รับความเสียหาย	2,116,000	21,160
	2,600,000	26,000

จำนวนความเสียหายที่ผู้มีส่วนได้เสียจะพึงได้รับผิดชอบมีดังนี้

ส่วนเฉลี่ยจากเจ้าของเรือ $\frac{420,000}{2,600,000} \times 26,000 = 4,200$

ส่วนเฉลี่ยจากนาย (ก) $\frac{64,000}{2,600,000} \times 26,000 = 640$

ส่วนเฉลี่ยจากเจ้าของอื่น ๆ $\frac{2,116,000}{2,600,000} \times 26,000 = 21,160$

จะเห็นได้ว่าความเสียหายเกิดขึ้นตามตัวอย่าง 1% ของราคาทรัพย์ผู้มีส่วนได้เสียแต่ละคน จะต้องร่วมจ่ายค่าเสียหายเท่ากับ 1% ของราคาทรัพย์สินของตน

นาย (ก) จะต้องจ่ายเงินเพื่อความเสียหายเท่ากับ 640 บาทเท่านั้น แต่ความเสียหายเกิดขึ้นแก่สินค้าของเขาเป็นเงิน 24,000 บาท ฉะนั้น เขาจะได้รับเงินเพื่อความเสียหาย 23,360 บาท เจ้าของเรือจะต้องจ่ายเพิ่มขึ้น 2,200 บาท และ 21,160 บาท จากเจ้าของสินค้าคนอื่นๆ ถ้าบุคคลเหล่านั้นมีประกันภัย ก็จะสามารถเรียกร้องให้บริษัทจ่ายเงินแทนตนได้ แต่ถ้าประกันไม่เต็มจำนวนราคาสินค้า บริษัทประกันจะรับผิดให้ตามอัตราจำนวนเงินที่เอาประกันต่อจำนวนราคาสินค้าของตนเท่านั้น (ราคาสินค้า 2,116,000 บาท) แต่ประกันไว้เพียง 1,587,000 บาท บริษัทจะจ่ายค่าความเสียหายให้เพียง $\frac{1,578.000}{2,116.000} \times 21,160 = 15,780$ บาท

Particular Average

เมื่อการค้าเจริญขึ้น ลูกค้าหรือผู้เอาประกันจึงหาทางที่คุ้มครองการเสียหายให้กว้างขวางยิ่งขึ้น คือ ภัยที่เกิดเฉพาะสินค้าของเขา Cargo เช่น เอารถยนต์ใส่ไว้ใต้ระวาง แล้วมีการถูกขูดขีด การประกันภัยทางทะเลแบบนี้จะทำเฉพาะตัวของลูกค้า และภัยที่เกิดขึ้นทางทะเลเป็นเรื่องที่เขาต้องได้รับความเสียหายไม่มากก็น้อย แม้จะมี general average มาช่วยก็ยังไม่เป็นที่เพียงพอ ลูกค้ายังต้องการให้บริษัทคุ้มครองเฉพาะสินค้าของตนมากขึ้น เรียกว่า particular average ซึ่งแบ่งออกเป็น

1. **Free of Particular Average** (F.P.A.) หมายความว่า เป็นเงื่อนไขที่ผู้เอาประกันตกลงกับบริษัทประกันภัยทางทะเล ในกรณีที่เกิดการเสียหายเกี่ยวกับสินค้าในส่วนของลูกค้าเอง และการเสียหายนั้นต้องเกิดโดยตรง จากเรือที่ประกันไว้ในกรณี

ก. เรือเกยตื้น (stranded)

ข. เรือจม (sunk)

ค. เรือไฟไหม้ (burned)

ง. เรือชนกัน (collision)

F.P.A. แบ่งออกเป็น 2 แบบ คือ

1. แบบของอเมริกัน **(Free of Particular Average American Condition)** บริษัทจะไม่รับผิดชอบจากความเสียหายแต่เพียงบางส่วน เว้นแต่ความเสียหายที่เกิดขึ้นโดยตรงจากการที่เรือเกยตื้น จม ถูกไฟไหม้ หรือชนกับวัตถุสิ่งอื่นๆ เรียกย่อๆ ว่า เพื่อให้ความคุ้มครองแก่สินค้าที่ถูกขนส่ง และถูกเก็บไว้บนดาดฟ้าเรือ แต่ถ้าสินค้านั้นถูกเก็บไว้ในท้องเรือแล้ว ความรับผิดชอบของบริษัทกำหนดไว้ดังนี้ บริษัทจะไม่รับผิดชอบเพื่อความเสียหายแต่เพียงบางส่วนของสินค้าที่ต่ำกว่า 3% เว้นแต่ความเสียหายเกิดขึ้นเนื่องจากเรือเกยตื้น จม ถูกไฟไหม้ หรือชนกับวัตถุสิ่งอื่น แต่ถ้าความเสียหายเกินกว่า 3% แล้ว บริษัทจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้เต็มจำนวนความวินาศที่เกิดขึ้นโดยแท้จริง

2. แบบของอังกฤษ (Free of Particular Average English Condition) บริษัทจะไม่รับผิดชอบในการที่ทรัพย์สินได้รับความเสียหาย เว้นแต่เรือที่ใช้ในการขนส่งนั้นเกยตื้น จม ไฟไหม้ หรือชนวัตถุอื่นๆ โดยเรียกย่อว่า F.P.A.E.C.

โดยกำหนดว่าบริษัทจะกำหนดค่าสินไหมทดแทนให้ ก็ต่อเมื่อสินค้านั้นได้รับความเสียหายโดยตรงจากสาเหตุดังกล่าว แต่ความเสียหายที่เกิดขึ้นหลังจากเรือเกยตื้น หรือจม แล้วไม่ได้อยู่ในความคุ้มครอง

แบบของอังกฤษนี้ความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่สินค้า ไม่จำเป็นเพียงได้รับโดยตรงจากการที่เรือเกยตื้นหรือจมเท่านั้น แต่รวมถึงความเสียหายใดๆ ที่เกิดขึ้น ขณะ หรือระหว่าง หรือภายหลังจากที่เรือเกยตื้น จม ไฟไหม้ หรือชนกับวัตถุอื่นแล้ว ข้อกำหนดของอังกฤษจึงเป็นที่นิยมใช้กันอยู่อย่างกว้างขวาง

2. **With Particular Average** (W.P.A.) เป็นการคุ้มครองมากกว่า free of particular average โดยรวมทั้ง Perils of Seas ด้วยเป็นภัยทั้งหมดที่เกิดขึ้นตามที่กำหนดไว้ว่าจะรับประกันและรวมถึงการจม (sink) เรือเกยตื้น (strand) ไฟไหม้ (burn) เรือชนกันหรือชนสิ่งอื่นๆ collision และ perils of sea ซึ่งในวงการค้าพิจารณาเรื่องการเสียหายจากน้ำทะเลเป็นภัยที่ครอบคลุมเกือบทั้งหมดตั้งแต่ total loss, general average และ free Particular average ด้วย

All Risk

เมื่อกิจการธุรกิจการค้าเจริญขึ้น สินค้ามีมูลค่าสูงขึ้น ผู้เอาประกันซึ่งมีความต้องการที่จะให้บริษัททำการคุ้มครองให้มากขึ้นไปอีก บริษัทจะทำการคุ้มครองภัยต่างๆ ที่กล่าวมาแล้ว คือ Total Loss, F.P.A., W.P.A. แต่ไม่รวมถึงภัยสงคราม ภัยอื่นๆ ที่เพิ่มเติมต้องมีการตกลงกันระหว่างบริษัทประกันภัยกับผู้เอาประกัน ซึ่งภัยที่เพิ่มขึ้นก็จะต้องมีการเพิ่มอัตราเบี้ยประกันตามด้วย

มีนักการค้าที่ฉลาดมาคิดว่าการทำ W.P.A. นี้เสียเบี้ยประกันสูง ดังนั้น จึงขอตกลงกับบริษัทโดยทำ F.P.A. รวมกับภัยที่เขากลัว เช่น ภัยสงคราม หรือภัยที่เกิดจากรอยขีดข่วนของรถยนต์ หรืออาจเอา W.P.A. มารวมกับ war risk ซึ่งจะเสียเบี้ยประกันต่ำกว่าการทำประกันแบบ all risk

สรุปประเภทของความเสียหายบางส่วนเฉพาะสินค้า

PARTICULAR AVERAGE

Free Particular Average	With Particular Average	All Risks
– ให้ความคุ้มครองน้อย	– ให้ความคุ้มครองมากขึ้น	– คุ้มครองทุกประเภท
– เสียเบี้ยประกันถูก	– เสียเบี้ยประกันแพงขึ้น	– อัตราเบี้ยประกันสูงสุด

เงื่อนไขสถาบันการประกันภัยทางทะเล ว่าด้วยการประกันสินค้า
(Institute Cargo Clauses W.A.)

เงื่อนไขว่าด้วยการขนส่งระหว่างทาง และเงื่อนไขจากคลังสินค้าต้นทาง ถึงคลังสินค้าปลายทาง

1. การประกันภัยนี้ย่อมใช้บังคับจากเวลาที่สินค้าออกจากคลังสินค้า และ/หรือ โรงเก็บสินค้า ณ สถานที่อันระบุนามไว้แล้วในกรมธรรม์ประกันภัยนี้ เพื่อเริ่มการขนส่งระหว่างทาง และสืบเนื่องต่อไปในระหว่างสายทางการขนส่งปกติ และสิ้นสุดลงเมื่อสินค้านั้น ๆ ได้รับการปลดปล่อยขนขึ้นจากเรือและได้ส่งมอบถึง

   (ก) ยังคลังสินค้าของผู้รับสินค้า หรือโรงเก็บสินค้าในจุดหมายปลายทางอันระบุนามไว้แล้วในกรมธรรม์ประกันภัยนี้

   (ข) ยังคลังสินค้าหรือโรงเก็บสินค้าอื่นใด ซึ่งจะตั้งอยู่ในสถานที่จุดหมายปลายทางอันระบุนามไว้หรือก่อนถึง ณ สถานที่นั้นก็ตาม ถ้าผู้เอาประกันตั้งใจเลือกที่เก็บสินค้านั้น ๆ ใช้เป็น

      (1) สถานที่เก็บสินค้าผิดจากเก็บสินค้าเพื่อในการขนส่งระหว่างทางธรรมดา หรือ

      (2) สถานที่เพื่อแบ่งสันหรือแจกจ่ายสินค้านั้น หรือ

      (3) สิ้นระยะเวลา 60 วันที่สินค้านั้นได้ปลดปล่อยขึ้นพ้นจากกราบเรือของกำบั่นเดินทะเล ณ ท่าสุดท้ายในการขนขึ้นของสินค้าที่เอาประกันไว้ กรณีใดเกิดขึ้นก่อน จึงให้ถือตามกรณีนั้น

   ถ้าหากว่า หลังจากสินค้าได้ถูกปลดปล่อยไปพ้นจากกราบเรือของเรือกำบั่นเดินสมุทรนั้น ณ ท่าเรือที่ขนสินค้าขึ้นอันเป็นสถานที่ปลายทางของการขนสินค้านั้น ๆ ขึ้น แต่ก่อนที่การประกันนี้จะสิ้นกำหนด สินค้านั้น ๆ ยังจะได้มีการส่งต่อไปยังจุดหมายปลายทางอื่น ๆ ซึ่งมิใช่จุดหมายปลายทางที่ได้เอาประกันไว้ตามกรมธรรม์นี้แล้วไซร้ การประกันภัยนี้ ภายใต้ข้อกำหนดการสิ้นผลตามที่ระบุข้างต้นจะถือว่าสิ้นผลบังคับเมื่อได้เริ่มมีการขนส่ง ระหว่างทางไปยังจุดหมายปลายทางอื่นนั้น ๆ

   การประกันภัยนี้ยังมีผลบังคับอยู่ในระหว่างเกิดมีการชักช้า อันพ้นวิสัยการควบคุมของผู้เอาประกัน การเปลี่ยนทางเดินอ้อมไป การจำต้องขนสินค้าขึ้นจากเรือ การบรรทุกลงเรือใหม่เพื่อส่งต่อไป และการขนถ่าย—เรือ การเปลี่ยนแปลงอย่างอื่นของการเดินทางอันเกิดจากการใช้เสรีอันให้ไว้แก่เจ้าของเรือหรือผู้เช่าเรือตามสัญญาขนส่งสินค้า แต่กรณีจะเป็นประการใดก็ตาม การประกันภัยนี้ย่อมไม่ถือว่าขยายคุ้มไปถึงความสูญหาย เสียหาย หรือค่าใช้

จ่ายเกิดขึ้นโดยมีความล่าช้า หรือโดยสภาพอันเป็นโทษอยู่ในตัวของของนั้นเอง หรือสภาพของสิ่งของอันได้เอาประกันไว้นั้น เป็นเหตุใกล้ชิด

(ข้อกำหนดแห่งข้อนี้ย่อมอยู่ภายในบังคับของการสิ้นผลบังคับ ดังระบุข้างต้นและข้อ 2 ข้างใต้นี้)

2. ถ้าหากว่าตามพฤติการณ์อันพ้นวิสัยที่จะควบคุมได้ของผู้เอาประกันภัย ไม่ว่าสัญญารับขนส่งสินค้าจะสิ้นสุดลงในทางเรือหรือสถานที่แห่งหนึ่งแห่งใด นอกไปจากสถานที่จุดหมายปลายทางอันได้ระบุชื่อไว้แล้วในสัญญารับขนส่งสินค้านั้น หรือการเดินทางนั้นจะได้สิ้นสุดลงโดยประการอื่นใดก่อนการส่งมอบสินค้านั้น ๆ ดังที่ได้ระบุไว้แล้วตามข้อ 1 ข้างบนแล้วไซร้ ภายในบังคับว่าต้องแจ้งให้ผู้รับประกันทราบโดยทันที และภายในบังคับว่า ต้องเสียเบี้ยประกันเพิ่มเติมถ้าจำเป็น การประกันภัยนี้ย่อมยังคงใช้บังคับอยู่จนกว่า

(1) สินค้านั้น ๆ จะได้ขายและมีการส่งมอบ ณ ท่าเรือหรือสถานที่เช่นกล่าวมานั้น หรือจนกว่าได้สิ้นระยะเวลา 60 วันหลังจากสินค้านั้นได้ปลดปล่อยขึ้นพ้นจากกราบเรือของกำปั่นเดินทะเล ณ ท่าเรือสถานที่ดังกล่าว นอกจากว่าจะมีการตกลงอย่างอื่นเป็นพิเศษ

กรณีใดเกิดขึ้นก่อน ให้ถือกรณีนั้น

(2) ถ้าหากว่าสินค้านั้นได้มีการส่งต่อภายในระยะเวลา 60 วันดังกล่าว (หรือภายในระยะเวลาที่ยืดยาวจากนั้น ระยะใดที่ได้มีการตกลงกัน) ไปยังสถานที่จุดหมายปลายทาง อันได้ระบุชื่อในกรมธรรม์ก็ดี หรือไปยังจุดหมายปลายทางอื่นใดก็ดี จนกว่าจะสิ้นอายุตามความข้อกำหนดในข้อ (1) ข้างต้น

เงื่อนไขว่าด้วยเรือต่าง ๆ

3. รวมถึงการขนส่งระหว่างทางโดยเรือแพ และ/หรือเรือลำเลียงจากและถึงเรือกำปั่นเดินสมุทรนั้น เรือแพแต่ละลำหรือเรือลำเลียงนั้นให้ถือว่าเป็นการประกันภัยต่างหากจากกัน ผู้เอาประกันภัยต้องไม่ถูกกระทบกระเทือนโดยข้อตกลงใดอันยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งลำเลียง

เงื่อนไขว่าด้วยการเปลี่ยนทางเดินเรือ

4. ถือว่าคุ้มภัยไว้แล้วด้วยอัตราเบี้ยประกันภัย อันจะได้ตกลงกันในกรณีการเปลี่ยนสายทางเดินเรือ หรือการละเว้นประการใดหรือความผิดพลาดใดในคำพรรณนาของเรือกำปั่นเดินสมุทรที่มีส่วนได้เสียอยู่นั้น หรือเที่ยวเดินเรือนั้น

เงื่อนไขว่าด้วยการประกันแบบ W.A.

5. รับรองว่าปลอดจากการเรียกร้องค่าชดใช้เสียหายบางส่วน อันต่ำกว่าส่วนร้อยละที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยนี้ เว้นแต่เป็นกรณีมีการเสียหายแบบถัวเฉลี่ย ความเสียหายโดยทั่วไป หรือเรือ หรือพาหนะนั้นถูกเกยตื้น จม หรือไฟไหม้ แต่โดยไม่คำนึงถึงข้อรับรองนี้ ผู้รับประกันภัยต้องชำระแก่ผู้เอา

ประกันภัยซึ่งราคาของหีบห่อใดซึ่งอาจได้สูญหายไปทั้งหมดไปในการบรรทุกถ่ายเรือหรือขนขึ้นจากเรือ กับทั้งเพื่อการสูญหายหรือเสียหายอย่างใด ๆ แก่สินค้าที่เอาประกันภัยไว้แล้วนั้น ซึ่งอาจได้เกิดขึ้นโดยอัคคีภัย การระเบิด การชนกัน หรือการปะทะของเรือ และ/หรือพาหนะนั้น และ/หรือยานขนส่งนั้นเข้ากับสิ่งภายนอกอย่างใด (รวมทั้งก้อนน้ำแข็งนอกจากน้ำ) หรือการปลดปล่อยสินค้า ณ ท่าเรือที่เกิดภัยพิบัตินั้นขึ้น

ข้อนี้ย่อมต้องใช้บังคับอยู่ตลอดระยะเวลาที่คุ้มภัยไว้โดยกรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้

เงื่อนไขว่าด้วยการเสียหายสิ้นเชิงแบบ Construction Total Loss

6. การเรียกร้องฐานความเสียหาย จะไม่รับพิจารณาชดใช้ตามกรมธรรม์ประกันนี้ นอกจากจะได้มีการสละทอดทิ้งสินค้าโดยสมควรต่อเหตุ เนื่องจากความเสียหายอันเป็นแบบการเสียหายสิ้นเชิงจะหลีกเลี่ยงไม่พ้น หรือเพราะเหตุว่าค่ากู้ในการให้สินค้าสู่สภาพเดิม และค่าใช้จ่ายในการส่งต่อไปยังจุดหมายปลายทางที่เอาประกันไว้ จะต้องสูงกว่าราคาค่าสินค้าเมื่อเวลาส่งถึงตลาด

เงื่อนไข ว่าด้วยการเสียหายโดยถัวเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป

7. ค่าป่วยการเนื่องด้วยการเสียหายอันต้องถัวเฉลี่ยทั่วไปและค่าป่วยการเนื่องด้วยการกู้สินค้าการประกันนี้ จะชำระโดยคิดตามกฎระเบียบการต่างประเทศหรือโดยกติกายอร์ค แอน ทเวิป ถ้าเป็นไปตามสัญญาขนส่งสินค้านั้น

ข้อยกรับสภาพความเหมาะสมของเรือกำปั่น

8. เรื่องเกี่ยวกับสภาพของเรือกำปั่นระหว่างผู้รับประกันภัยกับผู้เอาประกัน ผู้รับประกันย่อมถือว่าอยู่ในสภาพที่เหมาะสม การเดินทางทะเลได้ตามข้อนี้ ในกรณีเกิดความสูญเสียสิทธิของผู้เอาประกันที่จะเรียกร้องค่าชดใช้ตามกรมธรรม์นี้ย่อมไม่ถูกกระทบกระเทือน ถ้าความเสียหายนั้นเกิดขึ้นเนื่องด้วยการกระทำหรือความประพฤติอันมิชอบและเป็นความผิดของเจ้าของเรือ หรือคนใช้ของเจ้าของเรือ แต่ผู้เอาประกันมิได้มีความรู้เห็นในการกระทำนั้น ๆ

เงื่อนไขผู้รับฝากสินค้า

9. รับว่าเป็นหน้าที่ของผู้เอาประกัน หรือตัวแทนของผู้เอาประกันต้องจัดการสมต่อเหตุผลในทุกกรณี เพื่อประโยชน์ในการหลีกเลี่ยงหรือลดน้อยความเสียหาย และต้องรับรองให้แน่ชัดว่าสิทธิทั้งหลายอันมีต่อผู้รับขนส่ง ผู้รับฝากทรัพย์ หรือบุคคลภายนอกอื่นใด ผู้เอาประกันต้องใช้สิทธิ และสงวนสิทธินั้น ๆ ตามที่ควร

เงื่อนไขว่าด้วยนอกผลการบังคับ

10. การประกันภัยนี้ย่อมไม่ใช้การให้ผลประโยชน์แก่ผู้ขนส่ง หรือผู้เก็บรักษาสินค้าอื่น ๆ

เงื่อนไขว่าด้วยการรับผิดทั้งสองฝ่ายในกรณีเรือชนกัน

11. การประกันภัยนี้ได้ขยายครอบถึงการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามส่วนของผู้เอาประกัน ซึ่งผูกพันไว้ตามข้อชนกันด้วยความผิดทั้งสองฝ่าย ในสัญญาขนส่ง

ในกรณีเจ้าของเรือมีการเรียกค่าชดใช้เสียหายตามข้อดังกล่าว ผู้เอาประกันได้ตกลงจะแจ้งให้ผู้รับประกันทราบ และผู้รับประกันย่อมมีสิทธิสู้ความเพื่อผู้เอาประกัน ต่อการเรียกร้องค่าเสียหายเช่นนั้น ด้วยค่าใช้จ่ายของผู้รับประกัน

เงื่อนไขว่าด้วยภัยสงคราม

12. รับรองปลอดจากความผิดในการเสี่ยงภัยจับกุม ยึด เกาะกุม กักกัน หรืออายัดไว้ และผลอันเกิดจากการกระทำ หรือการพยายามยอมอย่างใด ๆ ในการนั้น ๆ กับทั้งจากผลอันเนื่องจากการเป็นอริศัตรู หรือการดำเนินการประหนึ่งมีสงคราม ไม่ว่าจะมีการประกาศสงครามหรือไม่ก็ตาม แต่ข้อรับรองนี้ย่อมไม่ตัดการเสี่ยงภัยในการชนกัน การปะทะกับสิ่งหนึ่งสิ่งใดอันอยู่ประจำที่หรือลอยอยู่ (นอกจากทุ่นระเบิดหรือตอร์ปิโด) การเกยตื้น สภาพอากาศรุนแรงหนัก หรืออัคคีภัย เว้นแต่การเสียหายนั้นจะเกิดโดยตรง (หรือเกิดโดยอิสระต่างหากจากสภาพของการเดินทางนั้น หรืออิสระต่างหากจากการบริการ ซึ่งกำปั่นนั้นอันเกี่ยวข้องอยู่หรือในกรณีการชนกันกับกำปั่นลำอื่นกำปั่นอื่นอันเกี่ยวข้องด้วยนั้นกำลังกระทำการดังที่จะกล่าวต่อไป และการเสียหายนั้นก็เกิดเนื่องจากกำปั่นลำอื่นได้มีการกระทำ) ในการกระทำเป็นอริศัตรู โดยหรือต่อประเทศผู้ทำสงครามประเทศหนึ่งประเทศใด และเพื่อประโยชน์ของการรับรองนี้ "ประเทศผู้ทำสงคราม" รวมถึงอำนาจแห่งการบังคับบัญชาใด อันควบคุมรักษามีไว้ซึ่งกำลังทางเรือ ทางบก และทางอากาศซึ่งเกี่ยวพันกับอำนาจอธิปไตยแห่งประเทศ นอกจากนี้ยังรับรองปลอดพ้นจากความรับผิดจากผลประการใด ๆ ของสงครามกลางเมือง การปฏิวัติ การกบฏ การก่อการวุ่นวาย หรือจลาจลอันเกิดขึ้นจากเหตุการณ์นั้น ๆ หรือโจรสลัด

ถ้าหากว่าข้อ 12 นี้ถูกขีดฆ่าออกเสีย เงื่อนไขว่าด้วยภัยสงครามของสถาบันการประกันภัยทางทะเลอันใช้อยู่บัดนี้ ย่อมจะถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของการประกันภัยนี้

เงื่อนไขว่าด้วยภัยจลาจลวุ่นวายฯ

13. รับรองปลอดจากความรับผิดต่อความสูญเสียหรือเสียหาย

(ก) อันเกิดขึ้นโดยกรรมกรนัดหยุดงาน นายจ้างปิดโรงงาน หรือบุคคลใด ๆ มีส่วนร่วมในการวุ่นวายของกรรมกรนั้น หรือการจลาจลภายใน

(ข) เนื่องจากผลของการนัดหยุดงาน นายจ้างปิดโรงงาน การวุ่นวายของกรรมกรหรือการจลาจลภายใน

ถ้าหากว่าข้อ 13 นี้ ถูกขีดฆ่าออกเสีย เงื่อนไขว่าด้วยภัยการนัดหยุดงานและจลาจลวุ่นวายภายในของสถาบันการประกันภัยทางทะเลอันใช้อยู่บัดนี้ ย่อมจะถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของการประกันนี้

14. รับว่าเป็นเงื่อนไขแห่งการประกันภัยนี้ว่า ผู้เอาประกันต้องกระทำด้วยความด่วนเร็วทุก ๆ กรณีในภายใต้ความควบคุมของเขา

หมายเหตุ เมื่อผู้เอาประกันได้ทราบถึงพฤติการณ์อันใด ซึ่งการประกันภัยนี้ได้ถือว่าคุ้มภัยไว้ แล้วย่อมจำเป็นต้องแจ้งให้ผู้รับประกันทราบด้วยโดยทันที และสิทธิของผู้เอาประกันที่จะได้รับค่าชดใช้ตาม (ข้อ 14 ต่อ)

ที่คุ้มภัยได้แล้วนั้นย่อมอาศัยการปฏิบัติตามข้อผูกพันข้อนี้

เงื่อนไขว่าด้วยสงคราม
(แปลเพื่อประโยชน์การอธิบาย)

1. กรมธรรม์ประกันภัยคุ้มถึง

(ก) การเสี่ยงภัยอย่างใด ๆ อันกันออกไว้เสียจากกรมธรรม์ประกันภัยแบบมาตรฐานตามกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลของอังกฤษโดยข้อนี้ คือ

"รับรองพ้นจากการจับกุม ยึด เกาะกุม กักกัน หรืออายัดไว้ และผลอันเกิดจากการกระทำนั้น ๆ หรือการพยายามอย่างใด ๆ ในการนั้น กับทั้งจากผลอันเนื่องจากการเป็นอริศัตรู หรือการดำเนินการประหนึ่งมีสงคราม ไม่ว่าจะมีการประกาศสงครามหรือไม่ก็ตาม แต่การรับรองนี้ย่อมไม่ตัด การชนกัน การปะทะกัน สิ่งหนึ่งสิ่งใดอันอยู่ประจำที่หรือลอยอยู่ (นอกจากทุ่นระเบิดตอร์ปิโด) การเกยตื้น สภาพอากาศรุนแรงหนัก หรืออัคคีภัย เว้นแต่จะเกิดโดยตรง (และโดยอิสระต่างหากจากสภาพของการเดินทางนั้น หรือบริการซึ่งกำบั่นอันเกี่ยวข้องอยู่ หรือในกรณีการชนกัน กำบั่นลำอื่นใดอันเกี่ยวข้องในการชนกันนั้นกำลังกระทำการอยู่) โดยการกระทำเป็นอริศัตรู โดยหรือกระทำต่อประเทศผู้ทำสงครามประเทศหนึ่งประเทศใด และเพื่อประโยชน์ของการรับรองนี้ "ประเทศผู้ทำสงคราม" รวมถึงอำนาจอธิปไตยใด อันควบคุมรักษามีไว้ซึ่งกำลังทางเรือ ทางบก และทางอากาศ สมทบเข้ากับประเทศผู้มีอำนาจอธิปไตยนั้น นอกจากนี้รับรองพ้นจากผลประการใด ๆ ของสงครามกลางเมือง การกบฏ การปฏิวัติ การวุ่นวาย หรือจลาจลอันเกิดขึ้นจากเหตุนั้น ๆ หรือโจรสลัด"

(ข) ความเสียหายหรืออันตรายแก่สิ่งที่เอาประกันภัยไว้โดยเอกสารนี้ อันเกิดขึ้นโดย

(1) อริศัตรู การดำเนินการเยี่ยงสงครามกลางเมือง การปฏิวัติ การกบฏ การจลาจล หรือการวุ่นวายภายในอันเกิดขึ้นจากเหตุการณ์นั้น ๆ

(2) ทุ่นระเบิด ตอร์ปิโด บอมบ์ หรือเครื่องยุทโธปกรณ์อย่างอื่น แต่ไม่รวมถึงความสูญหายหรือเสียหายอันคุ้มกันไว้แล้วโดยกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลของอังกฤษแบบมาตรฐาน กับปลอดจากการจับกุม ฯลฯ (ตามที่ระบุไว้ใน 1 (ก) ที่สอดแทรกไว้นั้น)

2. โดยไม่คำนึงถึงข้อความที่กล่าวมาแล้วข้างต้น

(ก) การประกันภัยนี้ต่อการเสี่ยงภัยที่กล่าวแล้วนั้น เว้นแต่การเสี่ยงภัยของทุ่นระเบิดหรือตอร์ปิโดที่ทิ้งแล้ว อันลอยอยู่บนผิวน้ำหรือใต้ผิวน้ำที่ได้กล่าวถึงไว้แล้วในข้อ (ข) ข้างล่างนี้ ย่อมไม่คุ้มไว้ถึง ส่วนได้เสียอันเอาประกันไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยนี้ หรือส่วนหนึ่งส่วนใดได้เอาประกันภัยไว้

(1) ก่อนที่ของจะอยู่บนเรือกำปั่นเดินสมุทรนั้น

(เพื่อประโยชน์ของข้อ 2 นี้ เรือกำปั่นเดินสมุทรย่อมถือว่าเป็นกำปั่นเดินสมุทร ที่ขนสินค้าที่เอาประกันภัยไว้นี้จากท่าเรือแห่งหนึ่งหรือสถานที่หนึ่งไปยังอีกแห่งหนึ่ง ซึ่งการเดินเรือนั้นเกี่ยวกับเที่ยวเดินเรือของกำปั่นลำนั้น)

(2) หลังจากได้ขนสินค้าขึ้นพ้นจากกราบเรือของกำปั่นเดินสมุทรแล้ว ณ ท่าเรือที่ขนสินค้าขึ้นเป็นแห่งสุดท้าย หรือ

หลังจากสิ้นระยะเวลา 15 วัน นับแต่เที่ยงคืนของวันที่กำปั่นเดินสมุทรนั้นมาถึง ณ ท่าเรือแห่งสุดท้ายที่ขนสินค้าขึ้นอย่างใดอย่างหนึ่งอันเกิดขึ้นก่อน

(3) หลังจากสิ้นกำหนดระยะเวลา 15 วันแล้ว จากเที่ยงคืนของวันที่กำปั่นเดินสมุทรนั้นมาถึง ณ ท่าเรือหรือสถานที่ขนสินค้าขึ้นเพื่อขนส่งต่อไป ณ ท่าเรือถัดขึ้นไปหรือลงมาของท่าเรือ หรือสถานที่ส่งสินค้านั้น เพื่อขนต่อไปจากนั้นหรือจากท่าเรือหรือสถานที่อื่น โดยกำปั่นเดินทะเลลำอื่นอีกลำหนึ่ง แต่ย่อมต้องเริ่มคุ้มภัยเมื่อสินค้าที่เอาประกันภัยนี้ได้บรรทุกลงเรือกำปั่นเดินสมุทรที่ขนส่งต่อไปแล้ว ในระหว่างระยะเวลา 15 วันที่กล่าวแล้วนั้น การประกันภัยนี้ยังคงใช้บังคับอยู่ไม่ว่าสินค้าที่เอาประกันภัยไว้นั้น กำลังรอการขนส่งต่อไป หรืออยู่ในระหว่างขนส่งระหว่างทางของกำปั่นเดินสมุทรลำนั้น ๆ

(ข) การประกันภัยต่อการเสี่ยงภัยของทุ่นระเบิดหรือตอร์ปิโด ที่สละทิ้งแล้วลอยอยู่บนผิวน้ำหรือใต้น้ำ ย่อมใช้บังคับกับสินค้าที่เอาประกันภัยไว้โดยเอกสารนี้ได้บรรทุกลงในเรือกำปั่นหรือพาหนะนั้นแล้ว เป็นครั้งแรกหลังจากที่สินค้านั้นที่ได้เอาประกันภัยไว้ออกจากคลังสินค้า ณ สถานที่ระบุชื่อไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย เพื่อการขนส่งระหว่างทางและย่อมสิ้นสุดซึ่งการคุ้มภัยถึงสินค้านั้น ๆ เมื่อขนขึ้นพ้นจากกราบเรือของกำปั่นเดินสมุทรหรือพาหนะนั้น ก่อนที่จะได้ทำการส่งมอบยังคลังสินค้า ณ ที่หมายปลายทาง อันระบุชื่อไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยนี้ (หรือจุดหมายปลายทางอันใช้แทนตามที่กำหนดไว้ในข้อ 6)

(ค) กรมธรรม์ประกันภัยนี้รับรองว่าปลอดจากการเรียกค่าเสียหายอย่างใด ๆ อันอาศัยมูลฐานจากความสูญเสีย ความไม่สำเร็จของการเดินทาง หรือเที่ยวเรือที่ได้เอาประกันภัยไว้นี้ โดยเหตุที่ถูกจับกุม กักกัน ยึดหรืออายัดไว้โดยพระราชาเจ้าครองนคร ประชาชาติผู้ยึดอำนาจ หรือบุคคลใด ๆ ผู้พยายามยึดอำนาจ ถ้าหากว่าสัญญารับขนสินค้านี้สิ้นสุดลง ณ ท่าเรือหรือสถานที่อื่นใดนอกไปจากที่หมายปลายทางอันได้ระบุชื่อไว้แล้วในสัญญาขนส่งสินค้านั้น ท่าเรือหรือสถานที่นั้นย่อมถือว่า เป็นท่าเรือขนสินค้าขึ้นเป็นแห่งสุดท้ายเพื่อประโยชน์ของข้อนี้ และการประกันภัยนี้ย่อมเป็นอันระงับไม่

คุ้มภัยตามวรรค (ก) (2) ข้างต้น แต่ถ้าสินค้านั้นได้ขนลงเรืออีกภายหลังเพื่อขนต่อไปยังท่าที่หมายปลายทางแห่งเดิมหรือแห่งอื่นใด ทั้งนี้ภายในบังคับว่าคำบอกกล่าวต้องได้ให้ก่อนได้มีการเริ่มขนสินค้าต่อไป และภายในบังคับว่าได้มีการชำระค่าเบี้ยประกันเพิ่มเติม แล้วการประกันภัยนี้จึงเริ่มใช้บังคับต่อไปเมื่อสินค้าที่เอาประกันภัยไว้แล้วนั้นได้บรรทุกลงเรือกำบั่นเดินสมุทรนั้น เพื่อขนต่อไปตามเที่ยวเรือยังสถานที่ปลายทางแห่งเดิมหรือแห่งอื่น

3. ถ้าสิ่งหนึ่งสิ่งใดอันระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยนี้ขัดกันกับข้อสอง การขัดกันนั้นย่อมตกเป็นโมฆะเสียเปล่าไปเพียงนั้นเท่านั้น รับรองว่าปลอดจากความสูญหายหรือเสียหายอันเกิดขึ้นโดยความล่าช้า สภาพอันเป็นโทษอยู่ในตัวของของนั้น หรือความสูญเสียตลาดหรือการเรียกร้องอย่างใด ๆ อันเกิดขึ้นจากความล่าช้า เว้นแต่ค่าใช้จ่ายนั้น ๆ ที่เรียกคืนได้ตามหลักกฎหมายอังกฤษและถือปฏิบัติตามกติกายอร์ค แอน ทเวิป 1950

4. เจนเนอรัล เอ็บเวอเร็จ และการกู้คืน ค่าบ่วยการนั้น ๆ ชำระให้ (ภายในบังคับแห่งข้อตกลงของเงื่อนไขเหล่านี้) ตามใบแจ้งหนี้ต่างประเทศหรือกติกา ยอร์ค แอน ทเวิป ถ้าเป็นไปตามสัญญารับส่งสินค้านั้น

5. การเรียกร้องเพื่อความสูญหายหรือเสียหายภายในข้อตกลงแห่งเงื่อนไขนี้ ย่อมชำระให้โดยมิต้องอ้างถึงเงื่อนไขว่าด้วยการเอ็บเวอเร็จ

6. ถือว่าคุ้มภัยไว้แล้ว (ภายในบังคับแห่งข้อตกลงของเงื่อนไขนี้) ในอัตราค่าเบี้ยประกันภัยอันจะได้ตกลงกันในกรณีเปลี่ยนทางเดินหรือเปลี่ยนเที่ยวเรือ หรือการเปลี่ยนแปลงของการเดินเรือโดยเหตุแห่งการใช้เสรีอันให้ไว้แก่เจ้าของเรือหรือผู้เช่าเรือตามสัญญารับขนสินค้า หรือเพื่อการละเว้นผิดพลาดใดในคำพรรณนากำบั่นที่มีส่วนได้เสียอยู่นี้หรือการเดินทางนี้

7. เป็นเงื่อนไขของการประกันภัยนี้ว่า ผู้เอาประกันจะต้องกระทำการโดยฉับพลันทันที พอสมควรแก่พฤติการณ์ทั้งหลายภายในความควบคุมบังคับของตน

เงื่อนไขว่าด้วยการนัดกันหยุดงานของกรรมกร

(ขยายคุ้มภัยถึงข้อนี้ด้วย)

1. กรมธรรม์ประกันภัยนี้คุ้มถึง

(ก) การเสี่ยงภัยอันได้ตัดออกเสียแล้วจากแบบกรมธรรม์มาตรฐานของการประกันภัยทางทะเลของอังกฤษ โดยเงื่อนไขนี้

"รับรองปลอดจากความเสียหายหรือสูญหายอันเกิดขึ้นโดยกรรมกรนัดหยุดงาน นายจ้างปิดโรงงาน หรือผู้คนเข้ามีส่วนในการวุ่นวายของกรรมกรหรือการจลาจลภายใน"

(ข) การลักทรัพย์หรือขโมยเล็กน้อย หรือการเสียหาย หรือสูญหายอย่างอื่นอันเกิดจากทรัพย์สินอันได้เอาประกันภัยไว้นี้ เหตุนั้น ๆ เกิดขึ้นโดยผู้นัดกันหยุดงาน นายจ้างปิดโรงงาน คนงาน หรือบุคคลอื่น ๆ มีส่วนในการวุ่นวายของกรรมกรหรือการจลาจลภายในนั้น

(ค) การทำลายหรือเสียหายอันเกิดแก่ทรัพย์สินที่ได้เอาประกันภัยไว้นี้ อันเกิดขึ้นโดยบุคคลที่กระทำการพยาบาทมาดร้าย

เงื่อนไขที่กล่าวมาแล้วข้างต้นนี้ ย่อมไม่คุ้มถึงการลักทรัพย์ การขโมยเล็กน้อย การสูญหายหรือเสียหายอันเกิดขึ้นโดยการกระทำของอริศัตรู การดำเนินการเยี่ยงสงคราม สงครามกลางเมืองหรือโดยการปฏิวัติ การกบฏ การจลาจล หรือการวุ่นวายภายในอันเกิดขึ้นจากการณ์นั้น

รับรองพ้นจากการเสียหายหรือสูญหายอันเกิดขึ้นโดยตรงจากความล่าช้า สภาพอันเป็นโทษอยู่ในตัวของสิ่งนั้นเอง หรือความที่ต้องสูญเสียตลอดหรือการเรียกร้องอย่างใด ๆ เพื่อค่าบ่วยการอันเกิดขึ้นจากการล่าช้า ค่าบ่วยการนั้น ๆ อันอาจเรียกคืนได้ตามหลักของกฎหมายอังกฤษ และตามวิธีปฏิบัติของกติกายอร์ค แอน ทเวิป 1950

เจนเนอรัล เอ็บเวอเร็จ และการกู้คืน ค่าใช้จ่าย ๆ ชำระ (ภายในบังคับแห่งข้อตกลงแห่งเงื่อนไขนี้) ตามใบแจ้งหนี้ต่างประเทศหรือกติกา ยอร์ค แอน ทเวิป ถ้าหากเป็นไปตามใบรับส่งสินค้า

การเรียกร้องเพื่อการสูญหายหรือเสียหายภายในข้อตกลงแห่งเงื่อนไขนี้ ย่อมจะชำระให้โดยมิต้องอ้างโยงไปถึงเงื่อนไขแห่งเอ็บเวอเร็จ

2. การประกันภัยนี้เริ่มใช้บังคับจากเวลาที่สินค้าออกจากคลังสินค้า ณ สถานที่อันระบุชื่อไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยเพื่อเริ่มการขนส่งระหว่างทาง และสืบเนื่องต่อไปจนสินค้าได้ส่งมอบถึงผู้รับสินค้า หรือคลังสินค้าแห่งสุดท้ายอื่นใด ณ ที่จุดหมายปลายทาง อันได้ระบุชื่อไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยนี้ ภายในบังคับว่า กรณีจะเป็นประการใดก็ตาม ระยะเวลาที่คุ้มไว้ภายหลังที่ปลดปล่อยสินค้าพ้นจากกราบเรือของกำปั่นเดินสมุทรนั้นสำเร็จสมบูรณ์แล้ว ณ ท่าเรือที่ขนส่งสินค้าแห่งสุดท้ายนั้น ย่อมไม่ขยายไปเกินกว่า 60 วัน

ภายในเวลากำหนดของการประกันภัยนี้ สินค้าถือว่าคุ้มภัยไว้แล้วในระหว่าง

(1) การเปลี่ยนทางเดินของเรือ การล่าช้าอันพ้นวิสัยที่ผู้เอาประกันภัยจะควบคุมได้ การที่จำเป็นต้องขนสินค้าขึ้นจากเรือ การขนลงเรือเพื่อขนส่งต่อไปอีกครั้งหนึ่งและการขนถ่ายเรือ

(2) การเปลี่ยนแปลงอย่างอื่นใดของเที่ยวเรือ อันเกิดขึ้นจากการใช้เสรีอันให้ไว้แก่ผู้เป็นเจ้าของเรือ หรือผู้เช่าเรือตามสัญญาขนส่งสินค้า

ข้อกำหนดแห่งข้อนี้ย่อมอยู่ภายในบังคับแห่งข้อ 3 และ 4 ต่อไปนี้

3. ถ้าพฤติการณ์ใด ๆ อันพ้นวิสัยของผู้เอาประกันภัยของผู้ที่ควบคุม จะเป็นสัญญารับขนสินค้าต้องสิ้นสุดลง ณ ที่ท่าเรือ หรือสถานที่อื่นใดนอกไปจากสถานที่ปลายทางอันระบุชื่อไว้แล้ว หรือการเดินทางโดยประการอื่นใด ต้องสิ้นสุดลงก่อนส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้รับสินค้า หรือคลังสินค้าแห่งสุดท้ายแห่งอื่น ณ สถานที่ปลายทาง อันระบุไว้แล้วในกรมธรรม์ประกันภัยนี้ เมื่อนั้นภายในบังคับว่าคำแจ้งความได้ส่งให้ทันทีหลังจากได้รับคำแนะนำแล้วและภายในบังคับว่าเบี้ยประกันภัยเสียเพิ่มขึ้น หากจำเป็นกรมธรรม์ประกันภัยนี้ย่อมคงใช้บังคับอยู่จนกว่าสินค้านั้น ๆ จะได้ขายไปและส่งมอบ ณ ท่าเรือ

สถานที่หรือถ้าสินค้านั้นได้ส่งต่อไปยังที่หมายปลายทางอันได้ระบุชื่อไว้แล้วในกรมธรรม์ประกันภัยนี้ หรือที่หมายปลายทางแห่งอื่น จนกระทั่งสินค้านั้นได้ถึงมือผู้รับสินค้าหรือคลังสินค้าสุดท้ายแห่งอื่น ณ ที่หมายปลายทางนั้น แต่ภายในบังคับว่าอยู่ในขอบจำกัดของระยะเวลาหลังจากปลดปล่อยสินค้าแล้วตามที่กำหนดไว้ในข้อ 2 ข้างบน

4. โดยไม่คำนึงถึงข้อกำหนดข้อ 2 และ 3 ข้างบน ถ้าสินค้าได้ขายไปแล้ว (การขายไม่อยู่ภายในข้อกำหนดของข้อ 3) ขณะที่การประกันภัยนี้ยังใช้บังคับอยู่แต่ก่อนสิ้นระยะ 15 วัน นับจากเที่ยงคืนของวันที่สินค้านั้นได้ส่งขึ้นพ้นจากกราบเรือของกำปั่นเดินสมุทรนั้น ณ ท่าเรือปลายทางที่ขนสินค้าและเมื่อขายสินค้านั้นแล้ว สินค้าก็ถูกส่งต่อไปยังที่หมายปลายทางนอกไปจากที่ได้เอาประกันไว้ตามกรมธรรม์ประกันภัยนี้ การประกันภัยนี้ย่อมคงใช้บังคับอยู่เพียงถึงสิ้นระยะเวลา 15 วันที่กล่าวมาแล้วนั้น ณ ท่าเรือที่ขนสินค้าขึ้นเป็นแห่งสุดท้าย หรือจนกว่าสินค้านั้นจะได้เริ่มขนต่อไป ณ ท่าเรือนั้น ด้วยการเสี่ยงภัยของผู้ซื้ออย่างหนึ่งอย่างใดอันเกิดขึ้นก่อน

ถ้าการขายนั้นเกิดขึ้นหลังจากที่สิ้นระยะเวลา 15 วัน ที่กล่าวมาแล้วข้างต้น แต่ในขณะนี้การประกันภัยยังคงใช้บังคับอยู่ การประกันภัยนั้นย่อมสิ้นสุดลงนับแต่เวลาที่ได้มีการขาย

5. ถือว่าคุ้มภัยไว้แล้วด้วยเบี้ยประกันภัยอันจะได้ตกลงกันในกรณีการเปลี่ยนเที่ยวเรือ หรือการละเว้นหรือผิดพลาดอย่างใด ๆ ในคำพรรณนากำปั่นเดินสมุทรอันมีส่วนได้เสียอยู่นี้ หรือการเดินทางเป็นเงื่อนไขของการประกันภัยนี้ ว่าผู้เอาประกันภัยย่อมต้องกระทำการโดยฉับพลันตามสมควรในพฤติการณ์ทั้งหลายภายในความควบคุมของตน

หมายเหตุ เป็นการจำเป็นเพื่อผู้เอาประกันภัยเมื่อได้ทราบเหตุ ซึ่งคุ้มภัยไว้แล้วนั้นตามกรมธรรม์ประกันภัยนี้ จะต้องแจ้งให้ทราบทันทีแก่ผู้รับประกันภัย และสิทธิที่จะรับชดใช้อื่นจะต้องอาศัยการปฏิบัติตามข้อผูกพันนั้น

หลักเกณฑ์ในการปฏิบัติทั่วไปในการรับประกันภัยทางทะเล

การประกันภัยทางทะเล เป็นการรับประกันโดยที่บริษัทประกันภัยไม่รู้จักลูกค้า และไม่รู้ถึงสภาพของสินค้า เงื่อนไขของการประกันภัยทางทะเลจึงมีข้อที่จะต้องควบคุมที่สำคัญที่สุด คือ พิจารณาถึงการเสียหายว่า การเสียหายของแต่ละครั้งเป็นอย่างไร เพราะบริษัทประกันภัยไม่สามารถทราบถึงความเสียหาย จำนวนของความเสียหายแต่ละครั้งเนื่องจากการอยู่ห่างไกลกัน และความเสียหายก็มีหลายประเภท มีการคุ้มครองหลายประเภท เพราะว่าประกันภัยทางทะเลอยู่ที่ข้อตกลงกันเป็นพิเศษว่าจะคุ้มครองอะไรบ้าง การตกลงที่เกี่ยวกับความเสียหายการชดใช้

สาระสำคัญของกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเล ที่จะต้องพิจารณามีดังนี้

1. ตัวผู้เอาประกัน ต้องอาศัยความซื่อสัตย์ของผู้เอาประกันเป็นสิ่งสำคัญ เพราะการประกันภัยทางทะเลนี้ อาศัยคำบอกเกี่ยวกับสินค้าของผู้เอาประกัน รวมรายละเอียดเกี่ยวกับสินค้าจากผู้เอาประกันทั้งสิ้น โดยที่บริษัทไม่มีโอกาสเห็นสินค้าของผู้เอาประกันเลยว่ามีจริงเท่าที่บอกหรือไม่ ใบส่งกับสินค้าที่ลูกค้านำมาอาจเป็นการปลอมแปลงก็ได้ ซึ่งถ้าพิสูจน์ได้ว่าเป็นการปลอมแปลง บริษัทก็ไม่

ต้องชดใช้ กรมธรรม์ถือว่าเป็นโมฆะ แต่การสืบสวนทำได้ยาก ดังนั้นการรับประกันภัยทางทะเลจึงอาศัยความซื่อสัตย์ของลูกค้าเป็นสำคัญ และบริษัทมักพิจารณาถึงตัวลูกค้าว่าเป็นผู้ที่คุ้นเคย รวมถึงภัยที่กรมธรรม์คุ้มครอง และประเภทของความเสียหายด้วย ซึ่งจะนำไปคำนวณเบี้ยประกัน เช่น กรณีที่เรือต้องเดินทางเป็นระยะเวลานานจึงจะถึงปลายทาง เบี้ยประกันก็ต้องสูงกว่าสินค้าที่บรรทุกโดยเรือที่เดินทางเร็วกว่า เพราะเรือที่เดินทางในทะเลนานก็ย่อมมีการเสี่ยงภัยมากกว่าเรือที่เดินทางในทะเลโดยใช้ระยะเวลาสั้น หรือกรณีที่เป็นฤดูฝน เบี้ยประกันก็สูงกว่าฤดูอื่น ๆ โดยเฉพาะสินค้าที่เสียหายง่ายเมื่อเปียกน้ำ หรือถ้าเรือเดินทางผ่านประเทศ ซึ่งอยู่ในเขตมรสุมที่มีฝนตกชุกอยู่เสมอ สินค้าบรรทุกในเรือที่เดินทางผ่านในเขตมรสุมก็จะต้องเสียเบี้ยประกันสูงขึ้น ถ้ามีการประกันภัยโดยคุ้มครองความเสียหายจากการเปียกน้ำ แต่เท่าที่ปฏิบัติกัน ปรากฏว่าบริษัทประกันภัยมักจะไม่ยอมรับประกันในกรณีที่ต้องเสี่ยงมาคเช่นนี้

2. การที่บริษัทดำเนินการโดยผ่านนายหน้าหรือตัวแทน

ก. นายหน้า (the broker) เป็นคนกลุ่มหนึ่งที่เป็นสื่อกลางระหว่างพ่อค้า เจ้าของเรือและบริษัทประกันภัย เป็นคนกลางในตลาดประกันภัยทางทะเล รู้สภาพตลาดเป็นอย่างดี นายหน้าเริ่มมีในต้นศตวรรษที่ 15 ทั้งในอังกฤษและยุโรป ในอังกฤษสมัยนั้นบริษัทประกันภัยหลายแห่งตั้งสำนักงานในบ้านของเขา นายหน้าให้ความช่วยเหลือแก่พ่อค้าที่ไม่รู้ว่าบริษัทประกันภัยตั้งอยู่ที่ไหน นายหน้าวิ่งเต้นในการติดต่อลงนามต่าง ๆ ในกรมธรรม์ให้สมบูรณ์ นายหน้าเป็นฝ่ายเสนอบริการให้ผู้เอาประกัน นายหน้าเป็นผู้ที่ได้รับการฝึกฝนมาเป็นอย่างดี เขาอาจเสนอประเภทของการประกันภัยตามที่พ่อค้าหรือเจ้าของต้องการ

นายหน้ารู้จักตลาดดีในฐานะผู้เชี่ยญชาญ นายหน้าจะได้รับรายงานจากลูกค้าเป็นรายงานเกี่ยวกับการค้า ชนิดของสินค้า ชนิดของเรือและรายการต่าง ๆ ซึ่งจำเป็น เมื่อมีรายละเอียดต่าง ๆ เหล่านี้ในมือ เขาก็นำความรู้เกี่ยวกับธุรกิจประกันภัยทางทะเลมาตัดสินว่า แบบฟอร์มชนิดไหนจึงจะเหมาะกับลักษณะพิเศษต่าง ๆ เขาจะอธิบายให้ลูกค้าฟังถึงแบบฟอร์มต่าง ๆ ของการประกันภัย เขาจะแนะนำให้ลูกค้ารับกรมธรรม์ชนิดนั้น ๆ นายหน้าต้องรับผิดชอบต่อหน้าที่ของตน มิใช่ตัวลูกค้าเท่านั้น แต่ต่อบริษัทประกันภัย เขาต้องตระหนักว่าความสำเร็จของบริษัทประกันภัยช่วยต่ออาชีพของเขา

ในกรณีที่เกิดการเสียหายขึ้น ผู้เอาประกันรู้สึกว่าเป็นหน้าที่ของบริษัทประกันภัยจะต้องรับผิดชอบ ผู้เอาประกันก็จะเรียกร้องกับนายหน้า ถ้าความจริงบริษัทไม่ต้องรับผิดชอบความเสียหายนั้น นายหน้าจะต้องอธิบายให้เขาฟังว่าทำไมบริษัทจึงไม่รับผิดชอบ หน้าที่ของนายหน้าไม่ง่ายนัก บ่อยครั้งที่บริษัทและผู้เอาประกันเกิดความไม่พอใจกับนายหน้าก็มี หน้าที่เป็นคนกลางเมื่อมีข้อพิพาทระหว่างผู้เอาประกันกับบริษัท

นายหน้ามิใช่เป็นเพียงคนกลางของการเรียกร้องข้อเสียหาย บางครั้งก็ต้องทำหน้าที่ตัดสินในการเสียหาย บางบริษัทจัดการสอบสวนเอง นายหน้าก็ต้องจัดการหาหลักฐานที่จำเป็นในการพิสูจน์ข้อเรียกร้อง แล้วส่งหลักฐานให้แก่บริษัทเพื่อพิจารณา แล้วบริษัทประกันก็ตัดสิน นายหน้าจะต้องเสนอหลักฐานที่เป็นจริง เพื่อลูกค้าจะได้รับการคุ้มครองอย่างเต็มที่ตามกรมธรรม์ นายหน้าไม่ควรเสนอ

ธุรกิจแก่บริษัทเมื่อไม่แน่ใจในฐานะการเงินของลูกค้า ถ้าหากว่าเขาเสนอภัยที่เลวแก่บริษัท ภายหลังพิสูจน์ได้ว่าภัยเกิดขึ้นเพราะเก็บของไม่ดี ขาดความระมัดระวังในการเก็บของ ภายหลังตลาดชั้นดีจะปิดสำหรับเขา และเขาจะได้รับความหายนะตามมา

ข. ตัวแทน หมายถึงหน่วยธุรกิจที่ประกอบการอย่างอื่น นอกเหนือจากการประกันภัยหรือบริษัทประกันวินาศภัยอื่น ๆ ที่ทำหน้าที่ในการรับประกันวินาศภัยเช่นเดียวกับนายหน้า การดำเนินงานโดยผ่านตัวแทนนับว่าได้ประโยชน์ มากกว่านายหน้าเพราะตัวแทนทำหน้าที่โดยตรงที่เกี่ยวข้องกับการประกันวินาศภัยอยู่แล้ว รามทั้งฐานะและความสามารถ ย่อมจะเป็นที่เชื่อถือทั้งของลูกค้าและบริษัทใหญ่ผู้มอบหมายให้เป็นตัวแทน โดยปกติตัวแทนจะมีอำนาจออกกรมธรรม์ ที่มีผลโดยสมบูรณ์ในนามของบริษัทใหญ่ ซึ่งส่วนมากอยู่ในต่างประเทศ และยังสามารถตกลงที่จะชดใช้ค่าเสียหายได้ตามอำนาจที่ได้มอบหมาย

3. การคำนวณเบี้ยประกัน การกำหนดอัตราเบี้ยประกันถือหลักเช่นเดียวกับราคาสินค้า โดยถือหลักเศรษฐศาสตร์ในเรื่อง demand และ supply และจะต้องคิดเบี้ยประกันไม่ต่ำกว่าราคาต้นทุน เบี้ยประกันภัยทางทะเลแตกต่างจากเบี้ยประกันของอัคคีภัยเป็นอันมาก เพราะเบี้ยประกันภัยทางทะเลนี้คำนวณขึ้นโดยถือเอาหลักของตลาดสากลเป็นใหญ่ และยังไม่มีอัตราที่แน่นอนแม้รัฐจะพยายามยื่นมือเข้ามาวางหลักเกณฑ์ เมื่ออัตราเบี้ยประกันไม่มีหลักเกณฑ์ที่แน่นอนที่จะเขียนเป็นลายลักษณ์อักษร อัตราเบี้ยประกันจึงขึ้นอยู่กับตลาดและทุนของบริษัทประกันภัย

ปัจจุบันบริษัทประกันภัยของไทยอยู่ในฐานะลำบาก เพราะคิดเบี้ยประกันสูงกว่าต่างประเทศ เนื่องจากเรามีเงินทุนน้อย บริษัทประกันภัยต่างประเทศ เช่น อังกฤษ ญี่ปุ่น และสหรัฐอเมริกา สามารถคิดอัตราเบี้ยประกันต่ำมาก เพราะว่าทำประกันทางทะเลทั่วโลก ส่วนบริษัทของไทยทำประกันส่วนมากเป็นพวกสินค้าที่เข้ามาในเมืองไทยและสินค้าอุตสาหกรรม รัฐจึงพยายามที่จะให้บริษัทประกันสามารถแข่งขันกับบริษัทของต่างประเทศได้ โดยสามารถคิดอัตราเบี้ยประกันได้ต่ำเท่าต่างประเทศ การที่เราจะคิดอัตราเบี้ยประกันต่ำได้นั้น ขึ้นอยู่กับการที่เราสามารถจะทำ re-insurance ได้มากน้อยแค่ไหน รัฐจึงหาทางที่จะตั้ง pool, re-insurance company ขึ้นให้บริษัทไทยสามารถรับประกันภัยทางทะเลสู้กับบริษัทต่างประเทศได้ และ re-insurance company นี้สามารถส่งลงกองกลาง marine insurance pool และจัดสรรให้บริษัทสมาชิกตามอัตราส่วนที่เหลืออาจส่งไปขายต่างประเทศโดย pool เป็นผู้จัดการ ในการตั้ง pool ขึ้นนี้ เราจะต้องพิจารณาถึงว่าจะมีเรื่องการเมืองเข้ามาเกี่ยวข้องหรือไม่ และจะกระทบกระเทือนบริษัทในต่างประเทศหรือไม่

การกำหนดเบี้ยประกันนี้ผู้เอาประกันอาจขอลดหรือเพิ่มได้แล้วแต่กรณี เช่น ผู้เอาประกันคุ้นเคยกับบริษัทก็อาจลดเบี้ยประกันถูกลง หรือกรณีที่ประกันสินค้า ซึ่งมีการเสี่ยงภัยน้อยมากก็เสียเบี้ยประกันถูกกว่ากรณีที่ประกันสินค้าที่เสี่ยงภัยมาก

การคำนวณเบี้ยประกันในการประกันภัยทางทะเลไม่ได้กำหนดแน่นอนเหมือนอัคคีภัย โดยมากเบี้ยประกันภัยทางทะเลนี้มักจะถือตามราคาตลาด และดูเบี้ยประกันของบริษัทอื่น ๆ ซึ่งจะไม่ต่างกันมากนัก เช่น การคำนวณเบี้ยประกันโดยมากมักจะหาทางป้องกันช่วยลูกค้าที่ติดต่อคุ้นเคยกัน และ

ถ้ากรณีที่ลูกค้าได้รับคำแนะนำจากธนาคาร โดยผู้เอาประกันหรือลูกค้าได้เปิดเครดิตจากธนาคาร และถ้าบริษัทประกันภัยได้มีธนาคารค้ำจุน หรือหนุนหลังอยู่แล้ว จะช่วยให้กิจการของบริษัทประกันภัยดำเนินการได้ดีขึ้น เพราะถ้ามีใครเอาบ้านไปจำนองกับธนาคาร ธนาคารมักจะให้ผู้นำบ้านไปจำนองนั้นทำประกันบ้านที่จำนองด้วย และในกรณีที่เกี่ยวประกันภัยทางทะเลก็คือ พ่อค้าที่สั่งสินค้าจากต่างประเทศหรือส่งสินค้าไปขายต่างประเทศ มีความต้องการใช้เงินก็จะไปเปิดบัญชีกับธนาคารและเบิกเงินมาใช้ก่อน โดยมีสินค้าเป็นหลักประกัน ซึ่งกรณีนี้ธนาคารก็จะให้พ่อค้าทำการประกันภัยทางทะเลกับสินค้านั้น ๆ หรือพ่อค้าอาจจะประกันภัยทางทะเลเพื่อป้องกันความเสียหายที่จะเกิดขึ้นแก่ตนเองก็ได้

เบี้ยประกันภัยของการประกันภัยทางทะเลอาจคำนวณได้จากทฤษฎีที่วางไว้ ดังนี้

1. บริษัทควรจะถือจากสถิติของตนเองว่า เท่าที่เคยปฏิบัติมาคิดเบี้ยประกันอย่างไร นำประสบการณ์ที่ดำเนินงานมาแล้วมาเปรียบ และตัดสินใจว่าควรจะคิดอัตราเบี้ยประกันเท่าใด ในการปฏิบัติจริง ๆ แล้ว บริษัทจะมีรายการของสินค้าซึ่งบริษัทได้รวบรวมและเก็บสถิติไว้เพื่อสะดวกในการรับประกันตามชนิดของสินค้า ว่าสินค้าชนิดใดควรคิดอัตราเบี้ยประกันอย่างไร โดยใช้ดูประกอบกับจำนวนทุนประกันที่ลูกค้ากำหนดในกรมธรรม์ ลักษณะการบรรจุหีบห่อของสินค้าแต่ละชนิด ซึ่งบริษัทต้องใช้ความชำนาญในการพิจารณาสิ่งเหล่านี้ประกอบกันไป

2. การที่บริษัทได้รับประกันไว้กับลูกค้าแต่ละราย บริษัทจะบันทึกประวัติเกี่ยวกับการเสียหายของลูกค้าแต่ละรายว่า รายใดมีการเสียหายมากน้อยเพียงใด โดยเปรียบเทียบค่าเบี้ยประกันที่ได้จากลูกค้ากับเงินที่ชดใช้เมื่อเกิดการเสียหาย ถ้าลูกค้ารายใดเกิดการเสียหายบ่อย บริษัทก็จะเพิ่มเบี้ยประกันให้สูงขึ้น และถ้ายังเสียหายอีกเรื่อย ๆ บริษัทอาจจะบอกเลิกการรับประกันก็ได้

3. บริษัทจะพิจารณาถึงการ Re-insurance และดูถึงความเสียหายที่เกิดขึ้น โดยพิจารณาว่าบริษัทเราได้รายได้จากลูกค้าใดบ้าง เป็นจำนวนเท่าใด และเสียหายไปโดยการชดใช้ค่าเสียหายเป็นจำนวนเท่าใด ให้กับผู้ใดบ้าง

4. บริษัทประกันภัยควรศึกษาอัตราเบี้ยประกันจากตลาด โดยสืบดูจากบริษัทประกันอื่นว่าเขารับประกันอย่างไร แต่โดยมากลูกค้าที่ประกันภัยทางทะเลมักจะทราบอัตราเบี้ยประกันมาก่อน และจะเป็นผู้มาบอกให้กับบริษัทว่าควรเป็นเท่าไร ซึ่งบริษัทก็จะนำมาพิจารณาถึงความเหมาะสมในแต่ละรายไป

4. ตัวเรือที่ใช้บรรทุกสินค้า หรือที่จะรับประกันตัวเรือ มีหลักในการพิจารณาดังนี้

ก. เรือที่ใช้บรรทุกสินค้า หรือที่จะรับประกันตัวเรือนั้น ชื่อเรืออะไร เพื่อจะได้นำไปคิดเบี้ยประกันได้ถูกต้อง คือ ถ้ารู้ว่าเรือชื่ออะไรแล้ว บริษัทประกันภัยจะรู้ได้ว่าบริษัทใดเป็นผู้สร้าง สร้างขึ้นเมื่อไร

การที่ต้องทราบอายุของเรือ เพื่อเอาค่าเบี้ยประกัน

เรือที่มีอายุ 1–15 ปี การคิดเบี้ยประกันเป็นไปตามอัตราที่ได้ทำอยู่ในปัจจุบัน

เรือที่มีอายุ 16—20 ปี จะเก็บเบี้ยประกัน 0.125%
เรือที่มีอายุ 21—25 ปี จะเก็บเบี้ยประกัน 0.25%
เรือที่มีอายุ 26—30 ปี จะเก็บเบี้ยประกัน 0.375%
เรือที่มีอายุ 31—35 ปี จะเก็บเบี้ยประกัน 0.50%
เรือที่มีอายุ 36 ปี จะเก็บเบี้ยประกัน 1.0%

ข. ดูว่าบริษัทใดเป็นเจ้าของเรือที่ใช้บรรทุกสินค้า หรือที่รับประกัน เพราะถ้าบริษัทที่เป็นเจ้าของ มีประวัติดี เรือไม่เคยได้รับความเสียหายโดยมีการบรรทุกไม่เกินอัตรา หรือเดินในเส้นทางที่กำหนด ก็จะเป็นการปลอดภัยดีกว่าเรือที่มีประวัติไม่ดี ดังนั้น การคิดเบี้ยประกันก็ย่อมต่างกันไปด้วยตามบริษัทที่เห็นเป็นเจ้าของเรือใช้บรรทุกสินค้าหรือเรือที่จะรับประกัน

ค. ดูน้ำหนักของเรือที่บรรทุกสินค้าแต่ละเที่ยวว่าได้มีการบรรทุกน้ำหนักเท่าไรในเรือแต่ละลำที่บรรทุกสินค้า และการที่จะรับประกันตัวเรือต้องดูว่าได้มีการบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราหรือเปล่า เพราะถ้าเรือนั้นบรรทุกน้ำหนักมากเกินอัตราที่เหมาะสมแล้ว ก็ย่อมเสี่ยงที่จะเกิดความเสียหายได้ง่ายขึ้น บริษัทก็อาจไม่รับประกัน หรือคิดค่าเบี้ยประกันให้สูงขึ้น เพื่อให้คุ้มกับการที่ต้องเสี่ยงภัยมาก ในกรณีที่บริษัทรับประกันสินค้า หรือตัวเรือ แต่ละลำบริษัทจะรับประกันภายในวงเงินจำกัด ถ้าเกินวงเงินที่กำหนดแล้ว บริษัทก็จะประกันต่อให้บริษัทอื่นๆ ที่เป็น re-insurance ของบริษัท

ง. ดูว่าเรือที่บรรทุกสินค้า หรือเรือที่จะรับประกันตัวเรือนั้นสร้างได้มาตรฐานหรือไม่ สร้างด้วยวัตถุอะไร เช่น เหล็ก หรือเป็นวัตถุอื่นๆ ที่มีความคงทนมากน้อยแค่ไหน เพราะเรือที่สร้างด้วยวัตถุที่มีความคงทนมากก็ย่อมมีการเสี่ยงภัยน้อยลงได้

จ. ดูเกี่ยวกับประสบการณ์เกี่ยวกับการออกทะเลของเรือที่ใช้บรรทุกสินค้าหรือเรือที่รับประกัน โดยดูประวัติของเรือแต่ละลำ

5. การเดินทางของเรือ เส้นทางของเรือก็เป็นปัจจัยสำคัญจะใช้ประกอบในการพิจารณาอัตราเบี้ยประกัน โดยพิจารณาถึง

ก. ระยะทางของเรือที่เดินว่าใกล้หรือไกลเพียงไร โดยดูว่าเรือนั้นเดินไปถึงไหน และแวะที่ไหนบ้าง สภาพของท่าเรือนั้นพักมีสภาพเป็นอย่างไร สินค้าต้องไปพักอยู่นานเท่าใด มีการเสี่ยงภัยมากน้อยเพียงใด เช่น อาจเสี่ยงในเรื่องการโจรกรรม หรือที่กำบังไม่ดี อาจทำให้สินค้าเสียหายก็ได้

ข. ดูว่าเรือที่บรรทุกสินค้า หรือที่รับประกันตัวเรือนั้น เดินเลียบฝั่งหรือห่างจากฝั่งมากหรือไม่ เนื่องจากเรือที่เดินเลียบฝั่งย่อมเสี่ยงภัยน้อยกว่าเรือที่เดินกลางมหาสมุทร แต่เรื่องนี้เป็นหน้าที่ของนายเรือที่จะต้องเดินตามเส้นทางของสากล โดยจะต้องมีความรู้กว้างขวางเกี่ยวกับเรื่องนี้

6. ท่าเรือ เป็นสถานที่ขนสินค้าลงเรือและขนสินค้าขึ้นจากเรือ

ชนิดของท่าเรือ มี 6 ชนิด

1. Drawned Valley Harbors คือ ท่าเรือที่มีหุบเขา เช่น ที่นิวยอร์ก ซานฟรานซิสโก

2. Barrier-Beach Harbors คือ ท่าเรือที่มีหาดทรายล้อมรอบ ซึ่งช่วยป้องกันคลื่นและพายุ เป็นท่าเรือที่ดี เช่น ที่สหรัฐ ฯ

3. Coral-reef Harbors คือ ท่าเรือที่มีหินปะการัง ซึ่งมักเป็นท่าเรือที่อยู่บนเกาะปะการัง เป็นท่าเรือที่ไม่ดี เช่น ที่แฮมิลตัน

4. Crater Harbors คือ ท่าเรือที่เกิดจากปากปล่องภูเขาไฟจมลง เป็นท่าที่มีความสำคัญน้อย เช่น ที่เอเดน

5. Rever Harbors คือ ท่าเรือที่ใช้สมัยยังไม่มีทางรถไฟ ใช้ขนส่งสินค้าทางบก ยังใช้แรงงานและสัตว์ในการขนส่งสินค้า เช่น ที่ลอนดอน นิวออร์ลีน สหรัฐ ฯ

6. Artificial Harbors ซึ่งเป็นท่าที่มนุษย์สร้างขึ้น และได้มีการป้องกันภัยจากธรรมชาติ เช่น ที่อังกฤษ แมนเชสเตอร์

สภาพของท่าเรือ ต้องพิจารณาทั้งท่าเรือต้นทางและปลายทาง ดังนี้

1. เป็นท่าเรือที่มีที่กำบัง หรือไม่มีที่กำบังลม ทันสมัยหรือโบราณ มีการกั้นน้ำ

2. เป็นท่าเรือที่มีเครื่องทุ่นแรงมากหรือน้อยและทันสมัยหรือไม่

3. คนแบกหามมีความประพฤติอย่างไร มีการควบคุมการขนถ่ายอย่างไร ดูถึงเรื่องโจรกรรมด้วย

4. ความสะดวกในการขนถ่าย มีรถไฟ ทางรถยนต์ เข้าถึงท่าหรือไม่

นอกจากนี้ธรรมชาติยังมีผลกระทบกระเทือนท่าเรือ ได้แก่

1. น้ำขึ้นน้ำลง (tide)

2. กระแสน้ำ (current)

3. ความสงบ (calm)

4. หมอก (fog)

5. น้ำแข็ง (ice)

6. ความมืด (darkness)

ท่าเรือเป็นส่วนหนึ่งที่บริษัทพิจารณาในการรับประกันภัย ถ้าเป็นท่าเรือที่ไม่ปลอดภัย บริษัทจะไม่รับประกัน ถ้ารับก็คิดเบี้ยประกันในอัตราสูง เวลาทำประกันบริษัทไม่ได้ส่งเจ้าหน้าที่ออกไปสำรวจว่าท่าเรือมีสภาพอย่างไร เพราะเป็นการสิ้นเปลืองมาก บริษัททราบสภาพท่าเรือจาก

1. Port of the World ซึ่งมีรายละเอียดเกี่ยวกับสภาพท่าเรือ

2. แผนที่ (map) ช่วยให้บริษัททราบทิศทางเดินเรือในมหาสมุทร ทิศทางของกระแสลม คลื่น ที่ตั้งประภาคาร ความลึกตื้นของทะเล และแหล่งที่อันตราย

3. ประสบการณ์จากดำเนินงาน

4. สถิติความเสียหายจากท่า เนื่องจากโกดังเก็บสินค้าไม่ดี ไม่ปลอดภัย การขนถ่ายสินค้าไม่เป็นระเบียบ ทำให้สินค้าสูญหาย

7. ภาวะเศรษฐกิจและการเมือง ภาวะเศรษฐกิจช่วยในการกำหนดราคาสินค้าที่รับประกัน เมื่อสินค้าเกิดความเสียหาย บริษัทจะชดใช้ให้ตามราคาตลาดที่เป็นจริง

การเมือง ถ้าสถานการณ์ทางการเมืองของต้นทาง ปลายทาง หรือระหว่างทางกำลังมีข้อพิพาทกันอยู่ บริษัทจะไม่รับประกันภัยสงคราม (war risks) เช่น ที่เวียดนาม ถ้าจะรับประกันก็คิดเบี้ยประกันในอัตราสูง

8. สินค้าที่บรรจุในหีบห่อ การประกันภัยทางทะเล สินค้าที่นำมาประกัน โดยมากจะบรรจุในหีบห่อ เพราะฉะนั้น ลักษณะของหีบห่อเป็นสิ่งที่สำคัญมากที่บริษัทใช้ในการพิจารณารับประกัน หีบห่อที่มีคุณภาพดีมีความทนทาน เช่น หีบห่อที่ทำด้วยไม้ จะป้องกันสินค้ามิให้ได้รับความเสียหายได้ดีกว่าหีบห่อที่ทำด้วยกระดาษ บางประเทศขาดแคลนไม้ ไม้มีราคาแพงทำให้เกิดปัญหาในเรื่องนี้ ลักษณะหีบห่อนี้ บริษัทใช้ในการพิจารณาอัตราเบี้ยประกันด้วย ถ้าหีบห่อไม่ดีเบี้ยประกันก็สูง

หลักในการพิจารณาลักษณะของหีบห่อ

1. Baled Cargo สินค้าที่เป็นมัดๆ ได้แก่ กระสอบป่าน ปอ และฝ้าย ซึ่งมักเสียหายเนื่องจากตะขอ ไฟ น้ำ

2. Cargo Incase เป็นสินค้าพวกเครื่องมือ เครื่องใช้ เครื่องอะไหล่ ซึ่งมักถูกขโมย

3. Bagged Cargo เป็นสินค้าพวกแป้งมัน ซึ่งมักเสียหายเนื่องจากตะขอทำให้ถุงขาด

4. สินค้าประเภทเครื่องแก้ว หีบห่อควรจะมีลักษณะป้องกันการแตก

5. หนังสัตว์ ยาสูบ มักเสียหายเนื่องจากน้ำทะเลและความชื้น เพราะฉะนั้น หีบห่อควรจะป้องกันความชื้น

บริษัทจะไม่ส่งเจ้าหน้าที่ไปตรวจสอบสภาพของหีบห่อ และสินค้าที่บรรจุในหีบห่อ เพราะฉะนั้น การทำประกันภัยทางทะเลจะต้องมีความซื่อสัตย์ระหว่างกัน ถ้าปรากฏว่าผู้เอาประกันไม่ซื่อสัตย์กรมธรรม์นั้นก็เป็นโมฆะ ลักษณะของการหีบห่อทราบจากใบกำกับสินค้า ซึ่งผู้เอาประกันจะแจ้งให้บริษัททราบ

ในการรับประกันบริษัทจะพิจารณาถึงภัยต่าง ๆ

1. ความซื่อสัตย์ของลูกค้า
2. เรือที่บรรทุกมีสภาพอย่างไร
3. เป็นภัยที่รับประกันแล้วจะคุ้มหรือไม่

4. ฤดูกาล บางฤดู มีไต้ฝุ่น พายุ คลื่นแรง

ตัวอย่างความเสียหายที่บริษัทไม่รับผิดชอบ

สังกะสี บริษัทจะไม่ประกันเกี่ยวกับความเสียหายเนื่องจากน้ำทะเล เพราะบริษัทเคยทำประกันเกี่ยวกับภัยวิบัตินี้ ต้องชดใช้ให้แก่ผู้เอาประกันเป็นจำนวนมาก

ข้าวโพด บริษัทจะไม่รับประกันเกี่ยวกับเรื่องขาดจำนวน เมื่อถึงปลายทาง นอกจากจะกำหนดไว้ น้ำหนักต้องขาดเนื่องจากการระเหย และน้ำหนักที่ขาดอย่างสูงที่บริษัทไม่ต้องรับผิดชอบ

สินค้าพวกแก้ว บริษัทจะไม่รับประกันในเรื่องแก้วแตก ถ้ารับเบี้ยประกันจะคิดในอัตราสูงมาก

ปอ ฝ้าย จะไม่รับประกันเกี่ยวกับเรื่องน้ำและไฟ

อลูมิเนียม ไม่รับประกันเกี่ยวกับการบุบ

เครื่องสุขภัณฑ์ ไม่รับประกันเกี่ยวกับการกะเทาะ

บริษัทจะไม่รับผิดชอบเกี่ยวกับเรื่อง บูด ชื้น การเปลี่ยนสี แปลงสภาพตามธรรมชาติ เรือสินค้าถูกจับ ยึด ถูกโอนเป็นสมบัติของชาติ

ความสำคัญของการประกันภัยต่อสังคม

ทำให้การค้าขายติดต่อกันระหว่างพ่อค้าทั่วโลกเป็นไปด้วยดี ถ้าในกรณีที่พ่อค้ารวมค่าประกันภัยทางทะเลเข้าไปกับราคาสินค้า เปรียบเสมือนว่าประชาชนผู้ซื้อสินค้าเป็นผู้จ่ายค่าประกันภัยทางทะเล ก็น่าจะคิดว่าการประกันภัยทางทะเลที่ทำให้พ่อค้าไม่ต้องเสียสินค้ามากมายไปโดยเปล่าประโยชน์ในการขนส่ง ซึ่งก็ทำให้พ่อค้าต้องคิดราคาสินค้าขายสูงขึ้นเพียงเล็กน้อยเท่านั้น

การค้าระหว่างประเทศมีมานานแล้ว การประกันภัยทางทะเลมีความสำคัญควบคู่กันไป การขนส่งสินค้าต่าง ๆ ระหว่างประเทศนั้นอาศัยทางทะเลมากที่สุด เพราะว่าค่าใช้จ่ายต่ำ และบรรทุกของได้มากกว่าทางอื่น แต่ภัยทางทะเลยังเป็นสิ่งที่มนุษย์ไม่สามารถที่จะเอาชนะได้ การประกันภัยทางทะเลจึงเป็นสิ่งสำคัญในการค้าระหว่างประเทศอยู่ต่อไป

ประโยชน์ของการประกันภัยทางทะเล

1. เป็นการช่วยระดมทุน ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการพัฒนาประเทศ เบี้ยประกันได้จากผู้เอาประกัน บริษัทก็เอาไปลงทุนหาประโยชน์ ทำให้มีเงินตราที่จะพัฒนาประเทศได้ดีขึ้น

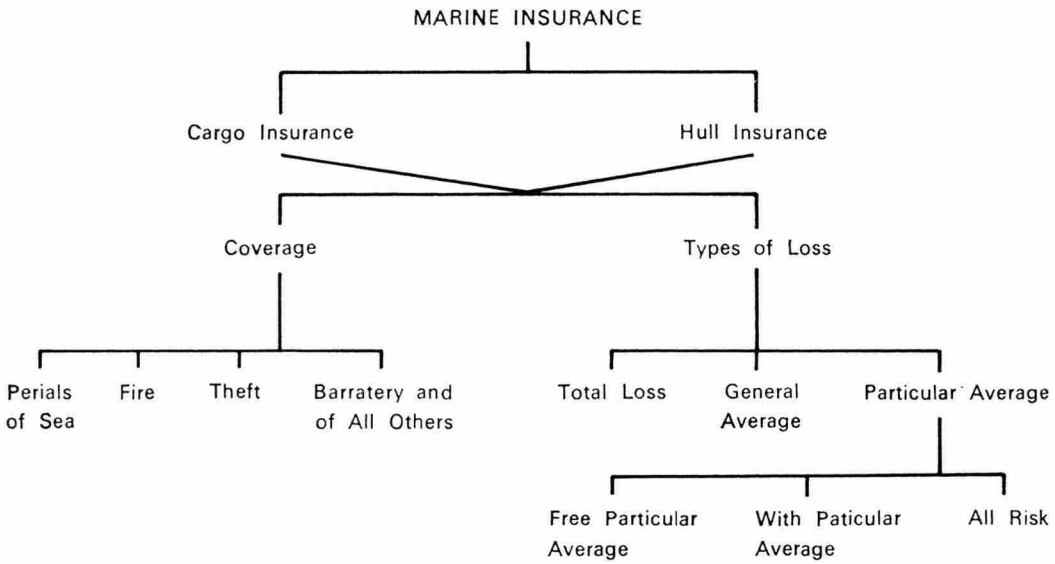
2. มีการค้าขายติดต่อกันทั่วโลกมากขึ้น เพราะว่า พ่อค้าเห็นว่ามีการเสี่ยงภัยในการขนส่งน้อยลง

3. การเสียหายของสินค้าเนื่องจากภัยทางทะเลเป็นไปโดยเปล่าประโยชน์ เป็นการเสียที่ไม่มีสิ่งใดมาชดเชยได้ บริษัทประกันภัย จึงเข้ามาดำเนินการเพื่อช่วยแบ่งภาระในความเสียหาย

4. ช่วยให้พ่อค้าไม่ต้องกังวลใจเกี่ยวกับความรับผิดชอบเพราะได้โอนไปให้บริษัทประกันภัย

5. การประกันภัยทางทะเล ช่วยให้ประชาชนสามารถซื้อสิ่งของต่าง ๆ ได้ตามความพอใจ ของที่ในประเทศผลิตไม่ได้ก็สามารถสั่งซื้อจากต่างประเทศ เพราะทั้งผู้ซื้อและผู้ขาย เมื่อได้มีการประกันภัยแล้ว ก็แน่ใจได้ว่า การเสี่ยงนั้นจะไม่สูญ การค้าขายก็มากขึ้น พ่อค้าประชาชนก็ได้รับประโยชน์มากขึ้น

สรุปการประกันภัยทางทะเล



ภาคผนวก

สัญญาประกันภัยทางทะเล

สรุปภาคผนวกของสัญญาประกันภัยทางทะเล โดย คุณฟู พู่จิตรกานนท์ ปัจจุบันเป็น รองผู้จัดการ ของบริษัท ไชน่าอินชัวรันซ์ จำกัด

ในภาคผนวกนี้สามารถที่จะนำไปใช้ในทางปฏิบัติเกี่ยวกับสัญญาของการประกันภัยทางทะเล เพราะทำให้ผู้เอาประกันและผู้รับประกันทราบรายละเอียดภายใต้หัวข้อเงื่อนไขของสัญญาแบบต่าง ๆ ของการประกันภัยทางทะเล อนึ่ง สัญญาต่าง ๆ เหล่านี้ได้ระบุไว้อย่างละเอียดถี่ถ้วน ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ชุดที่ 1

สัญญาประกันภัยทางทะเล

และ

กรมธรรม์ประกันภัย ฯ

สัญญาประกันภัยทางทะเล

สัญญาประกันภัยทางทะเลคืออะไร

(1) ตามข้อนิยามใน Marine Insurance Act (1906) ของอังกฤษ ซึ่งต่อไปนี้เราจะเรียกกันโดยย่อว่า M.I.A. (1906) สัญญาประกันภัยทางทะเล คือ สัญญาที่ผ่ายผู้รับประกันรับรองชดใช้ค่าเสียหายแก่ฝ่ายผู้เอาประกัน เมื่อมีการเสียหายทางทะเลเกิดขึ้น (กล่าวคือ การเสียหายอันเนื่องด้วยการเสี่ยงภัยทางทะเล) โดยวิธีและตามจำนวนที่ได้ตกลงกันไว้ในสัญญา

(2) จึงเป็นการแสดงว่าสัญญาประกันภัยทางทะเล ก็เป็นสัญญาเหมือนกับสัญญาอื่น ๆ ตามแต่การตกลงของคู่สัญญา (คือ โดยวิธีและตามจำนวนที่จะตกลงกันในสัญญา) ฉะนั้น จึงเป็นสัญญาต่างตอบแทนอย่างหนึ่ง หากแต่ว่า นอกจากต้องมีการเสนอของฝ่ายหนึ่งและการรับสนองอีกฝ่ายหนึ่งแล้ว ยังต้องเป็นสัญญาตามหลักการชดใช้เสียหาย (contract of indemnity)

(3) M.I.A. (1906) ยังกล่าวต่อไปว่า "สัญญาประกันภัยทางทะเลเป็นสัญญาประเภทถือหลัก "Uberimae fidei" เป็นรากฐาน หรือกล่าวอีกนัยหนึ่ง คือ เป็นสัญญาที่ต้องมีความซื่อสัตย์สุจริตอย่างยิ่ง (the utmost good faith) เป็นหลัก จึงต่างกันกับสัญญาประเภทซื้อขายสินค้าธรรมดาที่ถือหลัก "caveat emptor" คือ "ผู้รับซื้อต้องเป็นฝ่ายตรวจดู" ทั้งนี้เพราะต่างกับการซื้อขายสินค้าธรรมดาซึ่งเป็นสิ่งของที่ตรวจดูได้ แต่การประกันภัยเป็นการเสี่ยงต่อเหตุการณ์โดยต้องอาศัยการเปิดเผยความจริง อันมีส่วนสัมพันธ์กับเหตุการณ์ที่อาจจะเกิดขึ้นได้มากน้อยเพียงใด จึงเป็นหน้าที่ที่ผู้เอาประกันต้องเปิดเผยความจริง ต้องแถลงข้อเท็จจริงในสิ่งที่เป็นสาระสำคัญเกี่ยวกับการเสี่ยงภัยก่อนได้มีการตกลงทำสัญญา นั่นคือ หลักความซื่อสัตย์สุจริตอย่างยิ่ง และการละเมิดต่อหลักการนี้จะทำให้สัญญาเป็นโมฆียกรรม

(4) นอกจากนั้น M.I.A. (1906) ยังได้บัญญัติว่าสัญญาประกันภัยทางทะเล ศาลจะรับบังคับต่อเมื่อสัญญานั้นได้มีกรมธรรม์ประกันภัยเป็นพยานหลักฐาน ในกรมธรรม์จำต้องระบุรายการดังต่อไปนี้

(1) ชื่อของผู้เอาประกันหรือชื่อของบุคคลผู้ที่ได้ทำสัญญาประกันแทนผู้เอาประกัน

(2) ทรัพย์สินอันเป็นมูลวัตถุแห่งการประกัน

(3) เที่ยวที่เอาประกันหรือระยะเวลาที่เอาประกันหรือทั้งสองอย่าง ตามแต่กรณี

(4) ทุนเอาประกัน

(5) ชื่อของผู้เอาประกัน

ทั้งนี้เราควรจะเข้าใจความแตกต่าง ในคำว่า "สัญญาประกันภัยและกรมธรรม์ประกันภัย"

จากข้อ 1 ถึงข้อ 4 ดังกล่าว จึงสรุปได้ว่าการที่จะเข้าใจว่าในสัญญาประกันภัยทางทะเลฉบับใดได้ประกันโดยเงื่อนไขอะไร คุ้มครองภัยประเภทไหน จึงเป็นการจำเป็นที่ต้องอ่านให้เข้าใจสำนวนในตัวกรมธรรม์นั้นๆ ตามความหมายในตัวอักษร ทั้งประกอบด้วยความรู้หลักเกณฑ์อันสำคัญที่ได้รับกันเป็นเงื่อนไขโดยปริยาย หรือโดยข้อบัญญัติทางกฎหมายสำหรับสัญญาประเภทนี้โดยเฉพาะ แต่มิได้ปรากฏเป็นลายลักษณ์อักษร ในตัวกรมธรรม์ทั่วไป ดังเช่น implied warranties, หลักประกอบของหลักการ indemnity และ measure of indemnity เป็นต้น

สำหรับ implied warranties ต่างๆ และ principle of indemnity และเงื่อนไขโดยปริยายนั้น เราจะเข้าใจได้โดยศึกษามาตราต่างๆ ใน M.I.A. (1906) สำหรับเงื่อนไขอื่นๆ ที่เป็นข้อระบุชัดแจ้งในสัญญานั้น ถึงแม้ว่าแต่ละกรมธรรม์อาจจะมีเงื่อนไขต่างกันโดยเฉพาะตามที่คู่สัญญาจะได้ตกลงกัน แต่สำนวนและแบบอันเป็นรากและหลักพื้นฐานของกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลทั่วไปในทุกวันนี้นั้นล้วนเป็นการถอดความมาจากแม่แบบอันเดียวกัน กล่าวคือ S.G. Form of Policy ดังปรากฏใน First Schedule ของ M.I.A. (1906)

ฉะนั้น จึงเป็นความเหมาะสมอย่างยิ่งที่เราจะเริ่มพิจารณาด้วย S.G. Form of Policy ในอันดับต่อจากนี้ไป

แบบกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเล

กรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลที่เราเห็นใช้กันในวงการประกันภัยอยู่ทุกวันนี้ เช่น ประเภทประกันตัวเรือ ประเภทประกันสินค้า เป็นต้น ทั้งหมดนี้ เงื่อนไขอันเป็นมูลฐานสำคัญนั้น กล่าวได้ว่าเป็นเงื่อนไขที่ถอดหรือลอกมาจาก S.G. Form ของ Lloyd's คำ S.G. ย่อมาจากคำใด ยังไม่มีผู้ใดกล้ากล่าวยืนยันให้เป็นการแน่นอน ตามความเห็นของนักค้นคว้าในด้านนี้สันนิษฐานว่า อาจจะเป็นคำย่อของ ship และ goods เพราะเป็นแบบที่ใช้กันมาแต่ดั้งเดิมในการประกันตัวเรือและสินค้า รวมทั้งสิ่งอื่น ๆ ที่มีส่วนสัมพันธ์กับการเสี่ยงภัยในระหว่างการขนส่งทางทะเล ซึ่งรวมทั้งการประกันรายได้จากค่าระวางด้วย

ได้มีการยืนยันว่า S.G. Form Policy เป็นแบบที่ Lloyd's ประกาศเป็นทางการให้บรรดาสมาชิกใช้ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1779 ซึ่งเป็นเวลานานเกือบ 200 ปีมาแล้วตราบจนถึงปัจจุบันนี้ แม้ว่าแบบและประเภทของกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลจะมีต่าง ๆ กัน แต่ทว่าข้อความต่าง ๆ ที่เป็นมูลฐานของการประกันภัย รวมทั้งศัพท์ต่าง ๆ ส่วนใหญ่ยังคงไว้อย่างเดิม ซึ่งบางท่านอาจจะรู้สึกประหลาดใจ และใคร่จะทราบว่าเป็นเพราะเหตุใด

การที่กรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลยังคงใช้ศัพท์อันเก่าแก่อยู่จนถึงทุกวันนั้นนั้น ก็เนื่องมาจากว่าศัพท์ต่าง ๆ เหล่านี้ ส่วนมากได้ผ่านการตีความและการจำกัดความจากคดีต่าง ๆ ที่มีชื่อในอดีตมาแล้ว การคงไว้ซึ่งศัพท์เก่าจึงย่อมเป็นประโยชน์ต่อคู่กรณีที่ต่างก็เข้าใจความหมายได้ตรงกันอย่างปราศจากข้อสงสัยใด ๆ

ก่อนอื่น ข้าพเจ้าใคร่จะขอนำแบบกรมธรรม์ฯ S.G. Policy Form ใน Marine Insurance Act (1906) ของอังกฤษ และ Standard Policy Form แยกออกมาให้เห็นถึงความแตกต่างกันดังต่อไปนี้ คือ

(ก) S.G. Policy Form ตามที่ปรากฏใน First Schedule ของ Marine Insurance Act (1906) ของอังกฤษ ซึ่งจะถือว่าเป็น Basic Form of Policy

(ข) Plain Printed Policy Form (Hull) ของ Institute of London Underwriters

(ค) Plain Printed Policy Form (Cargo) ของ Institute of London Underwriters

(ง) Lloyd's Marine Insurance Policy (Hull)

(จ) Lloyd's Marine Insurance Policy (Cargo)

การที่ S.G. Policy Form ใคร่จะถือว่าเป็น Basic Policy Form เพราะตามแบบ (ข) (ค) (ง) และแบบ (จ) นั้น ได้มีเงื่อนไข (Clauses) เพิ่มเติมอีก คือ

(1) F.C. & S. Clause (ใช้เพิ่มเติมตั้งแต่ ค.ศ. 1898)

(2) Frustration Clause (ใช้เพิ่มเติมตั้งแต่ ค.ศ. 1921)

(3) Strike Exclusion Clause (ใช้เพิ่มเติมตั้งแต่ ค.ศ. 1921)

(4) Institute Dangerous Drug Clause (ใช้เพิ่มเติมตั้งแต่ ค.ศ. 1937)

เป็นที่สังเกตว่า Plain Printed Policy Form ตามแบบ (ข) (ค) (ง) และ (จ) นั้นเป็นที่ยอมรับกันว่า เป็นแบบ Standard Form of English Marine Policy ด้วยเหตุนี้ หากมีการอ้างถึง Standard English Marine Policy แล้ว ขอให้เข้าใจว่า เป็นกรมธรรม์ ๆ แบบที่มีเงื่อนไขเพิ่มเติม คือ Lloyd's S.G. Policy บวกด้วยเงื่อนไข (clauses) (1) – (4) ที่กล่าวแล้วนี้

ต่อไปนี้ขอบรรยาย clauses ที่สำคัญต่าง ๆ ในตัว Lloyd's S.G. Policy เป็นราย clause ดังนี้ (เรียงตามลำดับข้อ ดังปรากฏในแบบตัวอย่างแนบท้ายที่ 1. หน้าที่ 18/2–20/2)

1. **Recital Clause** คือ ข้อความแรกที่ S.G. Form เริ่มด้วย "Be it known that..... แล้วก็ว่างไว้เป็นที่สำหรับระบุชื่อของผู้เอาประกันหรือชื่อของผู้กระทำการแทนผู้เอาประกัน ต่อจากนั้นก็เป็น

2. **The Assignment Clause** ซึ่งระบุว่า "for and in the name and names of all and every other person or persons to whom the same doth, may, or shall appertain in part or in all....."

ใจความของ recilal clause และ assignment clause นี้มีความหมายว่า "จงเป็นที่ทราบทั่วกันว่า นาย ก. หรือ บริษัท ก. (ผู้เอาประกัน) ทั้งในชื่อของตนเองคนเดียวหรือหลายคน ชื่อเดียวหรือหลายชื่อ เพื่อและในนามของบุคคลคนเดียวหรือหลายคน จะพึงได้หรือจะได้มีส่วนเกี่ยวข้องบางส่วนหรือทั้งหมด ได้กระทำการประกันขึ้นให้ตนเอง หรือเขาทั้งหลายเหล่านั้นได้มีประกันคุ้มครองไว้"

ก่อนที่เราจะอ่าน clause อื่นต่อไป ขอให้เราสังเกตข้อสำคัญอันเกี่ยวกับผู้ที่จะเอาประกันภัย ได้สิทธิของผู้เอาประกัน และการโอนสิทธินั้นโดยผู้เอาประกัน

ผู้ใดจึงเป็นผู้ที่เอาประกันได้ในสัญญาประกันภัยทางทะเล ? ผู้ที่เอาประกันได้ในสัญญาประกันภัยทางทะเล คือ ผู้ต้องมีส่วนได้เสียในทรัพย์สิน หรือสิทธิ หรือความรับผิดในการผจญภัย (adventure) อันเป็นมูลแห่งการประกันภัยนั้น กล่าวถึงที่นี้ ขอให้สังเกตความแตกต่างในความหมายของมูลแห่งการประกันภัย (subject matter of insurance) กับมูลแห่งสัญญาประกันภัย (subject matter of the contract) ด้วยมูลแห่งการประกันภัยนั้น ได้แก่ เช่นทรัพย์สินที่เอาประกัน แต่มูลแห่งสัญญาประกันภัย มิใช่ตัวทรัพย์สินที่เอาประกันนั้นเอง แต่หมายถึงส่วนได้เสียของผู้เอาประกันในทรัพย์สินที่เอาประกันตามสัญญานั้นด้วย Marine Insurance Act (1906) ของอังกฤษได้มีข้อบัญญัติเกี่ยวกับ insurable interest ในการประกันภัยทางทะเลดังนี้ "Subject of the provisions of this Act, every person has an insurable interest who is interested in a marine adventure."

"In particular, a person is interested in a marine adventure where he stands in any legal or equitable relation to the adventure or to any insurable property at risk therein, in consequence of which he may benefit by the safety or due arrival of insurable property, or may be prejudiced by its loss or damage thereto, or by the detention thereof or may incur liability in respect thereof."

หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือ

(ก) ต้องมีวัตถุตัวจริงอันเปิดเผยต่อภัยทางทะเล และ

(ข) ผู้เอาประกันต้องมีส่วนสัมพันธ์เกี่ยวกับวัตถุนั้น คือ เขาจะได้รับผลประโยชน์จากความปลอดภัย หรือจะได้รับความเสียหายเนื่องจากความสูญหาย หรือผลแห่งความรับผิดอันเกิดจากเหตุการณ์อันคาดไม่ถึงเนื่องจากวัตถุนั้น

ผู้เป็นเจ้าของทรัพย์สินมี insurable interest ในทรัพย์ของตน กรรมสิทธิ์ก่อให้เกิด insurable interest นี้เห็นได้แจ่มแจ้งและง่าย แต่นอกจากกรรมสิทธิ์แล้วยังมี insurable interests ที่เกิดขึ้นได้หลายกรณี สำหรับการประกันภัยทางทะเล เช่น ในการขนส่งทรัพย์สินอันเดียวกัน พ่อค้าอาจประกันสินค้านั้นในระหว่างทำการขนส่ง เจ้าของเรือหรือผู้รับส่งอาจมี insurable interest ในความต้องรับผิดในฐานะเป็นผู้รับขนส่งสินค้า ยังอาจจะเอาประกันส่วนได้เสียใน freight ที่ตนเสี่ยงภัยตามแต่กรณี นายหน้าหรือตัวแทน ผู้ซึ่งได้รับความมอบหมายเป็นผู้จัดขายสินค้านั้นในตลาดปลายทางโดยมีสัญญาเฉพาะด้วยว่าจะได้รับค่านายหน้าต่อเมื่อสินค้านั้นได้ส่งถึงผู้ซื้อ ก็อาจจะประกันได้ในส่วนค่านายหน้าอันพึงได้เช่นเดียวกัน แต่ถ้าเป็นค่านายหน้าลอย ๆ ที่นายหน้าเพียงแต่มีความหวังว่าตนอาจจะมีโอกาสได้ค่านายหน้าจากการขายสินค้านั้นหลังจากสินค้านั้นได้ส่งมาถึง ความคาดหวังลอย ๆ เช่นนี้ไม่ก่อให้เกิดส่วนได้เสียในการเอาประกันภัยทางทะเล

ส่วนได้เสียต่าง ๆ ที่อาจประกันได้นั้นยังมีหลายกรณี ดังเช่นที่กล่าวไว้ใน Marine Insurance Act (1906) มาตรา 7 ถึงมาตรา 14 ซึ่งได้แยกออกมาเป็นอย่าง ๆ เป็น Defeasible or Contingent interest, Partial interest, Reinsurance, Bottomry or Respondentia, Masters' or Seamen's Wages, advance Freight, Charge of Insurance และ Quantum of Interest เพื่อช่วยความเข้าใจให้ง่ายขึ้น จึงขออธิบายด้วยตัวอย่างดังนี้

Defeasible Interest:

ตัวอย่าง 1 ในยามสงครามการจับกุมเรือของฝ่ายศัตรูอาจได้ค่ารางวัลของรัฐ ผู้จับกุมมีส่วนได้เสียในรางวัลที่เขาอาจจะได้ในระหว่างที่นำเรือนั้นให้ศาลรางวัล (prize court) เพื่อวินิจฉัย ถ้าศาลรางวัลวินิจฉัยแล้วว่า เรือนั้นไม่ได้อยู่ในข่ายที่ต้องจับกุมและอย่างไรก็ต้องถูกตัดสินปล่อยไปเสีย เมื่อนั้นส่วนได้เสียของผู้จับกุมก็ตกไป แต่ถ้าศาลรางวัลวินิจฉัยแล้วเข้าเกณฑ์ให้รางวัล ส่วนได้เสียของผู้จับกุมก็เป็นอันสมบูรณ์

ตัวอย่าง 2 นาย ก. ได้เอาประกันสินค้าที่เขาสั่งซื้อจากต่างประเทศโดยที่สัญญาซื้อขาย มีเงื่อนไขพิเศษว่า ถ้าสินค้านั้นไม่ได้ส่งถึงที่ผู้ซื้อภายในเวลากำหนดหรือไม่ตรงตามตัวอย่าง นาย ก. ชอบที่จะปฏิเสธไม่รับสินค้านั้น หรือให้ถือว่าที่ส่งมานั้นต้องตกเป็นการเสี่ยงของผู้ขาย ในกรณีดังกล่าว นาย ก. มีส่วนได้เสียการเอาประกันได้ แต่เป็น defeasible interest ซึ่งอาจสิ้นสุดลงแล้วด้วยการใช้สิทธิเลือกปฏิเสธไม่รับ

ตัวอย่าง 3 ผู้ส่งสินค้าอาจขายสินค้านั้นก่อนได้ขนส่งไปถึงจุดหมายปลายทาง ถ้าเป็นเช่นนั้นส่วนได้เสียในการประกันก็เป็น defeasible interest ซึ่งสิ้นสุดลงเมื่อเขาได้ขายสินค้านั้น

Contingent Interest:

ตัวอย่าง 1 ตามตัวอย่างที่ 2 ที่ได้กล่าวถึงใน defeasible interest ถ้าหากว่านาย ก. ใช้สิทธิไม่ยอมรับซื้อสินค้านั้นตามเงื่อนไข การเสี่ยงภัยนั้นก็จะกลับมาตกแก่ผู้ขาย ๆ จึงมีส่วนได้เสียในการเอาประกันสินค้านั้นด้วย แต่ส่วนได้เสียนี้อาจจะไม่เกิดขึ้นเลยก็ได้ จึงเป็นเหตุที่เรียกกันว่าเป็น contingent interest

Partial Interest:

ตัวอย่างเช่น ผู้ถือหุ้นของบริษัทซึ่งเป็นเจ้าของเรือทะเลจะเอาประกันส่วนได้เสียสำหรับหุ้นที่ตนมีอยู่ในเรือทะเลนั้นก็ได้ แต่สำหรับการประกันตัวเรือ ต้องเป็นบริษัทนั้นจึงจะมีส่วนได้เสียในการประกัน

Reinsurance:

ผู้รับประกันตามสัญญาประกันภัยทางทะเล มีส่วนได้เสียที่จะเอาประกันความรับผิดที่ตนรับเสี่ยงไว้ตามสัญญาประกัน ฯ ของตน แต่ผู้เอาประกันเดิมไม่มีสิทธิหรือส่วนได้เสียในการประกันต่อนั้น นอกจากว่าในกรมธรรม์ได้มีข้อระบุเป็นอย่างอื่น

Bottomry and Respondentia:

ในกรณีที่กัปตันเรือต้องกู้เงินเพราะความจำเป็นอันรีบด่วนที่จะให้การเดินทางเที่ยวนั้นสำเร็จ โดยเอาตัวเรือรวมทั้งสินค้าในเรือด้วยเป็นหลักประกันในการกู้เงิน ถ้าเรือลำนั้นจมไปในระหว่างการเดินทาง เงินที่กู้นั้นก็ต้องสูญเสียไปเช่นกัน กรณีเช่นนี้ผู้ให้กู้มีส่วนได้เสียเอาประกันตัวเรือนั้นได้ (ขอให้สังเกตความแตกต่างกับการกู้เงินในลักษณะจำนำ)

Masters' and Seamen's Wages:

นายเรือและลูกเรือมีส่วนได้เสียในการประกันค่าจ้างของตน

Advance Freight:

กฎหมายอังกฤษถือว่า เจ้าของเรือผู้รับขนส่งสินค้าชอบที่จะรับค่าระวางขนส่งต่อเมื่อได้ทำการส่งสินค้านั้นถึงที่อย่างเรียบร้อย นอกจากว่าจะมีข้อตกลงกันเป็นอย่างอื่น แต่อีกนัยหนึ่งยอมรับว่าถ้าผู้ให้ส่งสินค้าได้จ่ายค่าระวางล่วงหน้าแล้ว ต่อมาเกิดเรือได้จมไปสินค้าจึงส่งไม่ถึงผู้รับ กรณีนี้เจ้าของเรือก็ชอบที่จะไม่จ่ายค่าระวางที่รับล่วงหน้าคืน ทำให้ผู้ที่จ่ายค่าระวางล่วงหน้าต้องเสี่ยงต่อภัยด้วย จึงมีส่วนได้เสียในการประกันค่าระวางนั้น (ในทางปฏิบัติค่าระวางจ่ายล่วงหน้านี้โดยปกติได้รวมเข้าในราคาของสินค้าจำนวนเดียวในการประกัน)

Charges of Insurance:

ผู้เอาประกันมีส่วนได้เสียในเบี้ยประกัน และจำนวนเบี้ยประกันอาจรวมอยู่ในราคาประกันของทรัพย์สินเพื่อการเอาประกัน

Quantum of Interest:

บทบัญญัติว่าด้วยการประกันภัยทางทะเล (ค.ศ.1906) ของอังกฤษ มาตรา 14 มีใจความว่า

(1) ในกรณีประกันทรัพย์สินที่จำนองอยู่ ผู้จำนองมีส่วนได้เสียในมูลค่าเต็มของทรัพย์สินนั้น

ผู้รับจำนองมีส่วนได้เสียเอาประกันได้ตามแต่จำนวนเงินที่เขาพึงต้องได้รับคืนจากการจำนองนั้น

(2) ผู้รับจำนอง ผู้รับตราส่งหรือผู้มีส่วนได้เสียในทรัพย์สินที่เอาประกัน อาจเอาประกันได้ในฐานะเป็นการประกันแทนและเพื่อประโยชน์ของผู้มีส่วนได้เสียอื่น ๆ และเพื่อประโยชน์ส่วนของตนที่มีอยู่ในทรัพย์สินนั้นด้วย

(3) ผู้เป็นเจ้าของทรัพย์สินที่เอาประกันย่อมมีส่วนได้เสียเอาประกันได้ตามมูลค่าเต็มของทรัพย์สินนั้น ถึงแม้ว่าจะมีบุคคลที่สามได้ตกลงหรือรับผิดว่าจะชดใช้ค่าเสียหายให้แก่เขา เมื่อทรัพย์สินนั้นเกิดสูญหายก็ตาม

ข้อ (1) และข้อ (2) คงเข้าใจได้ง่าย สำหรับข้อ (3) นี้ ขออ้างตัวอย่างดังต่อไปนี้

ผู้เช่าเรือได้มีสัญญาเช่ากับเจ้าของเรือว่า ถ้าเรือเกิดสูญหายในระหว่างในสัญญาเช่า ผู้เช่ารับรองต้องจ่ายมูลค่าของเรือนั้นให้แก่เจ้าของเรือ (Hobbs V. Pannom) (1811) กรณีเช่นนี้ ถึงแม้จะได้มีบุคคลที่สามคือผู้เช่าเรือรับรองว่าจะชดใช้ค่าเสียหายตามมูลค่าเรือก็ตาม เจ้าของย่อมเอาประกันเรือลำนั้นได้ เพื่อมิต้องเสี่ยง กังวล ต่อความสามารถในการชำระหนี้ของผู้เช่าเรือตามสัญญา (Templeman & Greenac) ในกรณีเกิดความสูญหาย

ตัวอย่างต่าง ๆ ที่ได้ยกมากล่าวข้างต้นโดยเฉพาะตัวอย่างตามวรรคก่อนนี้ อาจต้องขออธิบายเพิ่มเติมสักนิดดังนี้ เพื่อคลี่คลายความสับสนที่อาจจะมีอยู่ในชั้นต้นนี้

ดังเช่นตัวอย่างวรรคก่อน อาจมีผู้ถามว่าสมมติเจ้าของเรือได้เอาประกันเรือลำนั้น ตามราคาเต็มจำนวนมูลค่า และอีกประการหนึ่งผู้เช่าเรือก็มีสัญญารับรองว่าจะชดใช้มูลค่าของเรือนั้นแก่เจ้าของเรือ ในกรณีเกิดความสูญหาย ต่อมาเกิดมีเคราะห์ร้ายทำให้เรือนั้นสูญหายจริง โดยภยันตรายที่ผู้รับประกันต้องรับผิดชอบ และผู้เช่าเรือก็อยู่ในฐานะพร้อมที่จะชำระหนี้ตามสัญญาเช่า เมื่อกรณีเป็นเช่นนี้เจ้าของเรือจะรับเงินทั้งสองข้างได้หรือไม่ ? คำตอบคือ เขาจะรับเงินเกินกว่าจำนวนมูลค่าเต็มที่เสียหายไม่ได้ เพราะว่าสัญญาประกันภัยทางทะเลเป็นสัญญาการชดใช้เสียหาย (contract of indemnity) ซึ่งประกอบด้วยหลักการต่อไปนี้ด้วย คือ

1. Good faith (ความซื่อสัตย์สุจริตต่อกัน)
2. Insurable interest (ส่วนได้เสียที่เอาประกันได้)
3. Indemnity (ชดใช้ความเสียหาย)
4. Subrogation (การช่วงสิทธิ)

ฉะนั้น ในตัวอย่างนี้ ถ้าผู้เอาประกันได้รับการชดใช้เต็มจำนวนจากผู้เช่าเรือ ตามสัญญาเช่าเรือแล้ว ความเสียหายเนื่องจากเรือได้สูญหายไปนั้นก็เสมือนมิได้เกิดขึ้นแก่เขาเลย สิทธิเรียกร้องการชดใช้ตามสัญญาประกันตัวเรือนั้นจึงได้มีขึ้นเอง อีกนัยหนึ่ง ถ้าผู้เช่าเรือปฏิเสธไม่จ่ายค่าเสียหายแก่เจ้าของเรือตามสัญญาเช่า เจ้าของเรือผู้เอาประกันย่อมต้องเรียกร้องผู้รับประกัน

ชดใช้ให้ และเมื่อผู้รับประกันได้จ่ายชดใช้ค่าเสียหายแก่เจ้าของเรือแล้ว เจ้าของเรือก็ต้องโอนสิทธิที่ตนมีอยู่ตามสัญญาเช่าเรือให้แก่ผู้รับประกัน ๆ จะเป็นผู้ใช้สิทธินั้นเรียกร้องค่าชดใช้จากผู้เช่าเรือ เพื่อเอาคืนจำนวนเงินที่ตนได้จ่ายชดใช้ไป สำหรับความแตกต่างระหว่างหลักการการช่วงสิทธิ (subrogation) กับหลักการการละทิ้ง (abandonment) จะนำมากล่าวในเวลาข้างหน้าต่อไป

ผู้เอาประกันจะต้องมี Insurable Interest เมื่อใด

ข้อนี้การประกันภัยทางทะเลอยู่ในฐานะต่างกับการประกันแขนงอื่นบ้าง กล่าวคือ เวลาทำสัญญาประกัน ผู้เอาประกันไม่จำต้องมี insurable interest อันสมบูรณ์ทุกประการทีเดียว เพียงแต่คาดได้ว่าส่วนได้เสียอาจเกิดขึ้นกับตนก็ใช้ได้ แต่อย่างไรก็ตาม ความสำคัญอยู่ที่ว่าผู้เอาประกันต้องมีส่วนได้เสียอันสมบูรณ์จริง ในขณะที่วัตถุอันเป็นมูลค่าแห่งการประกันนั้นเกิดเสียหายหรือสูญเสีย มิฉะนั้นจะไม่มีสิทธิเรียกร้องการชดใช้เสียหายตามกรมธรรม์นั้น บทบัญญัติของกฎหมายอังกฤษว่าด้วยการประกันภัยทางทะเล (1906) มาตรา 6 (1) ได้ระบุไว้ว่า "ผู้เอาประกัน จำต้องมีส่วนได้เสียในวัตถุที่เป็นมูลแห่งการประกันในขณะเกิดความเสียหาย ถึงแม้ว่าเขาไม่ต้องมีส่วนได้เสียดังกล่าวในเมื่อเวลาทำประกันก็ได้ หากแต่ว่าในกรณีที่เป็นการประกันตามข้อกำหนด lost or not lost และผู้เอาประกันถึงจะมีส่วนได้เสียหลังจากการสูญหายได้เกิดขึ้น ผู้เอาประกันก็ยังอาจรับการชดใช้ได้ นอกจากว่าผู้เอาประกันฝ่ายเดียวได้รู้ถึงความสูญหายนั้นมาก่อน แต่ผู้รับประกันยังไม่รู้ถึง ในขณะเวลาเมื่อสัญญาประกันนั้นได้ทำขึ้น"

มาตรา 6 (2) บัญญัติไว้ว่า "ถ้าผู้เอาประกันไม่มีส่วนได้เสียในขณะเกิดความสูญหายแล้วไซร้ หากจะก่อให้มีส่วนได้เสียขึ้นโดยการกระทำอย่างหนึ่งอย่างใด หรือการเลือกเอาสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใด หลังจากได้รู้ถึงการสูญหายนั้นแล้วหาได้ไม่" ตามบทบัญญัติว่าด้วยการประกันภัยทางทะเล (1906) ของอังกฤษ สิทธิในกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลเป็นสิทธิที่โอนให้แก่กันได้ เว้นแต่จะมีข้อเงื่อนไขห้ามไว้เป็นอย่างอื่นในกรมธรรม์ assignment clause นี่ก็เป็นข้อที่หมายถึง ผู้เอาประกันชอบที่จะโอนสิทธิของตนในกรมธรรม์ให้แก่บุคคลใด ตามแต่การเคลื่อนไหวของส่วนได้เสียในทรัพย์สินอันเป็นมูลของการประกันนั้นก็ได้ ถึงกระนั้นก็ตาม ถ้ามีการโอนสิทธิดังกล่าวจริง ผู้เอาประกันจักต้องทำการโอน หรือมีการตกลงแล้วว่าจะโอนสิทธิในกรมธรรม์ พร้อมกับการส่งมอบสิทธิในสินค้าที่เป็นมูลแห่งการประกันการโอนนั้นจึงจะได้ผล เช่น

1. นาย ก. เจ้าของสินค้าได้เอาประกันต่อการเสี่ยงภัยในการขนส่งสินค้านั้น เมื่อสินค้านั้นยังอยู่ในระหว่างขนส่งทางทะเล เขาก็ขายสินค้านั้นให้นาย ข. ไป ถ้านาย ก. จะโอนกรมธรรม์ประกันให้แก่นาย ข. ด้วยก็ย่อมทำได้ โดยการสลักหลังและมอบกรมธรรม์นั้นให้แก่นาย ข. แต่ต้องกระทำในเวลาเดียวกันกับการโอนกรรมสิทธิ์ในสินค้านั้น หรืออย่างน้อยก็ต้องมีการตกลงกันไว้ก่อน หรือขณะเดียวกันนั้นว่าจะโอนการประกันให้ด้วย นาย ข. จึงจะได้รับความคุ้มครอง

ตามกรมธรรม์เดิมนั้นต่อไป ทั้งนี้ก็เพราะว่าถ้านาย ก. ไม่ได้ตกลงใจจะโอนกรมธรรม์ให้นาย ข. ก่อน หรือในขณะเดียวกันกับการโอนสิทธิในสินค้านั้นด้วยแล้ว หลังจากนั้นเมื่อนาย ก. ได้ขาดจากการมีส่วนได้เสียในสินค้านั้น จึงไม่มีสิทธิในกรมธรรม์นั้นต่อไปดังที่เคย การโอนสิทธิอันที่ตนไม่มีนั้น ย่อมเป็นการกระทำเสียเปล่า บทบัญญัติของกฎหมายอังกฤษว่าด้วยการประกันภัยทางทะเล (1906) มาตรา 51 ว่า "ในกรณีที่ผู้เอาประกันได้ขาดจาก หรือสูญไปซึ่งส่วนได้เสียในมูลแห่งการประกัน ถ้ามิได้มีการตกลงอย่างแสดงออก หรือโดยปริยายมาแต่ก่อน หรือในขณะที่ตนได้ขาดจากส่วนได้เสียนั้นว่าจะโอนกรมธรรม์ประกันภัยพร้อมด้วยไซร้ การโอนกรมธรรม์ภายหลังจากนั้นเป็นการโอนที่ไร้ผล"

แต่มาตรานี้ยังมีข้อแม้ต่อท้ายว่าข้อความในมาตรานี้ ไม่กระทบกระทั่งถึงการโอนกรมธรรม์หลังจากการสูญหายได้เกิดขึ้นแล้ว (Provided that nothing in this section affects the assignment of a policy after loss)

ข้อนี้หมายความว่า ข้อความตามมาตรา 51 นี้ ไม่ให้ขยายความไปตัดทอนสิทธิอันเป็นผลบังคับในการโอนกรมธรรม์ภายหลังความเสียหายหรือสูญเสีย ทั้งนี้ขอให้สังเกตความแตกต่างระหว่างกรณีเพิ่งจะตกลงโอนกรมธรรม์แก่กัน **หลังจากการโอนสิทธิในสินค้าได้เสร็จเรียบร้อยไปแล้ว** กับ กรณีการโอนกรมธรรม์โดยการตกลงที่ทำไว้แล้วก่อนมีการโอนสิทธิในสินค้า แต่ตัวกรมธรรม์นั้นได้โอนและส่งมอบให้ผู้รับโอน **หลังจากความสูญเสียของสินค้าได้เกิดขึ้นแล้ว**

ตัวอย่าง นาย ก. ประกันสินค้าของเขาไว้กับบริษัทประกันภัย ข. คุ้มครองภัยต่าง ๆ ระหว่างการขนส่งจากกรุงเทพ ฯ ไปลอนดอน เมื่อสินค้านั้นยังอยู่ในระหว่างการขนส่งทางทะเล นาย ก. ได้ขายสินค้านั้นให้ นาย ค. และได้มีการชำระเงิน โอนกรรมสิทธิ์แก่กันเรียบร้อยแล้ว เว้นแต่กรมธรรม์นาย ก. ไม่ได้โอนให้และตามสัญญาซื้อขายก็ไม่ได้เคยมีการตกลงว่า นาย ก. จะโอนกรมธรรม์ให้ด้วย

ต่อมาเรือนั้นประสบภัยทางทะเลถึงขนาดทำให้สินค้าต้องสูญเสียหมด นาย ค. จึงติดต่อให้นาย ก. โอนกรมธรรม์ ซึ่งนาย ก. ก็ทำตามโดยได้ลงนามสลักหลังกรมธรรม์นั้น แล้วส่งมอบให้แก่นาย ค. นาย ค. เรียกร้องค่าชดใช้สินไหมแทนจากบริษัทประกัน ข. ตามกรมธรรม์เดิมของนาย ก. นั้นไม่สำเร็จ เพราะการโอนสิทธิในกรมธรรม์ดังกล่าว เป็นการกระทำที่เสียเปล่าเป็นโมฆียกรรม นาย ค. ไม่ได้รับความคุ้มครองของกรมธรรม์ของนาย ก. เลยตั้งแต่ต้น

(เทียบคดี ตัวอย่าง North of England Pure Oil Cake Co. V. Archangel Maritime Bank and Insurance Co., Ltd. (1875))

ข้อสังเกตจากตัวอย่างนี้ 1. ก่อนมีการโอนสิทธิในสินค้า ถ้านาย ก. ได้ตกลงแล้วว่าจะโอนกรมธรรม์พร้อมกับสินค้าให้นาย ค. นาย ค. คงได้รับการคุ้มครองตามกรมธรรม์เดิมของนาย ก. ถึงแม้ว่านาย ก. ยังไม่ได้มอบตัวกรมธรรม์ด้วยการสลักหลังอันถูกต้อง จนกระทั่งความสูญหายของสินค้าได้เกิดขึ้นแล้วก็ตาม

ข้อสังเกต 2 ถึงแม้ว่าความเสียหายของสินค้านั้นได้เกิดขึ้นก่อนการซื้อขายระหว่าง ก. กับ ค. โดยทั้งสองฝ่ายไม่รู้ถึงความเสียหายนั้นด้วยความซื่อสัตย์สุจริต ถ้า ก.ได้ตกลงโอนกรมธรรม์พร้อมกับสินค้านั้นตั้งแต่แรกแล้ว ค. ก็เรียกร้องให้ผู้รับประกันชดใช้ค่าสินไหมตามกรมธรรม์ที่รับโอนจาก ก. ได้โดยสำเร็จ เคยมีคดีตัวอย่างในกรณีเช่นนี้ คือ ผู้รับประกันแรก ๆ ได้ปฏิเสธการเรียกร้องชดใช้ของ ค. ด้วยข้อต่อสู้ว่าความเสียหายได้เกิดขึ้นก่อนนาย ค. จะมีส่วนได้เสียในสินค้า ในเมื่อเวลาเกิดความเสียหาย นาย ค. ไม่มีส่วนได้เสียในสินค้า นาย ค. จึงไม่มีสิทธิตามกรมธรรม์ แต่ศาลวินิจฉัยว่านาย ค. มีสิทธิเรียกร้องให้ชดใช้ค่าสินไหมจากผู้รับประกันได้ โดยอาศัยหลักการว่าผู้รับโอนใช้สิทธิเดิมของผู้โอนได้เต็มที่ตามกรมธรรม์ ผู้รับประกันต้องรับผิดชดใช้ให้ ค. ผู้ซึ่งอยู่ในฐานะเป็นผู้รับโอนสิทธิทุกประการตามกรมธรรม์ที่เดิมเป็นของนาย ก. ประเด็นในกรณีนี้ จึงไม่เกี่ยวถึงปัญหาส่วนได้เสียของนาย ค. ในขณะเกิดความสูญหาย

(เทียบคดี Aaron & Miall (1928))

หมายเหตุ ตัวอย่างและข้อความที่ได้บรรยายมาข้างต้น เป็นตัวอย่างการโอนกรมธรรม์ในกรณีประกันสินค้า ซึ่งไม่มีเงื่อนไขห้ามการโอนกรมธรรม์โดยเสรี พร้อมกับทรัพย์สินที่เอาประกัน แต่ในกรณีประกันตัวเรือ การโอนกรมธรรม์ต้องได้รับการยินยอมเห็นชอบจากผู้รับประกันเป็นลายลักษณ์อักษรด้วยจึงจะโอนกันได้ มิฉะนั้นกรมธรรม์จะถือว่าได้ถูกยกเลิกเมื่อมีการขายเรือ หรือมีการโอนสิทธิจัดการในตัวเรือที่เอาประกัน ทั้งนี้เพราะโดยมีข้อระบุพิเศษใน Institute clauses ที่ใช้กันในการประกันตัวเรือ ซึ่งเป็นข้อกำหนดที่ใช้ติดกับกรมธรรม์ประกันตัวเรือในปัจจุบัน

3. **"Lost or not Lost" Clause.** ข้อนี้มีผลทำให้การประกันนั้นมีความคุ้มครองถึงความสูญเสีย อันเกิดขึ้นก่อนเวลาทำสัญญาประกัน ถ้าหากว่าผู้เอาประกันไม่รู้ถึงความเสียหายนั้นในขณะทำสัญญาประกันภัยด้วยความสุจริตใจอย่างยิ่ง ถ้าผู้เอาประกันรู้ถึงการเสียหายได้เกิดขึ้นแล้วในขณะทำสัญญาประกัน สัญญานั้นอาจเป็นโมฆะในฐานปกปิดความจริงเพราะเป็นการละเมิดหลักแห่งความซื่อสัตย์สุจริตอย่างยิ่ง (the utmost good faith) เป็นโมฆียกรรมที่อีกฝ่ายหนึ่งชอบที่จะให้สัญญานั้นไม่มีผลบังคับเลย (M.I.A. section 17)

(ความแตกต่างระหว่างผลของการละเมิดหลักแห่งความซื่อสัตย์สุจริตอย่างยิ่ง กับการฝ่าฝืนข้อรับรอง (warranty) เทียบดูมาตรา 17 และ 33 ในบทบัญญัติประกันภัยทางทะเล 1906 ด้วย)

ข้อกำหนดข้อนี้มีความจำเป็นและเป็นประโยชน์ไม่น้อย เพราะว่าการเอาประกันภัยทางทะเลนั้น เมื่อเวลาทำสัญญาเรือหรือสินค้าที่เป็นมูลแห่งการประกัน มักจะไม่อยู่กับที่ที่ทำสัญญาประกัน เช่น อาจยังกำลังแล่นอยู่ในกลางทะเล หรืออาจจะยังอยู่ท่าเรือในต่างประเทศ เป็นต้น

เพื่อให้ความคุ้มครองต่อเหตุการณ์ที่ไม่แน่นอนซึ่งอาจเกิดขึ้นในขณะนั้นแล้วแต่ไม่หยั่งรู้ได้เมื่อเวลาทำสัญญาประกัน ข้อนี้จึงมีความหมายที่สำคัญ แต่อย่างไรก็ตาม ต้องเข้าใจอยู่เสมอว่าการเสียหายใดๆ ที่ผู้รับประกันจะรับผิดนั้น ต้องเป็นการเสียหายที่เกิดเนื่องจากภัยที่ผู้รับประกันได้รับเสี่ยง ไม่ใช่ภัยที่เป็นภัยนอกการรับเสี่ยง และต้องเกิดขึ้นในระหว่างระยะเวลาที่กำหนดการเริ่มและการสิ้นสุดของการเสี่ยงภัย ข้อกำหนดนี้ให้ความคุ้มครองถึงความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นแล้วก่อนทำสัญญาประกัน โดยหลักแห่งความซื่อสัตย์สุจริตอย่างยิ่งต่อกัน แต่มิได้หมายความว่าจะคุ้มครองถึงความเสียหายที่เกิดขึ้นก่อนเวลาการเริ่มประกัน (การเสี่ยงภัย) ตามสัญญาประกันนั้นแต่อย่างใด ขอให้สังเกตความแตกต่างของสัญญาที่ได้อธิบายแล้ว

สัญญาประกันภัย กับ กรมธรรม์ประกันภัย
เวลาทำสัญญาประกันภัย กับ เวลาออกกรมธรรม์ประกันภัย
เวลาทำสัญญาประกันภัย กับ เวลาเริ่มการเสี่ยงภัยตามสัญญาประกันภัย

4. "At and From"

ต่อจาก "At and From" เป็นที่ว่างไว้เพื่อระบุเที่ยวแห่งการเดินทางที่จะเอาประกัน ถ้าเป็นการประกันเฉพาะเที่ยว (voyage) แล้ว ให้เติมชื่อสถานที่หรือชื่อท่าเรือหรือชื่อเมือง ซึ่งหมายว่าเป็นจุดที่เริ่มเอาประกัน และชื่อของท่าเรือหรือเมืองซึ่งจะเป็นจุดหมายปลายทางของการประกันนั้น ถ้าเป็นการประกันที่มีการกำหนดเวลา (time) ที่ว่างนี้ให้เติมเวลาและสถานที่เริ่มและเวลาและวันที่สิ้นสุดของการเสี่ยงภัย ถ้าไม่มีการตกลงเป็นพิเศษ เวลา หมายถึงเวลาราชการในเมืองทำสัญญา มิใช่เวลาแห่งที่อยู่ของเรือในขณะนั้น

5. Clause Specifying the subject matter insured

ข้อนี้ไม่มีความหมายมากในปัจจุบัน ความหมายตามคำศัพท์ที่ปรากฏในแบบกรมธรรม์นี้เหมาะสำหรับใช้ในสมัยก่อน เมื่อเรือและสินค้าส่วนใหญ่เป็นของเจ้าของคนเดียวกัน แบบฟอร์มกรมธรรม์ที่ใช้อยู่ในปัจจุบันนี้ได้ใช้ที่ว่างไว้เพื่อ valuation เป็นที่เติมรายการทรัพย์สินที่เอาประกัน (ดูข้อ valuation ต่อไป)

6. Blank for the name of ship and master

เป็นที่ว่างสำหรับระบุชื่อของเรือลำที่เอาประกัน หรือทำการขนส่งสินค้าที่เอาประกัน ในกรณีประกันสินค้า แต่ยังไม่เป็นที่แน่นอนว่าจะบรรทุกโดยเรือลำไหนนั้น ช่องชื่อเรือนี้โดยปกติก็เติมคำ "To be declared" เพื่อผู้เอาประกันจะได้แจ้งชื่อเรือและวันที่เรือออกในภายหลัง ผู้รับประกันเมื่อได้รับแจ้งจึงออกใบสลักหลังเป็นหลักฐาน สินค้าประกันตามกรมธรรม์ที่ยังต้องคอยแจ้งชื่อเรือต่อไปนั้น บางกรณีที่มีจำนวนมากมาย อาจต้องบรรทุกโดยเรือหลายลำหรือหลายเที่ยวจึงจะเสร็จสิ้น ในกรณีเช่นนี้ ผู้รับประกันต้องออกใบสลักหลังเมื่อได้รับแจ้งทุกครั้ง จำนวนทุนประกันเดิมที่ต้องรับผิดอยู่ตามกรมธรรม์นั้นก็ลดน้อยลงทุกครั้งตามจำนวนที่ได้เสร็จสิ้นการขนส่ง กรมธรรม์นั้นจะสิ้นสุดลงเมื่อทุนประกันเดิมได้ลดน้อยลงโดยวิธีดังกล่าวจนไม่มีเหลือ กรมธรรม์ประเภทนี้ได้ชื่อว่าเป็น floating policy.

ที่ว่างสำหรับเติมชื่อนายเรือไม่มีความหมายมาก ในปัจจุบันไม่มีความจำเป็นต้องเติมชื่อของนายเรือ

7. **Description of Commencement, Continuance and Termination of the risk**

ข้อนี้คือข้อที่ว่าด้วย เวลาเริ่ม เวลาต่อมา และการสิ้นสุดของการรับเสี่ยงของผู้รับประกัน ขอแยกประเภทดังนี้

(1) สำหรับการประกันตัวเรือหรือค่าระวางโดย "time policy" ซึ่งมีการกำหนดวันและเวลา ก็ถือตามวันและเวลาที่ได้ระบุไว้ในกรมธรรม์

(2) สำหรับการประกันตัวเรือโดย "voyage policy" การเริ่มย่อมต้องขึ้นอยู่กับการประกันนั้น ได้เอาประกัน "at and from" หรือเพียงแต่ "from"

ถ้าเป็น "at and from" ขณะตกลงเอาประกัน ถ้าเรือที่เอาประกันอยู่แห่งที่มีชื่อระบุว่าเป็นที่เริ่มการเดินทางและอยู่ในสภาพอันปลอดภัยแล้ว การเสี่ยงภัยตามกรมธรรม์นั้นก็ถือว่าเป็นการริเริ่มทันที แต่ถ้าเรือลำนั้นยังไม่ได้อยู่แห่งที่ระบุในขณะนั้น การเสี่ยงภัยนั้นก็จะเริ่มเมื่อเรือมาถึงแห่งที่ระบุชื่อโดยปลอดภัย การคุ้มครองนั้นจะสิ้นสุดลงต่อเมื่อเรือนั้นเดินทางถึงจุดหมายปลายทาง และได้จอดทอดสมออยู่ที่นั้นด้วยความปลอดภัยเป็นเวลา 24 ชั่วโมง

(3) การประกันสินค้า การเสี่ยงภัยเริ่มเมื่อสินค้าได้ขนลงเรือเรียบร้อยแล้ว การคุ้มครองจะสิ้นสุดลงเมื่อสินค้าได้ขนขึ้นท่าด้วยความปลอดภัย ณ สถานที่เป็นจุดหมายปลายทางดังระบุชื่อ การขนส่งสินค้าต่อจากเรือเดินสมุทรถึงท่าเรือที่ปลายทางโดยเรือลำเลียงหรือเรือเล็ก ถ้าได้เป็นไปตามปกตินิยมก็จะอยู่ในความคุ้มครองตามข้อนี้ แต่ถ้าไม่เป็นไปตามปกตินิยมแห่งท้องถิ่นนั้น ความคุ้มครองตามข้อนี้ถือว่าได้สิ้นสุดลงเมื่อสินค้าได้ขนขึ้นจากกราบเรือแล้วด้วยความปลอดภัย

(ข้อนี้ไม่มีความสำคัญสำหรับการประกันสินค้าในปัจจุบัน เพราะ institute cargo clauses ที่ใช้เพิ่มเติมข้อกำหนดต่าง ๆ ได้ขยายระยะการคุ้มครองให้ยืดออกไปตาม transit clause ซึ่งรวมถึง warehouse to warehouse clause ด้วย และ termination of adventure clause ซึ่งเป็นข้อที่ให้ความคุ้มครองในกรณีต่าง ๆ ที่เรือต้องถ่ายสินค้าในระหว่างทางก่อนถึงท่าปลายทาง จึงขอให้ติดตามอ่าน I.C.C. ต่อไป)

8. **"Liberty to touch and stay"**

ข้อนี้ดูเหมือนว่ามีความหมายกว้างมากถ้าอ่านตามตัวหนังสือ เช่น "ย่อมเป็นการกระทำอันชอบด้วยกฎหมายสำหรับเรือดังกล่าวจะแวะจอดอยู่ในเมืองท่าใด ๆ หรือสถานที่ใดในระหว่างเที่ยวการเดินทางนี้ โดยมิกระทบกระเทือนถึงการประกันภัยนี้" แต่ที่จริงก็มีขอบเขตจำกัดให้หมายถึงเรือนั้นชอบที่จะแวะจอดตามเมืองท่าต่าง ๆ ที่อยู่ใน **เส้นทางเดินเรือระหว่างต้นทางกับปลายทาง** และ **เป็นการแวะจอดที่เป็นไปตามปกตินิยม** แต่มิได้อนุญาตให้เรือมี Deviation

ไปจากเส้นทางที่ถือเป็นเส้นทางปกตินิยม สำหรับการค้าที่เรือนั้นกำลังเกี่ยวข้องอยู่ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเพิ่มเติมมากกว่านั้น หรือด้วยการปฏิบัติการอันชอบธรรมดังที่ได้ระบุในข้อ 6 ของหลักการตีความตามข้อความในกรมธรรม์ที่แนบท้ายกับบทบัญญัติว่าด้วยการประกันภัยทางทะเลของอังกฤษ (1906)

เมื่อกล่าวถึงที่นี้ เห็นควรทวนดูมาตรฐานที่ว่าด้วย deviation, change of voyage ในบทบัญญัติฯ (1906) ด้วย ซึ่งมีใจความว่า

1. Change of Voyage คือ หลังจากเรือได้ทำการเดินทางจากต้นทาง แต่ต่อมาก็เปลี่ยนเส้นทางโดยตั้งใจด้วยว่าจะไม่แล่นไปจุดหมายปลายทางเดิม กรณีการเปลี่ยนเที่ยวเดินทางเช่นนี้ การคุ้มครองผู้รับประกันย่อมสิ้นสุดลงจากเมื่อขณะที่ความตั้งใจ (ที่จะเปลี่ยนเที่ยวการเดินทาง) นั้นได้ปรากฏให้เห็นได้ อันข้อเท็จจริงเมื่อเวลาเกิดความสูญหายจะยังมิได้แล่นเฉไปจากเส้นทางที่เอาประกันเดิมประการใดนั้นไม่ใช่สาระสำคัญ

2. Deviation คือ เรือเดินอ้อมเฉไปจากเส้นทางที่แจ้งระบุไว้ หรือเส้นทางปกตินิยมตามขนบธรรมเนียม ด้วยเจตนาจะกลับมาสู่เส้นทางเดิมเพื่อจะให้เที่ยวเดินทางนั้นสำเร็จ deviation จะปลดเปลื้องความรับผิดของผู้รับประกันในทันที เมื่อเรือได้เริ่มแล่นเฉจากเส้นทางเดิมที่แจ้งไว้หรือเส้นทางตามขนบธรรมเนียม แต่ความเสียหายที่เกิดขึ้นก่อน deviation นั้นผู้รับประกันคงต้องรับผิด อย่างไรก็ตาม ผู้รับประกันไม่ต้องรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นหลังจากได้มีการ deviation ถึงแม้ว่าจะเป็นความเสียหายที่เกิดขึ้นหลังจากเรือได้กลับมาแล่นตามเส้นทางเดิมแล้วก็ตาม (ดู M.I.A. Sec 46)

3. Delay คือ ในกรณีที่ประกันตาม voyage policy เรือเดินทะเลต้องทำการเดินทางด้วยความฉับไวอันสมควรตลอดเส้นทางที่คุ้มครองตามสัญญาประกัน มิฉะนั้น ถ้าหากว่าเกิดมีการชักช้าหน่วงเหนี่ยวการเดินทางโดยปราศจากสาเหตุที่ชอบด้วยกฎหมายแล้วไซร้ ผู้รับประกันจะพ้นจากความรับผิดตั้งแต่เวลาเมื่อการชักช้านั้นเป็นการเสียเวลาเกินกว่าเหตุอันควร (M.I.A. Sec 48)

กรณีใดจึงจะเป็นกรณี deviation และ delay มีเหตุผลชอบด้วยกฎหมายและผู้รับประกันต้องให้ความอภัยได้ ? ตามมาตรา 49 มีกรณีดังต่อไปนี้

(ก) เมื่อกรมธรรม์มีข้อกำหนดอนุญาตให้เป็นพิเศษ

(ข) เนื่องจากสถานการณ์อันเป็นการพ้นวิสัยนอกเหนือที่นายเรือและผู้ว่าจ้างจะควบคุมได้

(ค) เมื่อมีเหตุจำเป็นเพื่อรักษาข้อรับรอง (express or implied warranty) เป็นต้นว่าต้องเสียเวลาเพื่อ seaworthiness ของเรือ

(ง) เมื่อมีเหตุจำเป็นอันสมควร เพื่อความปลอดภัยของเรือหรือสิ่งที่เอาประกัน

(จ) เพราะความมุ่งหมายในการช่วยชีวิตมนุษย์ หรือให้ความช่วยเหลือแก่เรือที่อยู่ใน

ระหว่างอันตราย อันอาจเป็นภัยแก่ชีวิตมนุษย์

(ฉ) เมื่อมีเหตุจำเป็นพอสมควรเพื่อจะให้บุคคลใด ๆ ในเรือนั้น จะได้รับการรักษายาหรือการผ่าตัดจากนายแพทย์

(ช) เนื่องจากพฤติการณ์ของการก่อการวิวาทการทุจริตของนายเรือหรือลูกเรือ ถ้าการทุจริตดังกล่าวก็ได้อยู่ในความคุ้มครองของกรมธรรม์ด้วย

เมื่อสาเหตุดังกล่าวนั้น ๆ ได้สิ้นลง เรือต้องกลับคืนสู่เส้นทางเดินทางเดิมและทำการเดินทางต่อไปโดยความฉับไวอันควร

ที่ได้กล่าวมาจากหัวข้อ "liberty to touch and stay" จนถึงตอนนี้เป็นขนาดยาว เพราะว่าการเข้าใจความแตกต่างของการ change of voyage, deviation และ delay เป็นพื้นฐานที่จำเป็นในเมื่อเรากำลังวิเคราะห์เพื่อความชัดเจนในขอบเขตความคุ้มครองตาม clause เดิม ข้อนี้ใน Plain Printed Policy Form และสรุปแล้วได้ความว่า clause ข้อนี้ใน Plain Printed Policy Form มิได้ให้ความคุ้มครองนอกเหนือไปจากการเดินทางซึ่งต้องเป็นไปตามเส้นทางปกตินิยมระหว่างจุดต้นทางกับจุดปลายทางแต่อย่างใด สำหรับการ delay หรือ deviation นั้นถ้ามิได้เกิดเนื่องมาจากเหตุการณ์อันให้การอภัยได้แล้ว ก็ไม่ได้อยู่ในความคุ้มครองของข้อนี้เลย

หมายเหตุ ในปัจจุบันนี้การประกันตัวเรือ ค่าระวาง หรือสินค้า มักต้องใช้ clauses ต่าง ๆ ซึ่งส่วนใหญ่เป็น institute clause ติดกับตัวกรมธรรม์ให้เป็นข้อเงื่อนไขที่แก้ไขเพิ่มเติมเพื่อสนองต่อความต้องการของการค้าและสถานการณ์ในปัจจุบัน เช่น

(1) การประกันตัวเรือหรือค่าระวางด้วยเงื่อนไขเพิ่มเติมตาม institute time clause ข้อที่ 5 คือ breach of warranty clause ได้ให้ความคุ้มครองไว้สำหรับการเกิด deviation หรือ change of voyage ในระหว่างการเดินทาง

(2) การประกันสินค้าโดยมี institute cargo clause ติดกับตัวพื้นกรมธรรม์ ข้อที่ 4 ใน I.C.C. คือ change of voyage clause ก็ระบุให้ความคุ้มครองถึงกรณีดังกล่าวแล้ว เป็นต้น

9. **Valuation Clause, and blank for inserting value and the Subject matter insure Clause**

ข้อนี้เริ่มด้วย

"The said ship etc., goods and merchandise, etc., for so much as concerned the Assured by agreement between the assured and assurers in this policy, are, and shall be valued at" และต่อจากนั้นก็คือที่ว่างไว้สำหรับเติมรายการและมูลค่าทรัพย์สินหรือราคาที่เอาประกัน (จะเป็นตัวเรือสินค้า หรือ ค่าระวางก็ตาม) เช่นตัวอย่างต่อไปนี้ เป็นต้น

(1) .....valued at

Baht 100,000.— on 20 cases of cotton piece goods so valued.

หรือ

(2) On 20 cases of cotton piece goods, Baht 100,000.— So valued Marks and Nos. as per Invoice No.....L/C No.....

(3) ..... valued at
Bht. 6,000,000.— on Hull and/or Machinery and/or Materials, etc., so valued

(4) On Hull etc., valued Bht. 5,000,000.—
Machinery, etc., valued 3,250,000.—
Refrigerating Machinery or Installation valued 1,750,000.—
Bht. 10,000,000.—

ตัวอย่างทั้ง 4 ดังข้างบนนี้ เป็นตัวอย่างการระบุรายการสำหรับ valued policies ซึ่งได้ตกลงราคาของทรัพย์สินที่เอาประกันไว้ก่อน ในกรณีที่ไม่มีการตกลงราคาไว้ก่อน คือ การระบุรายการใน unvalued policy นั้น ต้องขีดฆ่าคำ "valued at" ที่พิมพ์ไว้ในแบบกรมธรรม์ออกเสีย และต้องระวังไม่ให้เติมคำ "valued" หรือ "so valued" ต่อท้ายจากรายการทรัพย์สินซึ่งเป็นมูลแห่งการประกัน

ตัวอย่าง

..... shall be Bht. 250,000.— on freight, ต่อจากการระบุรายการและราคาทรัพย์สิน การประกันโดยปกติก็เป็นที่ว่างสำหรับเติม ข้อเงื่อนไขที่จะใช้บังคับการประกันรายนั้นโดยเฉพาะ การระบุเงื่อนไขหรือข้อกำหนดต้องเป็นไปตามความเจตนาโดยที่ได้ตกลงกันระหว่างผู้เอาประกันภัยกับผู้รับประกันภัย

ตัวอย่างเช่น

(1) "Subject to the Institute Time Clauses (Hull) as attached. Subject to the Institute Warranties, as attached; any breach thereof held covered at a premium to be arranged."

(2) ในกรณีที่ได้ตกลงจะเอาประกันสินค้าตามเงื่อนไข I.C.C. All Risks Clauses และประกันภัยสงครามและภัยเนื่องจากการจลาจลวุ่นวาย

"Subject to the Institute Cargo Clauses (All Risks) (with Clauses No. 12 and 13 deleted) as attached."

Clause enumerating the perils insured against

ข้อนี้เป็นข้อที่ระบุชนิดของภัยต่าง ๆ ที่ผู้รับประกันยินยอมรับเสี่ยง กล่าวคือ

(1) Perils of the Seas หรือที่เรียกว่า "สมุทรภัย" ซึ่งหมายถึง ภัยอันตรายอันอาจอุบัติขึ้นในท้องทะเลโดยไม่มีการแน่นอน เช่น ความเสียหายอันเกิดจากภัยมรสุม เรือเกยตื้น เรือชนกัน และเรือจมเนื่องจากสาเหตุดังกล่าว เป็นต้น ส่วนความเสียหายที่มักเกิดขึ้นได้อย่างแน่นอน

คาดกันได้เสมอในทะเลภาวะปกติ เช่น การเคลื่อนไหวของคลื่นลมในสภาพปกติ การสึกหรอและการผุกร่อนของตัวเรืออันเนื่องจากน้ำทะเลนั้น จะไม่ถือเป็น "สมุทรภัย" ตามความหมายแห่งเงื่อนไขนี้ โดยถือตามข้ออธิบายคำศัพท์เฉพาะของกรมธรรม์ภัยทางทะเลอังกฤษมีว่า

"The term 'perils of the seas' refers only to fortuitous accidents or casualties of the sea. It does not include the ordinary action of the winds and waves."

(2) Men-of-War: ภัยเนื่องจากถูกเรือรบยิง ไม่จำกัดว่าต้องเป็นเรือรบฝ่ายศัตรูหรือชาติใด

(3) Fire: อัคคีภัย

สำหรับอัคคีภัยที่ได้รับการคุ้มครองตามเงื่อนไขนี้ มี เช่น อัคคีภัยที่เกิดจากความประมาทอุบัติเหตุหรือเกิดจากสาเหตุอื่นที่ไม่อาจจะทราบได้แน่ชัด แต่ยกเว้นอัคคีภัยที่เกิดจากการลุกไหม้ของแก่นสารในตัวหรือโดยธรรมชาติในตัวของสินค้านั้นๆ เอง (spontaneous combustion) ซึ่งมีบทบัญญัติยกเว้นไว้ แต่ถ้าจะให้อยู่ในความคุ้มครองด้วย ก็จะต้องทำการตกลงกันเป็นพิเศษ โดยให้ระบุเพิ่มเติมข้อความที่ตกลงพิเศษนั้นไว้ในกรมธรรม์ด้วย อย่างไรก็ตาม หากสินค้าได้รับความเสียหายอันสืบเนื่องมาจากอัคคีภัย ซึ่งเกิดจาก spontaneous combustion ของสินค้ารายอื่น ความเสียหายเช่นนี้ย่อมอยู่ในความคุ้มครองตามความหมายข้อนี้ รวมถึงความเสียหายที่เกิดจากควันไฟหรือน้ำที่ใช้ในการดับเพลิงด้วย

(4) Enemies ในยามสงครามหน่วยนาวาของฝ่ายปรปักษ์ที่มีส่วนเกี่ยวกับการทำสงคราม ก็ถือได้ว่าเข้าข่ายศัตรูนี้ด้วย

(5) Pirates and Rovers คือ ภัยเนื่องจากโจรสลัด Rules for Construction อธิบายว่า โจรสลัด (คำ pirates) ในที่นี้รวมถึงผู้โดยสารในเรือก่อการกำเริบและผู้ก่อการจลาจลที่โจมตีเรือจากชายฝั่งด้วย Rovers คือ โจรผู้ร้ายที่ท่องเที่ยวปล้นในทางทะเล

(6) Thieves คือ โจรภัยหรือภัยเสียหายเนื่องจากโจรกรรม ความหมายเฉพาะในที่นี้ หมายถึงโจรกรรมที่รุนแรงเท่านั้น มิได้หมายถึงการลักขโมยสิ่งของหรือสินค้าโดยทำกันลับๆ ถ้าจะให้กรมธรรม์คุ้มครองการลักขโมยด้วยก็ต้องมีการตกลงต่างหาก โดยมีการระบุเพิ่มเติมในกรมธรรม์ เช่น including theft and pilferage risks ปัจจุบันนี้ได้มี T.P.N.D. Clause ที่เป็นมาตรฐานให้ติดกับกรมธรรม์ เมื่อสัญญานั้นจะให้ประกันต่อภัยขโมยด้วย T.P.N.D. คือ คำย่อของ Theft, Pliferage and Non—Delivery

(7) Jettison: การโยนทิ้งสินค้าหรือทรัพย์สินอื่นๆ ลงทะเล เพื่อให้เรือเบาเมื่อเผชิญกับภัยสมุทรที่คุกคามถึงความปลอดภัย แต่ถ้าทรัพย์สินที่สละทิ้งลงในทะเลนั้นเป็นสินค้าที่เสียอยู่แล้ว (เช่น การบูดเน่าของผลไม้ที่ถูกน้ำทะเลทำให้เสียอยู่แล้ว เป็นต้น) ความเสียหายอันนี้ไม่นับอยู่ในความคุ้มครองของเงื่อนไขข้อนี้

การโยนทิ้งสินค้าที่บรรทุกอยู่บนระวาง (on deck) ถ้ากรมธรรม์ไม่ได้ระบุเป็นพิเศษว่าสินค้า

นั้นเป็นสินค้าบรรทุกบนระวาง (on deck) ผู้รับประกันไม่ต้องรับผิดต่อการเสียหายจากการโยนทิ้งตามความเสียหายในข้อนี้ นอกจากว่าจะเป็นสินค้าชนิดที่โดยประเพณีนิยมได้มีการบรรทุกบนระวางอยู่แล้ว ผู้รับประกันจึงจะต้องรับผิด

(8) Letters of Mart and Counter—Mart:

Letter of Mart คือ หนังสือสำคัญที่รัฐออกให้แก่บุคคลโดยเฉพาะ เป็นการให้บุคคลนั้นๆ มีอำนาจทำการโจมตีเรือสินค้าของฝ่ายศัตรู

Letter of Counter—Mart ก็เช่นเดียวกับ Letter of Mart แต่เป็นการโจมตีที่ตอบแทนแก้แค้นต่อฝ่ายศัตรู ภัยข้อนี้คงไม่มีความหมายในปัจจุบันนี้

แถลงการณ์กรุงปารีสปี 1856 ได้มีการห้ามออกหนังสือดังกล่าวนี้

(9) Surprisals, Takings at Sea มีความหมายคล้ายกับ capture, seizure, stoppage or attempt to do so คือ การถูกจับกุมในทะเล "capture" มีความหมายถึงการถูกจับกุมในลักษณะที่เป็นศัตรูกันในสงคราม seizure มีความหมายรวมถึงการจับกุมโดยวิธีอย่างอื่นด้วย ภัยข้อนี้ได้ถือเป็นภัยสงคราม

(10) Arrests, Restraints, and Detainments of all Kings, Princes, and People, of what nation, condition, or quality soever "การจับมุม การกักกัน และการอายัดต่าง ๆ ทั้งสิ้น โดยพระราชาเจ้าครองนครและอำนาจแห่งประเทศชาติใดก็ดี ....."

ใน Rules for Construction of the Policy ได้ให้คำจำกัดความว่า ข้อนี้หมายถึงการจับกุม หรือกักกันโดยการกระทำทางการเมืองฝ่ายบริหารประเทศ แต่ไม่รวมถึงการเสียหายเนื่องจากการจลาจลหรือเนื่องจากการจับกุม การยึด อายัดโดยคำสั่งธรรมดาของศาลด้วยวิธีขบวนพิจารณาคดีทางตุลาการ

คำ "arrest" ในข้อนี้จำกัดความหมายว่า เป็นการยึดเรือหรือทรัพย์สินโดยทางการเพื่อใช้กิจการของรัฐด้วย มีเจตนาจะส่งทรัพย์สินนั้นคืนหรือให้มีค่าตอบแทนในภายหลัง

การ "restraint" ไม่จำเป็นต้องประกอบด้วยการใช้กำลัง เพียงแต่คำสั่งอายัดจากทางการก็พอถึงขนาดความหมายของคำ "restraint"

arrest หรือ restraint ทรัพย์สินเป็นการกักเอาทรัพย์สินโดยชั่วคราว มีความประสงค์จะปล่อยคืนทรัพย์สินนั้นให้แก่เจ้าของเดิมในที่สุด ซึ่งผิดกับความหมาย capture ซึ่งเป็นเหตุในภาวะสงคราม seizure มีความหมายกว้างกว่า capture อีก เพราะ seizure หมายความรวมถึงการจับกุมทรัพย์สินของประเทศที่ตั้งตัวเป็นกลางโดยประเทศที่กระทำสงครามกันด้วย

การมี arrests หรือ restraints ไม่ได้จำกัดความหมายว่า ต้องเป็นการกระทำทางการรัฐบาลในยามสงครามเท่านั้น แต่อาจเกิดขึ้นได้ในยามสันติโดยกฎบัญญัติของเทศบาลหรือคำสั่งของรัฐ

บาลก็ได้ ดังเช่น กรณีกักเรือเอาไว้ชั่วคราว เนื่องจากเรือนั้นได้เดินทางมาจากประเทศที่กำลังมีเชื้อโรคติดต่อระบาดอยู่ (Miller V. Law Accident Insurance Society—1903) อย่างไรก็ดี ภัย "arrests, restraints etc." ตามข้อนี้ได้ถูกหักล้างโดยข้อกำหนด "F.C. & S. Clause" ที่ได้เพิ่มเติมเข้าไปใน Standard English Marine Policy เสียแล้ว ถ้าจะมีความประสงค์ประกันต่อภัยข้อนี้อีก ปัจจุบันนี้ก็ต้องประกันภัยสงคราม ซึ่งมีเงื่อนไขระบุว่าจะให้การคุ้มครองต่อภัยที่ลบล้างโดย F.C. & S. Clause" ด้วย

(11) Barratry : การทุจริตของนายเรือหรือลูกเรือในที่นี้ หมายถึง การทุจริตของนายเรือหรือลูกเรือที่ทำให้เจ้าของเรือต้องได้รับความเสียหายโดยการกระทำที่เจ้าของเรือมิได้มีส่วนรู้เห็นด้วย

(12) "And of all other perils, losses, and misfortunes that have or shall come to the hurt, detriment, or damage of the said goods and merchandises and ship, etc., or any part thereof" ภัยที่กรมธรรม์คุ้มครองถึงนั้น หลังจากได้มีการแยกออกมากล่าวไว้แต่ละอย่างแล้ว ยังมีการสรุปด้วยว่า "รวมถึงภยันตรายทั้งหลายอื่น ๆ" อีกด้วย ดูเหมือนว่าจะคุ้มครองถึงภัยทุกอย่างควบไปทั้งหมด แต่ที่จริงแล้วตาม Rules for Construction of Marine Policy ได้ให้จำกัดความสำหรับข้อนี้ ความหมายข้อนี้มิได้คุ้มถึงภัยอื่นๆ เพียงแต่หมายถึง ภัยอื่น ๆ ที่เป็นลักษณะเช่นเดียวกันกับภัยประเภทต่าง ๆ ที่กล่าวมาแล้วโดยเฉพาะเท่านั้น

11. **The Sue and Labour Clause :** "and in case of any loss or Misfortune, it shall be lawful to the Assured, their Factors, Servants and Assigns to Sue, Labour and travel for, in and about the Defence, Safeguard and Recovery of the said Goods, and Merchandises, and Ship etc., or any part thereof, without Prejudice to this Insurance; to the charges whereof, we, the Assurers, will contribute such one according to the rate and Quantity of his sum herein stated." หรือกล่าวคือ "อีกประการหนึ่งในกรณีที่เกิดการสูญเสียหรือภัยเคราะห์ร้าย ย่อมเป็นการชอบด้วยกฎหมายแก่ผู้เอาประกัน ผู้ร่วมงาน และผู้รับมอบอำนาจของผู้เอาประกันในอันที่จะพ้องร้องกระทำการและดำเนินการในเรื่องและเกี่ยวกับการสู้คดี ป้องกันและแสวงคืน สินค้าพาณิชย-ภัณฑ์และเรือ (อันเป็นมูลประกันแห่งการประกันนี้) สำหรับค่าบ่วยการในการนั้น ผู้รับประกันจะช่วยออกตามส่วนโดยเทียบทุนประกันกรมธรรม์กับจำนวนที่เสี่ยงภัยทั้งสิ้น (ของทรัพย์สินที่เอาประกัน)"

ตามหลักผู้เอาประกันมีหน้าที่ต้องรักษาไว้เพื่อความปลอดภัยต่อทรัพย์สินของตน และย่อมเป็นวิสัยธรรมดาที่ต้องใช้ความพยายามเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายอันอาจเกิดขึ้นได้ แก่ทรัพย์สินนั้น หรือถ้าความเสียหายได้เกิดขึ้นแก่ทรัพย์สินแล้ว ก็ต้องเอาใจใส่ในการหาวิถีทางเพื่อจะทำให้ความเสียหายนั้นลดน้อยลงเท่าที่จะทำได้ หรือในกรณีที่มีบุคคลอันเป็นต้นเหตุหรือมีหน้าที่ตามกฎหมายต้องรับผิดความเสียหายนั้น ผู้เอาประกันก็ต้องกระทำหน้าที่และใช้สิทธิของตนเสมือนว่าตนไม่ได้เอาประกัน ข้อ Sue and Labour Clause นี้ได้ย้ำถึงหน้าที่อันนี้ ให้ผู้เอาประกันจะได้กระทำการตามความเหมาะสมต่อเหตุการณ์ เพื่อหลีกเลี่ยงหรือลดน้อยความเสีย

หาย ในเมื่อทรัพย์สินประสบภัยที่เอาประกันและสำหรับการใช้จ่ายในการกระทำดังกล่าว ผู้เอาประกันยินยอมจะจ่ายชดเชยค่าป่วยการให้ตามอัตราส่วนของจำนวนเงินที่เอาประกัน โดยต้องสังเกตข้อองค์ประกอบด้วยดังต่อไปนี้

(1) ต้องมีภัยเกิดขึ้นจริง และภัยนั้นต้องเป็นภัยที่ต้องรับผิดตามสัญญาประกัน

(2) ค่าใช้จ่ายต้องเป็นค่าใช้จ่ายที่จ่ายเพื่อผลประโยชน์เฉพาะเกี่ยวกับทรัพย์สินที่เอาประกัน ถ้าเป็นค่าใช้จ่ายที่จ่ายไปเพื่อผลประโยชน์ของทรัพย์สินส่วนรวมทั้งปวงที่ผจญภัย ค่าใช้จ่ายนั้นก็ไม่เป็นค่าใช้จ่ายตามข้อนี้ แต่ต้องเป็นค่าใช้จ่ายใน general average ไป

(3) ต้องจ่ายไปโดยความเหมาะสมแก่เหตุ

(4) ต้องเป็นค่าป่วยการที่เกี่ยวกับการกระทำของตัวผู้เอาประกันเอง หรือผู้แทนของผู้เอาประกัน หรือผู้ที่เอาประกันได้ให้การมอบหมาย

(5) Clause นี้ได้ถือว่าเป็นสัญญาเพิ่มเติมอีกส่วนหนึ่งในกรมธรรม์ คือ โดยเงื่อนไขข้อนี้ ผู้เอาประกันอาจจะต้องจ่ายทั้ง Sue and Labour Charges และ Total Loss ก็เป็นไปได้ในกรณีที่ใช้ความพยายามแล้ว แต่ในที่สุดทรัพย์สินที่เอาประกันยังไม่รอดภัยและต้องกลายเป็นการเสียหายสิ้นเชิงไป

ตัวอย่าง (1) ประกัน chartered freight เป็นระยะหนึ่งเที่ยว (one voyage) ตามเงื่อนไข F.P.A. เรือประสบภัยที่เอาประกันในระหว่างเดินทางและได้รับความเสียหาย constructive total loss ส่วนสินค้าก็ได้ขนขึ้นไปเก็บในโกดังที่ท่าระหว่างทางแล้วส่งต่อโดยเรือลำอื่นไปถึงจุดหมายปลายทาง ทำให้เจ้าของเรือได้รับค่าระวางเต็มจำนวน ค่าระวางตามสัญญาประกันไม่เสียหาย แต่ค่าใช้จ่ายในการป้องกันมิให้ค่าระวางกลายเป็น total loss นั้น ผู้รับประกันมีส่วนต้องจ่ายให้ด้วยตามข้อ sue and labour clause นี้

(Kidston V. Empire Marine Insurance Co.—1866)

ตัวอย่าง (2) ประกันวัวควายตัวมีชีวิตระหว่างการขนส่งทางทะเลตามเงื่อนไขประกันแบบ all risks รวมถึงภัยเสียชีวิตด้วยในระหว่างทาง เรือเกิดเครื่องเสียติดขัดต้องหยุดซ่อมที่ท่าลี้ภัยแห่งหนึ่งโดยจำเป็น ในระหว่างเมื่อเรือต้องติดอยู่กับท่าเรือลี้ภัยนี้ ค่าอาหารส่วนที่เกินตามปกติเพื่อมิให้เกิด total loss นั้นได้ เป็นค่าใช้จ่ายตาม sue and labour clause ข้อนี้ (The "Pomeranian" —1895)

ตัวอย่าง (3) ประกันค่าระวาง (freight) เรือเกยตื้นระหว่างเดินทาง สินค้าต้องขนขึ้นแล้วส่งต่อไปจุดหมายปลายทางโดยรถไฟ เสียค่าบรรทุกรถไฟ 200 ปอนด์ ถ้าได้ส่งต่อโดยทางเรือจะเสียค่าใช้จ่ายเพียง 70 ปอนด์เท่านั้น เช่นนี้เพียง 70 ปอนด์เท่านั้น ที่จะถือได้ว่าเป็นค่าใช้จ่ายตาม clause ข้อนี้ (Lee V. Southern Insurance Co.—1870)

Waiver Clause: "and it is especially declared and agreed that no act of the insurer or insured,

in recovering, saving, or preserving the property insured, shall be considered as a waiver or acceptance of a waiver or acceptance of abandonment": หรือกล่าวคือ "และการกระทำของผู้รับประกัน หรือผู้เอาประกันในการแสวงคืน สงวนไว้ หรือป้องกันรักษาไว้ซึ่งทรัพย์สินที่เอาประกันภัยนั้น จะไม่ให้ถือว่าเป็นการสละสิทธิ์หรือการตกลงยอมรับการสละทิ้ง" ข้อนี้มีความสัมพันธ์กับข้อก่อนในการป้องกันรักษาในกรณีที่ทรัพย์สินที่เอาประกันเกิดมีความเสียหายโดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในเมื่อผู้เอาประกันได้แจ้งต่อผู้รับประกันว่าตนตกลงสละทรัพย์สินที่เอาประกันให้ผู้รับประกัน และเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในฐานเป็นการเสียหายสิ้นเชิง ฝ่ายผู้รับประกันมักจะต้องปฏิเสธไม่รับหมายการสละทรัพย์เพราะว่าขนาดความเสียหาย หรือเหตุการณ์แวดล้อมเกี่ยวกับการเกิดความเสียหายยังไม่แน่ชัด ซึ่งความจริงอาจเป็นความเสียหายเพียงบางส่วน (partial loss) ยังไม่ถึงขนาดเสียหายสิ้นเชิง (total loss) ในระหว่างการได้มีหมายการสละทรัพย์สินกับการปฏิเสธไม่ยอมรับหมายการสละทรัพย์ (notice of abandonment) นั้น ยังต้องคำนึงถึงความจำเป็นที่ต้องป้องกันรักษาไม่ให้ทรัพย์สินมีการเสียหายหนักต่อไป แต่กรณีในระยะนี้อาจจะทำให้ทั้งสองฝ่ายต้องระแวงไว้ตามนัยทางกฎหมาย เกรงว่าการกระทำใด ๆ กับทรัพย์สินอาจถูกกล่าวหาเป็นการยอมรับผิดชอบโดยปริยาย ต่างฝ่ายต่างพยายามหลีกเลี่ยงความเสียเปรียบ และในที่สุดตัวทรัพย์สินนั้นเองอาจจะต้องถูกปล่อยปละละเลยจนกว่าจะมีการตกลงก็ช้าที่จะช่วยได้แล้ว แต่โดย waiver clause นี้ ความระแวงในการเสียเปรียบเช่นว่านี้ จึงจะไม่เกิดขึ้น และต่างฝ่ายต่างก็พยายามกระทำการป้องกันรักษาเพื่อประโยชน์ในการลดน้อยความเสียหายได้เท่าที่ควร

13. & 14. สองข้อนี้คงแจ้งชัดในตัว เป็นคำมั่นจะจ่ายชดใช้ค่าเสียหายตามสัญญา

15. **Acknowledgement of Receipt of Premium.**

สัญญาประกันภัยทางทะเลเป็นสัญญาต่างตอบแทนอย่างหนึ่ง ซึ่งฝ่ายผู้เอาประกันจะต้องจ่ายเบี้ยประกันเป็นการตอบแทนการรับเสี่ยงภัยของผู้รับประกัน สัญญานั้นจึงจะใช้บังคับได้ ข้อนี้ดังปรากฏ ใน S.G. Form ก็เป็นการรับอยู่ในตัวแล้วว่า ผู้รับประกันได้รับเบี้ยประกันนั้นแล้ว จึงเป็นการสมบูรณ์อยู่ในตัวในข้อเกี่ยวกับการต่างมีตอบแทนกัน

หมายเหตุ (1) กรมธรรม์บางแบบได้เปลี่ยนถ้อยคำ 'confessing ourselves paid the consideration' ให้เป็น 'promising to pay a premium' มีความหมายต่างกันเล็กน้อย แต่ก็ได้ผลบังคับเช่นเดียวกันตามกฎหมายสำหรับประโยชน์ของผู้เอาประกัน เช่น

ถ้าการประกันนั้นได้ผ่านมือนายหน้า กฎหมายอังกฤษมีบัญญัติไว้ว่า นายหน้านั้นเป็นผู้รับผิดต่อผู้รับประกันโดยตรงในเรื่องเบี้ยประกัน แต่ผู้รับประกันต้องรับผิดต่อผู้เอาประกันโดยตรงตามจำนวนที่ต้องจ่ายชดใช้ เมื่อมีการเสียหายหรือตามจำนวนที่ต้องคืนเบี้ยประกันในกรณีที่ผู้เอาประกันถือสิทธิคืนเบี้ยประกันตามสัญญา

หมายเหตุ (2) ขอให้สังเกตความแตกต่างในความหมายสัญญาประกันภัย กับกรมธรรม์

ประกันภัยดังนี้ด้วย : กรมธรรม์ประกัน คือ หลักฐานของสัญญาการประกันภัยนั้น (Policy is the evidence of the contract) แต่ไม่ใช่ตัวสัญญานั้นเองทีเดียว (not the contract itself) สัญญาประกัน มักมีอยู่แล้วก่อนได้ออกกรมธรรม์ แต่ถ้ามีกรมธรรม์เป็นหลักฐาน สัญญานั้นจะบังคับคดีทางศาลไม่ได้ ข้อนี้บทบัญญัติประกันภัยทางทะเล 1906 ของอังกฤษข้อที่ 21 บัญญัติว่า "เมื่อผู้รับประกันได้บอกรับสนองข้อเสนอของผู้เอาประกัน ให้ถือว่าสัญญาประกันภัยทางทะเลได้ตกลงแล้ว ผู้รับประกันจะออกกรมธรรม์ให้ในขณะนั้นหรือไม่ก็ตาม ..... และมาตราข้อที่ 22 บัญญัติว่า "สัญญาประกันต้องให้ปรากฏเป็นตัวขึ้นในกรมธรรม์ตามบทบัญญัติ มิฉะนั้นจะไม่รับพิจารณาเป็นหลักฐาน....."

16. **Blank for inserting rate of Premium**

เป็นที่ว่างในกรมธรรม์สำหรับเติมอัตราเบี้ยประกัน กรมธรรม์การประกันสินค้านั้นอัตราเบี้ยประกันส่วนมากไม่นิยมให้ปรากฏในตัวกรมธรรม์ เพียงแต่ใช้ถ้อยคำ "as arranged" เติมในช่องนี้ในหลักปฏิบัติ

17. **Attestaion Clause** อธิบายอยู่ในตัวแล้ว

18. **Common Memorandum**

ข้อนี้ได้เริ่มมีเมื่อ ค.ศ. 1749 เป็นข้อกำหนด franchise เพื่อตัดปัญหาการเรียกร้องค่าเสียหายในกรณีจำนวนค่าเสียหายต่ำมาก โดยแยกให้เป็นกรณีการเสียหายเพียงบางส่วนนั้นเป็น 3 ประเภท คือ

(1) ประเภทที่กำหนดไม่มีการเรียกร้องการเสียหายในกรณีเป็นการเสียหายบางส่วน (particular average) เว้นแต่เรือได้ประสบเหตุการณ์ดังที่ระบุตามข้อ (4 นี้) ประเภทนี้ประกอบด้วยสินค้าที่เป็น ข้าวโพด ปลา เกลือ ผลไม้ แป้ง และเมล็ด

(2) ประเภทที่กำหนดว่า ถ้าเป็น particular average ที่เสียหายถึง 5% หรือขึ้นไปเรียกร้องได้ ผู้รับประกันจะต้องรับผิด แต่ถ้าความเสียหายเป็น P.A. ต่ำกว่า 5% ของมูลค่าทรัพย์นั้น ผู้รับประกันไม่ต้องชดใช้ให้ นอกจากปรากฏว่าในเที่ยวนั้น เรือได้ประสบเหตุการณ์บางอย่างดังที่ระบุตามข้อ (4 นี้) ประเภทนี้ประกอบด้วยสินค้าที่เป็นพวกน้ำตาล ยาสูบ ป่าน แฟลก หนังสัตว์ และหนังต่าง ๆ

(3) ประเภทที่กำหนดว่าถ้าเป็น particular average ที่เสียหายถึงขนาด 3% หรือมากกว่า ผู้รับประกันต้องจ่ายชดใช้ความเสียหายให้ แต่ถ้าความเสียหายใน P.A. นั้นต่ำกว่า 3% ของมูลค่าทรัพย์สินที่เอาประกันไว้ ผู้รับประกันไม่ต้องรับผิด นอกจากได้ปรากฏว่าในเที่ยวนั้นเรือได้ประสบเหตุการณ์ต่าง ๆ ตามที่ระบุในข้อ (4) ต่อไปนี้

(4) ถึงแม้ว่าจะมีการกำหนด franchise ต่าง ๆ ตามที่ได้วิเคราะห์จาก (1)–(3) แต่ franchise ที่กำหนดเหล่านั้นจะไม่บังคับใช้ในกรณีเรือได้ประสบเหตุการณ์ดังต่อไปนี้ คือ

ก. เป็นการเสียหายของทรัพย์สินเนื่องจาก general average

ข. เรือเกยตื้น

ค. จม

ฆ. ไฟไหม้

ทั้งนี้หมายความว่า ถ้าเกิดเหตุดังที่ระบุไว้ในข้อนี้ การเสียหายถึงแม้ว่าจะเป็นเพียงบางส่วนซึ่งต่ำกว่า franchise ก็ตาม ผู้รับประกันก็ต้องชดใช้ให้ เหตุการณ์ดังกล่าวจะเป็นสาเหตุโดยตรงของความเสียหายหรือไม่ไม่เป็นสาระสำคัญ ตามความหมายของ Memorandum ข้อนี้เพียงแต่ว่าเวลาเกิดเหตุการเสี่ยงภัยตามสัญญาประกันได้เริ่มบังคับแล้ว (ในกรณีเป็นการประกันตัวเรือ) ถ้าเป็นการประกันสินค้า สินค้านั้นต้องอยู่ในเรือแล้วในเวลาเกิดเหตุเหล่านั้น (Rule for Construction Item 14)

หมายเหตุ (1) 3% หรือ 5% ดังกล่าวในข้อนี้เรียกว่าเป็น franchise 3 % หรือ 5% หมายความว่า ถ้าความเสียหายคำนวณแล้วต่ำกว่า franchise ที่กำหนดไว้ ผู้รับประกันไม่ต้องชดใช้ แต่ถ้าความเสียหายนั้นเกินกว่า franchise แล้ว ผู้รับประกันจะต้องชดใช้จำนวนความเสียหายโดยไม่หักจำนวน franchise ซึ่งผิดกับ excess excess หมายถึงต้องหักจำนวน excess ที่กำหนดนั้นออกจากจำนวนค่าเสียหายเสมอและผู้รับประกันจะต้องชดใช้เพียงส่วนที่เกิน Excess เท่านั้น (แต่ยังต้องขอให้สังเกตว่าความหมาย franchise ที่กล่าวมาแล้วนี้ คือ ความหมายตามความนิยมในวงการประกันภัยของอังกฤษ แต่วงการประกันภัยในแผ่นดินใหญ่ ยุโรป นิยมใช้คำ franchise หมายถึง excess ทางปฏิบัติต้องระวังการสับสนในความหมายนี้เป็นสำคัญ)

หมายเหตุ (2) คำศัพท์ของรายชื่อสินค้าที่ได้ระบุใน memorandum นี้มีความหมายกว้างกว่าชื่อตามตัวอักษร เช่น คำว่า Corn (ข้าวโพด) เคยมีคดีที่ศาลอังกฤษให้ตีความรวมถึงสินค้าจำพวกถั่วและข้าวมอลท์ที่ใช้สำหรับผลิตเบียร์ (peas, beans, and malt) ด้วย แต่ไม่รวมถึงข้าวเจ้า และคำว่า salt (เกลือ) ไม่รวมถึง saltpetre (ดินประสิว) เป็นต้น

หมายเหตุ (3) คำว่า "stranding" "sunk" "burnt" ใน memorandum มีความหมายจำกัดตามคำพิพากษาในคดีต่าง ๆ ดังเช่น

(1) "stranding" (การเกยตื้น) นี้ต้องเป็นเหตุการณ์ที่ประกอบด้วย

(a) ต้องเป็นการเกยตื้นที่เกิดขึ้นโดยบังเอิญหรืออุบัติเหตุและได้เกิดขึ้นในแห่งที่โดยปกติ ไม่เป็นจุดที่ทำให้เรือเกยตื้นได้

(b) ต้องเป็นการเกยตื้นที่ถึงขนาดติดกับที่หรือติดกับสิ่งอุปสรรคในท้องทะเลเป็นเวลาพอควร แต่ถ้าเป็นเพียงแต่การกระแทกหรือการปะทะถูกที่ตื้นและประเดี๋ยวก็ลอยขึ้นได้อีกต่อไป เช่น นี้ก็ไม่ถึงขนาดที่ถือเป็นการเกยตื้นตามข้อนี้

(2) คำว่า "Sunk" sunk ต้องเป็นการจมน้ำถึงขนาดอย่างสิ้นเชิง (completely submerged) ถ้าตัวเรือยังมีส่วนหนึ่งอยู่เหนือระดับน้ำยังถือไม่ได้ว่าเป็นการ "sunk" ตามข้อนี้ ยกเว้นในกรณีที่พิสูจน์ได้ว่า ตามพฤติการณ์แห่งลักษณะของสถานที่เกิดเหตุหรือประเภทของสินค้า เรือจะจมลึกลงไปกว่าที่เป็นจริงนั้นอีกไม่ได้

(3) คำว่า "burnt" ได้แก่เหตุการณ์ที่เกิดไฟเผาไหม้ถึงขนาดหนัก ถ้าเพียงแต่เรือถูกไฟไหม้อย่างเล็กน้อยเท่านั้น ยังถือไม่ได้ว่าถึงขนาดที่จะยกเว้น franchise ตาม memorandum ข้อนี้ จาก recital clause ถึง common memorandum ที่บรรยายมาแล้วเป็น clauses ที่เป็นเนื้อความฐานเดิมทีเดียว ตาม S.C. Form ที่ประกอบเป็นภาคผนวกส่วนหนึ่งของ Marine Insurance Act 1906.

COMMON FORM OF SEA-POLICY:

S.G. Be it known that (1) ( ) as well in (their) own name as for and in the name and names of all and every other person or persons, to whom the same doth, may or shall appertain, in part or in all, doth make assurance, and cause (2) (themselves) and them and every of them to be insured, (3) lost or not lost, at and from (4) ( )

(1) & (2) Recital and signment clauses.
(1) & (2) Blanks for the name or names of the party for whom or as whom or by whom the policy is effected.
(3) Clauses "lost or not lost."
(4) Blank for the description of the voyage insured.

(5) upon any kind of goods and merchandises, and also upon the body, tackle, apparel, ordance, munition, artillery, boat and other furniture, of and in the good ship or vessel, (6) called the ( ); whereof is master, under God, for the present voyage (6) ( ), or whosoever else shall go for master in the said ship, or by whatsoever other name or names the same ship or the master thereof is or shall be named and called.

(5) Clause specifying the subject insured.
(6) Blanks for the name of ship and master.

(7) Beginning the adventure upon the said goods and merchandises from the loading thereof aboard the said ship (as above) upon the said ship, etc. (as above); and so shall continue and endure, during her abode there, on the said ship, etc.; and further, until the said ship, with all her ordance, tackle, apparel, etc., and goods and merchandises whatsoever, shall be arrived at (as above); upon the said ship, etc., until she hath moored at anchor twenty-four hours in good safety, and upon the goods and merchandises, until the same be there discharged and safely landed.

(7) Description of the commencement, continuance and termination of the risk.

(8) And it shall be lawful for the said ship, etc., in this voyage, to proceed and sail to and touch and stay at any port or places whatsoever, (and wheresoever for all purposes) without prejudice to this insurance.

(8) Liberty to touch and stay.

(9) The said ship, etc., goods and merchandises, etc., for so much as concerns the assured, by agreement between the assured and assurers in this policy, are and shall be valued at ( ).

(9) Valuation clause, and blank for inserting value.

(10) Touching the adventures and perils which we, the assurers, are contented to bear and do take upon us in this voyage, they are of the seas, men-of-war, fire, enemies, pirates, rovers, thieves, jettisons, letters of mart and counter-mart, surprisals, takings at sea, arrests, restraints, and detainments of all kings, princes and people, of what nation, condition, or quality soever, barratry of the master and mariners, and of all other perils, losses and misfortunes that have or shall come to the hurt, detriment, or damage of the said goods and merchandises, and ships, etc., or any part thereof.

(10) Clause enumerating the perils insured against.

(11) And in case of any loss or misfortune, it shall be lawful to the assured, their factors, servants and assigns, to sue, labour, and travel for, in and about the defence, safeguard, and recovery of the said goods and merchandises, and ship, etc., or any part thereof, without prejudice to this insurance; to the charges whereof we, the assurers, will contribute, each one according to the rate and quantity of his sum herein assured.

(11) Sue and labour clauses.

(12) And it is especially declared and agreed that no act of the insurer or insured, in recovering, saving, or preserving the property insured, shall be considered as a waiver or acceptance of abandonment.

(12) Waiver clauses.

(13) And it is agreed by us, the insurers, that this writing, or policy of assurance, shall be of as much force and effect as the surest writing or policy of assurance heretofore made in Lombard Street or in the Royal Exchange, or elsewhere in London.

(13) Clause as to the binding effect of the policy.

(14) And so we the assurers are contented and do promise and bind ourselves, each one for his own part, our heirs, executors and goods, to the assured, their executors, administrators, and assigns, for the true per-

(14) Promise of the underwriters to indemnify.

formance of the premises.

(15) Confessing ourselves paid the consideration due unto us for this assurance by the assured, at and after the rate of (16) ( )

(15) Acknowledgement of receipt of premium
(16) Blank for inserting rate of premium.

(17) In witness whereof we, the assurers, have subscribed our names and sums insured in London.

(17) Attestation clause.

(18) W.B.-Corn, fish, salt, fruit, flour, and seed are warranted free from average, unless general, or the ship be stranded; sugar, tobacco, hemp, flax hides and skins are warranted free from average under £5 per cent; and all other goods, also the ship, and freight are warranted free from average under £3 per cent; unless general, or the ship be stranded.

(18) Common memorandum.

ชุดที่ 2

กรมธรรม์ประกันภัยทางทะเล (ต่อ)

และ

Institute Cargo Clauses (F.P.A.), (W.A.), (All Risks)

แบบกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเล (ต่อ)

เราได้ทราบข้อความอันปรากฏใน Act-Scheduled S.G. Form เป็นขั้นต้นไปแล้ว ต่อไปนี้เราจะกล่าวถึง Plain Printed Standard Form of English Marine Policy หรือเราจะเรียกสั้นๆ ว่า Plain Printed Form Plain Printed Form ได้ประกอบด้วยข้อความที่เป็นรากฐานสัญญาจาก S.G. Form เดิม และแบ่งออกมาเป็นสองแบบ คือ แบบประกันตัวเรือ และแบบประกันสินค้า แบบที่ทราบกันทั่วไปถือเป็นมาตรฐานได้ เช่น (ดูสิ่งแนบท้าย 2,3 ,4)

(ก) Plain Printed Policy Form (Hull) ของ Institute of London Underwriters

(ข) Plain Printed Policy Form (Cargo) ของ Institute of London Underwriters

(ค) Lloyd's Marine Insurance Policy (Hull)

(ง) Lloyd's Marine Insurance Policy (Cargo)

ต่อไปนี้จะขอบรรยายข้อสังเกตต่างๆ เกี่ยวกับข้อความแบบ Cargo ก่อน เมื่อเทียบดูแล้วท่านทั้งหลายคงสังเกตได้ว่า clauses ที่สำคัญก็ล้วนเป็น clauses ที่ถอดความมาจาก S.G. Form เดิม นอกจากว่าใน Plain Printed Form นั้นได้มี clauses เพิ่มขึ้นหลาย Clauses ซึ่งพิมพ์ด้วยตัวพิมพ์ชนิดเอน หรือไม่ก็พิมพ์อยู่ข้าง clauses ที่เพิ่มขึ้นนั้นได้แก่

(1) Free of Capture & Seizure Clauses หรือเรียกสั้นๆ ว่า F.C. & S. Clauses ซึ่งได้เพิ่มตั้งแต่ ค.ศ. 1898

(2) Strike Exclusion Clauses ซึ่งได้เพิ่มเติมตั้งแต่ ค.ศ. 1921

(3) Frustration Clauses ซึ่งได้เพิ่มเติมตั้งแต่ ค.ศ. 1921

(4) Institute Dangerous Drug Clauses ซึ่งได้เพิ่มเติมตั้งแต่ ค.ศ. 1937

ในที่นี้เราจะศึกษาเกี่ยวกับสี่ clauses ดังกล่าว

(1) Free of Capture & Seizure Clauses

"Warranted free of capture, seizure, arrest, restraint or detainment, and the consequence thereof or of any attempt thereat; also from the consequences of hostilities or warlike operations,

whether there be a declaration of war or not; but this warranty shall not exclude collision, contact with any fixed or floating object (other than a mine or torpedo), stranding, heavy weather or fire unless caused directly (and independently of the nature of the voyage on service which the vessel concerned or, in the case of a collision, any vessel involved therein, is performing) by a hostile act by or against a belligerent power; and for the purpose of this warranty "power" includes any authority maintaining naval, military or air forces in association with a power.

Further warranted free from the consequences of civil war, revolution, rebellion, insurrection, or civil strife arising therefrom, or piracy."

หรือแปลเป็นภาษาไทยมีความหมายว่า "รับรองปลอดจากความรับผิดในการเสี่ยงภัยจับกุม ยึด เกาะกุม กักกัน หรืออายัดไว้ และผลอันเกิดขึ้นจากการกระทำหรือการพยายามอย่างใด ๆ ในการนั้น ๆ กับทั้งจากผลอันเนื่องจากการเป็นอริศัตรู หรือการดำเนินการประหนึ่งมีสงคราม ไม่ว่าจะมีการประกาศสงครามหรือไม่ก็ตาม แต่ข้อรับรองนี้ย่อมไม่ตัดการรับเสี่ยงภัยในการชนกัน

การปะทะกับสิ่งหนึ่งสิ่งใดอันอยู่ประจำที่หรือลอยอยู่ (นอกจากทุ่นระเบิดหรือตอร์ปีโด) การเกยตื้น สภาพอากาศอันรุนแรงหรืออัคคีภัย เว้นแต่การเสียหายนั้นจะเกิดโดยตรง (หรือเกิดโดยอิสระต่างหากจากสภาพของการเดินทางนั้น หรืออิสระต่างหากจากการบริการ ซึ่งกำบั่นอันเกี่ยวข้องอยู่หรือในกรณีการชนกันกับกำบั่นลำอื่น กำบั่นอื่นอันเกี่ยวข้องด้วยนั้นกำลังกระทำการดังที่จะกล่าวต่อไปนี้ และการเสียหายนั้นก็เกิดเนื่องจากกำบั่นลำอื่นได้มีการกระทำ) ในการกระทำเป็นอริศัตรูโดยหรือต่อประเทศผู้ทำสงครามประเทศหนึ่งประเทศใด และเพื่อประโยชน์ของการรับรองนี้ "ประเทศผู้ทำสงคราม" รวมถึงอำนาจแห่งการบังคับบัญชาใดอันควบคุมรักษาไว้ ซึ่งกำลังทางเรือทางบกและทางอากาศ ซึ่งเกี่ยวพันกับอำนาจอธิปไตยแห่งประเทศ

นอกจากนี้ ยังรับรองความปลอดจากความรับผิดจากผลประการใด ๆ ของสงครามกลางเมือง การปฏิวัติ การกบฏ การก่อความวุ่นวาย หรือจลาจลอันเกิดขึ้นจากเหตุการณ์นั้น ๆ หรือโจรสลัด"

F.C. & S. Clause ที่ใช้ในปัจจุบันดังกล่าวมานี้เป็นผลของการแก้ไขเพิ่มเติม F.C. & S. Clause เดิม 1898 เนื่องจากการตีความในคดีต่าง ๆ และเนื่องจากความเหมาะสมกับสถานการณ์หลายครั้งมาแล้ว ข้อกำหนดเดิมมีเพียงดังนี้ "Warranted free of capture and seizure.....detainment, and the consequences thereof or any attempt thereat (piracy excepted), and also..... ..... Warlike operation whether before or after declaration of war" ต่อมาเนื่องด้วยสภาพและสถานการณ์อันปรากฏให้เห็นเป็นที่ผิดแปลกจากภัยธรรมดา ในสมัยสงครามกลางเมืองสเปน ผู้รับประกันภัยรู้สึกมีความจำเป็นต้องแก้ไขเงื่อนไขเดิมโดยเพิ่มเติมว่าภัยโจรสลัด ภัยสงครามกลางเมือง ภัยเนื่องจากการกบฏ ปฏิวัติและการจลาจลวุ่นวาย ก็ให้รวมเข้าในข่ายภัยที่ถูกตัดออกทั้งหลายใน F.C. & S. Clause ด้วย และได้แก้ให้มีการเพิ่มเติมขยายความในข้อที่ไม่ต้องรับผิดดังนี้

"...whether there be a declaration of war or not (เดิมเป็น whether before or after declaration of war) civil war, revolution, rebellion, insurrection or civil strife arising therefrom or piracy"

ต่อมาในปี ค.ศ. 1942 ได้มีคดีระหว่าง Yorkshire Dale Steamship Co. Ltd. กับ Minister of war Transport หรือเรียกโดยชื่อย่อว่าคดีเกี่ยวกับเรือ "Coxwold" คำพิพากษาของสภาขุนนางอังกฤษได้ตีความเงื่อนไขดังกล่าวต่างจากความเข้าใจในวงการประกันภัย ซึ่งได้มีอยู่เดิมด้วยแนวตีความของคดีก่อนหน้านั้นตลอดมา จึงเป็นการจำเป็นที่ต้องแก้ไขเพิ่มเติมข้อกำหนดนี้ให้ใหม่ โดยเพิ่มเติมใน P.C.& S. Clause ให้ขยายความรับผิดของผู้รับประกันด้วยว่า "but this warranty shall not exclude collision ....." ซึ่งเราได้เห็นอยู่ใน F.C. & S. Clause ปัจจุบันนี้

ที่จริงเกี่ยวกับความผันแปรของสถานการณ์และแนวการตีความของ Clause นี้ตามคดีต่าง ๆ ซึ่งเป็นเหตุที่ทำให้ Clause นี้ต้องมีการแก้ไขเพิ่มเติมมาหลายครั้งแล้วนั้น เป็นที่น่าสนใจมาก และเราจะพิจารณาให้ละเอียดกว่านี้ในโอกาสหน้า แต่ในที่นี้ขอให้เข้าใจเพียงว่าโดย F.C. & S. Clause นี้เป็นภัยซึ่งมีลักษณะคล้ายภัยสงคราม ในเนื้อความ S.G. Form เดิมนั้นได้ถูกลบล้างใน Plain Printed Policy Form เสียแล้ว ถ้าจะให้กรมธรรม์มีผลคุ้มครองต่อภัยที่ถูกตัดออกเหล่านั้น ก็ต้องเพิ่มประกันภัยสงครามตามเงื่อนไข Institute War Clauses Plain อีกด้วย

(2) **Strike Exclusion Clause**

"Warranted free of loss or damage

(a) caused by strikers, locked-out workmen, or persons taking part in labour disturbances, riots or civil commotions;

(b) resulting from strikes, lock-outs, labour disturbances, riots or civil commotions."

หรือแปลเป็นภาษาไทยมีความหมายว่า

("ข้อกำหนดซึ่งไม่รับผิดต่อภัยจลาจลวุ่นวาย ฯ")

"รับรองว่าการประกันนี้ไม่รับผิดต่อการสูญเสียหรือความเสียหาย

(ก) อันก่อให้เกิดขึ้นโดยบุคคลนัดหยุดงาน หรือบุคคลใด ๆ มีส่วนร่วมในการวุ่นวายของกรรมกรนั้น หรือการจลาจลภายใน

(ข) เนื่องจากผลของการนัดหยุดงาน การวุ่นวายของกรรมกร หรือการจลาจลภายใน"

ถ้าจะให้กรมธรรม์มีผลคุ้มครองต่อภัยที่ยกเว้นดังกล่าว ก็ต้องเพิ่มประกันภัยตามเงื่อนไข Institute Strikes Riots and Civil Commotion Clauses อีกด้วย

(3) **The Frustration Clause**

"(a) Should the risks excluded by Clause 1 (F.C. & S. Clause) be reinstated in this Policy by deletion of the said Clause, or should the risks or any of them mentioned in that clause or the risks of mines, torpedoes, bombs or other engines of war be insured under this

Policy, Clause (b) below shall become operative and anything contained in this contract which is inconsistent with Clause (b) or which affords more extensive protection against the aforesaid risks that afforded by the Institute War Clauses relevant to the particular form of transit covered by this insurance is null and void.

(b) This Policy is warranted free of any claim based upon loss of, or frustration of, the insured voyage or adventure caused by arrests restraints or detainments of Kings Princes Peoples Usurpers or persons attempting to usurp power"

หรือแปลเป็นภาษาไทยมีความหมายว่า

"(ก) หากข้อรับรองข้อ (1) ถูกตัดออกเสีย จึงเป็นการตกลงให้ภัยที่ถูกตัดออกไปแล้วตามข้อ (1) ดังกล่าวกลับคืนมาอยู่ในข่ายของภัยคุ้มครองก็ดี หรือว่าการประกันนี้ให้ความคุ้มครองถึงภัยอย่างหนึ่งอย่างใดในภัยทั้งหลายดังกล่าวก็ดี หรือว่าการเสี่ยงภัยทุ่นระเบิด ตอร์ปิโดบอมบ์ หรือเครื่องยุทโธปกรณ์อย่างอื่น ๆ หากได้รวมอยู่ในประกันนี้ด้วยก็ดี ข้อ (ข) ดังที่จะระบุข้างใต้นี้ย่อมเป็นเงื่อนไขบังคับตามกันในกรณีถ้ามีข้อความใดในสัญญานี้ขัดแย้งกับข้อ (ข) หรือว่าจะมีข้อความซึ่งให้การคุ้มครองนอกเหนือกว้างเกินภัยที่ให้ไว้ตามเงื่อนไขแห่งสถาบันการประกันภัยทางทะเล ว่าด้วยภัยสงครามสำหรับกิจการที่เกี่ยวข้องโดยเฉพาะนั้นแล้วไซร้ ข้อความที่ให้การคุ้มครองนอกเหนือไปนั้นย่อมเป็นโมฆะ

(ข) กรมธรรม์ประกันภัยนี้รับรองว่าปลอดจากการเรียกร้องค่าเสียหายอย่างใด ๆ อันอาศัยมูลฐานจากการสูญเสียหรือความไม่สำเร็จของการเดินทางในเที่ยวเรือที่ได้เอาประกันภัยไว้นี้ โดยเหตุที่ถูกจับกุม กักกัน ยึดหรืออายัดไว้โดยพระราชา เจ้าครองนคร ประชาชาติ ผู้ยึดอำนาจหรือบุคคลใด ๆ ผู้พยายามยึดอำนาจ" ทั้งนี้ก็คือ

หากว่า F.C. & S. Clause ถูกตัดออกจากเงื่อนไขกรมธรรม์เมื่อใด กรมธรรม์ก็มีผลบังคับที่ถือได้ว่าได้คุ้มครองถึงภัยสงครามเมื่อนั้น (ดูหมายเหตุด้วย) และเมื่อภัยสงครามเป็นภัยที่คุ้มครองโดยกรมธรรม์เมื่อใด frustration clause นี้ก็เริ่มใช้บังคับเช่นเดียวกัน

"The policy is warranted free of any claim based upon loss....."

ผลของ clause นี้ ได้ตัดความรับผิดออกสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ผู้เอาประกัน เพราะเรือไม่สามารถจะทำการขนส่งถึงท่าปลายทางได้ เนื่องจากภัยดังระบุเป็นสาเหตุ (หากว่าตัวสินค้าที่ประกันมิได้เสียหายประการใด) เพียงแต่ว่าเจ้าของได้รับความเสียหายเพราะส่งไม่ถึงที่เท่านั้น

ข้อกำหนดข้อนี้ ได้เริ่มขึ้นหลังจากคดี Sandy V. British & Foreign Insurance Co. (1919) ซึ่งมีข้อเท็จจริงว่า

สินค้าจำพวกข้าว ถั่วต่าง ๆ ได้บรรทุกโดยเรือจาก Buenos เพื่อจะขนส่งไป Hamburg แต่เรือไม่สามารถจะทำการขนส่งสำเร็จได้เพราะได้เกิดสงครามขึ้นแล้ว ในเดือนสิงหาคม ค.ศ. 1914 และ

เรือได้ถ่ายสินค้าขึ้นที่เมืองอังกฤษ สภาพของตัวสินค้าไม่เกิดความเสียหาย และยังอยู่ภายใต้สิทธิการควบคุมของผู้เอาประกันด้วย แต่การที่ไม่สามารถจะขนส่งไปถึงปลายทาง เกิดมีเสียหายแก่เจ้าของซึ่งเป็นผู้เอาประกัน และผู้เอาประกันได้เรียกร้องให้ผู้รับประกันชดใช้ค่าเสียหายประหนึ่งเป็นการเสียหายสิ้นเชิง ผู้เอาประกันได้เป็นฝ่ายชนะ ในคดีนั้นโดยมีคำพิพากษาว่า การประกันที่ให้ความคุ้มครองต่อภัยทางทะเลนั้น ได้รวมความถึงการประกันต่อความบรรลุผลในการขนส่งสินค้านั้นจนถึงท่าจุดหมายปลายทางด้วย

หลังจากได้เพิ่มเติม "frustration clause" นี้แล้วได้มีคดี Rickard V. Forestal (1941) และคดีอื่นยืนยันผลบังคับของข้อกำหนดนี้แล้ว กล่าวคือผู้รับประกันไม่ต้องรับผิดความเสียหายที่เนื่องจากความไม่สำเร็จในการขนส่งไปถึงปลายทาง หากการเดินทางเรือและเส้นทางได้เกิดติดขัดขึ้นมาเพราะการกระทำที่คล้ายภัยสงครามต่าง ๆ ดังระบุไว้

(4) Institute Dangerous Drugs Clause

"It is understood and agreed that no claim under this Policy will be paid in respect of drugs to which the various International Conventions relating to opium and other dangerous drugs apply unless

(1) the drugs shall be expressly declared as such in the Policy and the name of the country from which, and the country to which they are consigned shall be specifically stated in the Policy,

and

(2) the proof of loss is accompanied either by a licence, certificate or authorisation issued by the Government of the country to which the drugs are consigned showing that the importation of the consignment into that country has been approved by that Government, or, alternatively by a licence, certificate or authorisation issued by the Government of the country from which the drugs are consigned showing that the export of the consignment to the destination stated has been approved by that Government,

and

(3) the route by which the drugs were conveyed was usual and customary."

เงื่อนไขนี้มีความหมายชัดตามตัวอักษรแล้วดังต่อไปนี้

เงื่อนไขสถาบันการประกันภัยทางทะเลว่าด้วยยาอันตราย

"เป็นที่เข้าใจและตกลงกันแล้วว่า การประกันภัยนี้จะไม่ชำระการเรียกร้องเสียหายสำหรับเครื่องยาอันตรายต่าง ๆ ซึ่งอนุสัญญานานาชาติหลายฉบับอันเกี่ยวกับฝิ่นและยาอันตรายย่อมให้ใช้บังคับอยู่ เว้นแต่

(1) ยานั้น ๆ ต้องมีแถลงไว้โดยชัดแจ้งว่า เป็นยาอันตรายในกรมธรรม์ประกันภัย และชื่อของประเทศที่ส่งยานั้นออก และชื่อของประเทศที่ยานั้นตราส่งไปถึง ต้องแจ้งไว้โดยเฉพาะในกรมธรรม์ประกันภัยนี้ และ

(2) พร้อมกับข้อพิสูจน์ถึงความสูญหายนั้นต้องมีใบรับรอง ใบอนุญาต หรือใบให้อำนาจอันได้ออกให้โดยรัฐบาลของประเทศนั้นซึ่งยานั้นตราส่งไปถึง แสดงว่าการสั่งของเข้ามาซึ่งสินค้าตราส่งเข้าไปยังประเทศได้รับรองแล้วโดยรัฐบาล หรืออีกวิธีหนึ่งโดยมีใบอนุญาต หรือใบรับรอง หรือใบให้อำนาจ ออกให้โดยรัฐบาลของประเทศซึ่งส่งยานั้นออกมา แสดงว่าการส่งออกซึ่งสินค้าตราส่งไปยังที่หมายปลายทางที่แจ้งไปแล้วนั้น ได้รับอนุมัติโดยรัฐบาลนั้นแล้ว และ

(3) เส้นทางซึ่งยานั้นได้ขนส่งไปแล้วนั้นเป็นเส้นทางปกติตามประเพณีที่เคยปฏิบัติมา"

บัดนี้เราพอจะเข้าใจได้แจ่มแจ้งแล้วว่าภัยคุ้มครองหรือภัยที่ยกเว้นตาม Standard Plain Printed Form นั้นมีอะไรบ้างแล้วว่า "perils of the seas, fire.....etc. แต่ยังต้องเพิ่มเติมด้วยความเข้าใจว่าความเสียหายดังต่อไปนี้ ได้ถือว่าเป็นความเสียหายที่อยู่นอกข่ายการคุ้มครองของเงื่อนไขกรมธรรม์มาตรฐาน เว้นแต่จะมีข้อตกลงกันเป็นพิเศษในกรมธรรม์ ความเสียหายนอกข่ายการคุ้มครองดังกล่าวได้ระบุใน M.I.A. (1906) ข้อที่ 55 เป็นต้นว่า

1. ความเสียหายที่เกิดขึ้นเนื่องจากสาเหตุอื่น ๆ มิใช่ความเสียหายที่เกิดจากเหตุใกล้ชิดของภัยที่เอาประกัน

2.ก ความเสียหายที่เกิดขึ้นด้วยความประพฤติผิดโดยเจตนาของผู้เอาประกัน ทั้งนี้ยกเว้นความเสียหายที่เกิดจากสาเหตุใกล้ชิดของภัยคุ้มครองนั่นเอง อันสืบเนื่องจากความประมาทของนายเรือหรือลูกเรือ

2.ข ความเสียหายที่เกิดจากความล่าช้า การเสียเวลา ถึงแม้ว่าการล่าช้าการเสียเวลานั้น ได้เกิดเนื่องจากภัยที่ได้เอาประกัน

2.ค ความเสียหายเนื่องจากการเสื่อมสภาพ ความสึกหรอธรรมดา การแตกรั่วธรรมดา ความเสียหายเนื่องจากสารของสิ่งของนั้นเอง หรือโดยธรรมชาติในตัวทรัพย์สินที่เอาประกันนั่นเอง หรือความเสียหายที่เกิดจากหนู หรือหนอน แมลงจากหรือความเสียหาย การติดขัดของเครื่องจักรที่ได้รับจากสาเหตุอื่น ๆ ซึ่งมิได้เนื่องจากเหตุใกล้ชิดของสมุทรภัย

ตามที่กล่าวมา จึงเห็นว่า ถ้าจะให้กรมธรรม์ประกันคุ้มครองถึงความเสียหายที่นอกเงื่อนไขมาตรฐานนี้ คงทำได้ แต่ต้องมีข้อตกลงเป็นพิเศษ และได้ระบุไว้ในกรมธรรม์

การเสียหายที่อยู่นอกเหนือความรับผิดชอบตามแบบกรมธรรม์มาตรฐานทั่วไป มักเกิดจากเหตุที่เรียกว่าเป็น Extraneous Risks เช่น loss of or damage by Sweat and Heat, Hook, Fresh and or Rain Water, Breakage, Leakage, Contact with other Cargo, theft and pilferage, etc.

(W.A.) (F.P.A.): Institute (W.A.) Clause; Institute (F.P.A.) Clause and Institute Cargo Clauses (W.A.), (F.P.A.) and (All Risks)

การประกันสินค้าโดยเงื่อนไข Institute Cargo Clause (W.A.) หรือ (F.P.A.) ติดเพิ่มกับ Plain Printed Form มาตรฐานจะมีผลเพิ่มขึ้นอย่างไร ?

ก่อนอื่นขอให้เราเข้าใจความหมาย W.A. และ F.P.A. แล้วจึงจะพิจารณาต่อไปถึง Institute Cargo Clauses (W.A.) และ (F.P.A.)

W.A. เป็นคำย่อจาก "With Average" มีความหมายอย่างเดียวกับ "With Particular Average" หรือ "W.P.A." หมายความว่า ถ้าความเสียหายเกิดแก่ทรัพย์สินเนื่องจากภัยที่เอาประกัน เป็นแต่เพียงบางส่วน ก็เรียกร้องค่าชดใช้ความเสียหายเช่นนั้นได้ ผิดกับเงื่อนไข F.P.A. (Free from Particular Average) ซึ่งผู้เอาประกันจะเรียกร้องชดใช้ได้ต่อเมื่อความเสียหายที่ประสบนั้นหนักถึงขนาดเป็นการเสียหายสิ้นเชิงหรือ total loss ทั้งนี้ขอให้สังเกตข้อบัญญัติในพระราชบัญญัติว่าด้วยการประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 ของอังกฤษ มาตรา 64 (1) ด้วย ซึ่งบัญญัติว่า "A particular average loss is a partial loss of the subject matter insured caused by a peril insured against and which is not a general average loss." สำหรับ **Institute** Average Clause, **Institute** F.P.A. นั้นหมายถึง ข้อกำหนดเกี่ยวกับเงื่อนไขการประกันแบบ W.A. หรือ F.P.A. ที่เป็นมาตรฐานของสถาบันผู้รับประกันภัยทางทะเล แห่งกรุงลอนดอน และเป็นข้อกำหนดข้อหนึ่งในข้อกำหนดต่าง ๆ หลายข้อซึ่งได้รวมเข้ามาเป็นหมู่ ข้อกำหนด Institute Cargo Clause (W.A.) และ Institute Cargo Clause (F.P.A.) ตามลำดับ ธรรมดาในวงการค้าก็เรียกกันเพียงย่อ ๆ เป็น W.A. หรือ F.P.A. นั่นเอง

บัดนี้ขอให้เปรียบเทียบ Institute W.A. และ F.P.A. ใน Institute Cargo Clauses ดังนี้

(1) ถ้าเป็นการเสียหายเนื่องจากสมุทรภัย เพราะอากาศแรงหนัก เบียกน้ำทะเล

F.P.A. ไม่ต้องชดใช้ ในกรณีที่ความเสียหายเพียงบางส่วนเท่านั้น

W.A. ไม่ต้องชดใช้ ในกรณีที่ความเสียหายนั้น เป็นการเสียหายบางส่วน ซึ่งคำนวณแล้วต่ำกว่า "franchise" ที่ระบุในตัวกรมธรรม์

(2) ในกรณีเป็นการเสียหายเนื่องจากสมุทรภัย อากาศแรงหนักเบียกน้ำทะเลเหมือน (1) ดังกล่าว แต่ในการเดินทางเที่ยวนั้น ถ้าเรือได้ประสบเหตุการณ์เกยตื้น หรือจม หรือถูกไหม้เช่นนั้นแล้ว F.P.A. หรือ W.A. จะต้องชดใช้เช่นเดียวกัน โดยไม่ต้องคำนึงถึง franchise

(3) ทั้ง F.P.A. และ W.A. ต้องใช้ความเสียหายดังต่อไปนี้ เช่นเดียวกัน

ก. การสูญเสียสินค้า อันเป็นชิ้น หีบ หรือห่อ ซึ่งเกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งขึ้นหรือลงจากเรือ หรือในระหว่างมีการเปลี่ยนเรือเพื่อการขนส่งต่อไปยังจุดหมายปลายทาง

ข. ความเสียหายหรือสูญหายอย่างใด ๆ ซึ่งได้เกิดขึ้นจากอัคคีภัย การระเบิด การชนกัน หรือการปะทะกันของเรือ หรือพาหนะ หรือกับสิ่งภายนอกอย่างใด ๆ หรือเกิดขึ้นเนื่องจากการต้องขึ้นสินค้า ณ ท่าเรือที่เกิดภัยพิบัติ ท่าลี้ภัย

อย่างไรก็ตาม W.A. หรือ F.P.A. Clause ตาม Institute Cargo Clauses ก็ยังไม่ได้คุ้มครองถึง extraneous risks ต่าง ๆ ดังที่เคยกล่าวมาก่อน ฉะนั้น ถ้าเป็นความประสงค์ของคู่สัญญา จะให้คุ้มครองถึงภัยเหล่านั้นด้วย จึงจำเป็นต้องระบุในกรมธรรม์เป็นแจ้งชัด หรืออีกวิธีหนึ่งก็คือเอาประกันตามเงื่อนไข Institute Cargo Clauses (All Risks)

คำ all risks นี้ (รวมทั้ง extraneous risks) คุ้มครองถึงความเสียหายของทรัพย์สินที่เอาประกัน ต่อภัยทุกอย่าง (นอกจากภัยสงคราม และภัยจากการนัดหยุดงาน และการจลาจลวุ่นวาย ซึ่งเป็นภัยประเภทอีกแขนงหนึ่ง ซึ่งจะต้องประกันโดยเงื่อนไขต่างหาก ที่คุ้มครองถึงภัยสงคราม และการนัดหยุดงาน) อันเกิดจาก**เหตุภายนอก** แต่มิได้ขยายความคุ้มครองถึงความเสียหายหรือค่าใช้จ่าย อันมีการเสียเวลา (delay) การเสียเพราะบกพร่องตามธรรมชาติของสิ่งที่เอาประกันนั่นเอง (inherent vice or the nature of the subject matter insured) เป็นสาเหตุใกล้ชิด (proximate cause) นักวิชาการในการประกันภัยทางทะเล เคยย้ำถึงความสำคัญในการให้ความคุ้มครองตาม all risks นี้ว่า คำนี้มิได้คุ้มครองถึงความเสียหายทุกอย่าง (all losses) หมายแต่ให้คุ้มครองถึงเพียงความเสียหายที่เกิดเนื่องจากเหตุการณ์โดยต้องมีเหตุอันบังเอิญจากภายนอกเท่านั้น (must be the result of a fortuitous happening, and due to some external cause) ถึงแม้ว่าไม่จำเป็นต้องเป็นเหตุการณ์ที่ถึงขนาดเป็นภัยเต็มที่ แต่อย่างไร ๆ ก็ต้องมีความหมายของคำว่า "risk" นี้เกี่ยวด้วย

Institute Cargo Clauses (F.P.A.) 1.1.63
Institute Cargo Clauses (W.A.) 1.1.63
Institute Cargo Clauses (All Risks) 1.1.63

I.C.C. สามหมู่นี้ แต่ละหมู่มีข้อเงื่อนไขย่อย 14 ข้อ นอกจากข้อเงื่อนไขย่อยข้อที่ 5 เท่านั้นได้ต่างกันเป็น (F.P.A.), (W.A.) หรือ (All Risks) แล้ว ข้อย่อยอื่น ๆ ในแต่ละหมู่คงเหมือนกันหมดทุกข้อ ทั้ง 3 หมู่ ซึ่งแยกออกมาเป็นข้อ ๆ ได้ดังต่อไปนี้ (ดูแนบท้ายที่ 5)

(1) Transit Clause (Incorporating Warehouse to Warehouse Clause)

(2) Termination of Adventure Clause

(3) Craft, etc. Clause

(4) Change of Voyage Clause

(5) All Risks, Average or F.P.A. Clause (according to set of Clause)

(6) Constructive total loss Clause

(7) G.A. Clause

(8) Seaworthiness Admitted Clause

(9) Bailee Clause

(10) Not to Insure Clause

(11) "Both to Blame Collision" Clause

(12) F.C. & S. Clause

(13) F.S.R. & C.C. Clause

(14) Reasonable Despatch Clause

(ดูตัวอย่างแนบท้ายและจงสังเกตอ่านใจความแต่ละข้อด้วย)

เท่าที่กล่าวมา สรุปได้ว่าเป็นเงื่อนไขประกันสินค้าทั่วไป รวมทั้งข้อความพื้นฐานเติมเข้าด้วย เรารับกันว่าเป็น Standard form of English Marine Policy with the Institute Cargo Clause attached, จะเป็น (F.P.A.) (W.A.) หรือ (All Risks) ตามแต่กรณีดังที่คู่สัญญาจะตกลงกัน

ต่อไปนี้ใคร่จะพิจารณาข้อเงื่อนไขย่อยที่มีความหมายสำคัญบางข้อ ดังนี้

(1) transit clause (incorporating Warehouse to Warehouse Clause)
ข้อนี้ได้ยื่นขยายระยะทางและเวลาที่คุ้มครองให้ยาวขึ้น กล่าวคือ

1. การเริ่มการเสี่ยงภัยตามตัวกรมธรรม์ที่เป็นพื้นฐานการเสี่ยงภัย จะเริ่มต่อเมื่อ สินค้าที่เอาประกันได้ถูกขนลงเรือเดินสมุทรเรียบร้อยเสร็จ แต่โดยข้อกำหนดย่อยข้อนี้ใน I.C.C. การเสี่ยงภัยนั้นจะเริ่มประกันตั้งแต่เวลาที่สินค้าออกจากคลังสินค้า ณ สถานที่ระบุชื่อในกรมธรรม์เพื่อเป็นการเริ่มขนส่งสินค้านั้น

2. การสิ้นสุดของการเสี่ยงภัย ตามตัวกรมธรรม์ที่เป็นพื้นฐานเดิม เมื่อสินค้าขนขึ้นจากเรือ ณ ท่าเรือที่เป็นจุดหมายปลายทางดังระบุชื่อ ระยะเวลาการเสี่ยงภัยก็จะสิ้นสุดลง แต่โดยข้อ transit clause นี้ระยะทางและเวลาที่คุ้มครองนั้นจะสิ้นสุดลงต่อเมื่อสินค้านั้นได้ส่งมอบถึง

(ก) ยังคลังสินค้าของผู้รับ หรือโรงเก็บสินค้าในจุดหมายปลายทางที่ระบุชื่อในกรมธรรม์

(ข) ยังคลังสินค้าอื่นใดในจุดหมายปลายทางที่ระบุชื่อในกรมธรรม์ ถ้าผู้เอาประกันได้ตั้งใจเลือกที่เก็บสินค้านั้น ๆ ดังนี้

(1) ใช้เป็นที่เก็บสินค้า (นอกจากเป็นการเก็บสินค้าเพื่อในการขนส่งธรรมดา) หรือ

(2) ใช้เป็นสถานที่เพื่อแบ่งสันหรือแจกจ่ายสินค้านั้น หรือ

(ค) สิ้นระยะเวลา 60 วันที่สินค้านั้นได้ปลดปล่อยขึ้นพ้นจากกราบเรือ ณ ท่าสุดท้าย ที่เอาประกันไว้

(ก) (ข) (ค) ดังกล่าว ให้ถือกรณีที่เกิดขึ้นก่อนเป็นการสิ้นสุดกำหนดระยะเวลาการคุ้มครองของกรมธรรม์

นอกจากนั้น โดยข้อกำหนดที่กรมธรรม์ยังได้ให้การคุ้มครองในระหว่างที่เกิด delay deviation ในกรณีเป็นเหตุการณ์พ้นวิสัยการควบคุมของผู้เอาประกัน และภายในระยะเวลาตามที่ได้กำหนดในข้อ (ค) ก่อน และข้อต่อไปที่ว่าด้วยกรณีเรือสินค้าต้องสิ้นสุดการเดินทางก่อนถึงท่าปลายทาง แต่ข้อนี้มิได้ขยายคุ้มครองไปถึงความเสียหายหรือค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น โดยมีความล่าช้า หรือโดยสภาพอันเป็นโทษอยู่ในตัวของของนั้นเอง เป็นเหตุใกล้ชิด เช่น

อุทาหรณ์ 1. Deviation หรือ delay ทำให้เกิดการเสียหายในราคาเพราะสินค้าได้ส่งถึงปลายทางช้าเกิน

ไป ความเสียหายนี้ แม้ว่า deviation หรือ delay เป็นเหตุใกล้ชิด กรมธรรม์ก็ไม่คุ้มครองถึง

2. Delay ทำให้ผลไม้ที่เอาประกันบูดเน่า การเสียหายเช่นนี้ไม่คุ้มครองถึง
3. ในระหว่าง delay หรือ deviation เกิดมีอัคคีภัย ทำให้สินค้าที่เอาประกันเสียหาย เหตุใกล้ชิดคืออัคคีภัย กรมธรรม์คุ้มครองถึงโดยข้อนี้

(2) Termination of Adventure Clause คือ เงื่อนไขให้ความคุ้มครองในกรณีเรือสินค้าต้องสิ้นสุดการเดินทางก่อนถึงท่าปลายทาง

กรณีดังกล่าวมีข้อแม้ว่า ถ้าหากว่าเป็นพฤติการณ์อันพ้นวิสัยการควบคุมของผู้เอาประกัน ๆ ต้องแจ้งให้ผู้รับประกันทราบโดยทันที และต้องเสียเบี้ยประกันเพิ่มถ้าจำเป็น

เช่นนั้นความคุ้มครองนั้นจะสิ้นสุดลง

(1) เมื่อสินค้าได้ขายไปและมีการส่งมอบ ณ ท่าเรือหรือสถานที่เรือต้องสิ้นสุดการเดินทาง หรือ

(2) เมื่อสิ้นระยะเวลา 60 วัน หลังจากสินค้านั้นได้ปลดปล่อยขึ้นพ้นจากกราบเรือ (ถ้าไม่มีการขายหรือส่งมอบสินค้า – ก่อนระยะเวลานั้น) แต่ข้อนี้ให้ขยายระยะเวลาได้ หากแต่ต้องมีการตกลงเป็นพิเศษไว้กับผู้รับประกัน

(3) Craft, etc. Clause หรือเงื่อนไขว่าด้วยเรือต่าง ๆ (โดยเฉพาะหมายถึงเรือลำเลียงรับขนสินค้าระหว่างเรือสินค้าเดินสมุทรกับท่าเรือหรือชายฝั่งอีกต่อหนึ่ง)

โดยเงื่อนไขข้อนี้ I.C.C. ได้รับการคุ้มครองการเสี่ยงภัยของสินค้าในระหว่างขนส่ง โดย Craft/raft etc. จากท่าเรือถึงเรือเดินสมุทรหรือจากเรือเดินสมุทรถึงท่าเรือ เป็นการขยายความคุ้มครองจากที่ได้ให้ไว้ใน Plain Printed Form ซึ่งได้อธิบายมาแล้ว นอกจากนี้ ข้อนี้ยังมีความหมายสำคัญอีก 3 ประการ กล่าวคือ

(1) "เรือแพ" หรือ "เรือลำเลียง" แต่ละลำให้ถือว่าเป็นการประกันภัยต่างหากจากกันนั้น เป็นข้อที่ยกประโยชน์ให้แก่ผู้เอาประกัน ในกรณีที่เกิดการเสียหาย P.A. ซึ่งต้องคำนวณ franchise หรือในกรณีสินค้าที่เอาประกันได้บรรทุก โดยเรือเดินสมุทรหนึ่งลำประกันแบบ total loss และเรือเดินสมุทรนั้นได้เดินทางถึงจุดหมายปลายทางอย่างปลอดภัย แต่ต้องอาศัยเรือลำเลียง 10 ลำส่งต่อจึงจะขึ้นท่าได้ ในกรณีเช่นนี้ ถ้าเกิดมีเรือลำเลียงจมไปเสียหายหมดหนึ่งลำ ก็เข้าเกณฑ์ความรับผิดตาม total loss และผู้เอาประกันจะเรียกร้องชดใช้ค่าเสียหายสำหรับสินค้าในเรือลำที่จมนั้นได้โดยเงื่อนไขข้อนี้

(2) "ผู้เอาประกันภัยจะต้องไม่ถูกกระทบกระเทือน โดยข้อตกลงใดอันยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งลำเลียง" นั้น เป็นข้อที่ยกประโยชน์ให้แก่ผู้เอาประกันภัยอีกเช่นเดียวกัน คือตามหลักแล้ว บุคคลผู้รับขนส่งสาธารณะเช่นไลเตอร์ หรือเรือฉลอม ต้องรับผิด

ต่อความเสียหายของสินค้า โดยหน้าที่ต้องรักษาเพื่อความปลอดภัยของทรัพย์สินในระหว่างที่อยู่ภายใต้การดูแลของเขา (นอกจากว่า จะเป็นการเสียหายโดยเหตุสุดวิสัย) ในกรณีเกิดมีความเสียหายที่ผู้รับประกันต้องจ่ายให้ผู้เอาประกันตามกรมธรรม์ หากเป็นความเสียหายที่ผู้รับขนส่งต้องรับผิดชอบตามหน้าที่อยู่แล้ว ผู้รับประกันต่อมาจะเรียกเอาค่าเสียหายนั้นจากผู้รับขนส่ง ก็ย่อมทำได้ ในฐานรับช่วงสิทธิของผู้เอาประกัน แต่เหตุการณ์ยังมีอยู่ว่า ผู้รับขนส่งนั้นมักหาช่องทางจะพยายามปลดเปลื้องความรับผิดชอบอันนี้ โดยใช้เงื่อนไขการขนส่งต่าง ๆ เป็นข้อตกลงกับผู้เอาประกันเป็นการยกเว้นความรับผิดทั้งหลาย (เงื่อนไขการขนส่ง หรือข้อตกลงดังกล่าวจะมีผลบังคับสมบูรณ์ประการใด หรือถึงขนาดไหนนั้นในด้านกฎหมายย่อมขึ้นกับความวินิจฉัยของศาล และอาจต่างกันตามแต่กรณี เพราะว่าข้อยกเว้นความรับผิดบางประเภทกฎหมายไม่ยอมรับก็มี แต่ไม่ใช่จุดประเด็นในขั้นที่เราพิจารณาอยู่นี้) อย่างไรก็ตาม ในระหว่างผู้เอาประกันกับผู้รับประกัน ถ้าผู้เอาประกันไม่ได้แจ้งข้อตกลงเกี่ยวกับเงื่อนไขปลดเปลื้องความรับผิดชอบดังกล่าวต่อผู้รับประกันก่อนทำสัญญา ก็เป็นการไม่เปิดเผยความจริงในสาระสำคัญและสัญญานั้น ก็จะเป็นโมฆียกรรมไป แต่โดยเงื่อนไขข้อนี้ ผู้รับประกันได้ยินยอมจะไม่ให้ผู้เอาประกันได้รับการกระทบกระเทือนด้านการคุ้มครอง เพราะเหตุดังกล่าว

หมายเหตุ หลักการเกี่ยวกับการเปิดเผยความจริงในการประกันภัยทางทะเลมีดังนี้ เช่น ตาม "Marine Insurance Act (1906) Section 18 มีใจความว่า (1) ผู้เอาประกันต้องเปิดเผยต่อผู้รับประกัน ก่อนมีการตกลงทำสัญญากันในเหตุการณ์และกรณีแวดล้อมทุกอย่างอันเป็นสาระสำคัญและอันที่ผู้เอาประกันได้รู้ถึง และได้ถือด้วยว่า ผู้เอาประกันได้รู้ถึงเหตุการณ์ทุกอย่างอันที่เขาต้องรู้ตามปกติวิสัย ในกิจการที่เขาได้ดำเนินอยู่ (2) เหตุการณ์ทุกอย่างอันมีน้ำหนักชักจูงกระทบกระเทือนการตัดสินใจของผู้รับประกัน ในการตั้งอัตราเบี้ยประกัน หรือในการพิจารณาจะรับหรือไม่รับการเสี่ยงภัยนั้น (3) แต่ถ้าไม่มีการไต่ถาม เหตุการณ์ดังต่อไปนี้ไม่จำเป็นต้องเปิดเผย เป็นต้นว่า

ก. เหตุการณ์ใด ๆ อันทำให้การเสี่ยงภัยนั้นน้อยลงได้

ข. เหตุการณ์ใดๆ อันผู้รับประกันได้รู้ถึงแล้ว หรือคาดหมายว่าคงต้องรู้ถึง เพราะเป็นความรู้ธรรมดา และเป็นเรื่องที่เขาควรต้องรู้ตามปกติวิสัยในกิจการของผู้รับประกัน

ค. เหตุการณ์ใด ๆ ที่ผู้รับประกันได้ระงับการบอกกล่าว ไม่สนใจจะรับทราบ

ง. เหตุการณ์ใด ๆ ที่ได้มีข้อรับรองอันเป็นตัวอักษรหรือโดยปริยายอยู่แล้ว ไม่ต้องเปิดเผยเพราะเกินความจำเป็น

(3) สำหรับเหตุการณ์อันมิได้เปิดเผยแต่จะถือว่าเป็นเหตุการณ์ที่ถึงขนาดอันเป็นสาระ

สำคัญหรือไม่นั้น ต้องขึ้นอยู่กับข้อเท็จจริงตามแต่กรณี (5) คำว่าเหตุการณ์ในที่นี้หมายรวมถึงการติดต่อข่าวสารและข่าวใด ๆ ที่ได้ส่งมาถึงหรือได้รับโดยผู้เอาประกัน

(4) Change of Voyage Clause (เงื่อนไขว่าด้วยการเปลี่ยนทางเดินเรือ) โดยข้อนี้ I.C.C. ได้ขยายความ การคุ้มครองให้ในกรณีการเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือหรือการละเว้นประการใด หรือความผิดพลาดใดในคำพรรณนาของเรือกำปั่นเดินสมุทร ทรัพย์สินที่อยู่ในเรือหรือเที่ยวการเดินเรือนั้น แต่ความคุ้มครองดังกล่าวต้องขึ้นอยู่กับข้อแม้ดังนี้ด้วย คือ

(1) ผู้เอาประกันต้องเสียเบี้ยประกันเพิ่มตามที่จะได้ตกลงกัน

(2) การละเว้นหรือความผิดพลาดใด ๆ (ในคำพรรณนาที่เกี่ยวกับตัวเรือทำการขนส่งสินค้าที่บรรทุก และเที่ยวเรือในการเดินทาง) นั้น ๆ เป็นแต่การผิดพลาดที่กระทำโดยความสุจริต ไม่ใช่ด้วยเจตนาความทุจริต เป็นสำคัญ

(3) ผู้เอาประกันต้องแจ้งให้ผู้รับประกันทราบในเวลาอันสั้นที่สุดตามสมควร หลังจากผู้เอาประกันได้ทราบเหตุการณ์ความจริงนั้น

(5) Average Clause, F.P.A. Clause หรือ All Risks Clauses ได้พิจารณามาก่อนแล้ว

(6) Constructive Total Loss Clause ข้อนี้ได้ระบุเงื่อนไขในกรณีที่ผู้เอาประกันจะเรียกร้องการชดใช้เป็น Total Loss เมื่อเหตุการณ์มิได้เป็น actual total loss (ดูในข้อที่เกี่ยวกับ Total loss ต่อไป)

(7) General Average Clauae (ดูในข้อที่เกี่ยวกับ G.A. โดยเฉพาะต่อไป)

(8) Seaworthiness Admitted Clause คือ ข้อรับสภาพความเหมาะสมของเรือสินค้า ระหว่างผู้รับประกัน กับผู้เอาประกัน เป็นข้อที่ให้ประโยชน์แก่ผู้เอาประกันอย่างมีความหมายสำคัญมากทีเดียว เพราะเมื่อผู้รับประกันยอมรับสภาพความเหมาะสมของเรือว่าถูกต้องแล้ว ก็เป็นการปลดภาระของผู้เอาประกันซึ่งเดิมมีอยู่ตาม implied warranty อันเป็นการรับรองว่าเรือเดินสมุทรที่ขนส่งสินค้านั้นต้องอยู่ในสภาพเป็น seaworthiness โดยเด็ดขาด แต่โดยที่มีข้อนี้ใน I.C.C. การเสียหายของสินค้าอันเนื่องจากความไม่เหมาะสมแก่การออกทะเลของเรือ ซึ่งผู้เอาประกันไม่ร่วมรู้เห็น ผู้รับประกันจะยกขึ้นมาเป็นข้อต่อสู้ไม่รับผิดไม่ได้ แต่ผู้รับประกันหลังจากได้ชดใช้ให้ผู้เอาประกันย่อมมีสิทธิเรียกร้องให้เจ้าของเรือหรือผู้รับขนส่งจ่ายค่าสินไหมทดแทนชดใช้ให้แก่ตนในฐานะผู้รับช่วงสิทธิ์อีกต่อหนึ่ง

การที่ผู้รับประกันได้ยอมรับสภาพความเหมาะสมของเรือระหว่างเขากับผู้เอาประกันนั้นก็เพราะว่า โดยพฤติการณ์ข้อเท็จจริงในโลกปัจจุบันนี้ ผู้ส่งสินค้าความจริงไม่ได้อยู่ในฐานะที่จะควบคุมถึงความเหมาะสมในสภาพของตัวเรือหรือการเดินเรือได้ จึงเหมาะที่ต้องให้ผู้เอาประกันผู้ซึ่งเป็นผู้ให้ขนส่งสินค้า พ้นจากความกังวลในด้าน implied warranty นี้ ทั้งนี้ต้องเข้าใจด้วยว่าผู้เอาประกันจะมีข้อตกลงยกเว้นความรับผิดของผู้รับขนส่งหรือเจ้าของเรือในทำนองเดียวกันเช่นข้อยกเว้น lightermen นั้นหาได้ไม่

(9) Bailee Clause เงื่อนไขข้อนี้ย้ำถึงหน้าที่ของผู้เอาประกัน ในการจัดการเพื่อหลีกเลี่ยงหรือลดน้อยความเสียหายทุกกรณีตามความเหมาะสมต่อเหตุ และต้องรับรองให้แน่ชัดว่าสิทธิทั้งหลายอันมีต่อผู้รับขนส่ง ผู้รับฝากทรัพย์หรือบุคคลภายนอก ผู้เอาประกันต้องใช้สิทธิหรือสงวนสิทธิ์นั้น ๆ ตามที่ควร

(10) Not to Insure Clause ข้อนี้ระบุไว้ให้เป็นแน่ชัดว่ากรมธรรม์ประกันภัยนี้มิให้ใช้เป็นผลประโยชน์แก่ผู้รับขนส่งหรือผู้รับฝากอื่น ๆ หรืออีกนัยหนึ่ง กล่าวคือความรับผิดของผู้รับขนส่งเป็นผู้ที่ต้องรับผิดต่อผู้ให้ขนส่งตามกฎหมายในกรณีเกิดความเสียหาย จะบอกปัดไม่รับผิดโดยอ้างประโยชน์คุ้มครองของกรมธรรม์นี้หาได้ไม่

(11) "Both to Blame Collision Clause" โดยข้อนี้ผู้รับประกันยอมรับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามส่วนของผู้เอาประกันซึ่งผูกพันไว้ตามเงื่อนไข "Both to Blame Clause" ในสัญญาขนส่ง "Both to Blame Clause" ได้มีไว้ในสัญญาขนส่ง เนื่องมาจากความแตกต่างของกฎหมายบางประเทศที่ใช้สำหรับการแบ่งปันความรับผิดในกรณีเกิดมีเรือชนกันเช่น เรือ ก. ชนกับเรือ ข. เป็นความประมาททั้งสองลำ แต่เรือ ก. ผิดเพียง 10% เรือ ข. ผิด 90% กรณีเช่นนี้กฎหมายอังกฤษยอมให้มีการแบ่งปันความรับผิดตามส่วนของความประมาทของแต่ละฝ่าย (ตาม Maritime Convention Act) แต่กฎหมายอเมริกันไม่รับรองการแบ่งปันเช่นนี้ โดยถือว่าเป็นการผิดทั้งสองฝ่ายต้องให้รับผิดฝ่ายละ 50% เท่ากัน เจ้าของสินค้าเป็นฝ่ายที่ไม่มีความผิดเลยก็ชอบที่จะเรียกค่าเสียหายเต็มจำนวนจากฝ่ายที่ผิดฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งก็ได้ ในกรณีตัวอย่างนี้ ถ้าเหตุเกิดขึ้นที่สหรัฐฯ เจ้าของสินค้าที่บรรทุกโดยเรือ ก. ชอบที่จะเรียกร้องชดใช้ค่าเสียหายเต็มจำนวนจากเรือ ก. หรือเรือ ข. ก็ได้ แต่ตามสัญญาขนส่งสินค้าในเรือ ก. ไม่อาจเรียกร้องให้เรือ ก. ชดใช้ความเสียหายเช่นนี้ได้ เพราะมีเงื่อนไขเป็นข้อตกลงยกเว้นสิทธิอันนี้อยู่ จึงเป็นธรรมดาที่เจ้าของสินค้าเรือ ก. ต้องเรียกร้องให้เรือ ข. ชดใช้ค่าเสียหายเต็มจำนวน ซึ่งเมื่อเรือ ข. ได้จ่ายให้แก่เจ้าของสินค้าเรือ ก. แล้ว ก็จะรวมอยู่ในรายการบัญชีแบ่งปันจากเจ้าของเรือ ก. ผู้ซึ่งต้องรับผิด 50% ตามจำนวนด้วย ผลก็คือ เจ้าของเรือ ก. ทั้ง ๆ ที่ได้มีเงื่อนไขยกเว้นความรับผิดต่อเจ้าของสินค้าตามสัญญาขนส่ง แต่ยังต้องมีส่วนรับผิดที่เวียนกลับมาโดยทางอ้อม เพราะการแบ่งปันตามกฎหมายที่แตกต่างกันดังกล่าว ด้วยเหตุนี้เจ้าของเรือจึงได้เพิ่มข้อเงื่อนไข "Both to Blame Clause" ในใบรับส่งเพื่อจะเรียกคืนจากเจ้าของสินค้า หรือผู้ให้ขนส่งในส่วนค่าชดใช้ที่ตนได้จ่ายไปโดยทางอ้อมสำหรับสินค้านั้น

ผู้รับประกันสินค้าในกรณีดังกล่าว จึงขยายความในกรมธรรม์ตาม ข้อ 11 ใน I.C.C. ให้คุ้มครองถึงความชดใช้ที่เจ้าของเรือจะเรียกเอาคืนตาม "Both to Blame Clause" ในสัญญาขนส่ง โดยมีเงื่อนไขเป็นข้อแม้ว่า "ในกรณีเจ้าของเรือมีการเรียกค่าชดใช้เสียหายตามข้อดังกล่าวนี้ ผู้เอาประกันได้ตกลงจะแจ้งให้ผู้รับประกันทราบ และผู้รับประกันย่อมมีสิทธิ์สู้ความเพื่อผู้เอาประกันต่อการเรียกร้องค่าเสียหายเช่นนั้นด้วยค่าใช้จ่ายของผู้รับประกัน"

หมายเหตุ "Both to Blame Clause" ในใบรับการขนส่งดังที่กล่าวมาแล้ว ศาลยุติธรรมสูงสุดของสหรัฐฯ เคยให้คำตัดสินว่าไม่มีผลบังคับเพราะผิดต่อนโยบายสาธารณประโยชน์ ("Nothaniel Bacon" Collison with "Esso Belgium" 24.11.42)

(12,13) F.C. & S. Clause กับ F.S.R. & C.C. นี้ได้เคยอธิบายมาแล้ว

(14) Reasonable Despatch Clause เป็นเงื่อนไขให้ผู้เอาประกันต้องกระทำการด้วยความด่วนเร็วทุก ๆ กรณีในภายใต้ความควบคุมของเขา

สถิติผลการรับประกันภัยทางทะเลและขนส่ง (เฉพาะสินค้า)[1] ของประเทศไทย ปีรับประกัน 2524 ตั้งแต่ มกราคม – ธันวาคม 2524

ผลการรับประกันภัยปีรับประกัน 2524 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2524
เปรียบเทียบกับปีรับประกัน 2523

		ปีรับประกัน 2524 ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2524	ปีรับประกัน 2523 ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2523	ปีรับประกัน 2524 ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2524
1.1	เบี้ยประกันภัยรับทั้งสิ้น (100%)	432,787,620	407,580,480	407,971,340
1.2	ความเสียหายที่เกิดขึ้น (ค่าสินไหมทดแทนจ่ายและค้างจ่าย)	176,801,280	165,751,120	277,759,540
1.3	อัตราส่วนความเสียหายต่อเบี้ยประกันภัยรับ	40.9%	40.7%	68.1%

[1] เอกสารของ บริษัท ไทยรับประกันต่อ จำกัด

2. ทุนประกันภัยสินค้าสูงสุดที่เกิน 100 ล้านบาท

Nos. of Shipment	Type of Commodity	Conveyance	Voyage	Sum Insured (million Baht)
50	Energy Supplies	Ocean Vessels	Middle East/Bkk. China/Bkk. Singapore/Bkk.	544.6 down to 130.4
4	Tobacco	Ocean Vessels	U.S.A./Bkk.	447.7 down to 218
4	Equipment, Hard-ware & Machinery	Ocean Vessels	U.S.A./Bkk. W. Germany/Bkk. Netherland/Bkk.	265.4 down to 109.5
1	Equipment	Air Freight	Bkk./Netherland	123
1	Mint Supplies	Ocean Vessels	S. Korea/Bkk.	102.6

เหตุผลการประกันภัยทางทะเลจึงทำกำไรให้บริษัท

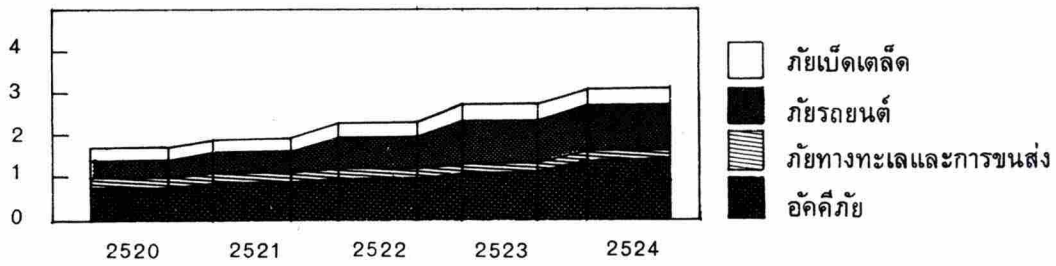
จากการพิจารณาข้อมูลทางสถิติตัวเลขจากกองวิชาการและสถิติ สำนักงานประกันภัย กระทรวงพาณิชย์ จะเห็นว่าการประกันภัยทางทะเลเป็นธุรกิจแขนงหนึ่งที่ทำกำไรค่อนข้างเป็นที่น่าพอใจ เมื่อเทียบกับการประกันภัยอื่น ๆ

เมื่อเทียบดูจะเห็นว่าเบี้ยประกันภัยปี 2524 จากทุกประเภทประมาณ 2,600 ล้านบาท แยกเป็น

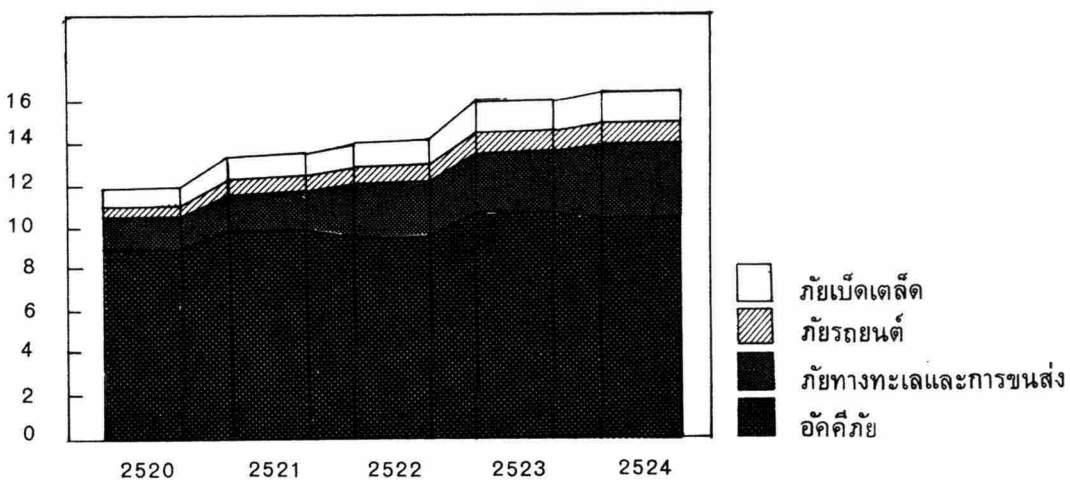
เบี้ยประกันอัคคีภัยและรถยนต์ ประมาณ	1,600 ล้านบาท
เบี้ยประกันภัยทางทะเล ประมาณ	500 ล้านบาท
เบี้ยประกันภัยเบ็ดเตล็ด ประมาณ	500 ล้านบาท
รวมเบี้ยประกันภัยทุกประเภท ประมาณ	2,600 ล้านบาท

และจากสถิติรวมทั่วไปในท้องตลาด สัดส่วนของความเสียหายหรือที่ต้องถูกเคลมของการประกันภัยทางทะเล ประมาณ 55–65% ของเบี้ยประกัน ดังนั้น จะมีกำไรประมาณ 35–45% ซึ่งเมื่อหักค่าใช้จ่ายประมาณ 30–35% ก็จะมีกำไรสุทธิประมาณ 5–15% จากเบี้ยประกันภัย ประมาณ 500 ล้านบาท ก็ถือว่าเป็นจำนวนมหาศาล แต่การทำกำไรส่วนใหญ่จะไม่ควรเกิน 5–15% เพราะถ้ามีกำไรสุทธิมาก หลักของการแข่งขันจะทำให้ตัวกำไรนั้นลดลง เพราะบางบริษัทจะมีการตัดราคากัน และปัจจุบันการขนส่งสินค้าทางทะเลมีความปลอดภัยมากขึ้น ประสบการณ์การเดินเรือมีมากขึ้นกว่าทางอื่น และการขนส่งโดยใช้คอนเทนเนอร์เข้ามาช่วยก็เพิ่มมากขึ้น ทั้งนี้เนื่องจากระบบนี้ก่อให้เกิดความสะดวกรวดเร็ว มีการสูญเสียน้อย บรรจุสินค้าได้ปริมาณมากกว่า เป็นการลดค่าใช้จ่าย

เบี้ยประกันรับโดยตรงสุทธิ หน่วย : พันล้านบาท[2]



ค่าสินไหมทดแทนจ่ายโดยตรงในระหว่างปี หน่วย : ร้อยล้านบาท



[2] สมาคมประกันวินาศภัย, จุลสารประกันวินาศภัย ปี 2524–25 (กรุงเทพ ฯ : ประชุมการพิมพ์, หน้า 11).

4

การประกันรถยนต์

(Automobile Insurance)

ความนำ

การดำรงชีวิตในโลกปัจจุบันอย่างปกติสุข จะต้องขวนขวายพยายามในการประกอบอาชีพอย่างหนัก ผู้ใดสามารถประกอบการงานให้ล้ำหน้าผู้อื่นได้ ก็จะมีความเป็นอยู่ดีกว่าผู้อื่น

การประกอบอาชีพและการทำธุรกิจให้ได้ดี รวดเร็ว และประสบผลสำเร็จ จะต้องอาศัยองค์ประกอบหลายประการเป็นส่วนช่วยในการประหยัดเวลา แรงงาน และประหยัดทรัพยากร และทรัพย์สินทั้งปวง

อุปกรณ์สำคัญในการประหยัดเวลา แรงงาน ที่สำคัญอย่างยิ่ง คือ รถยนต์ ปัจจุบันรถยนต์เป็นอุปกรณ์สำคัญยิ่งในการขนส่ง และเป็นประโยชน์ในด้านการติดต่อซึ่งกันและกันในธุรกิจทั่วไป แต่การใช้รถยนต์ก็มีข้อเสียที่สำคัญอย่างยิ่ง คือ ความที่ไม่ได้ให้ความปลอดภัยอย่างพอเพียง มักจะเกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินของผู้อื่น และทั้งเกิดแก่ตัวรถยนต์เอง

อุบัติเหตุในท้องถนนปัจจุบันเป็นไปในอัตราสูง จะมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นทุกเวลา ทุกสถานที่ ทุกฤดูกาล ทั้งนี้เนื่องจากจำนวนรถที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะในประเทศไทยเราไม่มีการควบคุมหรือมีโควต้าขาเข้าของปริมาณรถในประเทศ การสั่งเข้ามาเป็นไปอย่างอิสระเสรี ทั้งรถยนต์ใหม่จากโรงงาน และรถที่เป็นรถใช้แล้ว โดยเหตุดังกล่าวประกอบกับประเทศไทยขาดถนนที่มีคุณภาพดี และยังมีถนนที่ไม่เพียงพอกับปริมาณรถ ก็เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้การขับขี่ยวดยานในประเทศเป็นไปอย่างไม่สะดวก และเกิดความไม่ปลอดภัยยิ่งขึ้น ประกอบกับการที่ไม่มีการตรวจสภาพรถอย่างจริงจัง รถที่ชำรุดทรุดโทรมก็สามารถวิ่งอยู่ปะปนกับรถดี ๆ ได้ ก็เป็นทางหนึ่งที่ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นได้

การเกิดอุบัติเหตุครั้งหนึ่ง ๆ จะทำให้เสียหายทั้งทรัพย์สิน ตัวรถ หรือแก่บุคคลอื่น ๆ ได้นั้น สามารถทำให้ธุรกิจที่ประกอบการอยู่เกิดความเสียหาย ทั้งทางด้านเวลา ทรัพย์สินและการติดต่อประสานงาน ทำให้เจ้าของธุรกิจต้องประสบกับความผิดพลาดในการดำเนินงาน

ทางหนึ่งที่จะช่วยลดความเสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุ คือ การประกันรถยนต์ไว้กับบริษัทรับประกันรถยนต์ ซึ่งเมื่อรถยนต์ที่ประกันไว้เกิดอุบัติเหตุขึ้นก็จะได้รับการชดใช้ให้ เป็นการลดความเสียหายอันเกิดขึ้นได้ ทำให้เจ้าของธุรกิจได้รับความสะดวก ไม่ต้องเสียเวลากับการโต้แย้งถึงความผิด และเมื่อรถที่ประกันไว้เป็นฝ่ายผิด ทางบริษัทประกันก็จะเป็นผู้ชดใช้แทนให้ และเมื่อรถยนต์ที่

ประกันเป็นฝ่ายถูก ทางบริษัทประกันก็จะเป็นผู้สวมสิทธิ์ในการเรียกร้องแทนเจ้าของรถ และทำการซ่อมแซมให้รถยนต์ของเราก่อน จนสามารถนำไปประกอบธุรกิจได้โดยไม่ต้องเสียเวลา จึงเป็นผลดีต่อธุรกิจโดยการดำเนินงานไม่หยุดชะงักไปนาน

เพราะฉะนั้น การประกันรถยนต์จึงเป็นสิ่งที่เจ้าของรถทุกคันควรที่จะสนใจ และทำการประกันรถยนต์ของตน

ภัยต่าง ๆ เกี่ยวกับรถยนต์

ตามสถิติของกรมตำรวจและสมาคมส่งเสริมสวัสดิภาพการจราจร จะเห็นได้ว่าอุบัติเหตุที่เกิดเกี่ยวกับรถยนต์มักจะเกิดมาจากสาเหตุดังต่อไปนี้

1. **เกิดจากผู้ขับขี่รถยนต์เอง**
   - ก. เกิดเนื่องจากความประมาท
   - ข. ผู้ขับขี่มึนเมาในเวลาขับรถยนต์
   - ค. เป็นผู้ที่มีความคึกคะนอง ชอบขับรถหวาดเสียว ผาดโผน และชอบแข่งขันประลองความเร็ว
   - ง. ผู้ขับขี่ไม่รู้กฎจราจรเพียงพอ ขาดความเข้าใจในสัญลักษณ์ต่าง ๆ ของการจราจร
   - จ. ขาดความชำนาญในการขับขี่

2. **เกิดจากตัวรถ**
   - ก. รถเก่ามาก ตัวรถ เครื่องยนต์ชำรุด
   - ข. ไฟสัญญาณของรถชำรุด
   - ค. อุปกรณ์บางอย่างหลุดหาย เช่น ฝาปิดถังน้ำมันหายไป แล้วใช้สิ่งที่สามารถหลุดง่ายหรือเป็นเชื้อเพลิงอุดไว้แทน

3. **เกิดจากคนเดินเท้า**

   คนเดินเท้าขาดความระมัดระวัง ซึ่งจะเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

4. **เกิดจากเหตุภายนอก ได้แก่**
   - ก. ฟ้าผ่า
   - ข. ถนนไม่ดี
   - ค. ถูกกลั่นแกล้งจากบุคคลภายนอก
   - ง. เกิดจากคนขับผู้อื่น
   - จ. ฝนตก

หลักและทฤษฎีของการประกันรถยนต์

การประกันรถยนต์นับว่าเป็นแขนงหนึ่งของการประกันอุบัติเหตุ หลักและทฤษฎีการประกันรถยนต์จึงเป็นไปในแบบเดียวกัน ซึ่งหลักดังกล่าวถือว่าสำคัญมาก คือ

1. ความซื่อตรงต่อกัน (good faith)
2. การมีส่วนได้เสียในการประกันภัย (insurable interest)
3. การทดแทนความเสียหาย (indemnity)
4. การสวมสิทธิ์ (subrogation)
5. การชดใช้ความเสียหายร่วมกัน (contribution)

ความซื่อตรงต่อกัน (Good Faith)

กรมธรรม์ประกันอุบัติเหตุทุกชนิด ขึ้นอยู่กับความซื่อตรงของคู่สัญญาทั้งสองฝ่าย คือ ผู้เอาประกันฝ่ายหนึ่ง และผู้รับประกันอีกฝ่ายหนึ่ง ความซื่อตรงต่อกันนี้ถือว่า เป็นสิ่งสำคัญอย่างมากในการทำประกันรถยนต์ ผู้ขอเอาประกันจะต้องแถลงข้อเท็จจริงในรายละเอียดของรถยนต์ของตน ให้บริษัทรับประกันทราบอย่างตรงไปตรงมา และผู้รับประกันจะต้องเปิดเผยความจริงทุกประการที่จะมีผลต่อการประกันนั้นให้ผู้เอาประกันทราบเช่นกัน ถึงแม้ว่าการชำระเบี้ยประกันจะเป็นที่ถูกต้องเรียบร้อยแล้วก็ตาม ทั้งผู้รับประกันและผู้เอาประกันจะต้องเปิดเผยความจริงซึ่งจะมีผลต่อการประกัน หากฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดปิดบังอำพรางเพื่อผลประโยชน์ส่วนตนบางอย่าง จะมีผลทำให้กรมธรรม์นั้นขาดผลบังคับลงทันใด ในทางปฏิบัติ ผู้รับประกันจะต้องไม่รับประกันซึ่งจะไม่มีผลทางกฎหมาย ส่วนผู้เอาประกันจะต้องตอบคำถามของผู้รับประกันทุกข้อ โดยความสุจริตใจอย่างยิ่ง

การมีส่วนได้ส่วนเสียในการประกัน (Insurable Interest)

หลักการเบื้องต้นของการประกันภัยมีอยู่ว่า ผู้เอาประกันจะต้องมีส่วนได้ส่วนเสียในวัตถุที่เอาประกันนั้น เช่น การมีส่วนได้เสียในความปลอดภัย หรือการมีส่วนได้เสียในการสูญเสียทรัพย์สินนั้นๆ หมายความว่า ผู้เอาประกันจะได้รับความเสียหายในเมื่อทรัพย์สินที่เอาประกันนั้นได้รับความเสียหายหรือสูญเสียไป และผู้เอาประกันจะมีผลได้เมื่อวัตถุนั้นอยู่ในฐานะปลอดภัย ผู้ที่ถือว่ามีส่วนได้เสียในรถยนต์ที่เอาประกัน ได้แก่

1. เจ้าของรถที่แท้จริง
2. ผู้ซื้อรถเงินผ่อน และบริษัทผู้ขายบังคับให้ทำ

ในกรณีที่ผู้เอาประกันเป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในทรัพย์สินที่แท้จริงแล้ว กรมธรรม์ก็จะมีผลใช้บังคับ แต่ถ้าผู้เอาประกันไม่มีส่วนได้เสียในทรัพย์สินที่เอาประกัน จะไม่มีผลทำให้กรมธรรม์ประกันภัยมีผลบังคับขึ้นได้

ผู้ไม่อาจเป็นผู้เอาประกันได้ เช่น ลูกจ้าง ผู้เช่า ผู้ยืม เป็นต้น

การทดแทนความเสียหาย (Indemnity)

การประกันแทบทุกแบบ ยกเว้นการประกันชีวิต เป็นการประกันในรูปของการทดแทนความเสียหาย คือ ผู้เอาประกันได้รับความคุ้มครองที่จะได้รับการทดแทน เฉพาะในส่วนที่เสียหายไป ซึ่งผู้เอาประกันจะไม่ได้กำไรหรือขาดทุน และได้รับชดใช้ไม่เกินทุนประกัน

การทดแทนความเสียหาย (indemnity) นี้คือ การชดใช้ค่าเสียหายในส่วนที่ได้รับการเสียหายจริง ๆ โดยการซ่อมแซม หรือเปลี่ยนให้ใหม่ เพื่อให้ส่วนที่ได้รับความเสียหายนั้นอยู่ในสภาพคงเดิม ถ้าหาวัตถุที่ได้รับความเสียหายนั้นอยู่ในสภาพเก่ามาก บริษัทอาจจะช่วยทำให้ส่วนที่เสียหายนั้นให้คืนสู่สภาพเดิมเท่าที่จะทำได้ หรือบริษัทอาจจัดซื้อวัตถุในสภาพใกล้เคียงกับวัตถุที่เสียไปนั้นให้แก่ผู้เอาประกัน หรือบริษัทอาจจะชดใช้ค่าเสียหายให้เป็นเงินสดในราคาที่จะประเมินได้ในขณะนั้น สรุปหลักของการทดแทนความเสียหาย คือ

จ่ายเท่าที่เสียหายจริง และต้องทำให้ผู้เอาประกันไม่มีกำไร ไม่ขาดทุน แต่ไม่เกินทุนประกัน

การสวมสิทธิ์ (Subrogation)

หลักการสวมสิทธิ์ เกิดขึ้นจากหลักการทดแทนความเสียหาย (indemnity) ซึ่งเป็นการป้องกันมิให้ผู้เอาประกันคิดหากำไร หรือขาดทุนจากการสูญเสียวัตถุที่เอาประกัน และผู้เอาประกันต้องได้รับชดใช้ไม่เกินทุนประกันด้วย

การเข้ารับช่วงสิทธิ์ คือ การใช้สิทธิ์ของบุคคลที่ได้รับความเสียหายที่จะเรียกร้องให้บุคคลที่สร้างความเสียหาย ให้ทำการชำระเงินที่เป็นหนี้ตามกฎหมายแก่ผู้ได้รับความเสียหาย เพื่อประโยชน์ของผู้นั้นเอง

ถ้าบริษัทได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เอาประกันแต่เพียงบางส่วน สิทธิ์ที่บริษัทได้รับช่วงไปย่อมไม่เกินกว่าจำนวนเงินที่จ่ายไปนั้น ฉะนั้น ผู้เอาประกันยังคงมีสิทธิ์จะเรียกร้องให้ผู้ละเมิดได้ชำระส่วนที่ตนยังไม่ได้รับเท่ากับจำนวนความเสียหายที่แท้จริง ในการใช้สิทธิ์ของบริษัทที่ได้รับช่วงจากผู้เอาประกันย่อมต้องอาศัยความร่วมมือจากผู้เอาประกัน ดังนั้น จึงมีหลักอยู่ว่าผู้เอาประกันจะต้องให้ความร่วมมือ และดำเนินการที่จะไม่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่บริษัทในการใช้สิทธิ์ดังกล่าว มิฉะนั้นแล้วสัญญาจะตกเป็นโมฆะ เช่น รถยนต์ที่เอาประกันถูกรถของบุคคลภายนอกชน และได้รับความเสียหาย กระจกหน้ารถแตกไปทั้งสองแผ่น ในกรณีนี้บริษัทจะชดใช้ค่าเสียหายให้โดยการซ่อมแซมซื้อกระจกใส่ให้ใหม่หมด แล้วบริษัทก็จะเข้าสวมสิทธิ์เรียกร้องค่าเสียหายเอาจากบุคคลผู้ทำความเสียหายให้อีกต่อหนึ่ง ในจำนวนเงินที่บริษัทรับประกันชดใช้ให้ผู้เอาประกัน ดังนั้น เราจะเห็นได้ว่าหลักของ subrogation นี้สำคัญมาก และทำให้การชดใช้ความเสียหาย (indemnity) เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ คือ เมื่อมี subrogation แล้วจะทำให้ผู้เอาประกันไม่มีกำไร ไม่ขาดทุน และได้รับทดแทนไม่เกินทุนประกัน

การชดใช้ค่าเสียหายร่วมกัน (Contribution)

เพื่อเป็นการป้องกันการหากำไรจากการเรียกร้องค่าเสียหาย จึงได้นำหลักการชดใช้ค่าเสียหายร่วมกันระบุในเงื่อนไขแห่งกรมธรรม์ ในกรณีที่ผู้เอาประกันมีกรมธรรม์ประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองในการเสี่ยงภัยประเภทเดียวกันอยู่หลายกรมธรรม์ ในกรณีเช่นนี้ บริษัทรับประกันภัยจะรับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้เอาประกัน ตามอัตราส่วนของการสูญเสียที่แท้จริงเท่านั้น ทั้งนี้อาจไม่กำหนดเงื่อนไขดังกล่าวไว้ในกรมธรรม์ จะทำให้ผู้เอาประกันถือโอกาสเรียกร้องค่าเสียหายเต็มจำนวนการเสียหายจากกรมธรรม์ที่มีอยู่ จะเป็นเหตุให้ผู้เอาประกันได้รับการทดแทนค่าเสียหายกว่าที่เป็นจริงหลาย ๆ เท่า ซึ่งจะเป็นการผิดหลัก indemnity ดังได้กล่าวมาแล้ว

การชดใช้ค่าเสียหายร่วมกัน จะเกิดขึ้นได้ต่อเมื่อผู้เอาประกันบุคคลเดียวกัน ประกันทรัพย์สินประเภทเดียวกัน ในการสูญเสีย ซึ่งจะได้รับการทดแทนในระบบเดียวกันต่อบริษัทประกันภัยหลายบริษัท เพื่อเป็นการป้องกันที่ผู้เอาประกันจะเรียกร้องค่าเสียหายมากกว่าจำนวนความเสียหายจริง จึงให้บริษัทประกันภัยที่รับประกันในวัตถุเดียวกัน ช่วยกันเฉลี่ยการชดใช้ค่าเสียหายด้วยกันในอัตราส่วนของการสูญเสียหรือเสียหาย

การแบ่งประเภทของรถยนต์

การแบ่งประเภทของรถยนต์ไม่เป็นสิ่งสำคัญนัก แต่ละบริษัทต่างก็แบ่งผิดแผกแตกต่างกันออกไปตามความเหมาะสมของธุรกิจของเขา โดยทั่ว ๆ ไปแล้ว รถยนต์สามารถแบ่งออกเป็นประเภทใหญ่ ๆ ได้ 3 ประเภท คือ

1. **รถนั่งส่วนบุคคล (Private Car)**
2. **รถสาธารณะ (Commercial Vehicle)**
   - ก. รถบรรทุกสินค้า (goods carrying vehicle)
     - — รถบรรทุกสินค้าสาธารณะ
     - — รถบรรทุกสินค้าส่วนบุคคล
   - ข. รถรับจ้าง (omnibuses)
     - — รถรับจ้างส่วนบุคคล
     - — รถรับจ้างสาธารณะ
   - ค. รถสำหรับการค้ารถยนต์
3. **รถจักรยานยนต์** แบ่งออกเป็น
   - ก. จักรยานยนต์ 2 ล้อ
   - ข. จักรยานยนต์ 3 ล้อ

บริษัทประกันภัยบางบริษัทได้แบ่งประเภทของรถยนต์เพื่อสะดวกในการปฏิบัติงาน โดยแบ่งออกเป็น

1. Private Car เป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคล

2. Commercial Car รถบรรทุกสินค้า รถยนต์โดยสาร

3. Motor Cycles

— รถส่วนตัว

— ใช้เป็นแท็กซี่

และนอกจากนี้ยังมีรถที่ไม่เข้ากับพวกดังกล่าวอีก คือ

1. แทรคเตอร์เพื่อการเกษตร

2. รถพยาบาล

3. รถไปรษณีย์

4. รถขนขยะ รถบดถนน รถบรรทุกน้ำ

5. รถของผู้ค้ารถ

ประเภทของการคุ้มครอง

การคุ้มครองภัยทางรถยนต์แบ่งออกเป็น 2 แบบ คือ

1. การคุ้มครองทุกอย่าง (comprehensive cover) เป็นการคุ้มครองแบบรวม คล้ายๆ กับ all risks ใน Marine Insurance หมายถึง การประกันโดยคุ้มครองทุกอย่างที่เกี่ยวกับความเสียหายของรถ ซึ่งเป็นอุบัติเหตุภายนอก ไฟไหม้ ฟ้าผ่า ถูกขโมยทั้งคัน การกลั่นแกล้งของบุคคลที่สาม ความเสียหายระหว่างการขนส่ง อันได้แก่

ก. ความคุ้มครองในความเสียหายต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับตัวรถยนต์ที่เอาประกันไปทำความเสียหายให้แก่รถอื่น

ข. ความคุ้มครองในความเสียหายเกี่ยวกับตัวรถที่ทำประกันถูกรถผู้อื่นชน โดยรถที่เอาประกันเป็นฝ่ายถูก

ค. ความคุ้มครองตัวบุคคลที่ซึ่งอยู่ในรถยนต์ของบุคคลที่สาม ในความเสียหายที่เกิดแก่ทรัพย์สิน ชีวิต และร่างกาย

ง. ความคุ้มครองในทรัพย์สินของบุคคลภายนอก เช่น ผู้เอาประกันขับรถไปทำความเสียหายให้แก่ทรัพย์สินของผู้อื่น โดยการขับรถไปชนร้านค้า หาบของ

จ. ความคุ้มครองในความเสียหายที่เกิดแก่ชีวิตและร่างกายของบุคคลอื่นที่อยู่ในรถประกันและอยู่นอกรถประกัน เช่น รถที่เอาประกันไปชนคนเดินถนนบาดเจ็บ และคนบนรถประกันก็บาดเจ็บด้วย เป็นต้น

หมายเหตุ ความจริงคนในรถประกันที่ไม่ใช่คนอื่น (บุคคลภายนอก) เช่น ตัวคนขับรถประกัน ลูก

จ้างผู้เอาประกัน และญาติ ซึ่งนั่งอยู่ในรถคันเอาประกัน จะขอเอาประกันภัยให้คุ้มครองก็ได้ ต้องตกลงกันเป็นพิเศษ

ภัยที่ไม่คุ้มครองของการประกันแบบ Comprehensive Cover

ข้อยกเว้นของรถนั่ง

1. Wear and Tear หรือการสึกหรอตามธรรมชาติ

2. ความเสียหายที่เกิดแก่ยางรถยนต์ เครื่องอุปกรณ์ และส่วนควบ เว้นไว้แต่ว่าของเหล่านี้จะเสียหายพร้อมกับตัวรถ เช่น เอารถไปชนต้นไม้ และยางได้ระเบิดขึ้น บริษัทจะจ่ายให้เพียง 50% เพราะถือว่ายางนั้นไม่ได้เป็นยางใหม่ เพราะถูกใช้มาแล้ว ถ้าพิสูจน์ได้ว่ายางนั้นเก่ามาก การชดใช้ค่ายางก็จะลดลงมา

3. การยกรถมาซ่อม บริษัทจะจ่ายค่ายกรถมาซ่อมที่อู่ในจำนวนไม่เกิน 20% ของค่าซ่อม เช่น ค่าซ่อม 20,000 บาท บริษัทจ่ายเพียง 4,000 บาท

4. ทรัพย์สินของผู้เอาประกัน บริษัทไม่จ่าย แม้ทรัพย์สินในความคุ้มครอง บริษัทก็ไม่คุ้มครอง เช่น คนอื่นเอานกมาฝากผู้เอาประกันไว้ ถ้ารถที่เอาประกันไปชนกรงนกและนกตายในลักษณะเช่นนี้ บริษัทไม่รับผิดชอบชดใช้ให้

5. ไม่คุ้มครองในความเสียหายของทรัพย์สินที่บรรทุกมาในรถที่เอาประกัน

6. รถคันที่ประกันนำไปใช้นอกเขตที่ระบุไว้ เมื่อมีการเสียหายบริษัทไม่ชดใช้

7. ผู้ขับขี่หรือผู้เอาประกันไม่มีใบอนุญาตขับขี่ รวมทั้งใบอนุญาตขับขี่ขาดอายุ เมื่อมีการเสียหายเกิดขึ้น บริษัทไม่รับผิดชอบ

8. ความรับผิดชอบตามข้อตกลงที่ไม่เกี่ยวกันตามกฎหมาย คือ กฎหมายมิได้ระบุไว้ แต่ผู้เอาประกันไปตกลงว่าจะจ่ายค่าเสียหายให้แก่ผู้อื่นเอง บริษัทจะชดใช้ให้ตามที่กฎหมายบังคับเท่านั้น เช่น นาย ก. ขับรถคันที่เอาประกันไปชนรั้วบ้านของผู้อื่นพังไปแถบหนึ่ง นาย ก. ไปตกลงกับเจ้าของบ้านว่าจะยอมชดใช้ให้โดยจะทำรั้วให้ใหม่หมด ซึ่งตามกฎหมายแล้วนาย ก. จะชดใช้ให้แค่รั้วเพียงแถบที่ชนเท่านั้น ดังนั้น บริษัทจะจ่ายให้ตามกฎหมายระบุไว้

9. ความเสียหายจาก จลาจล สงคราม การนัดหยุดงาน ภัยธรรมชาติ ได้แก่ น้ำท่วม พายุ ภูเขาไฟระเบิด แผ่นดินไหว ฯลฯ

10. ไม่คุ้มครองรถคันที่เอาประกันกรณีที่นำไปรับจ้าง

ข้อยกเว้นดังกล่าวนี้ ผู้เอาประกันขอตกลงซื้อให้คุ้มครองเพิ่มเติมได้บางข้อ กรณีที่ผู้เอาประกันซื้อเพิ่มเติม ก็ต้องมีการตกลงเป็นพิเศษโดยทำสลักหลังและเสียเบี้ยประกันเพิ่ม

การคุ้มครองพิเศษที่สลักหลังได้

1. ภัยที่เกิดจากการจลาจล การนัดหยุดงาน สงคราม

2. คุ้มครองผู้ขับ

– ระบุนาม คือ บริษัทจะรับผิดชอบเมื่อผู้ระบุนามเป็นผู้ขับเท่านั้น

– ไม่ระบุนาม ใครก็ได้เป็นผู้ขับรถที่เอาประกันและเกิดอุบัติเหตุจนได้รับความเสียหาย บริษัทรับผิดชอบ แต่ผู้ขับรถที่เอาประกันจะต้องมีใบอนุญาตขับรถยนต์

คุ้มครองผู้โดยสารที่นั่งมาในรถที่เอาประกัน

– ระบุนาม กำหนดไว้เลยว่าเป็นใครบ้าง ถ้าเกิดอุบัติเหตุ และมีบุคคลที่ระบุนามไว้นั่งไปด้วย บริษัทก็รับผิดชอบ ทั้งนี้การระบุชื่ออาจทำประกันเพียง 1–2–3 คนก็ได้ ไม่จำเป็นต้องทำหมดทุกคน

– ไม่ระบุนาม บริษัทให้ทำประกันทุกที่นั่งในรถ (ยกเว้นผู้ขับขี่) เพราะเมื่อเกิดเสียหายเพราะอุบัติเหตุ จะพิสูจน์ไม่ได้ว่าคนไหนนั่งที่ใด ที่ใดเป็นที่นั่งที่เอาประกัน

ความคุ้มครองรถบรรทุก ก็คล้าย ๆ กับความคุ้มครองของรถยนต์นั่ง ที่แตกต่างกันออกไป คือ

1. การที่จะจัดการซ่อมใด ๆ โดยไม่ได้รับอนุญาตจากบริษัทไม่ได้

2. ความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สาม
บริษัทประกันภัยบริษัทหนึ่ง ได้กรุณาให้รายละเอียดว่า เกี่ยวกับชีวิตและร่างกายแล้วจ่ายไม่เกิน 250,000 บาท เกี่ยวกับทรัพย์สิน บริษัทจ่ายไม่เกิน 100,000 บาท
ถ้าผู้เอาประกันต้องการให้คุ้มครองสูงกว่านี้ อาจมีการสลักหลังเสียเบี้ยประกันเพิ่มก็ได้

3. ไม่มีสิทธิ์นำรถไปรับจ้าง ลากจูงรถดี ๆ (รถที่ไม่มีกำลังพอที่จะขึ้นเขาชัน ๆ ได้ และเครื่องยังดีอยู่ แต่ต้องอาศัยรถคันอื่นมาลากจูง) แต่ถ้ารถคันนั้นเครื่องเสีย รถที่เอาประกันก็สามารถเข้าช่วยลากจูงได้ และถ้าปรากฏว่ารถคันที่เครื่องเสียไปชนทรัพย์สินของผู้อื่นทั้ง ๆ ที่รถคันที่เครื่องเสียนั้นมิได้มีประกัน แต่บริษัทจ่ายชดใช้ค่าเสียหายให้ด้วย โดยถือเสมือนหนึ่งว่ารถที่เอาประกันไปชน

4. สำหรับรถบรรทุกน้ำมันนั้น ตัวถังน้ำมัน และน้ำมัน บริษัทไม่คุ้มครอง

5. บังโคลนมีรอยขีดข่วน กันชน ตะเกียงไฟ ได้รับความเสียหาย บริษัทไม่คุ้มครอง

6. รถบรรทุกได้รับการเสียหายจากอัคคีภัยในขณะอยู่ในโรงเก็บรถ บริษัทไม่คุ้มครอง แต่รถนั่งบริษัทรับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหายให้

ตามความในข้อ 4, 5, 6 นี้ ถ้าประกันแบบ third party จะไม่รับการคุ้มครอง แต่ถ้าประกันแบบ comprehensive cover บริษัทต้องรับผิดชอบการเสียหายทั้ง 3 ข้อ นอกจาก "น้ำมัน" ที่บรรทุกอยู่บนรถประกัน

2. การคุ้มครองบุคคลที่สาม (liability to the third party) เป็นแบบของความคุ้มครอง

ที่รับผิดชอบต่อบุคคลที่สาม คือ บริษัทใช้ค่าเสียหายที่เกิดขึ้นแก่บุคคลที่สามเท่านั้น การรับผิดชอบประเภทนี้ทำให้บริษัทประกันมีภาระรับผิดชอบการเสียหายดังนี้

1. ทรัพย์สินของบุคคลที่สาม เช่น นาย ก. ขับรถไปชนร้านค้า มีความเสียหายเกิดขึ้น
2. ความตาย ความบาดเจ็บ ของบุคคลที่สาม คนที่ถูกชนอาจถึงแก่ความตาย หรือได้รับบาดเจ็บ

ในการคุ้มครองบุคคลที่สามนี้ จะให้ความคุ้มครองรวมไปถึงอัคคีภัยและการโจรกรรม (ทั้งคัน) นั้น ผู้เอาประกันจะต้องเสียค่าเบี้ยประกันเพิ่มเพียง 1% เท่านั้น

เมื่อเปรียบเทียบกับความคุ้มครองในแบบของ comprehensive cover แล้วจะเห็นได้ว่า liability to the third party นี้เป็นส่วนหนึ่งของ comprehensive เท่านั้น ถ้าทำประกันแบบ liability to the third party แล้วไม่ได้รับความคุ้มครองเกี่ยวกับตัวรถที่เอาประกันเลย ดังนั้นค่า premium จึงถูกกว่า

ตามหลักและทฤษฎีของการคุ้มครองแบบ liability to the third party ทางบริษัทรับประกันจะชดใช้ค่าเสียหายก็ต่อเมื่อเหตุเกิดจากกรณีดังต่อไปนี้

1. เป็นความเสียหายที่ต้องผิดกฎหมาย
2. ความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นต้องไม่เกิดแก่ทรัพย์สินของผู้เอาประกัน เช่น ผู้เอาประกันขับรถพลาดไปชนบ้านตนเอง ร้านค้า หรือปั๊มน้ำมันของตนเอง
3. ความเสียหายอันเป็นผลเนื่องมาจากอุบัติเหตุ เช่น รถที่เอาประกันไปชนรถผู้อื่น จนเป็นเหตุให้รถเสียหลักไปชนทรัพย์สินของบุคคลอื่นเสียหายด้วย กรณีเช่นนี้บริษัทรับผิดชอบและชดใช้ค่าเสียหายให้

ภัยที่ไม่คุ้มครอง ในกรณีดังกล่าวต่อไปนี้ บริษัทประกัน (ผู้รับประกัน) จะไม่รับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหายแก่ผู้เอาประกัน

1. ความเสียหายใด ๆ อันเกิดแก่สะพาน เครื่องชั่ง สะพานรถไฟ อันอยู่ภายใต้การสั่นสะเทือนของน้ำหนักของรถที่เอาประกัน

2. ความเสียหายอันเกิดแก่บุคคลภายนอกเกี่ยวกับร่างกายและทรัพย์สินโดยถูกไฟหรือเถ้าถ่านหรือจากการระเบิดของหม้อน้ำยานยนต์ที่เอาประกัน

3. เหตุเกิดจากคนในบ้านผู้เอาประกัน หรือสัตว์เลี้ยง

การประกันแบบคุ้มครองทุกอย่าง และการประกันบุคคลที่สามนี้ คุณโชติ อายุการ[1] ได้ทำการสรุปออกมาเป็นแผนผังเพื่อที่จะศึกษาได้ง่ายยิ่งขึ้น

---

[1] คุณโชติ อายุการ ผู้จัดการบริษัท ร.ส.พ. ประกันภัย จำกัด

การคุ้มครองทุกอย่าง (Comprehensive Cover)
1. คุ้มครองตัวรถคันประกัน
2. คุ้มครองค่าเสียหายบุคคลที่ 3 หรือบุคคลภายนอก (Third Party Cover) ที่ถูกชน
3. คุ้มครองภัยพิเศษ (ต้องขอซื้อเพิ่มต่างหาก)
2.1 เกี่ยวกับทรัพย์สินที่อยู่นอกรถประกัน
2.2 เกี่ยวกับชีวิตร่างกายบุคคลที่อยู่นอกรถประกัน
2.1.1 บ้าน
2.1.2 รถยนต์
2.1.3 ทรัพย์สินอื่นๆ ฯลฯ
2.2.1 คนในบ้าน
2.2.2 คนในรถคันอื่น
2.2.3 คนเดินถนน
2.2.4 คนอื่นๆ ที่อยู่นอกรถคันเอาประกัน
3.1 ชีวิตร่างกายบุคคลที่ 3 หรือบุคคลภายนอกที่โดยสารในรถคันประกัน
3.2 ภัยชนโยทั้งคัน
3.3 เครื่องตกแต่งประกันตัวรถ
3.4 ชีวิตร่างกายตัวผู้เอาประกันหรือลูกจ้างหรือครอบครัวที่อยู่บนรถคันเอาประกัน (รวมค่ารักษาพยาบาลที่ได้)
3.5 ภัยธรรมชาติ
3.6 ภัยจลาจลหรือสไตรค์
3.7 ไฟไหม้ทั้งคัน

จำนวนเงินคุ้มครองจากการประกันแบบ Comprehensive Cover

1. ไม่เกินจำนวนเงินเอาประกัน (ไม่ต่ำกว่า 75% ของราคารถยนต์)

2.1 ไม่เกิน 250,000 บาท ต่ออุบัติเหตุหนึ่งครั้ง หรืออาจลดลงหรือเพิ่มขึ้นได้

2.2 ไม่เกิน 250,000 บาท ต่อคน ต่ออุบัติเหตุหนึ่งครั้ง หรืออาจลดลงหรือเพิ่มขึ้นได้

3.1 โดยทั่วไปจะกำหนดเท่ากับ จำนวนเงินคุ้มครอง ข้อ 2.2

3.2 ตามตกลงเอาเงินประกัน โดยทั่วไปคุ้มครองเท่ากับข้อ 1.

3.3 ตามตกลงเงินเอาประกัน (คุ้มครอง 2,000 บาท ต่อเบี้ยประกัน 100 บาท)

3.4 ตามตกลงเอาเงินประกัน (จะรวมค่ารักษาพยาบาลก็ได้)

3.5 ไม่เกินจำนวนเงินเอาประกัน ข้อ 1.

3.6 ไม่เกินจำนวนเงินเอาประกัน ข้อ 1.

ใบคำขอ

ใบคำขอเป็นเอกสารซึ่งผู้เอาประกันจะต้องกรอกข้อความเป็นอันดับแรก ต่อบริษัทประกันภัย เพื่อแสดงความประสงค์ขอประกันภัยตามที่กรอกข้อความไว้ ใบคำขอถือว่าเป็นรากฐานของสัญญา เพราะสัญญาประกันภัยต้องมีฝ่ายหนึ่งเป็นผู้เสนอขอทำประกัน อีกฝ่ายเป็นผู้สนองรับทำประกัน การเสนอทำประกันภัยตามปกติต้องทำเป็นลายลักษณ์อักษร การเสนอขอทำประกันอาจทำทางโทรศัพท์ หรือเขียนจดหมายแจ้งความก็ได้ แต่วิธีที่ดีที่สุดและเป็นประโยชน์ที่สุดของผู้รับประกัน คือ การให้ผู้เอาประกันกรอกแบบฟอร์ม เพราะว่าจะต้องให้ผู้เอาประกันบอกรายละเอียดเกี่ยวกับ

1. ตัวผู้เอาประกัน
2. วัตถุที่เอาประกัน (subject matter)
3. ภัยที่ต้องการคุ้มครอง (risk to be covered)

ฉะนั้น จึงจำเป็นต้องให้ผู้ขอทำประกันกรอกแบบฟอร์มในใบคำขอเอาประกัน เพื่อจะต้องเอาความจริงเกี่ยวกับที่ผู้รับประกันต้องการจะทราบ เพื่อที่จะ

1. ประเมินค่าของภัย
2. กำหนดอัตราเบี้ยประกัน
3. เป็นหลักฐานเมื่อจะออกใบกรมธรรม์

ถ้าการประกันทั่วไป ใบคำขอสำคัญมาก เพราะเป็นรากฐานของสัญญาและใช้ทุกประเภทของการประกัน ฉะนั้น จึงควรให้ผู้ขอเอาประกันกรอกข้อความในใบคำขอของตนเอง หรือไม่ก็ต้องเป็นบุคคลที่ผู้ขอเอาประกันได้มอบหมายให้ทำแทน และผู้เอาประกันจะต้องเซ็นชื่อเอง แต่ก็ไม่ควรให้เจ้า

หน้าที่ของบริษัทเป็นผู้กรอกข้อความ เพราะผู้เอาประกันอาจจะบอกว่าไม่เห็นข้อความนั้นและจะบอกว่าตนไม่ได้เขียนเอง ในกรณีที่มีเรื่องในภายหลัง

ในใบคำขอประกอบด้วยคำถามต่าง ๆ ซึ่งผู้ขอทำประกันจะต้องตอบข้อความอย่างตรงไปตรงมา เพราะผู้ขอทำประกันเท่านั้นเป็นผู้รู้คำตอบเป็นอย่างดี และในตอนท้ายของใบคำขอ จะมีคำรับรองเป็นข้อความในความถูกต้อง ข้อความที่ขออันมีผลที่ผู้ขอทำประกันต้องรับผิดชอบในการแถลงความจริงด้วยความสุจริตใจอย่างยิ่ง (atmost good faith) เกี่ยวกับวัตถุที่นำมาประกัน เพราะเป็นผู้ที่รู้ดี จึงเห็นได้ว่า คำขอเอาประกันนั้นเป็นเครื่องมือช่วยให้ผู้เอาประกันได้พิสูจน์ตนเองว่า ตนมีความสุจริตใจเพียงใด

การตอบคำถามอย่างตรงไปตรงมาในใบคำขอเอาประกัน หลุดพ้นจากความรับผิดชอบตามสมควรเท่านั้น แต่ไม่ทั้งหมดเสียทีเดียว เพราะถ้าหากว่าผู้เอาประกันขณะที่กรอกใบคำขอเอาประกันมิได้รู้ความจริงมาก่อน แต่เมื่อมารู้ภายหลัง ในกรณีอย่างนี้ ผู้เอาประกันยังมีหน้าที่แจ้งให้บริษัททราบในภายหลังอีกด้วย ถ้าผู้เอาประกันปิดบังไว้ไม่ว่าจะเป็นเรื่องเล็กน้อยหรือเรื่องสำคัญก็ตาม จะถือว่าผู้เอาประกันไม่มีความสุจริตใจ ซึ่งทำให้ผลของสัญญานั้นเป็นโมฆียะ เช่น ผู้เอาประกันเอารถบรรทุกน้ำมัน (ปิดบังบริษัท) ขอเอาประกันเป็นรถบรรทุกกระบะ ซึ่งอัตราเบี้ยประกันรถบรรทุกน้ำมันสูงกว่ารถบรรทุกมาก เมื่อเกิดเหตุขึ้น บริษัทอาจปฏิเสธความรับผิด ให้สัญญาเป็นโมฆียะได้

จากใบคำขอเอาประกันที่ผู้ขอทำประกันกรอกข้อความ ผู้รับประกันสามารถประเมินค่าของภัยได้ถูก คือ รู้ว่าจะมีภัยจากทาง moral hazard[1] และ physical hazard[2] ได้แค่ไหน ถ้าพิจารณารับได้ก็จะรับไว้ ถ้าจำเป็นก็จะเพิ่มเงื่อนไขพิเศษ หรือเก็บเบี้ยประกันเพิ่ม หรือถ้าเป็นภัยที่ผู้รับประกันเห็นว่าเสี่ยงอย่างสูง ก็อาจปฏิเสธคำขอไปได้

รายละเอียดแบบใบคำขอ

1. ชื่อ นามสกุล และอายุผู้ขอเอาประกัน
2. ที่อยู่ ในกรุงเทพมหานคร หรือต่างจังหวัด
3. อาชีพ (ระบุหน้าที่ด้วย) เป็นการจำเป็นที่ผู้ขอประกันต้องกรอกข้อความให้ตรงตามความจริง ถ้ามีหลายอาชีพต้องระบุให้หมด
4. ชนิดของรถยนต์

   — ระบุลักษณะของรถเป็นรถเก๋งตอนเดียวหรือ 2 ตอน หรือรถบรรทุก

---

[1] Moral hazard เป็นภัยที่เราไม่สามารถมองเห็นด้วยตาได้ เพราะฉะนั้นการ survey จึงไม่มีประโยชน์ เพราะเป็นภัยทางจิตใจไม่ควรจะรับ ถึงแม้จะเพิ่มเบี้ยประกันและเพิ่มเงื่อนไขก็ตาม เช่น ความประมาทเลินเล่อของคนขับ (ผู้เอาประกัน)

[2] Physical hazard เป็นภัยที่สามารถมองเห็นด้วยตาได้ มีการ survey ได้ เช่น ประกันประตู กระจกหน้าต่าง เป็นภัยที่สามารถปรับปรุงแก้ไขได้ เราก็รับประกันภัยนั้นได้

- น้ำหนักบรรทุก เพราะน้ำหนักรถเป็นอัตราหนึ่งที่จะกำหนดในกรมธรรม์
- ปีที่สร้าง ถ้ารถเก่าเกิน 10 ปี บริษัทผู้รับประกันจะไม่รับเลย รถเก่านี้จะไม่ยอมให้ทำประกันแบบ comprehensive แต่จะยอมทำให้แบบ third party
- วันและราคาของรถที่ซื้อ เพื่อจะได้รู้ว่า ราคาขณะที่ซื้อว่าซื้อรถใหม่หรือซื้อเป็น second hands เราก็รู้จากราคา สภาพรถ เพราะฉะนั้น จากราคาของรถเราก็จะประเมินราคาที่จะเอาประกันได้
- จำนวนที่นั่ง รวมทั้งที่นั่งขับ ต้องรู้จำนวนที่นั่ง เพราะว่าการเรียกเก็บอัตราเบี้ยประกันคุ้มครองอุบัติเหตุ ส่วนบุคคลของผู้โดยสารคิดตามที่นั่งเป็นเกณฑ์
- ราคาปัจจุบันที่ผู้เอาประกันประมาณรวมทั้งเครื่องอุปกรณ์ ผู้ขอเอาประกันต้องประมาณราคาปัจจุบัน บริษัทจะดูว่าสูงหรือต่ำกว่าราคาที่ต้องการ
- เลขหมายเครื่องยนต์ ก็เพื่อจะได้เป็นหลักฐานแน่นแฟ้นว่า หมายเลขนี้ตรงกับหมายเลขทะเบียนของรถ

5. การใช้รถไปเพื่ออะไร ต้องแจ้งรายละเอียดว่า
   - ใช้ส่วนบุคคล
   - ใช้บรรทุก
   - ใช้รับจ้าง
6. การมีส่วนได้เสียในรถ คือ
   - เป็นผู้รับจำนำ
   - ผ่อนส่ง
7. สภาพของรถที่จะเอาประกันอยู่ในสภาพเรียบร้อยหรือไม่ ถ้ามีส่วนใดชำรุดเสียหายจะต้องระบุไว้
8. ต้องการจะเอาประกันประเภทใด
   - ประเภทรวม
   - ประเภทรับผิดเฉพาะบุคคลภายนอกเท่านั้น
   - ประเภทรวมชนิดกำหนดจำนวนความรับผิดขั้นต่ำ
9. เกี่ยวกับสุขภาพของผู้เอาประกันว่ามีข้อบกพร่องเกี่ยวกับสิ่งเหล่านี้หรือเปล่า
   - สมอง
   - สายตา
   - ประสาทหู
10. เคยเอาประกันรถยนต์ไว้กับบริษัทใดบ้าง ถ้ามีต้องแจ้งไว้ด้วย

11. มีบริษัทใดเคย

ก. ปฏิเสธการขอเอาประกันบ้าง

ข. เพิ่มอัตราเบี้ยประกันเมื่อต่ออายุ

ค. บอกเลิกกรมธรรม์ก่อนครบกำหนด หรือไม่ยอมต่ออายุประกัน

ง. ตั้งข้อกำหนดและเงื่อนไขใหม่เมื่อต่ออายุ

12. มีสิทธิได้รับส่วนลด ในกรณีที่ไม่มีการเรียกร้องค่าชดใช้ จากการประกันที่บริษัทเดิมบ้างหรือไม่ ถ้ามีต้องแนบใบเตือนให้ต่ออายุกรมธรรม์ไปด้วย

ตอนท้ายกรมธรรม์เป็นคำรับรองของผู้เอาประกันต่อบริษัท และการลงนามของผู้ขอเอาประกัน วัน เดือน ปี ที่ทำประกัน

รายงานการสำรวจรถยนต์

รายงานการสำรวจรถยนต์ใช้หลังจากออกใบคำขอ ผู้สำรวจ[3] ของบริษัทจะออกให้ เมื่อได้ตรวจสภาพรถแล้ว มีรายละเอียดแบ่งเป็น 4 ส่วนดังนี้

ส่วนที่ 1 — ชื่อผู้ขอประกัน ที่อยู่
— ชนิดของรถยนต์
— เลขทะเบียน

ส่วนที่ 2 — จากทะเบียนรถยนต์
— ชื่อเจ้าของรถ
— วันที่จดทะเบียน
— วันที่โอนครั้งสุดท้าย

ส่วนที่ 3 — วันที่ทำการสำรวจ
— สถานที่ทำการสำรวจ
— รถรุ่น หรือปี
— เครื่อง
— ตัวถัง
— ยาง ยี่ห้ออะไร เก่ามากแค่ไหน
— สภาพทั่ว ๆ ไป ใหม่เอี่ยม กลางเก่ากลางใหม่ เก่า
— ชื่อคนขับในวันถอนประกัน ใส่ชื่อคนขับลงไป บอกอายุ
— ใบอนุญาตที่ ออกให้ ณ (ต่างจังหวัด, กรุงเทพมหานคร) วันที่ที่ออก

[3] ผู้สำรวจ หมายถึง ผู้ที่บริษัทมอบหมายให้ทำหน้าที่นี้ ผู้จัดการภาค และผู้จัดการสาขาเท่านั้น

— อู่ที่ผู้เอาประกันประสงค์จะซ่อมรถ
(ถ้าเจาะจงอู่ใดอู่เดียวก็ให้แจ้งไว้ด้วย)

ส่วนที่ 4 — ความเห็นผู้สำรวจ

ให้ความเห็นว่ารถคันนี้ควรรับได้หรือไม่ เพราะเหตุใด ถ้ารถเก่า เสียหาย ก็ต้องบันทึกไว้ ถ้าเป็นรถที่บริษัทตอบยกเลิกกรมธรรม์ก็ต้องระบุไว้

— สรุป
— ผู้สำรวจลงนาม

กรมธรรม์ (Policy)

กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ก็เหมือนกับกรมธรรม์ประกันภัยอื่น ๆ ในสาระที่ว่า เป็นสัญญาระหว่างบริษัทประกันภัยและผู้ถือกรมธรรม์ ซึ่งต้องทำเป็นลายลักษณ์อักษรไทย โดยผู้เอาประกันได้ชำระหรือตกลงชำระเบี้ยประกันให้แก่บริษัทประกันภัย และบริษัทประกันภัยโดยผู้มีอำนาจได้ลงนามในท้ายสัญญาแสดงเจตนาที่ยอมรับประกันนั้น ๆ และยินดีที่จะชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้ถือกรมธรรม์ตามลักษณะของความเสียหายที่ได้ระบุไว้ในกรมธรรม์ และตามจำนวนเงินที่ระบุไว้ในกรมธรรม์นั้น ปัจจุบันกรมธรรม์ประกันรถยนต์ทุกบริษัทได้ใช้แบบเดียวกันหมดทุกบริษัท ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2517 เป็นต้นมา โดยทั่ว ๆ ไปแล้วเราแบ่งกรมธรรม์ออกเป็นส่วนสำคัญ ๆ ได้ 4 ส่วน ดังต่อไปนี้ คือ

ส่วนที่ 1 **อารัมภบท**

ในส่วนที่จะมีการระบุชื่อของผู้เอาประกันและผู้รับประกัน คำแทนคู่กรณีที่จะใช้ต่อไปในกรมธรรม์ และระบุว่าให้ใบคำขอเป็นมูลฐานและส่วนหนึ่งของกรมธรรม์ ถือเป็นเรื่องของการที่ผู้เอาประกันต้องกรอกข้อความลงในแบบฟอร์ม เช่น ชื่อรถยนต์ ขนาด น้ำหนัก

ส่วนที่ 2 **สาระสำคัญ**

ในส่วนนี้จะกล่าวถึงการชำระเบี้ยประกัน (premium paid) ว่ามีอะไรบ้าง ระยะเวลาที่เอาประกัน ว่าจะประกันภัยเท่าใดต้องกำหนดแน่นอน คือ เป็น 6 เดือน 9 เดือน 1 ปี และกล่าวถึงความคุ้มครองของกรมธรรม์ซึ่งบริษัทประกันภัยมีความรับผิดชอบที่จะชดใช้ค่าเสียหาย

ส่วนที่ 3 **เงื่อนไข**

ในส่วนนี้จะระบุถึงเงื่อนไขต่าง ๆ ซึ่งเป็นข้อยกเว้น ข้อยกเว้นในที่นี้ หมายความถึง บริษัทจะไม่คุ้มครอง และยังกำหนดถึงว่าควรจะต้องทำอย่างไรบ้างในกรณีต่าง ๆ และมีข้อกำหนดซึ่งผู้เอาประกันจะต้องปฏิบัติก่อนและภายหลังเกิดความเสียหาย เช่น เมื่อมีการเสียหายเกิดขึ้น ควรจะแจ้งอย่างไร

บางบริษัทจะต้องให้มีบันทึกประจำวันมาแสดงให้ดูด้วย

ส่วนที่ 4 การลงนาม

ส่วนนี้เป็นส่วนที่เจ้าหน้าที่ผู้ได้รับมอบอำนาจโดยชอบจากคณะกรรมการของบริษัท ฯ ให้เป็นผู้ลงนาม (กรรมการ, ผู้จัดการแผนก) ในนามของบริษัทประกันภัยนั้น โดยลงลายมือชื่อไว้เป็นสำคัญ

การเริ่มและการสิ้นสุดของกรมธรรม์

กรมธรรม์จะเริ่มมีผลต่อเมื่อผู้เอาประกันได้จ่ายเงินค่าเบี้ยประกันแล้วเต็มตามจำนวน โดยมีหลักฐานใบเสร็จรับเงินของบริษัทซึ่งลงลายมือชื่อผู้จัดการและผู้รับเงิน ถ้าเป็นเช็คก็ถือเอาวันที่บริษัทได้รับเงินตามเช็ค

กรมธรรม์โดยมากทำกันเป็นระยะเวลา 1 ปี โดยเริ่มจาก 0.01 น. ของวันเริ่มประกัน กรมธรรม์จะสิ้นสุดเมื่อครบกำหนดเวลา หรือเมื่อเกิดความเสียหายที่บริษัทต้องจ่ายค่าเสียหายจนครบตามทุนประกัน เมื่อครบกำหนดเวลาแล้วผู้เอาประกันจะต่อสัญญาก็ได้โดยเสียค่าเบี้ยประกันอีก และบางทีอาจมีการตีมูลค่าของทุนประกันใหม่

การสลักหลัง (Endorsement)

การสลักหลัง หมายความว่า กรมธรรม์ที่ต้องสลักหลังเพราะธรรมดากรมธรรม์ที่ออกแบบมาตรฐานก็ต้องทำการสลักหลัง เพื่อสนองความต้องการลูกค้า ทางบริษัทรับประกันภัยก็ต้องทำไปตามความประสงค์ว่าจะทำให้กว้าง แคบ ก็ทำได้โดยการสลักหลัง เพื่อจะเป็นการสะดวก ประหยัดสนองความต้องการ

การสลักหลังทำได้ 2 กรณี

1. เปลี่ยนเงื่อนไขในกรมธรรม์ตามความประสงค์ในทันทีที่ออกกรมธรรม์
2. เมื่อออกกรมธรรม์ไปแล้วเกิดเปลี่ยนใจ ก็จะต้องทำการสลักหลังได้

การสลักหลังถือเป็นส่วนหนึ่งของกรมธรรม์ มีผลบังคับได้ในเวลาที่กรมธรรม์มีอายุเมื่อไร การสลักหลังก็หมดอายุไปด้วย การเปลี่ยนแปลงใด ๆ จะหมดผลก็เมื่อวันสิ้นสุดของกรมธรรม์กับการสลักหลังต้องตรงกัน แต่วันเริ่มของกรมธรรม์อาจเป็นคนละวันได้ เพราะฉะนั้น จึงต้องระบุว่าใบสลักหลังนั้นเป็นการสลักหลังของกรมธรรม์เลขที่เท่าไร เพื่อให้มีผลตามกฎหมายเสมือนหนึ่งเป็นกรมธรรม์ เพราะเนื่องจากกรมธรรม์เป็นเอกสารที่เปลี่ยนมือได้ ดังนั้น ในกรณีผู้เอาประกันแยกสลักหลังออกจากกรมธรรม์แล้ว โอนกรมธรรม์ไปโดยไม่โอนสลักหลังไปด้วย ถ้าผู้รับโอนเป็นผู้สุจริตก็จะเป็นผู้ได้รับความเสียหายในกรณีนี้ เนื่องจากไม่ทราบข้อความที่ระบุไว้ ผู้โอนต้องรับผิดตามกฎหมายและต้องเป็นไปตามเงื่อนไขนั้น โดยบริษัทรับประกันไม่รับผิดชอบถือตามเงื่อนไขนั้น ในการประกันรถยนต์มักจะมีการออกสลักหลังควบไปกับกรมธรรม์เสมอส่วนมากเกี่ยวกับการคุ้มครอง ซึ่งในอัคคีภัยไม่มีควบไปกับการคุ้มครอง แต่ในทาง marine insurance การสลักหลังนี้มีมากอาจเรียกการสลักหลังว่าเป็นเงื่อนไข

คำว่า "สลักหลัง" ใช้กันแพร่หลาย จนกลายเป็นส่วนหนึ่งของสัญญา (ในทาง marine insurance) คือ ข้อบันทึกใด ๆ ที่มีข้อความผิดเพี้ยนไปจากเงื่อนไขที่มีอยู่แล้วในกรมธรรม์นั่นเอง ผลตามกฎหมาย ถือว่าเป็นสิ่งสำคัญมาก

การสลักหลังจะออกได้ในกรณี

1. เพิ่ม ลดทุนประกัน

2. เพิ่มรายการบางอย่าง ลด หรือยกเลิกรายการบางอย่าง เช่น ทำประกันรถยนต์ไว้ 10 คัน ต่อมาภายหลังต้องการจะทำเพิ่มเป็น 15 คัน

3. เพิ่ม ลด ยกเลิกความคุ้มครอง

4. เปลี่ยนอัตราเบี้ยประกัน เนื่องจากเพิ่มหรือลดความคุ้มครอง

5. เปลี่ยนสถานที่ตั้งของวัตถุที่นำมาประกัน

6. ยกเลิกกรมธรรม์

7. แก้คำผิด เช่น ชื่อเราไม่มีตัวสะกดการันต์ แต่ไปใส่เข้า ฉะนั้น การจะแก้ไขโดยการขูดลบขีดฆ่าในกรมธรรม์ทำไม่ได้ จะทำได้ก็โดยใช้การสลักหลังเพื่อแก้คำผิด

8. ปรับอัตราเบี้ยประกันในกรณีที่กรมธรรม์เปลี่ยนแปลงได้

9. เปลี่ยนที่อยู่ คือ ผู้เอาประกันย้ายที่อยู่ใหม่ก็ต้องแจ้งให้บริษัททราบ

หมายเหตุ การโอนกรรมสิทธิ์ หรือเมื่อกรรมสิทธิ์เปลี่ยนมือในการประกันรถยนต์นั้น จะต้องยกเลิกกรมธรรม์ฉบับเดิม และเริ่มสัญญาฉบับใหม่

การสลักหลังในการประกันการขนส่งในกรณีกรรมสิทธิ์เปลี่ยนมือ เราจะต้องบอกว่าเปลี่ยนมือไปให้ใครต้องระบุชื่อผู้รับโอน (ซึ่งทาง marine insurance ยกเว้นไม่ให้ต้องระบุชื่อผู้รับโอน) และผู้โอนคนแรกต้องรับผิดชอบอยู่ตลอดเวลาที่โอนต่อ ๆ กัน

การสลักหลังอาจมีผลกระทบกระเทือนเบี้ยประกัน 3 อย่าง

1. สลักหลังแล้วได้เบี้ยประกันเพิ่ม

2. สลักหลังแล้วคืนเบี้ยประกันไป

3. สลักหลังแล้วเบี้ยประกันคงเดิม

การสลักหลังส่วนมากทำไว้หลาย ๆ ชุด เพื่อ

- ติดไว้กับใบกรมธรรม์
- ติดไว้กับสำเนาใบกรมธรรม์
- แจกจ่ายไปยังแผนกต่าง ๆ ให้รับทราบในการเปลี่ยนแปลงแก้ไข

(ชื้อบริษัทผู้รับประกันภัย)

ใบสลักหลัง

ใบสลักหลัง	ถือเป็นส่วนหนึ่งของกรมธรรม์เลขที่
นามผู้เอาประกัน	ประเภทการประกัน

ส่วนเงื่อนไขอื่นใดคงเป็นไปตามเดิมไม่เปลี่ยนแปลง

กรุงเทพ ฯ วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

บริษัท ประกันภัย จำกัด

.....

.....	.....	.....
กรรมการผู้มีอำนาจ	กรรมการผู้มีอำนาจ	ผู้จัดการแผนกประกันภัยรถยนต์

การแจ้งอุบัติเหตุและการสำรวจความเสียหาย

1. เมื่อเกิดอุบัติเหตุ การสูญหรือเสียหาย และในกรณีมีสิทธิเรียกร้องใด ๆ ต้องส่งหนังสือบอกกล่าวให้บริษัททราบทันที ทุกครั้งที่ผู้เอาประกันได้รับจดหมาย หนังสือเรียกร้อง หมายศาล และหรือคำสั่ง คำบังคับใด ๆ ต้องส่งต่อไปให้บริษัท ฯ ทันทีเมื่อได้รับ เมื่อใดผู้เอาประกันทราบว่าจะมีการฟ้องร้องในทางอาญา เกี่ยวกับกรณีซึ่งอาจทำให้เกิดสิทธิเรียกร้องตามกรมธรรม์นี้ ผู้เอาประกันต้องมีหนังสือบอกกล่าวให้บริษัทฯ ทราบทันทีเช่นเดียวกัน เมื่อมีการลักทรัพย์หรือกระทำความผิดในทางอาญาอย่างอื่น ซึ่งอาจทำให้เกิดสิทธิเรียกร้องตามกรมธรรม์นี้ ผู้เอาประกันต้องแจ้งความต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจทันที และช่วยเหลือบริษัทฯ ในการที่จะให้ผู้กระทำผิดได้รับโทษ

2. ผู้เอาประกันจะต้องไม่ยอมรับสารภาพ ทำคำเสนอ ให้คำมั่นสัญญา หรือจ่ายเงินใด ๆ โดยไม่ได้รับความยินยอมจากบริษัท ฯ เป็นหนังสือ ถ้าเห็นสมควร บริษัท ฯ มีสิทธิที่จะเข้าดำเนินการต่อสู้คดี หรือทำการประนีประนอมในนามของผู้เอาประกันในการเรียกร้องใด ๆ หรืออาจฟ้องบุคคลอื่นเพื่อประโยชน์ของบริษัทฯ ในนามของผู้เอาประกันให้ใช้ค่าประกัน ค่าเสียหาย หรืออื่น ๆ ในการนี้บริษัท ฯ ชอบที่จะใช้ดุลพินิจโดยไม่จำกัดในการดำเนินคดี หรือทำการประนีประนอมเกี่ยวกับการเรียกร้องใด ๆ และผู้เอาประกันต้องให้ข้อเท็จจริงกับความช่วยเหลือแก่บริษัท ฯ ตามที่บริษัท ฯ ต้องการ

เมื่อทางบริษัท ฯ ได้รับใบแจ้งอุบัติเหตุรถยนต์แล้ว บริษัทฯ ก็จะทำบันทึกการสำรวจอุบัติเหตุรถยนต์ โดยแบ่งเป็นขั้นของการสำรวจตามแบบที่แนบมาประกอบในหน้าถัดไป

(แบบประกอบการแจ้งอุบัติเหตุและการสำรวจความเสียหาย)

กรมธรรม์เลขที่.....
ชดใช้ครั้งที่.....

(ชื่อบริษัทประกันภัย)

ใบแจ้งอุบัติเหตุต่อรถยนต์

เมื่อเกิดอุบัติเหตุซึ่งอาจต้องขอรับค่าเสียหาย โปรดเติมข้อความลงในแบบฟอร์มนี้ แล้วคืนไปยังบริษัท ฯ ทันที

โปรดอย่าแจ้งให้ผู้อื่นทราบว่ารถของท่านมีประกัน และอย่ายอมรับผิดหรือชดใช้ค่าเสียหายหรือเสนอใช้ค่าเสียหายก่อนที่จะได้รับแจ้งจากบริษัทฯ เป็นลายลักษณ์อักษรให้กระทำเช่นนั้น

เจ้าของ

นามผู้เอาประกัน.....
ที่อยู่.....

รถยนต์ของผู้เอาประกัน

ชนิด.....ประเภท.....หมายเลขทะเบียน.....
จะตรวจรถได้ที่ใด.....
วันและเวลาที่เกิดอุบัติเหตุ.....

ผู้ขับในขณะเกิดเหตุ

นาม.....
ที่อยู่.....

ผู้ขับในขณะเกิดเหตุ

ก. เป็นคนขับที่ได้รับเงินเดือน.....
ข. ขับด้วยความยินยอมของท่านหรือเปล่า.....
ค. ขับด้วยความมึนเมาหรือเปล่า.....
ง. มีใบอนุญาตซึ่งยังไม่หมดอายุหรือเปล่า.....

ใบอนุญาตเลขที่.....ประเภท (ส่วนบุคคลหรือสาธารณะ).....

ออก ณ .....หมดอายุวันที่.....

ผู้ขับ (ถ้าไม่ใช่เจ้าของรถเอง) มีประกันไว้กับบริษัทใด เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางรถยนต์หรือเปล่า.....

รถคู่กรณี

ชนิด.....ประเภท.....หมายเลขทะเบียน.....

นามเจ้าของ .....

ที่อยู่ .....

อุบัติเหตุ

โปรดเขียนแผนผังแจ้งที่เกิดเหตุและตำแหน่งของรถยนต์หรือบุคคลที่เกี่ยวข้องในอุบัติเหตุนี้

พยาน

โปรดแจ้งนามและตำบลที่อยู่ของผู้โดยสารทั้งหมดในรถ ซึ่งมีประกันไว้กับบริษัท ฯ ในขณะเกิดอุบัติเหตุ (นอกจากคนขับ).....

.....

.....

นามและตำบลที่อยู่ของผู้อื่นซึ่งเห็นเหตุการณ์ .....

.....

.....

ความเสียหายซึ่งเกิดกับรถยนต์ที่เอาประกันไว้กับบริษัทฯ

รายละเอียดของความเสียหาย .....

.....

ประมาณค่าซ่อม .....

บุคคลที่ได้รับบาดเจ็บ

นาม ตำบล ที่อยู่และอาชีพของบุคคลที่ได้รับบาดเจ็บ เนื่องจากอุบัติเหตุและรายละเอียดเกี่ยวกับบาดแผล .....

.....

ความเสียหายเกี่ยวกับทรัพย์สมบัติของผู้อื่น

(รวมทั้งรถยนต์ด้วย)

รายละเอียดของความเสียหาย .....

.....

.....

ลงนาม ..... ผู้แจ้ง

วันที่ .....

(ถ้าผู้แจ้งมิใช่ตัวผู้เอาประกันเอง โปรดแจ้งด้วยว่า มีความเกี่ยวพันกับผู้เอาบ่ระกันอย่างไร).....

.....

บันทึกการสำรวจอุบัติเหตุรถยนต์ **ผู้สำรวจ**

ส่วนที่ 1 รายการรับแจ้งและตรวจสอบขั้นแรก

วัน/เวลาที่รับแจ้ง..... ใบแจ้งอุบัติเหตุที่.....
ชื่อผู้แจ้ง..... โดยทาง.....
ชื่อผู้เอาประกัน..... กรมธรรม์เลขที่.....
ชนิด.....ทะเบียน..... ประเภท.....

คำเตือนและข้อพึงระวัง

1. รายการสาระสำคัญที่ต้องตรวจและกรอกตามความจริงและเปรียบเทียบกับกรมธรรม์ เพราะถ้าไม่ตรงกับกรมธรรม์ บริษัทมีสิทธิที่จะปฏิเสธความรับผิดได้
   - ชนิด.....
   - ทะเบียน.....
   - เลขเครื่องยนต์.....
   - ป้าย.....
2. ถ้ารายการจากสำเนากรมธรรม์แสดงว่าไม่มีเลขทะเบียน ต้องระวังป้ายทะเบียนและระวังวงกลมปลอมและต้องขอดูใบทะเบียนให้ได้ก่อนดำเนินการพิจารณาชดใช้
   - ประเภทรถ.....
   - มีเทลเลอร์หรือไม่.....
   - ผู้สำรวจ.....

รายการจากสำเนากรมธรรม์

ชนครั้งที่.....
ทุนประกัน.....
Excess.....
ผู้แทน.....
หมดอายุวันที่.....
ชนิด.....
ทะเบียน.....
เลขเครื่องยนต์.....
ป้าย.....
ประเภทรถ.....
มีเทลเล่อร์หรือไม่.....
ผู้ตรวจสอบ.....

ส่วนที่ 2 รายละเอียดเหตุที่เกิด

วัน/เวลาที่เกิดอุบัติเหตุ.....

สถานที่เกิดอุบัติเหตุ.....

ขณะนี้อยู่ที่.....

วัน/เวลา/และสถานที่ที่ไปทำการสำรวจ.....

รายละเอียดเหตุที่เกิด.....

.....

.....

.....

ชื่อผู้ขับขี่รถทั้งสองฝ่าย และมีใบอนุญาตหรือไม่.....

.....

คำเตือน

ผู้สำรวจต้องสอบหาความจริงและรายงานด้วยว่า ถนน หรือสะพานที่รถเอาประกันผ่านมีคำประกาศหรือป้ายของทางการว่า ห้ามรถประเภทใดผ่าน หรือจำกัดน้ำหนักรถ อย่างไรหรือไม่

1. รถที่เอาประกัน ตามที่ท่านสำรวจได้จากความเป็นจริง

ชื่อผู้ขับขี่.....

ใบอนุญาตเลขที่.....ประเภท.....

ออก ณ.....หมดอายุวันที่.....

2. รถคู่กรณี ชนิด.....ประเภท.....ทะเบียน.....

ชื่อเจ้าของ.....

ที่อยู่.....

ชื่อผู้ขับขี่.....

ในอนุญาตเลขที่.....ประเภท.....

ออก ณ.....หมดอายุวันที่.....

ผู้ขับขี่รถของผู้เอาประกัน ได้เมาสุรา หรือเมายาในขณะเกิดเหตุหรือไม่.....

ในขณะเกิดอุบัติเหตุ รถที่เอาประกันกำลังถูกใช้เพื่อกิจส่วนตัว หรือเพื่อการรับจ้าง.....

มีรายงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจตามประจำวันข้อที่.....ลงวันที่.....

เจ้าของเรื่องชื่อ.....สถานีตำรวจ.....

มีข้อตกลงใด ๆ ในขั้นสถานีตำรวจหรือไม่.....

ผู้เอาประกันเป็นฝ่ายผิดหรือถูก.....

แผนผังที่เกิดเหตุโดยย่อ

ประมาณค่าเสียหาย

	รายการโดยย่อ	ประมาณค่าเสียหาย
1. รถผู้เอาประกัน	.....	.....
2. รถบุคคลที่สาม	.....	.....
3. ทรัพย์สินบุคคลที่สาม	.....	.....
4. คนในรถผู้เอาประกัน	.....	.....
5. คนในรถบุคคลที่สาม	.....	.....
6. คนภายนอก	.....	.....
	รวม	

.....ผู้ตรวจ

ส่วนที่ 3 รายงานการสำรวจรถยนต์

สถานที่ไปสำรวจ.....คำเรียกร้องที่.....

ชนิดรถยนต์.....ประเภท.....หมายเลขทะเบียนที่.....

ชนด้านไหน.....อักษรเลขเครื่อง.....สภาพทั่วไป.....

ความเสียหายต่อตัวถังรถยนต์	ประมาณค่าซ่อม		ความเห็นของผู้สำรวจ
	ค่าแรงงาน	ค่าอะไหล่	
.....			.....
.....			.....
.....			.....
.....			ลงชื่อ.....ผู้สำรวจ
.....			ความเห็นของหัวหน้าสำรวจ
.....			.....
.....			.....
.....			ลงชื่อ.....หัวหน้าสำรวจ
.....			ความเห็นของผู้ตรวจสอบ
.....			.....
.....			.....
.....			.....
ความเสียหายต่อเครื่องยนต์			ลงชื่อ.....ผู้ตรวจสอบ
			ความเห็นของหัวหน้าตรวจสอบ
.....			.....
.....			ลงชื่อ.....หัวหน้าตรวจสอบ
.....			หมายเหตุ
.....			.....
ผู้สำรวจประมาณค่าซ่อมทั้งสิ้น.....			.....
ผู้ตรวจสอบต่อรอง.....			
รวมค่าซ่อมทั้งสิ้น.....บาท			

การเข้าสวมสิทธิ์ (Subrogation)

1. ผู้เอาประกันจะต้องโอนสิทธิเรียกร้องใด ๆ ซึ่งผู้เอาประกันมีสิทธิที่จะเรียกร้องต่อบุคคลภายนอกในกรณีที่ได้ทำการเรียกร้องตามกรมธรรม์นี้แล้วให้แก่บริษัทเมื่อบริษัทประสงค์ และผู้เอาประกันจะต้องอนุญาตให้บริษัทใช้นามของผู้เอาประกันเพื่อทำการติดต่อหรือทำการใด ๆ ในส่วนที่เกี่ยวกับการเรียกร้องค่าเสียหายจากบุคคลภายนอก และจะต้องให้ความช่วยเหลือตามสมควรในการติดต่อหรือกระทำการใด ๆ ดังกล่าวมาแล้ว

2. ผู้เอาประกันจะต้องไม่กระทำการใด ๆ เสนอ ให้คำมั่น หรือกระทำการชดใช้ค่าเสียหายโดยไม่ได้รับคำยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจากบริษัท ฯ ก่อน

การประกันช่วงหรือการประกันต่อ (Re-insurance)

การประกันช่วงหรือการประกันต่อ (Re–insurance) เป็นการที่จะโอนความรับผิดชอบไปให้บริษัทอื่นตามที่บรรยายไว้แล้ว จะเป็นในประเทศหรือนอกประเทศได้ทั้งนั้น โดยบริษัทที่รับประกันเป็นผู้ออกกรมธรรม์แต่เพียงผู้เดียว ผู้เอาประกันไม่รับผิดชอบกับบริษัทที่ประกันต่อผู้เอาประกันจะเรียกร้องให้ชดใช้จากผู้รับประกันฝ่ายเดียว จะไปเรียกร้องกับบริษัทที่รับ Re–insurance ไม่ได้

ในกรณีที่ผู้เอาประกัน ประกันต่ำกว่าราคาทรัพย์สิน ถือว่าผู้เอาประกันเป็นผู้ประกันร่วมกับบริษัท เวลาเกิดความเสียหายและเมื่อได้รับชดใช้ค่าเสียหาย ผู้เอาประกันจะได้รับเงินเพียงเท่าที่เป็นส่วนของบริษัท ส่วนอีกครึ่งหนึ่งไม่ได้ คือ ส่วนของเรา เช่น บ้านหลังหนึ่งราคา 100,000 บาท แต่ประกันเพียง 50,000 บาท ซึ่งเรียกว่า Under-insured ถือว่าเจ้าของ Co–insurance กับบริษัท 50,000 บาทด้วย

ดังนั้น การ Re–insurance จึงเป็นการรับผิดชอบโดยตรงกับผู้เอาประกัน เช่น บริษัทอาคเนย์รับจำนวนประกันมา และเอาไป Re–insurance กับบริษัท Swiss เช่นนี้บริษัทอาคเนย์รับผิดชอบโดยตรงต่อผู้เอาประกัน ถ้ามีอะไรเกิดขึ้นจะไปเรียกกับบริษัท Swiss ไม่ได้ เพราะว่าบริษัทอาคเนย์เป็นผู้ออกกรมธรรม์

วิธี Re–insurance มี 3 วิธี คือ

1. **Facultative Re-insurance** เป็นการประกันช่วงแบบเดิม คือ ทุกครั้งที่มีการรับประกันจะส่งช่วงออกไป เช่น ได้รับประกันการเดินทาง 5 ล้านบาท แต่เราจะรับเพียง 1 ล้านบาท เพราะฉะนั้นอีก 4 ล้านบาท เราจะทำการ Re–ins. โดยถามไปทางโทรศัพท์ โทรเลขได้

2. **Treaty Re-insurance** เป็นการประกันช่วงแบบมีสัญญาต่อกัน เช่น มีการรับประกันทุกครั้งจะต้อง Re–insurance โดยทำเป็นปี ๆ ว่าภายใน 1 ปีต้องส่งกรมธรรม์ให้เขา เป็นการดีทั้ง 2 ฝ่าย คือ ทั้งทางผู้รับประกันและผู้เอาประกัน Treaty Re–insurance จะมี Maximum ไว้ เช่น แต่ละใบต้อง

ไม่เกิน 5 ล้านต่อกรมธรรม์ แต่มี 6 ล้าน เช่นนี้ Treaty Re—insurance เท่ากับ 1 ล้าน ซึ่งจะได้ค่านายหน้าจากการ Treaty Re—insurance ด้วย

แบบ Treaty Re—insurance นี้จึงเจริญมาก มีผู้ร่วมทำกับทางบริษัทก็เกิดผลดี คือ

1. สะดวก
2. ได้เงินมาก
3. ค่านายหน้าสูง
4. Automatic Cover

3. **Pool Re-insurance** มีการประกันช่วงแบบ Limit ในอาชีพเดียวกัน โดยเขาจะประกันผู้ที่ประกอบการค้าชนิดเดียวกันรวมเป็น Syndicate แล้วเก็บเบี้ยประกันแต่ละคนมารวมไว้เป็นเงินกองกลาง เมื่อใครเกิดเสียหายก็เอาเงินกองกลางก้อนนั้นมาจ่าย (ส่วนมาก Pools Re-insurance ใช้กับเรือ)

ข้อดีของ Pools Re-insurance

1. ไม่เอากำไร เรียกพอสมควร เก็บเบี้ยประกันถูก
2. ถ้าได้กำไร แต่ละปีก็คืนให้เป็นเงินปันผล

ข้อเสีย การเสี่ยงภัยวงแคบ ถ้ามีภัยเกิดขึ้นก็อยู่ภายในวงนี้

ประโยชน์ของการทำ Re-insurance หรือ Co-insurance มีประโยชน์เหมือนกัน คือ

1. เป็นการกระจายภัยที่ดีที่สุด
2. ทำให้กิจการค้า การประกันขยายตัวกว้างขึ้น (รับได้มาก)
3. ทำให้ความมั่นคงของบริษัทมากขึ้น เพราะว่ามีคนมาช่วยแบ่งเบาภาระความรับผิดชอบ
4. บริษัทมีรายได้เพิ่มขึ้น (ได้รับค่านายหน้า)
5. ถือว่าการ Re-insurance เป็นการ export ภัยออกไป invisible export (เพราะว่ารับมาเท่าไร เอา Re-insurance ออกไปก็ได้ค่า Commission) ทำให้เงินตราต่างประเทศเข้ามาในกรณีที่มีการทำ Re-insurance กับบริษัทต่างประเทศ
6. บริษัทมีโอกาสได้ Re-insurance กับบริษัทอื่น (ในฐานะที่เราให้เขา เขาก็ให้เราบ้าง) เป็น Re-insurance ของบริษัท

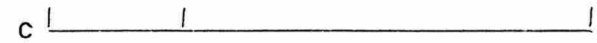
การยกเลิกกรมธรรม์

การยกเลิกกรมธรรม์แบ่งได้ 2 อย่าง

1. บริษัทยกเลิก
2. ผู้เอาประกันยกเลิก

(1) บริษัทยกเลิก ในกรณีที่บริษัทต้องการจะยกเลิกกรมธรรม์ของผู้เอาประกัน บริษัทจะยื่น notice ล่วงหน้า 7 วัน โดยส่งทางไปรษณีย์ลงทะเบียนไปยังผู้เอาประกัน หรือ any time คือ บริษัทจะคืนเบี้ยประกันเท่าที่เหลือคิดเฉลี่ยเป็นรายวัน คุ้มครองแค่ไหนก็หักไป ส่วนที่เหลือก็คืนให้ เรียกว่า **Prorata rate**

ตัวอย่าง อายุการประกัน 1 ปี ก. ทำประกันมาได้ 1 เดือน ปรากฏว่ารถชนกัน 7 ครั้ง เช่นนี้ บริษัทจึงบอกเลิกกรมธรรม์



ดังนั้น เบี้ยประกันจะเหลืออีก 11 เดือน เช่นนี้บริษัทจะคิดแบบ Prorata rate ให้ วิธีคืนจะเอาอัตราเบี้ยประกันจริง ๆ คืนใช้ในอัตราเบี้ยประกันเลย

(2) ผู้เอาประกันยกเลิก คือ ผู้เอาประกันมีความจำเป็นที่จะต้องขอยกเลิกการคุ้มครองอันเกิดจากเหตุผลบางประการ ก็ไปขอบอกเลิก ซึ่งการคืนแบบนี้ผู้เอาประกันจะต้องขาดทุนเพราะการประกันแบบนี้คิดการคุ้มครองเป็นระยะ 1 ปี เพราะฉะนั้น เบี้ยประกันที่บริษัทจะคืนให้เป็น **Short period**

ตัวอย่าง อายุการประกัน 1 ปี ก. ซื้อรถมา 2 เดือน แต่มีความจำเป็นต้องไปต่างประเทศ 5 ปี ซึ่งขอบอกเลิกกรมธรรม์ที่ทำไว้กับบริษัทประกันภัย คือ

ในกรณี Short period นี้จะเกิดการคุ้มครองตามแบบ คือ

ถ้าคุ้มครองไปแล้ว 1 เดือน ถือเสมือนคุ้มครอง 3 เดือน

„ 3 „ „ 6 „

„ 6 „ „ 9 „

„ 9 „ „ 12 „

ดังนั้นตามตัวอย่างที่ผู้เอาประกันใช้การคุ้มครองไป 2 เดือน ก็ถือเสมือนการคุ้มครองเป็น 3 เดือน เวลาคิดเสียเบี้ยประกันจึงเสียเป็น 3 เดือน ไม่ใช่เสียเพียง 2 เดือน

สรุป การยกเลิกกรมธรรม์จึงคืนเบี้ยประกันได้ 2 วิธี

1. ในด้านบริษัทยกเลิก ใช้วิธี Prorata rate
2. ในด้านผู้เอาประกันยกเลิก ใช้วิธี Short period

การคิดเบี้ยประกัน

หลักการคิดเบี้ยประกันนั้น ก็ขึ้นอยู่ว่ารถยนต์นั้นเป็นรถประเภทใด ซึ่งโดยทั่วไปรถยนต์ก็แบ่งออกเป็นประเภทใหญ่ ๆ ได้ 3 ประเภท คือ

1. รถส่วนบุคคล (Private Car) คือ รถที่มีลักษณะเป็นรถนั่ง หรือรถยนต์ที่จดทะเบียนเป็นรถส่วนบุคคล รวมทั้งรถตรวจการด้วย รถส่วนบุคคลนี้มีไว้เพื่อใช้เป็นประโยชน์ส่วนตน

2. รถบรรทุก (Commercial Vehicle) คือ รถที่ใช้สำหรับบรรทุกสินค้า

3. รถจักรยานยนต์ (Motor Cycles) คือ รถที่ขับเคลื่อนโดยเครื่องยนต์ มี 2 ล้อ หรือ 3 ล้อ ก็ได้

การแบ่งรถยนต์ออกเป็นประเภทเหล่านี้ แต่ละบริษัทอาจจะไม่เหมือนกันก็ได้ ทั้งนี้แล้วแต่ความสะดวกของแต่ละบริษัท ซึ่งบริษัทประกันภัยที่กลุ่มผู้ทำรายงานชุดนี้ไปสัมภาษณ์มานั้น ได้แบ่งรถยนต์ออกเป็นประเภทต่าง ๆ ตามข้างต้นที่กล่าวมาแล้ว และบริษัท ฯ ได้แบ่งรถที่ไม่เข้าลักษณะข้างต้นออกต่างหาก ดังนี้คือ

(1) รถแทรคเตอร์เพื่อการเกษตร

(2) รถพยาบาล

(3) รถไปรษณีย์

(4) รถขยะ รถบดถนน รถบรรทุกน้ำ รถใหม่ของบริษัทรถยนต์ (รถป้ายแดง)

สำหรับรถประเภทเหล่านี้ ถ้าจะทำประกัน จะต้องมาตกลงกับบริษัทเป็นพิเศษ เพราะรถพวกนี้ไม่เข้าในลักษณะรถที่บริษัทแบ่งไว้แล้ว

ในการคิดเบี้ยประกันตามระเบียบข้อบังคับของพิกัดอัตารถยนต์ ในปัจจุบันนี้ทุกบริษัทต้องถือหลักเกณฑ์เดียวกันโดยคิดในอัตราเหมือนกันหมด อัตราเบี้ยประกันภัยจะต่างกันก็เนื่องจากการขอเอาประกันภัยมากน้อยไม่เท่ากันประการหนึ่ง และเกี่ยวกับจำนวนเงินคุ้มครองความรับผิดชอบบุคคลที่สามขอเอาประกันภัยไม่เท่ากันอีกประการหนึ่ง ดังนั้น เพื่อความสะดวก บริษัทถือหลักปริมาตรลูกสูบเป็นเกณฑ์ การคุ้มครองรถส่วนบุคคลนั้น บริษัทแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ

1. **กรมธรรม์ประกันความรับผิดต่อบุคคลภายนอกเท่านั้น** ถ้ารถที่เอาประกันก่อให้เกิด

ก. ความตาย หรือบาดเจ็บทางร่างกายของบุคคลใด ๆ เว้นแต่บุคคลในครอบครัว คนใช้ของผู้เอาประกัน

ข. ความเสียหายต่อทรัพย์สิน (รวมทั้งสัตว์) ของบุคคลใด ๆ ซึ่งมิใช่เป็นทรัพย์สินของผู้เอาประกันเอง หรือทรัพย์สินที่อยู่ในความควบคุม หรืออารักขาของผู้เอาประกัน

และผู้เอาประกันต้องรับผิดชอบตามกฎหมายที่จะใช้ค่าทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกเหล่านั้น บริษัทก็จะเข้ารับชดใช้ค่าเสียหายเหล่านั้นให้แก่ผู้เอาประกัน นอกจากนี้ในกรณีที่บริษัทเห็นสมควร บริษัทอาจออกค่าใช้จ่ายในการต่อสู้คดีให้แก่ผู้เอาประกัน โดยแจ้งเป็นหนังสือไปยังผู้เอาประกันให้ทำการต่อสู้คดี เพื่อป้องกันสิทธิเรียกร้องของบุคคลภายนอกดังกล่าวข้างต้นนั้น

อัตราเบี้ยประกันภัยบุคคลที่ 3

ปริมาตรลูกสูบไม่เกิน	เบี้ยประกัน
1000 ซีซี	1000.— บาท
1500 ซีซี	1075.— „
2000 ซีซี	1150.— „
3000 ซีซี	1300.— „
4000 ซีซี	1450.— „
เกินกว่า 4000 ซีซี	1600.— „

หมายเหตุ อัตราเบี้ยประกันตามตารางนี้ ยังไม่ได้รวมถึง

ภาษีการประกัน 3.3%

อากรแสตมป์ 0.4%

ตัวอย่าง

นาย ก. นำรถเก๋งขนาด 1000 ซีซี ไปประกันกับบริษัทอาคเนย์ฯ ทำสัญญาประกัน 1 ปี บริษัทจะคิดค่าเบี้ยประกันนาย ก. ดังนี้ คือ

ภาษีการประกัน 3.3% $= \frac{3.3}{100} \times 1000$

$= 33$ บาท

อากรแสตมป์ 0.4% $= \frac{.4}{100} \times 1000$

$= 4$ บาท

นาย ก. จะต้องจ่ายค่าเบี้ยประกัน $\doteq 1{,}000 + 33 + 4$

$= 1{,}037.—$ บาท

ดังนั้น เวลาที่มีลูกค้ามาขอทราบรายละเอียดอัตราค่าเบี้ยประกัน บริษัทควรจะบอกรวมทั้งค่าภาษี และอากรแสตมป์ด้วย เพื่อไม่ให้ลูกค้าเกิดข้อโต้แย้งได้ในภายหลัง

2. กรมธรรม์แบบคุ้มครองรวม (Comprehensive Cover)

กรมธรรม์ชนิดนี้ นอกจากจะชดใช้ค่าเสียหายเช่นเดียวกับแบบประกันความรับผิดต่อบุคคลภายนอกตามข้อ 1 แล้ว กรมธรรม์ยังคุ้มครองถึงการชดใช้ค่าเสียหายของรถยนต์คันเอาประกันรวมทั้งตะเกียงรถและเครื่องอุปกรณ์ของรถ ซึ่งได้รับวินาศภัย หรือการบุบสลาย เนื่องจากเหตุดังต่อไปนี้

ก. อุบัติเหตุภายนอก

ข. ชนกัน หรือกระทบกับวัตถุภายนอก ซึ่งเนื่องจากความชำรุด หรือสึกหรอ และเสื่อมคุณภาพของเครื่องกลไกรถยนต์

ค. บุคคลภายนอกก่อให้เกิดความเสียหาย โดยเจตนาร้าย แต่ไม่รวมถึงบุคคลในครอบครัวหรือคนรับใช้ของผู้เอาประกัน

ง. เพลิงไหม้ อสุนีบาต การลุกหรือระเบิดขึ้นมาเอง

จ. อุบัติเหตุจากการขนส่งรถยนต์ทางหลวง ทางรถไฟ หรือแม่น้ำลำคลองทั่วราชอาณาจักร หรือในอาณาเขตที่ได้รับความยินยอมและเห็นชอบของบริษัท และรวมถึงความรับผิดต่อความเสียหายของบุคคลที่ 3 ด้วย

อัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์[1]
เริ่มใช้วันที่ 1 มกราคม 2525

1. การคุ้มครองความเสียหายต่อรถยนต์ (คันเอาประกันภัย)

บริษัท ฯ ให้ความคุ้มครองไม่เกินจำนวนทุนประกัน ตามความรับผิดที่ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์สัญญาข้อ 3.1 อันเกิดจากการชนหรือคว่ำ หรือสูญหายอันเกิดจากการลักทรัพย์ ชิงทรัพย์ ปล้นทรัพย์ และยักยอกทรัพย์ ยกเว้นการลักทรัพย์ ชิงทรัพย์ ปล้นทรัพย์ และยักยอกทรัพย์ เกิดขึ้นโดยลูกจ้างของผู้เอาประกันภัยเอง

2. การคุ้มครองความรับผิดต่อชีวิตและทรัพย์สินบุคคลภายนอก

2.1 รถยนต์นั่งส่วนบุคคล (รหัส 1.10) และ
รถยนต์ปิคอัพหรือรถตู้ส่วนบุคคล (รหัส 1.20)

2.1.1 ความรับผิดต่อความบาดเจ็บหรือมรณะ ไม่เกินชีวิตละ 100,000.–บาท ต่อหนึ่งคน 1,000,000.–บาท ต่อหนึ่งครั้ง

2.1.2 ความรับผิดต่อทรัพย์สิน 1,000,000.–บาท ต่อหนึ่งครั้ง

2.2 รถยนต์ทุกชนิด (นอกเหนือจาก รหัส 1.10, 1.20 ที่กำหนดไว้ในข้อ 2.1)

2.2.1 ความรับผิดต่อความบาดเจ็บหรือมรณะ ไม่เกินชีวิตละ 50,000.–บาท ต่อหนึ่งคน 500,000.–บาทต่อหนึ่งครั้ง

2.2.2 ความรับผิดต่อทรัพย์สิน 500,000.–บาท ต่อหนึ่งครั้ง

---

[1] พิกัดอัตราเบี้ยประกันรถยนต์ โดยคณะอนุกรรมการประกันรถยนต์ ประจำปี 2523 – 2524 สมาคมประกันวินาศภัย

3. การเพิ่มความคุ้มครอง

3.1 ลักทรัพย์ ชิงทรัพย์ ปล้นทรัพย์ ยักยอกทรัพย์ โดยลูกจ้างเพิ่มเบี้ยประกันภัยหมื่นละ 149.60 บาท

3.2 ความเสียหายต่อข้อความ เครื่องหมายหรือเครื่องตกแต่งใด ๆ เพิ่มเบี้ยประกันภัยหมื่นละ 518.60 บาท

3.3 ผู้ขับขี่ไม่ระบุชื่อ เพิ่มเบี้ยประกัน 207.40 บาท ต่อความรับผิดมรณะหรือทุพพลภาพโดยสิ้นเชิงเป็นเงินไม่เกิน 10,000.–บาท หรือค่ารักษาพยาบาลไม่เกิน 1,000.–บาท ต่ออุบัติเหตุหนึ่งครั้ง (ค่ารักษาพยาบาลให้ใช้อัตรา 10% ของทุนประกัน) ถ้ามีความเสียหายต่อครั้งเกินกว่าหรือเต็มทุนประกัน ให้ถือว่าการคุ้มครองตามกรมธรรม์เป็นอันสิ้นสุด

4. เงื่อนไขกรมธรรม์เกี่ยวกับข้อยกเว้นที่สำคัญ

กรมธรรม์ประกันภัยนี้ไม่คุ้มครอง :–

1. การใช้รถนอกอาณาเขตประเทศไทย (นอกจากมีการซื้อประกันภัยเพิ่มขึ้น)
2. การใช้รถยนต์ในทางที่ผิดกฎหมาย เช่น นำรถไปประทุษร้ายต่อชีวิตหรือทรัพย์สินบุคคลอื่น หรือนำไปบรรทุกของผิดกฎหมาย
3. การใช้ในการแข่งขัน หรือทดลองความทนทาน
4. การใช้โดยบุคคลของอู่ซ่อมขณะนำรถยนต์ไปทำการซ่อม เว้นแต่การซ่อมนั้นบริษัทเป็นผู้สั่งหรือยินยอม
5. การขับขี่โดยบุคคลที่ไม่เคยได้รับใบอนุญาตขับรถยนต์ใด ๆ หรือเคยได้รับแต่ขาดต่ออายุเกินกว่า 180 วัน หรือเคยได้รับแต่ถูกตัดสิทธิตามกฎหมายในการขับรถยนต์ ในเวลาเกิดอุบัติเหตุ
6. การขับขี่โดยบุคคลขณะที่อยู่ภายใต้ฤทธิ์สุรายาเมา ถึงขนาดที่ไม่สามารถควบคุมรถยนต์ได้

5. การลดเบี้ยประกันภัยและการเพิ่มเบี้ยประกันภัยประวัติไม่ดี

5.1 การลดเบี้ยประกันภัยประวัติดี ถ้าในระหว่างปีเอาประกันภัยไม่มีการเรียกร้องค่าเสียหาย บริษัท ฯ จะลดเบี้ยประกันให้อย่างน้อย 20% ของเบี้ยประกันภัยของปีที่ผ่านมา

5.2 การเพิ่มเบี้ยประกันภัยประวัติไม่ดี ถ้าในระหว่างปีเอาประกันภัย หากมีอุบัติเหตุตั้งแต่ 2 ครั้งขึ้นไป และค่าเสียหายเกินกว่า 200% ของเบี้ยประกัน บริษัท ฯ จะเพิ่มเบี้ยประกันภัยอย่างน้อย 20% ของเบี้ยประกันภัยในปีที่ต่ออายุ

5.3 กรณีที่เอาประกันภัยในคราวเดียวเกินกว่า 3 คัน บริษัท ฯ ให้ส่วนลดหมู่ 10%

6. การยกเลิกกรมธรรม์

6.1 ในกรณีบริษัท ฯ เป็นฝ่ายขอยกเลิก บริษัท ฯ จะส่งหนังสือบอกกล่าวล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 15 วัน และจะคืนเบี้ยประกันภัยให้ในอัตราเฉลี่ยรายวัน

6.2 ในกรณีผู้เอาประกันเป็นฝ่ายขอยกเลิก จะขอยกเลิกเมื่อใดก็ได้ โดยนำกรมธรรม์มาขอรับเงินได้ทันที โดยบริษัท ฯ จะคืนเบี้ยประกันให้ตามอัตราที่ปรากฏในกรมธรรม์

7. การประกันภัยไม่เต็มปี

การประกันภัยไม่เต็มปีต้องคำนวณเบี้ยประกันภัยตามอัตราเบี้ยประกันภัยระยะสั้น ดังต่อไปนี้:-

จำนวนวันประกันภัย	ร้อยละของเบี้ยประกันภัยเต็มปี	จำนวนวันประกันภัย	ร้อยละของเบี้ยประกันภัยเต็มปี	จำนวนวันประกันภัย	ร้อยละของเบี้ยประกันภัยเต็มปี
1—9	10	120—129	46	240—249	75
10—19	15	130—139	49	250—259	77
20—29	19	140—149	52	260—269	80
30—39	21	150—159	54	270—279	82
40—49	24	160—169	57	280—289	84
50—59	27	170—179	60	290—299	86
60—69	30	180—189	62	300—309	88
70—79	32	190—199	64	310—319	91
80—89	35	200—209	67	320—329	93
90—99	38	210—219	69	330—339	95
100—109	41	220—229	71	340—349	97
110—119	43	230—239	73	350—359	99
				360—369	100

ในกรณีที่การประกันภัยเป็นหมู่และเป็นการเพิ่มจำนวนรถยนต์นั้น ต้องใช้อัตราเบี้ยประกันภัยเฉลี่ยรายวัน

8. คำย่อที่ใช้ในพิกัดอัตราเบี้ยประกันภัยมีดังนี้

บจ. (บาดเจ็บ) หมายถึง การคุ้มครองตามสัญญา ข้อ 2.1

ผส. (ผู้โดยสาร) หมายถึง การคุ้มครองตามสัญญา ข้อ 2.2

ทส. (ทรัพย์สิน) หมายถึง การคุ้มครองตามสัญญา ข้อ 2.3

กช. (การชน) หมายถึง การคุ้มครองความเสียหายของรถยนต์ อันเกิดจากการชนหรือคว่ำ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของสัญญา ข้อ 3.1

ลท. (ลักทรัพย์ทั้งคัน) หมายถึง การคุ้มครองความสูญหายทั้งคันของรถยนต์ เนื่องจากถูกลักทรัพย์ ชิงทรัพย์ ปล้นทรัพย์ หรือยักยอกทรัพย์ ไม่รวมการลักทรัพย์ ชิงทรัพย์ ปล้นทรัพย์ หรือยักยอกทรัพย์โดยลูกจ้างของผู้เอาประกันภัย และในกรณีที่ได้รถยนต์คืนมา ให้รวมถึงความสูญหาย หรือเสียหายของตัวรถยนต์ หรืออุปกรณ์ หรือส่วนควบด้วย ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาข้อ 3.1

ลจ. (ลักทรัพย์ทั้งคันโดยลูกจ้าง) หมายถึง การคุ้มครองความสูญหายทั้งคันของรถยนต์ เนื่องจากถูกลักทรัพย์ ชิงทรัพย์ ปล้นทรัพย์ หรือยักยอกทรัพย์โดยลูกจ้างของผู้เอาประกันภัยเท่านั้น และในกรณีที่ได้รถยนต์คืนมา ให้รวมถึงความสูญหายหรือเสียหายของตัวรถยนต์ หรืออุปกรณ์ หรือส่วนควบด้วย ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาข้อ 3.1

ลอ. (ลักทรัพย์อุปกรณ์) หมายถึง การคุ้มครองความสูญหายของอุปกรณ์ หรือส่วนควบของรถยนต์เนื่องจากถูกลักทรัพย์ ชิงทรัพย์ ปล้นทรัพย์ หรือยักยอกทรัพย์ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาข้อ 3.1

จจ. (จลาจล) หมายถึง การคุ้มครองความเสียหายต่อรถยนต์คันเอาประกันภัย เนื่องจาก :

1. การกระทำของบุคคลใด โดยร่วมกับบุคคลอื่นในการก่อกวนความสงบสุขของประชาชน ไม่ว่าจะเกี่ยวกับการนัดหยุดงาน การปิดงานหรือไม่ก็ตาม
2. การกระทำของคนงานที่นัดหยุดงาน หรือที่ถูกปิดงาน ซึ่งได้กระทำโดยจงใจเพื่อส่งเสริมการนัดหยุดงาน หรือเพื่อขัดขวางการปิดงาน
3. การกระทำของบุคคลใดถึงขนาดเป็นการก่อการร้าย
4. การกระทำมุ่งร้าย หรือประทุษร้ายของบุคคลใด

จจ. (จลาจล) นี้ เป็นส่วนหนึ่งของสัญญาข้อ 3.1

ภัยอื่น หมายถึง การคุ้มครองความเสียหายหรือความสูญหายใด ๆ ต่อรถยนต์ที่เกิดขึ้นอันมิใช่ กช. ลท. ลจ. ลอ. และ จจ. ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาข้อ 3.1

หมายเหตุ : การคุ้มครองตามสัญญาข้อ 3.1 ประกอบด้วย กช.–ลท.–ลจ.–ลอ.–จจ.–ภัยอื่น

อัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล

รหัส 1.10

ทุนประกัน	ขนาดเครื่องยนต์ไม่เกิน				
	1000 ซีซี	1500 ซีซี	2000 ซีซี	3000 ซีซี	เกิน 3000 ซีซี
50,000.—	4,489.89	4,660.33	4,821.45	5,163.34	5,495.90
60,000.—	4,941.24	5,111.69	5,272.80	5,614.69	5,946.25
70,000.—	5,391.60	5,563.04	5,724.16	6,066.05	6,397.61
80,000.—	5,842.95	6,014.40	6,174.51	6,517.40	6,848.96
90,000.—	6,294.31	6,464.75	6,625.87	6,967.76	7,300.32
100,000.—	6,745.66	6,916.11	7,072.06	7,419.11	7,750.67
110,000.—	7,196.02	7,367.46	7,528.58	7,870.47	8,202.03
120,000.—	7,647.37	7,818.82	7,978.93	8,321.82	8,653.38
130,000.—	8,098.73	8,269.17	8,430.29	8,772.18	9,104.74
140,000.—	8,549.08	8,720.53	8,881.64	9,223.53	9,555.09
150,000.—	9,000.44	9,171.88	9,333.00	9,674.89	10,006.45
160,000.—	9,451.79	9,623.24	9,783.35	10,126.24	10,457.80
170,000.—	9,903.15	10,073.59	10,234.71	10,576.60	10,909.16
180,000.—	10,353.50	10,524.95	10,686.06	11,027.95	11,359.51
190,000.—	10,804.86	10,976.30	11,136.42	11,479.31	11,810.87
200,000.—	11,256.21	11,427.66	11,587.77	11,930.66	12,262.22
210,000.—	11,707.57	11,878.01	12,039.13	12,381.02	12,713.58
220,000.—	12,157.92	12,329.37	12,490.48	12,832.37	13,163.93
230,000.—	12,609.28	12,780.72	12,940.84	13,283.73	13,615.29
240,000.—	13,060.63	13,232.08	13,392.19	13,734.08	14,066.64
250,000.—	13,511.99	13,682.43	13,843.55	14,185.44	14,518.00

รหัส 1.10

ทุนประกัน	ขนาดเครื่องยนต์ไม่เกิน				
	1000 ซีซี	1500 ซีซี	2000 ซีซี	3000 ซีซี	เกิน 3000 ซีซี
260,000.—	13,962.34	14,133.79	14,294.90	14,636.79	14,968.35
270,000.—	14,413.70	14,585.14	14,745.26	15,088.15	15,419.71
280,000.—	14,865.05	15,036.50	15,196.61	15,538.50	15,871.06
290,000.—	15,316.41	15,486.85	15,647.97	15,989.86	16,321.42
300,000.—	15,766.76	15,938.21	16,099.32	16,441.21	16,772.77
310,000.—	16,218.12	16,389.56	16,549.68	16,892.57	17,224.13
320,000.—	16,669.47	16,839.92	17,001.03	17,342.92	17,675.48
330,000.—	17,120.83	17,291.27	17,452.39	17,794.28	18,125.84
340,000.—	17,571.18	17,742.63	17,903.74	18,245.63	18,577.19
350,000.—	17,822.54	18,193.98	18,354.10	18,696.99	19,028.55
360,000.—	18,473.89	18,644.34	18,805.45	19,147.34	19,479.90
370,000.—	18,925.25	19,095.69	19,256.81	19,598.70	19,930.26
380,000.—	19,375.60	19,547.05	19,708.16	20,050.05	20,381.61
390,000.—	19,826.96	19,998.40	20,158.52	20,501.41	20,832.97
400,000.—	20,278.31	20,448.76	20,609.87	20,951.76	21,284.32
410,000.—	20,728.67	20,900.11	21,061.23	21,403.12	21,734.68
420,000.—	21,180.02	21,351.47	21,511.58	21,857.77	22,186.03
430,000.—	21,631.38	21,802.82	21,962.94	22,305.83	22,637.39
440,000.—	22,082.73	22,253.18	22,414.29	22,756.18	23,088.74
450,000.—	22,533.09	22,704.53	22,865.65	23,207.54	23,539.10
460,000.—	22,984.44	23,155.89	23,316.00	23,658.89	23,990.45
470,000.—	23,435.80	23,607.24	23,767.36	24,110.25	24,441.81
480,000.—	23,887.15	24,057.60	24,218.71	24,560.60	24,893.16
490,000.—	24,337.51	24,508.95	24,670.07	25,011.96	25,343.52
500,000.—	24,788.86	24,960.31	25,120.42	25,463.31	25,794.87
ประเภทสาม	1,700.12	1,782.76	1,856.07	2,011.02	2,166.97

อัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ปีคอัพและตู้ส่วนบุคคล

รหัส 1.20

ทุนประกัน	จำนวนที่นั่ง
	ไม่เกิน 10 ที่นั่ง
50,000.—	6,014.40
60,000.—	6,517.40
70,000.—	7,020.41
80,000.—	7,523.41
90,000.—	8,025.42
100,000.—	8,528.42
110,000.—	9,031.43
120,000.—	9,534.43
130,000.—	10,037.44
140,000.—	10,540.44
150,000.—	11,043.45
160,000.—	11,546.45
170,000.—	12,049.46
180,000.—	12,552.46
190,000.—	13,055.47
200,000.—	13,558.47
ประเภทสาม	2,539.85

อัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล

รหัส 1.40

ทุนประกัน	น้ำหนักรวม ไม่เกิน 6000 กก.	น้ำหนักรวม ไม่เกิน 12000 กก.	น้ำหนักรวม เกิน 12000 กก.
50,000.—	5,599.20	6,263.32	6,936.77
60,000.—	6,019.56	6,682.68	7,357.13
70,000.—	6,438.93	7,103.05	7,777.50
80,000.—	6,859.29	7,523.41	8,196.86
90,000.—	7,279.66	7,942.78	8,617.23
100,000.—	7,699.02	8,363.14	9,036.59
110,000.—	8,119.39	8,782.51	9,456.96
120,000.—	8,538.75	9,202.87	9,877.32
130,000.—	8,959.12	9,623.24	10,296.69
140,000.—	9,379.48	10,042.60	10,717.05
150,000.—	9,798.85	10,462.97	11,136.42
160,000.—	10,219.05	10,882.33	11,556.78
170,000.—	10,639.58	11,302.70	11,977.15
180,000.—	11,058.94	11,723.06	12,396.51
190,000.—	11,479.31	12,142.43	12,816.88
200,000.—	11,898.67	12,562.79	13,237.24
210,000.—	12,319.04	12,983.16	13,656.61
220,000.—	12,739.40	13,402.52	14,076.97
230,000.—	13,158.77	13,822.89	14,496.34
240,000.—	13,579.13	14,242.25	14,916.70
250,000.—	13,999.50	14,662.62	15,337.07
260,000.—	14,418.86	15,022.98	15,756.43
270,000.—	14,839.23	15,502.35	16,176.80
280,000.—	15,258.59	15,922.71	16,597.16
290,000.—	15,678.96	16,343.08	17,016.53
300,000.—	16,099.32	16,762.44	17,436.89
310,000.—	16,518.69	17,182.81	17,856.26
320,000.—	16,939.05	17,602.17	18,276.62

รหัส 1.40

ทุนประกัน	น้ำหนักรวม ไม่เกิน 6000 กก.	น้ำหนักรวม ไม่เกิน 12000 กก.	น้ำหนักรวม เกิน 12000 กก.
330,000.—	17,358.42	18,022.54	18,696.99
340,000.—	17,778.78	18,442.90	19,116.35
350,000.—	18,199.15	18,862.27	19,536.72
360,000.—	18,618.51	19,282.63	19,956.08
370,000.—	19,038.88	19,703.00	20,376.45
380,000.—	19,459.24	20,122.36	20,796.81
390,000.—	19,878.61	20,542.73	21,216.18
400,000.—	20,298.97	20,962.09	21,636.54
410,000.—	20,718.34	21,382.46	22,056.91
420,000.—	21,138.70	21,802.82	22,476.27
430,000.—	21,559.07	22,222.19	22,896.64
440,000.—	21,978.43	22,642.55	23,316.10
450,000.—	22,398.80	23,061.92	23,736.37
460,000.—	22,819.16	23,482.28	24,156.73
470,000.—	23,158.53	23,902.65	24,576.10
480,000.—	23,658.90	24,322.01	24,996.46
490,000.—	24,078.26	24,742.38	25,416.83
500,000.—	24,498.62	25,162.74	25,836.19
ประเภทสาม	3,348.59	3,660.49	3,971.39

อัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์บรรทุกสาธารณะ และรับจ้างพิเศษ

รหัส 2.40, 3.40

ทุนประกัน	น้ำหนักรวม ไม่เกิน 6000 กก.	น้ำหนักรวม ไม่เกิน 12000 กก.	น้ำหนักรวม เกิน 12000 กก.
50,000.—	6,812.81	7,475.93	8,150.38
60,000.—	7,341.64	8,004.76	8,679.21
70,000.—	7,870.47	8,533.59	9,208.04
80,000.—	8,399.30	9,062.42	9,736.87
90,000.—	8,928.13	9,592.25	10,265.70
100,000.—	9,456.96	10,121.08	10,794.53
110,000.—	9,985.79	10,649.91	11,323.36
120,000.—	10,514.62	11,178.74	11,852.19
130,000.—	11,043.45	11,707.57	12,381.02
140,000.—	11,572.28	12,236.40	12,909.85
150,000.—	12,101.11	12,765.23	13,438.68
160,000.—	12,629.94	13,294.06	13,967.51
170,000.—	13,158.77	13,822.89	14,496.34
180,000.—	13,687.60	14,351.72	15,025.17
190,000.—	14,216.43	14,880.55	15,555.00
200,000.—	14,745.26	15,409.38	16,083.83
210,000.—	15,274.09	15,938.21	16,612.66
220,000.—	15,802.92	16,467.04	17,141.49
230,000.—	16,332.75	16,995.87	17,670.32
240,000.—	16,861.58	17,524.70	18,199.15
250,000.—	17,390.41	18,053.53	18,727.98
260,000.—	17,919.24	18,582.36	19,256.81
270,000.—	18,448.07	19,111.19	19,785.64
280,000.—	18,976.90	19,640.02	20,314.47
290,000.—	19,505.73	20,168.85	20,843.30
300,000.—	20,034.56	20,697.68	21,372.13
310,000.—	20,563.39	21,226.51	21,900.96
320,000.—	21,092.22	21,755.34	22,429.79

รหัส 2.40, 3.40

ทุนประกัน	น้ำหนักรวม ไม่เกิน 6000 กก.	น้ำหนักรวม ไม่เกิน 12000 กก.	น้ำหนักรวม เกิน 12000 กก.
330,000.—	21,621.05	22,284.17	22,958.62
340,000.—	22,149.88	22,814.00	23,487.45
350,000.—	22,678.71	23,342.83	24,016.28
360,000.—	23,207.54	23,871.66	24,545.11
370,000.—	23,736.37	24,400.49	25,073.94
380,000.—	24,265.20	24,929.32	25,602.77
390,000.—	24,794.03	25,458.15	26,131.60
400,000.—	25,322.86	25,986.98	26,660.43
410,000.—	25,851.69	26,515.81	27,189.26
420,000.—	26,380.52	27,044.64	27,718.09
430,000.—	26,909.35	27,573.47	28,246.92
440,000.—	27,438.18	28,102.30	28,776.75
450,000.—	27,967.01	28,631.13	29,305.58
460,000.—	28,495.84	29,159.96	29,834.41
470,000.—	29,024.67	29,688.79	30,363.24
480,000.—	29,554.50	30,217.62	30,892.07
490,000.—	30,083.33	30,746.45	31,420.90
500,000.—	30,612.16	31,275.28	31,949.73
ประเภทสาม	4,054.03	4,364.93	4,780.13

อัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์โดยสารสาธารณะ

รหัส 3.20

ขนาดจำนวนที่นั่งผู้โดยสาร		ขนาดจำนวนที่นั่งผู้โดยสาร		ขนาดจำนวนที่นั่งผู้โดยสาร	
ทุนประกัน	ไม่เกิน 20 ที่นั่ง	ทุนประกัน	ไม่เกิน 40 ที่นั่ง	ทุนประกัน	เกิน 40 ที่นั่ง
100,000.—	17,882.08	250,000.—	32,691.32	350,000.—	47,644.18
110,000.—	18,411.91	260,000.—	33,220.15	360,000.—	48,173.01
120,000.—	18,940.74	270,000.—	33,748.98	370,000.—	48,701.84
130,000.—	19,469.57	280,000.—	34,277.81	380,000.—	49,230.67
140,000.—	19,998.45	290,000.—	34,806.64	390,000.—	49,759.50
150,000.—	20,527.23	300,000.—	35,335.47	400,000.—	50,288.33
160,000.—	21,056.06	310,000.—	35,864.30	410,000.—	50,818.16
170,000.—	21,584.89	320,000.—	36,393.13	420,000.—	51,346.99
180,000.—	22,113.72	330,000.—	36,921.96	430,000.—	51,875.82
190,000.—	22,642.55	340,000.—	37,450.79	440,000.—	52,404.65
200,000.—	23,171.38	350,000.—	37,979.62	450,000.—	52,933.48
210,000.—	23,700.21	360,000.—	38,508.45	460,000.—	53,462.31
220,000.—	24,229.04	370,000.—	39,037.28	470,000.—	53,991.14
230,000.—	24,757.87	380,000.—	39,566.11	480,000.—	54,519.92
240,000.—	25,286.70	390,000.—	40,094.94	490,000.—	55,048.80
250,000.—	25,815.53	400,000.—	40,623.77	500,000.—	55,577.63
260,000.—	26,344.36	410,000.—	41,152.60	550,000.—	58,221.78
270,000.—	26,873.19	420,000.—	41,681.43	600,000.—	60,865.93
280,000.—	27,402.02	430,000.—	42,210.26	650,000.—	63,510.08
290,000.—	27,930.85	440,000.—	42,739.09	700,000.—	66,155.23
300,000.—	28,459.68	450,000.—	43,267.92	750,000.—	68,799.38
310,000.—	28,988.51	460,000.—	43.796.75	800,000.—	71,443.53
320,000.—	29,517.34	470,000.—	44,325.58	850,000.—	74,087.68
330,000.—	30,046.17	480,000.—	44,682.41	900,000.—	76,731.83
340,000.—	30,575.00	490,000.—	45,384.24	950,000.—	79,376.98
350,000.—	31,103.85	500,000.—	45,913.07	1,000,000.—	82,021.13
ประเภทสาม	11,484.47	ประเภทสาม	18,120.67	ประเภทสาม	27,661.27

อัตราเบี้ยประกันภัยนี้ คุ้มครองผู้โดยสารชีวิตละไม่เกิน 50,000.—บาทต่อหนึ่งคน

อัตราเบี้ยประกันภัย หัวรถลากจูง

รหัส 3.50

ทุนประกัน	เบี้ยประกันภัย
50,000.—	9,115.07
60,000.—	9,565.42
70,000.—	10,016.78
80,000.—	10,468.13
90,000.—	10,919.49
100,000.—	11,369.84
110,000.—	11,821.20
120,000.—	12,272.55
130,000.—	12,723.91
140,000.—	13,174.26
150,000.—	13,625.62
160,000.—	14,076.97
170,000.—	14,528.33
180,000.—	14,978.68
190,000.—	15,430.04
200,000.—	15,881.39
210,000.—	16,332.75
220,000.—	16,783.10
230,000.—	17,234.46
240,000.—	17,685.81
250,000.—	18,136.17
260,000.—	18,587.52
270,000.—	19,038.88

ทุนประกัน	เบี้ยประกันภัย
280,000.—	19,490.23
290,000.—	19,940.59
300,000.—	20,391.94
310,000.—	20,843.30
320,000.—	21,294.65
330,000.—	21,745.01
340,000.—	22,196.36
350,000.—	22,647.72
360,000.—	23,099.07
370,000.—	23,549.43
380,000.—	24,000.78
390,000.—	24,452.14
400,000.—	24,903.49
410,000.—	25,353.85
420,000.—	25,805.20
430,000.—	26,256.56
440,000.—	26,707.91
450,000.—	27.158.27
460,000.—	27,609.62
470,000.—	28,060.18
480,000.—	28,511.33
490,000.—	28,962.69
500,000.—	29,414.04
ประเภทสาม	4,852.44

การคิดค่าเบี้ยประกันนี้ นอกจากบริษัทจะพิจารณาว่าผู้เอาประกันต้องการให้บริษัทคุ้มครองแบบใดแล้ว บริษัทยังพิจารณาถึงระยะเวลาอีกด้วย กล่าวคือ โดยทั่วไปนั้น การทำประกันรถยนต์ทำกันเป็นเวลา 1 ปี แต่ถ้าผู้เอาประกันทำประกันต่ำกว่า 1 ปี ผู้เอาประกันจะต้องมาบอกกับบริษัท เพื่อบริษัทจะได้คิดค่าเบี้ยประกันในอัตราพิเศษ คือ

1. **Short period rate** เป็นอัตราการคิดเบี้ยประกันที่สูงกว่าการคิดแบบรายปี กล่าวคือ ถ้าทำประกัน 9 เดือน ถือว่าทำประกัน 12 เดือน

„ 6 „ „ 9 „

„ 3 „ „ 6 „

„ 1 „ „ 3 „

Short peroid rate นี้จะใช้ในกรณีที่ผู้เอาประกันขายรถ เดินทางไปต่างประเทศ เปลี่ยนบริษัทรับประกันใหม่ ในการคืนเบี้ยประกัน บริษัทจะคิดคืนให้ในอัตราแบบ Short period rate เช่น นาย ข. ทำประกันรถยนต์กับบริษัท ไว้ 1 ปี ค่าเบี้ยประกัน 300 บาท 6 เดือน ต่อมา นาย ข. เดินทางไปต่างประเทศ จึงต้องการเลิกประกัน กรณีนี้ บริษัทจะถือเสมือนว่านาย ข. ทำประกันไปแล้ว 9 เดือน ฉะนั้นบริษัทจะคืนเบี้ยประกันให้ $= \frac{3}{12} \times 300$ บาท

$= 75$ บาท

2. **Prorata rate** คิดเบี้ยประกันเป็นรายวัน ใช้ในกรณีที่บริษัทยกเลิกกรมธรรม์ก่อนกำหนดเวลา

ตัวอย่าง

นาย ก. ทำประกันรถไว้กับบริษัท 1 ปี เบี้ยประกัน 365 บาท เมื่อทำประกันมาได้ 30 วัน บริษัทต้องการจะยกเลิกสัญญา (เพราะนาย ก. เรียกร้องสิทธิเกินกว่า 3 ครั้งแล้ว) บริษัทก็จะคิดค่าเบี้ยประกันคืนให้แบบ Prorata rate

บริษัทจะคืนให้ $= 365 - \frac{30 \times 365}{365}$ (1 ปี = 365 วัน)

$= 365 - 30$

$= 335$ บาท

ส่วนลด (Discount)

ขณะนี้มีกฎหมายควบคุมอยู่จะลดให้ผู้เอาประกันไม่ได้ ถ้ายอมให้ส่วนลดเบี้ยประกันต้องเป็นเรื่องของตัวแทน หรือนายหน้า กรณีดังกล่าวนี้สามารถกระทำได้ในทางปฏิบัติเท่านั้น

การคิดส่วนลดทำได้ 3 วิธี คือ

(1) ถ้าผู้เอาประกันรับผิดชอบตัวเองในวงเงินความเสียหายจำนวนหนึ่ง แบบนี้เรียกว่า

Excess Discount เช่นมี Excess 500 บาท หมายความว่า ผู้เอาประกันรับผิดชอบเองในความเสียหาย 500 บาท กล่าวคือ ถ้าความเสียหายเกิน 500 บาท บริษัทจะชดใช้ให้ ถ้าต่ำกว่า 500 บาท ผู้เอาประกันจะต้องออกเอง

(2) ถ้าผู้เอาประกันมีรถที่เอาประกันหลายคัน บริษัทก็จะคิดลดให้เป็นพิเศษ แบบนี้เรียกว่า **Fleet Discount**

(3) ถ้าผู้เอาประกันไม่เคยเรียกร้องการชดใช้เลย ตลอดระยะเวลา 1 ปี เวลาต่ออายุกรมธรรม์ใหม่ ก็จะได้ส่วนลด แบบนี้เรียกว่า **No Claim Bonus**

หมายเหตุ 1) การคิดส่วนลด บริษัทจะคิดลดจากเบี้ยประกัน เช่น

Discount 5% Premium 200 บาท

ดังนั้นบริษัทก็จะลดให้ $= \frac{5}{100} \times 200 = 10$ บาท

2) อัตราส่วนลด ในที่นี้มิได้บอกให้ทราบ เพราะว่าอัตราส่วนลดของแต่ละบริษัทไม่เหมือนกัน

การขยายการคุ้มครองไปต่างประเทศ

กรณีที่ผู้เอาประกันต้องการที่จะนำรถไปใช้ยังต่างประเทศ เช่น ลาว มาเลเซีย ฯลฯ เพื่อเป็นการป้องกันการชำรุดเสียหายของรถยนต์ และอุบัติเหตุอันอาจจะเกิดมีขึ้นขณะเดินทาง บริษัทก็ยินดีรับประกัน ทั้งนี้ก็เพื่อจะสนองความต้องการของลูกค้า แต่การคิดค่าเบี้ยประกัน จะต้องสูงเพิ่มขึ้นตามระยะทาง ตามสภาพความเหมาะสม ที่บริษัทได้พิจารณาแล้ว

การหาประกันรถยนต์

ผู้ที่ทำการหาประกันรถยนต์ให้แก่บริษัทก็มี

1) **ตัวแทน (Agent)** คือ ผู้ที่บริษัทมอบหมายให้หาประกัน บุคคลผู้นี้ได้รับเงินเดือนจากบริษัท และได้รับส่วนแบ่งค่านายหน้าบ้าง

2) **นายหน้า (Broker)** บริษัทจะคิดค่านายหน้าให้เป็นเปอร์เซ็นต์ ตามแต่บริษัทจะเห็นสมควร ในทางปฏิบัติบริษัทไม่นิยมการมีนายหน้า เพราะบุคคลพวกนี้ไม่มีความรู้เกี่ยวกับบริษัทดีพอ และนายหน้ามักขอค่า Commission เพิ่มขึ้นเรื่อยๆ

นอกจากสองกรณีที่กล่าวมานี้ บางครั้งลูกค้าที่เป็นเจ้าของรถเอง ก็มักจะมาทำประกันโดยมิต้องผ่านนายหน้า หรือตัวแทนใด ๆ ทั้งสิ้น

การเก็บเบี้ยประกัน

โดยทั่วไปการทำประกันรถยนต์นั้นก็มักจะทำกัน 1 ปี การชำระค่าเบี้ยประกันก็เก็บเป็นรายปี และชำระเพียงหนเดียว ถ้าจะแบ่งชำระเป็นงวด ๆ ผู้เอาประกันจะต้องมาตกลงกับบริษัทเป็นพิเศษ และค่าประกันนั้นบริษัทรับทั้งเงินสดและเช็ค

การจำกัดความรับผิดชอบ

เพื่อเป็นการป้องกันตัวเอง บริษัทได้จำกัดไว้ดังนี้ คือ

1. กำหนดจำนวนทุนประกันสูงสุดและต่ำสุดเอาไว้ ในราคาทั่วไปกำหนดว่าสูงสุด 250,000 บาท ต่ำสุด 500 บาท เพราะว่า ถ้าเผื่อผู้เอาประกัน ประกันไว้ในจำนวนเงินสูงเกินไป เกินราคารถ ก็จะทำให้เกิดภัยที่มนุษย์จะทำขึ้นเอง ส่วนที่กำหนดอย่างต่ำไว้ ก็เพราะผู้เอาประกันอาจจะ
   - ต้องการจะเสียเงินค่าเบี้ยประกันน้อย
   - หวังประโยชน์จากค่าซดใช้เล็ก ๆ น้อย ๆ

2. กำหนดให้ผู้เอาประกันรับผิดชอบตัวเอง ในกรณีที่ต้องเดินทางไปทุรกันดาร บริษัทจะกำหนดจำนวนเงินเอาไว้ ถ้าเสียหายไม่ถึงที่บริษัทกำหนดเอาไว้ ผู้เอาประกันก็จะเรียกร้องเอากับบริษัทไม่ได้ ส่วนมากบริษัทกำหนดไว้ 1,000 บาท เพราะค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปตรวจความเสียหายอาจจะมากกว่าค่าเสียหายที่ผู้เอาประกันได้รับ และบริษัทยังจะต้องชดใช้ค่าเสียหายให้ผู้เอาประกันอีก จึงเป็นการเอาเปรียบบริษัทมากไป

นอกจากนั้น บริษัทก็ดูจากประสบการณ์ที่ได้รับมาเป็นข้อกำหนดเงื่อนไขต่าง ๆ ในคราวต่อไป

การเลือกรับประกัน

บริษัทจะต้องเลือกหลายด้าน เพราะบริษัทรับประกันรถยนต์ส่วนมากประสบกับการขาดทุน เนื่องจากว่าการเพิ่มขึ้นของอุบัติเหตุมากกว่าการเพิ่มขึ้นของจำนวนรถยนต์ บริษัทจึงจำเป็นต้องพิจารณาการเสี่ยงให้รอบคอบเสียก่อน โดยพิจารณาจากใบคำขอ ซึ่งมีรายละเอียดพอสมควร

หลักการใหญ่ ๆ ที่บริษัทพิจารณา คือ

1. ตัวผู้เอาประกัน

เราจะพิจารณารายละเอียดของผู้เอาประกันได้จากใบคำขอได้ดังนี้

ก. ประวัติสุขภาพของร่างกาย ว่า หู ตา หรือบางส่วนของร่างกายนั้นสมบูรณ์หรือไม่

ข. ประวัติการขับรถ ว่า ในระยะ 2 ปี ที่ผ่านมานี้ เคยประสบอุบัติเหตุรถยนต์ชนกันหรือไม่ หากมีจะต้องหาสาเหตุว่าเป็นเพราะเหตุใด อาจจะเป็นเพราะอารมณ์ร้อนขาดความสุขุมรอบคอบ หรือชอบขับรถเร็ว และสาเหตุอย่างอื่นก็ได้

นอกจากนี้ เราต้องดูว่ามีบริษัทใดบ้างที่เคยปฏิเสธประกันรถยนต์หรือไม่ต่อกรมธรรม์ หรือให้ต่อกรมธรรม์แต่มีเงื่อนไขพิเศษ สิ่งเหล่านี้ย่อมแสดงถึงความบกพร่องบางประการของผู้เอาประกัน

ค. อาชีพของผู้เอาประกัน หากอาชีพต่างกันการใช้รถยนต์ก็ต่างกัน และอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นก็ต่างกัน คนที่ทำงานภายในสำนักงานก็ย่อมจะใช้รถยนต์ไม่มากเท่ากับคนที่ทำงานนอกสำนักงานที่ต้องขับรถไปติดต่อที่โน่นที่นี่ โอกาสที่จะได้รับอุบัติเหตุก็ย่อมมากกว่าคนที่ทำงานแต่ภายในสำนักงาน

2. ลักษณะของรถเอาประกัน

บริษัทรับประกันรถยนต์จะต้องพิจารณาถึงลักษณะที่สำคัญของรถยนต์ เพราะรถยนต์เป็นวัตถุที่บริษัทจะรับประกัน โดยพิจารณาถึง

ก. รถเก่า ก็ยังมีคนใช้ขับบนถนนไม่น้อยเหมือนกัน บริษัทจะต้องคำนึงถึง คือ

– เนื่องจากอุปกรณ์บางอย่างอาจจะชำรุด สึกหรอ ก็ทำให้รถเก่ามีโอกาสจะเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

– สายไฟมีอยู่ในรถอาจจะเก่าชำรุดและกระแสไฟรั่วออกมาได้ ก็จะเป็นเหตุให้เกิดอัคคีภัยขึ้นง่าย

– ความเก่าของรถเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น อาจจะทำให้ได้รับความเสียหายมากกว่าที่ควรจะเป็น ทำให้เสียค่าซ่อมแซมสูง

– รถเก่า ๆ หาซื้อเครื่องอะไหล่ได้ยาก เพราะร้านอะไหล่มักจะไม่ได้สั่งส่วนประกอบของรถเก่าเนื่องจากรถรุ่นนั้นมีเหลืออยู่จำนวนน้อย

ข. รถใหม่ มักจะประกอบด้วยชิ้นเดียวกันตลอด หากเกิดการเสียหายขึ้นเพียงบางส่วนของส่วนนั้น บริษัทก็จะต้องเปลี่ยนให้ใหม่ทั้งหมด ค่าซ่อมแซมจึงสูงขึ้นกว่าปกติ

ค. รถไม่ได้มาตรฐาน เจ้าของรถอาจจะดัดแปลงเครื่องยนต์ของรถให้มีความเร็วและกำลังสูงขึ้น และอาจจะออกแบบเป็นพิเศษโดยเฉพาะของตนเท่านั้น เมื่อเกิดการเสียหาย ค่าซ่อมแซมก็ย่อมจะสูงกว่าปกติมาก และความเร็วสูงขึ้น โอกาสจะเกิดอุบัติเหตุก็ย่อมมากขึ้น

3. ทุนประกัน

ทุนประกันจะไม่เกินจำนวนราคารถยนต์ที่แท้จริง เพราะจะทำให้เกิดการคิดหากำไรจากการประกันได้ และถ้าประกันต่ำกว่าราคาที่แท้จริง บริษัทก็ไม่รับ เพราะค่าเบี้ยประกันขึ้นอยู่กับจำนวนเงินทุนประกัน จะทำให้บริษัทเสียเปรียบ

4. การเก็บรักษา

บริษัทจะต้องพิจารณาในเรื่องสถานที่เก็บรถให้มาก เพราะบริษัทคุ้มครองรถเอาประกันที่ได้

รับความเสียหายจากโจรกรรม การเจตนามุ่งร้าย และอัคคีภัยด้วย ดังนั้น เรื่องสถานที่เก็บรถจึงมีความสำคัญต่อการพิจารณาเลือกรับประกันมาก

5. ประเภทของภัย

Under-Writer เป็นคนดูว่าภัยนั้นเป็น Physical Hazard หรือ Moral Hazard

— Physical Hazard คือภัยทางวัตถุ เป็นภัยที่เราสามารถเห็นได้ด้วยตา เราสามารถไปสำรวจได้ เป็นภัยที่เราสามารถปรับปรุงแก้ไขได้ เราก็สามารถรับภัยอันนั้นไว้ได้

— Moral Hazard คือภัยทางศีลธรรม ไม่สามารถมองเห็นด้วยนัยน์ตาได้ สำรวจไม่ได้บริษัทก็รับไม่ได้เลย เพราะไม่สามารถจะปรับปรุงได้ ถึงแม้จะเพิ่มเบี้ยประกันหรือเพิ่ม excess of loss เท่าใดก็รับไม่ได้ แยกออกได้เป็น

1. การโกงค่าชดใช้
2. จงใจคิดค่าเสียหายเกินราคา
3. ผู้เอาประกันที่เพื่อนบ้านเกลียดชัง
4. ความเลินเล่อของผู้เอาประกัน
5. การจัดการไม่ดี
6. การทอดทิ้งไม่ดูแลทรัพย์สิน
7. ฐานะการเงินของผู้เอาประกันไม่ดี การค้าตกต่ำ

สำหรับ Moral Hazard ของรถก็คือ

1. ความประมาทเลินเล่อของผู้เอาประกัน
2. ผู้เอาประกันจู้จี้ จะเอาอย่างโน้นอย่างนี้กับบริษัทรับประกัน

ดังนั้นถ้าภัยนั้น เป็น Physical Hazard ทางบริษัทก็จะรับไว้ ถ้าเป็น Moral Hazard บริษัทก็จะไม่รับไว้

การชดใช้ค่าเสียหาย

อุบัติเหตุจากรถยนต์เป็นเรื่องยุ่งยากสลับซับซ้อน ในการชดใช้ค่าเสียหายอย่างอื่น แต่หลักใหญ่เกี่ยวกับการชดใช้ค่าเสียหายคล้ายคลึงกัน ไม่ว่าจะเป็นรถยนต์ประเภทใด

คุณลักษณะของผู้ทำหน้าที่ชดใช้ค่าเสียหาย

1. บุคคลนั้นมีความรู้อย่างกว้างขวางในกรมธรรม์
2. มีความรู้เกี่ยวกับการพิจารณาค่าชดใช้
3. มีความรู้ทางกฎหมายเกี่ยวกับการประกันรถยนต์ทางแพ่งและอาญา
4. มีสัญชาตญาณหยั่งรู้ว่าเรียกร้องค่าชดใช้นี้บริสุทธิ์ใจหรือเปล่า

5. มีความละเอียดถี่ถ้วน
6. ต้องเป็นคนเอาใจใส่เกี่ยวกับรายละเอียดต่าง ๆ
7. ต้องเป็นคนหูไวตาไว
8. ต้องรู้จักหลักของการตีราคาและตีราคาได้ถูกต้องตามสมควร
9. ต้องมีความสามารถในการชั่งเหตุการณ์ว่าบางครั้งควรจะตัดสินเข้าข้างผู้เอาประกัน หรือเข้าข้างบริษัทดี
10. ต้องเป็นคนที่มีมารยาทดี และมีศิลป์ว่าควรจะทำอย่างไรตอนไหน
11. ต้องมีความเพียรในการรับฟัง ใจเย็นที่สุด
12. ต้องมีสามัญสำนึกให้มากที่สุด
13. ต้องเป็นผู้มีความซื่อสัตย์
14. ต้องเป็นผู้ที่มีความรู้ในเรื่องเครื่องยนต์ และส่วนประกอบของเครื่องยนต์พอสมควร

หลักการชดใช้ค่าเสียหาย

1. การชดใช้โดยฉับพลัน

การชดใช้ค่าเสียหายจะต้องกระทำติดต่อเจรจาและชดใช้ค่าเสียหายให้เร็วที่สุดเท่าที่จะเร็วได้ ทั้งนี้เพราะ

ก. จะทำให้ผู้เอาประกันพอใจและประทับใจในบริการของบริษัทประกันภัย

ข. การชดใช้ล่าช้า อาจทำให้บริษัทได้รับความเสียหายที่จะต้องชดใช้ค่าเสียหายในจำนวนที่สูงขึ้น

ค. ในกรณีที่รถผู้เอาประกันเป็นรถที่ใช้ในการดำเนินการค้า จะทำให้ผู้เอาประกันได้รับความเสียหายในการชดใช้ค่าเสียหาย เนื่องจากไม่ได้รับความสะดวกและอาจจะต้องว่าจ้างรถอื่นมาใช้แทน ซึ่งการค้าย่อมต้องการความฉับไวไม่สามารถจะคอยได้

ง. หากผู้ได้รับความเสียหายเป็นบุคคลภายนอก การที่บริษัทชดใช้ค่าเสียหายช้า อาจจะทำให้การเจรจาตกลงค่าเสียหายกันลำบากยิ่งขึ้น และอาจจะต้องชดใช้ในอัตราที่สูงขึ้นโดยไม่จำเป็น

จ. หากปล่อยเวลาให้เนิ่นนานไป จำนวนที่ต้องชดใช้ค่าเสียหายย่อมสูงขึ้น และพยานบุคคลอาจจะลืมเลือนจำเหตุการณ์ได้ไม่แน่ชัด

ด้วยเหตุผลดังกล่าวมานี้ ผู้เอาประกันจะต้องรายงานอุบัติเหตุเป็นลายลักษณ์อักษรให้บริษัททราบโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะเร็วได้ ภายหลังจากเกิดเหตุอุบัติเหตุ และจะต้องส่งจดหมายหรือหนังสือเรียกร้องค่าเสียหาย หรือหมายศาล หรือเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการเรียกร้องค่าเสียหายต่าง ๆ ที่ผู้เอาประกันจะต้องรับผิดชอบตามเงื่อนไขแห่งกฎหมาย ให้แก่บริษัท เพื่อเตรียมการดำเนินการพ้องร้องหรือต่อสู้คดี

2. การเจรจาต่อรอง

ปกติบริษัทมีความได้เปรียบในเรื่องการต่อรอง เนื่องจากมีประสบการณ์ ซึ่งเหตุการณ์คล้าย ๆ กัน ได้เกิดขึ้น เป็นเหตุให้บริษัทได้มีความรู้ในด้านชดใช้ค่าเสียหายดีมากกว่าผู้เอาประกันทำเอง ดังนั้น กรมธรรม์ประกันรถยนต์จึงระบุไว้ว่า ผู้เอาประกันจะเสนอ ยินยอม ตกลงหรือชดใช้ค่าเสียหายใด ๆ ไม่ได้ หากไม่ได้รับความยินยอมจากบริษัทประกันภัยเป็นลายลักษณ์อักษร ดังนั้น บริษัทประกันภัยจึงต้องเข้าดำเนินการแทนในนามของผู้เอาประกัน ในเรื่องการชดใช้ค่าเสียหายและการต่อสู้คดี เมื่อได้รับคำร้องขอจากบริษัทประกันภัย ในกรณีที่ผู้เอาประกันเป็นฝ่ายถูก และผู้เอาประกันได้รับชดใช้ค่าเสียหายจากบริษัทแล้ว สิทธิต่าง ๆ จึงอาจจะเรียกร้องคืนจากบุคคลภายนอกได้ จะต้องโอนให้บริษัทประกันภัยเข้าดำเนินการแทนทั้งสิ้น ซึ่งเรียกว่า การเข้าสวมสิทธิ์เรียกร้องแทน (Subrogation) การชดใช้ค่าเสียหายโดยฉับไวและถูกต้อง เป็นการโฆษณาชื่อเสียงของบริษัทได้ดีกว่า การโฆษณาชนิดใด ๆ ทั้งสิ้น เจ้าหน้าที่ที่ชดใช้ค่าสินไหมจึงจำเป็นต้องเป็นผู้ที่มีความสุภาพอ่อนโยน มีมนุษยธรรมและเห็นใจกัน

การประกันรถยนต์กับความสัมพันธ์ของรัฐ

รัฐบาลได้มองเห็นความสำคัญของการประกันรถยนต์ เพราะอุบัติเหตุทางรถยนต์ทำให้เกิดความเสียหายกับบุคคลภายนอกด้วยเสมอ เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นแล้ว ถ้าเจ้าของรถมีฐานะดี ความเสียหายซึ่งเกิดกับบุคคลภายนอก ก็มักจะได้รับการชดใช้ ถ้าบางคนไม่สามารถจะชดใช้ได้ หรือมีการเกี่ยงงอนต้องทำเรื่องถึงศาล ทำให้บุคคลภายนอกเดือดร้อนมาก อาจจะเจ็บตัวหรือเสียหายทรัพย์สินไปเปล่า ๆ รัฐบาลเห็นความสำคัญอันนี้ จึงได้ตกลงที่จะบังคับให้รถยนต์ทุกคันมีการประกัน แบบประกันบุคคลที่สาม (Liability to Third Party)

ประโยชน์ต่าง ๆ ของการประกันรถยนต์

1. ในกรณีของผู้เอาประกัน เมื่อการเสียหายเกิดขึ้น ผู้เอาประกันได้รับค่าเสียหายจากผู้รับประกัน

2. รถยนต์เป็นพาหนะจำเป็นสำหรับผู้ประกอบธุรกิจ เมื่อมีการประกันรถยนต์แล้ว ทำให้ผู้ประกอบธุรกิจใช้รถยนต์ด้วยความมั่นใจยิ่งขึ้น และทำให้ธุรกิจดำเนินไปด้วยความรวดเร็วทันใจ

3. ทำให้ผู้ที่มีเงินน้อยสามารถซื้อรถยนต์ใช้ ด้วยการผ่อนส่ง แล้วบริษัทขายรถยนต์จะใช้วิธีประกันรถยนต์คันนั้นกับบริษัทรับประกัน

4. ในทางสังคม การประกันรถยนต์เป็นหลักประกันสังคมอย่างหนึ่ง เพราะการประกันรถยนต์ป้องกันสวัสดิภาพและทรัพย์สินของประชาชน

5. ทำให้มีธุรกิจการอีกชนิดหนึ่งเกิดขึ้นอย่างกว้างขวาง เป็นทางหนึ่งที่ช่วยพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ เพราะช่วยให้คนมีงานทำมากขึ้น มีการนำเงินไปลงทุนมากขึ้น

โทษต่าง ๆ ของการประกันรถยนต์

1. ทำให้ผู้ขับขี่รถยนต์เกิดความประมาท เลินเล่อ ไม่ระมัดระวัง เพราะถือว่าได้ทำประกันไว้แล้ว

2. เมื่อผู้เอาประกันประมาทไม่ระมัดระวัง ทำให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนเพิ่มขึ้น

3. ทำให้ผู้เอาประกันต้องใช้เงินส่วนหนึ่งออกไปโดยเปล่าประโยชน์ ซึ่งถ้าหากไม่เกิดอุบัติเหตุขึ้นแล้ว เงินจำนวนนี้สามารถจะนำไปทำประโยชน์ทางอื่นได้

4. ทำให้ประชาชนฟุ่มเฟือยมากขึ้น บางคนซื้อรถยนต์ใช้เพื่อความโก้เก๋

สิ่งที่ควรแก้ไขปรับปรุง

1. ควรให้ผู้เอาประกันเข้าใจเรื่องกรมธรรม์ และเข้าใจเงื่อนไขมากขึ้น เพื่อความเข้าใจอันดีต่อกันระหว่างผู้รับประกัน และผู้เอาประกัน เพราะบางคนเมื่อเกิดความเสียหายขึ้น และผู้รับประกันมิยอมชดใช้ เพราะผิดเงื่อนไข ผู้เอาประกันไม่พอใจ เนื่องจากไม่เข้าใจ ทางบริษัทจึงควรอธิบายหรือสอนให้ผู้เอาประกันเข้าใจในสาระและสิ่งสำคัญมากขึ้น

2. บริษัทประกันภัยควรจะร่วมมือกับสมาคมประกันภัยให้มากยิ่งขึ้น

3. ควรปรับปรุงการจราจรให้ดีที่สุด เช่น
   - ควรปรับปรุงผิวจราจรดีขึ้น คือ ทำการซ่อมแซมถนนเสียหายให้เรียบและสะดวกแก่การจราจร
   - ควรเพิ่มถนนให้มากขึ้น เพื่อกระจายการแออัดและการติดขัดของการจราจร
   - การออกใบอนุญาตขับขี่ ควรจะเคร่งครัดมากกว่านี้

4. บริษัทควรจะมีผู้ชำนาญในการตรวจสอบความเสียหายของรถยนต์

5. รัฐบาลควรจะควบคุมอย่างใกล้ชิด ควรมี พ.ร.บ. กำหนดให้ใช้แน่นอนเหมือนกันทุกบริษัท เพื่อป้องกันการตัดราคา และเพื่อความยุติธรรมแก่ทุกบริษัท

โดยส่วนรวมแล้ว การประกันรถยนต์มีแต่ประโยชน์ ไม่มีโทษอย่างใด เพราะถ้ามีโทษแล้ว รัฐบาลคงไม่คิดที่จะออกกฎหมายบังคับให้เจ้าของรถยนต์ประกัน Third Party ซึ่งเป็นการป้องกันความเสียหายในเรื่องทรัพย์สิน ร่างกาย ของบุคคลที่ 3 ซึ่งเป็นการสมควรที่เจ้าของรถยนต์ ควรจะทำประกันแบบนี้ทุกคน

สรุป

จากที่ได้กล่าวมาแล้ว จะเห็นได้ว่าการประกันภัยรถยนต์ เกิดจากความต้องการปัดภาระความรับผิดชอบในการชดใช้ค่าเสียหายของตัวผู้เป็นเจ้าของรถยนต์ ที่จะต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายของรถของตน ตลอดจนรถยนต์และทรัพย์สินของบุคคลที่สามด้วย ให้กับบริษัทประกันภัยส่วนหนึ่งหรือทั้งหมดของความเสียหายที่เกิดขึ้น

การที่มีธุรกิจประกันภัยรถยนต์เกิดขึ้นมาอีกประเภทหนึ่งในวงการธุรกิจในปัจจุบันนั้น เกิดจากความก้าวหน้าทางเศรษฐกิจ และความเจริญของสังคมในยุคนี้เป็นไปอย่างกว้างขวางนั่นเอง ธุรกิจและสังคมที่กว้างขวางของมนุษย์ ทำให้เกิดมีการค้นคว้าหาทางประดิษฐ์เครื่องกลไก ในอันที่จะช่วยให้พลโลกมีการติดต่อกันได้รวดเร็วและประหยัด โดยให้ได้รับความสะดวกสบายพร้อมกับผลตอบแทนที่สูง รถยนต์ซึ่งเป็นกลไกประเภทหนึ่งที่ใช้ในการติดต่อสื่อสารของบุคคลในสังคมของโลกในปัจจุบัน จึงถูกผลิตและพัฒนาให้มีความสะดวกสบายในการใช้ และมีความรวดเร็วในการเดินทางยิ่งขึ้นกว่าแต่ก่อนมาก ความนิยมในการใช้รถยนต์ทำให้เกิดอันตรายจากการใช้ ซึ่งอาจจะเนื่องมาจากถนนไม่เพียงพอกับจำนวนรถ ถนนไม่ดีพอสำหรับรถซึ่งมีความเร็วต่างกัน ความชำนาญของผู้ใช้รถและประสิทธิภาพของตัวรถ ตลอดจนกฎข้อบังคับที่ใช้ควบคุมการจราจรของยวดยานไม่รัดกุมพอ ทำให้เกิดอุบัติเหตุแก่ผู้ใช้รถและทรัพย์สินของผู้อื่นเป็นเปอร์เซ็นต์สูงขึ้นทุกปี ความเสียหายที่เกิดจากความรับผิดชอบของผู้ใช้รถเป็นภาระที่หนักมาก ฉะนั้น การแบ่งเบาภาระการรับผิดชอบในหนี้สินที่มีต่อยวดยานที่เสียหายไปให้แก่บริษัทรับประกันภัยรถยนต์ ภายใต้เงื่อนไขบางประการ จึงเป็นที่นิยมมากขึ้นเรื่อย ๆ แต่อย่างไรก็ดี จากสถิติที่มีการประกันภัยรถยนต์เป็นต้นมา กิจการประเภทนี้ส่วนมากประสบแต่ความขาดทุน ซึ่งจะต้องหาทางแก้ไขกันต่อไป

ความเสียหายที่เกิดแก่รถยนต์นั้น เกิดจากผู้ขับขี่รถยนต์เอง เกิดจากสภาพของรถ เกิดจากคนเดินถนน หรือเกิดจากสาเหตุภายนอก เช่น อันตรายจากฟ้าผ่า จากถนน หรือจากการกลั่นแกล้งของผู้อื่น ตลอดจนชนกับรถของผู้อื่น เป็นต้น

หลักเกณฑ์และทฤษฎีที่นำมาใช้ในการประกันรถยนต์นั้น พอจะแบ่งได้ดังนี้ คือ

1. ต้องมีความซื่อตรงต่อกัน
2. การมีส่วนได้เสียในการประกันภัย
3. การทดแทนความเสียหาย
4. การสวมสิทธิ์และการชดใช้ความเสียหายร่วมกัน

ความซื่อตรงต่อกันระหว่างผู้เอาประกันและบริษัทผู้รับประกัน เป็นเรื่องสำคัญ การปิดบังข้อเท็จจริงมีทางทำให้กรมธรรม์ขาดผลบังคับได้

การมีส่วนได้เสียในการประกัน คือ การที่ผู้เอาประกันต้องมีส่วนได้เสียในการปลดเปลื้องความรับผิดชอบ หรือมีส่วนได้เสียในการทำให้พ้นธะความรับผิดชอบหมดไป

การทดแทนความเสียหายของการประกันภัยรถยนต์ คือ การได้รับการชดใช้ค่าเสียหายจากบริษัทผู้รับประกันเท่าที่ได้เสียหายจริง หรือตามส่วนแห่งความเสียหายเมื่อเทียบค่าความเสียหายจากจำนวนเงินทุนประกัน กับมูลค่าของรถยนต์ที่ประเมินแล้วในขณะนั้น แต่ทั้งนี้การชดใช้ค่าเสียหายต้องไม่เกินทุนประกัน

การสวมสิทธิ์ คือ การที่บริษัทมีสิทธิที่จะเรียกร้องค่าเสียหาย หรือสิทธิที่จะสนับสนุนให้ผู้เอาประกันได้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลภายนอก

การชดใช้ค่าเสียหายร่วมกัน คือ การที่บริษัทผู้รับประกันช่วยเฉลี่ยอัตราส่วนแห่งความเสียหายที่มีต่อทรัพย์สินของผู้เอาประกัน เนื่องจากผู้เอาประกันประสบทรัพย์สินประเภทเดียวกันของตนไว้กับบริษัทรับประกันภัยหลายบริษัท เป็นวิธีที่จะช่วยไม่ให้ผู้เอาประกันได้รับการชดใช้ค่าเสียหายเกินกว่าความเป็นจริง

การแบ่งประเภทของรถยนต์นั้น ย่อมผิดแปลกกันไปบ้างตามแต่วิธีการของแต่ละบริษัทที่รับประกัน ซึ่งอาจแบ่งได้ดังนี้

1. รถยนต์นั่งส่วนบุคคล

2. รถยนต์บรรทุกสินค้าและรถยนต์โดยสาร

3. รถจักยานยนต์ ซึ่งแยกออกเป็นรถส่วนตัว รถรับจ้าง

นอกจากนี้ อาจแบ่งได้ตามลักษณะการใช้ เช่น รถแทรคเตอร์ที่ใช้ในการเกษตร รถพยาบาล รถไปรษณีย์ภัณฑ์ รถขนขยะ รถบดถนน รถบรรทุกน้ำ รถของผู้ค้ารถ เป็นต้น

การคิดเบี้ยประกันภัยนิยมคิดตามประเภทของรถ ดังนี้

1. รถยนต์นั่งคิดเบี้ยประกันต่อปริมาตรลูกสูบ

2. รถยนต์บรรทุกคิดเบี้ยประกันต่อน้ำหนักรวม (คือน้ำหนักตัวรถ + น้ำหนักบรรทุก)

3. รถยนต์โดยสารคิดเบี้ยประกันต่อจำนวนที่นั่ง

นอกจากนั้น ยังขึ้นอยู่กับลักษณะของรถที่เอาประกันด้วย ซึ่งอาจแบ่งลักษณะของรถออกเป็น

ก. รถยนต์เก่า จะเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย อันอาจจะเนื่องมาจากสายไฟช้อต เบรคแตก คันส่งหลุด ฯลฯ

ข. รถยนต์ที่ไม่ได้มาตรฐาน คือ เป็นรถที่สั่งทำพิเศษ แตกต่างจากแบบทั่ว ๆ ไป เช่น รถของพวกดารา มหาเศรษฐี ซึ่งพวกนี้อาจสั่งให้บริษัทผู้ผลิตรถทำความเร็วใหม่ให้เพิ่มมากขึ้นกว่าแบบที่ใช้กันอยู่

จากความแตกต่างตามที่กล่าวมานี้ ทำให้การคิดเบี้ยประกันจึงต้องแตกต่างกันไป

การคุ้มครองความเสียหาย อันเกิดจากภัยทางรถยนต์ เป็นเรื่องสำคัญที่สุด เพราะการเข้าใจผิดในความรับผิดชอบของผู้เอาประกันที่มีต่อบริษัทผู้เอาประกันรถยนต์ มีผลกระทบกระเทือนถึงการดำเนินงานของบริษัท ซึ่งอาจทำให้ต้องล้มเลิกกิจการไปก็ได้ เราแบ่งการคุ้มครองออกเป็น 2 ประเภทใหญ่ ๆ คือ

1) การคุ้มครองรวม คือ ความรับผิดในตัวรถยนต์ ความรับผิดในตัวบุคคลซึ่งอยู่ในรถยนต์ ความรับผิดในทรัพย์สินเกี่ยวกับบุคคลที่ 3

2) การคุ้มครองความรับผิดในชีวิตและร่างกายของบุคคลที่ 3

การชดใช้ค่าเสียหายของรถยนต์นั้น รวมทั้งอุปกรณ์และส่วนควบของรถ ซึ่งได้รับความเสียหายจากสาเหตุ ดังนี้

1. อุบัติเหตุภายนอก

2. การชนหรือการกระทบกระแทกกับวัตถุภายนอก

3. เกิดจากการกลั่นแกล้งจากบุคคลอื่น แต่ไม่รวมถึงบุคคลในครอบครัวของผู้เอาประกันและผู้อาศัย

4. เกิดเพลิงไหม้ ฟ้าผ่า หรือการระเบิดของตัวรถขึ้นมาโดยไม่มีการกระทำ

5. อุบัติเหตุจากการขนส่งรถยนต์บนทางหลวง ทางรถไฟ หรือแม่น้ำลำคลอง

ในอาณาเขตที่ได้รับความยินยอมและเห็นชอบของบริษัทผู้รับประกัน

การรับผิดชอบต่อบุคคลที่สาม คือ ความรับผิดชอบที่เป็นผลเสียหายที่ผิดกฎหมาย ซึ่งเกิดแก่

1. ความตายหรือความบาดเจ็บในบุคคลใด ๆ ที่ไม่ใช่บุคคลในครอบครัว และผู้อาศัยของผู้เอาประกัน

2. ความเสียหายต่อทรัพย์สิน รวมทั้งสัตว์เลี้ยงของบุคคลใด ๆ ที่ไม่ใช่ทรัพย์สินของผู้เอาประกันเอง หรือทรัพย์ที่อยู่ในความควบคุม หรืออารักขาของผู้เอาประกัน

ผู้เอาประกันต้องรับผิดชอบตามกฎหมายที่จะให้ค่าทดแทนแก่บุคคลภายนอกเหล่านี้ บริษัทจะเข้ารับชดใช้ค่าเสียหายแก่ผู้เอาประกัน หรืออาจจะสนับสนุนให้ผู้เอาประกันต่อสู้คดี เพื่อป้องกันสิทธิเรียกร้องของผู้เสียหายดังกล่าว

จะเห็นได้ว่าการคุ้มครองแบบนี้ ก็คือ การคุ้มครองที่แยกออกมาจากการคุ้มครองรวมนั่นเอง

มีข้อน่าสังเกตว่า เนื่องจากการที่บริษัทต้องคุ้มครองภัยทุกประเภทในแบบการคุ้มครองรวม ทำให้ผู้เอาประกันต้องจ่ายเบี้ยประกันสูงกว่าการคุ้มครองบุคคลที่สาม

เราอาจจะแบ่งการคุ้มครองแยกไปอีกแบบก็ได้ คือ การคุ้มครองไฟและการโจรกรรม

ผู้รับประกันมีเงื่อนไขที่จะไม่รับผิดชอบใด ๆ ในกรณี

1. การเกิดความเสียหายนอกเขตที่กำหนด

2. ความเสียหายที่ผู้เอาประกันได้รับเป็นความเสียหายต่อเนื่อง

3. ค่าสึกหรอหรือค่าเสื่อมราคาของตัวรถ หรือการเสียหายต่อส่วนใดส่วนหนึ่งของตัวรถ

4. การบรรทุกน้ำหนักเกินควรหรือการใช้รถเกินกำลัง

5. การเอารถไปใช้ในการแข่งขันและการใช้รถนอกเหนือไปจากที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ต่าง ๆ

6. อุบัติเหตุอันเนื่องมาจากภัยธรรมชาติและภัยสงคราม

7. ผู้ขับรถยนต์คันเอาประกันไม่มีใบอนุญาตขับขี่ถูกต้องตามกฎหมาย

การจะทำประกันกับบริษัทผู้รับประกัน ผู้เอาประกันจะต้องกรอกใบคำขอเอาประกันภัยรถยนต์ให้ถูกต้องตามข้อเท็จจริง ใบคำขอนี้ถือเป็นมาตรฐานแห่งสัญญาระหว่างผู้เอาประกัน และบริษัทผู้รับประกัน

เมื่อผู้เอาประกันได้ยื่นคำขอต่อบริษัทผู้รับประกันภัย บริษัทจะถือว่าใบคำขอเป็นส่วนหนึ่งของกรมธรรม์ ซึ่งกรมธรรม์จะเป็นหลักฐานผูกพันความรับผิดชอบของบริษัทต่อผู้เอาประกัน

บริษัทรับประกันยังมีเงื่อนไขอีกว่า ผู้เอาประกันจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขในข้อกำหนดแห่งกรมธรรม์โดยครบถ้วน ผู้เอาประกันจะต้องปฏิบัติตามความจริงตามคำตอบในแบบคำขอ ซึ่งถือเป็นเงื่อนไขบังคับก่อนที่บริษัทจะรับผิดชอบในความเสียหาย

ผู้เอาประกันและบริษัทอาจยกเลิกกรมธรรม์ใด ๆ ก็ได้ โดยให้แต่ละฝ่ายที่ต้องการเลิก บอกเลิกเป็นลายลักษณ์อักษรตามกำหนดเวลา

เช่นเดียวกัน นอกจากการบอกเลิกกรมธรรม์แล้ว อาจจะมีการตกลงพิเศษนอกเหนือไปจากข้อตกลงที่ตกลงไว้แล้ว ตามเงื่อนไขในกรมธรรม์ โดยการสลักหลังในแผ่นกระดาษสลักหลังติดไปกับกรมธรรม์ ซึ่งถือว่าเป็นส่วนหนึ่งแห่งกรมธรรม์ด้วย

บริษัทอาจให้บริษัทผู้รับประกันอื่น รับประกันช่วงไปจากตนก็ได้ โดยบริษัทจะได้ค่านายหน้าจากวงเงินที่ให้บริษัทอื่นรับประกันช่วงไป แต่เมื่อผู้เอาประกันได้รับความเสียหายไม่ถึงจำนวนที่บริษัทแรกได้รับประกันไว้ บริษัทแรกจะต้องรับผิดชอบแต่ผู้เดียว

การคิดเบี้ยประกันนั้นขึ้นอยู่กับวิธีการของบริษัทผู้รับประกันแต่ละบริษัท

บริษัทอาจมีส่วนลดให้แก่ลูกค้าได้ในกรณีต่าง ๆ กัน ดังนี้

1. ผู้เอาประกันจะไม่ใช้สิทธิเรียกร้องภายใน 1 ปี หรือหลายปี
2. จำนวนเงินที่ผู้เอาประกันรับผิดชอบเอง ถ้ารับผิดชอบมากส่วนลดก็มาก
3. ผู้เอาประกันมีรถทำประกันมากกว่า 1 คัน

วิธีดำเนินการของบริษัทผู้รับประกันยังมีต่าง ๆ อีก เช่น

1. การขยายขอบเขตการคุ้มครองไปยังอาณาเขตติดต่อชายแดนของประเทศ ซึ่งจะต้องมีการคิดเบี้ยประกันเพิ่มขึ้น ตามอัตราส่วนแห่งการคุ้มครอง

2. การหาประกันซึ่งบริษัทจะมีตัวแทนของตนเอง หรือได้จากนายหน้าหาประกัน

3. การเก็บเบี้ยประกันขึ้นอยู่กับนโยบายและหลักปฏิบัติของแต่ละบริษัท ซึ่งอาจจะเก็บเป็นงวดหรือครั้งเดียวก็ได้

4. การจำกัดจำนวนเงินที่จะต้องรับผิดชอบ เพื่อหลีกเลี่ยงค่าใช้จ่ายของบริษัท

5. การเลือกรับประกันซึ่งพิจารณาจาก
   - ตัวผู้เอาประกัน
   - ลักษณะของรถยนต์ที่จะประกัน
   - ทุนเอาประกัน
   - การเก็บรักษารถ

จะเห็นได้ว่า การประกันภัยรถยนต์ มีทั้งส่วนดีและเสีย ซึ่งอาจจะแยกออกได้ ดังนี้

ส่วนดี คือ เมื่อเกิดการเสียหายขึ้น ผู้เอาประกันไม่ต้องเดือดร้อนในการชดใช้ค่าเสียหายให้กับบุคคลอื่น หรือทรัพย์สินของบุคคลอื่น ที่ผู้เอาประกันมีส่วนที่จะต้องรับผิดชอบในค่าเสียหายนั้น ๆ ส่วนผู้รับประกันก็จะได้อาศัยเงินค่าเบี้ยประกันไปลงทุนในธุรกิจต่าง ๆ โดยอาศัยหลักการรวบรวมเบี้ยประกันจากผู้เอาประกันจำนวนมาก ไปลงทุนในกิจการที่ดำเนินงาน โดยต้องใช้การลงทุนอย่างมหาศาล ซึ่งถ้าเงินเบี้ยประกันจำนวนเล็กน้อยนี้อยู่ในมือของผู้เอาประกันแต่ละคนแล้ว โอกาสที่จะลงทุนในทางเศรษฐกิจก็จะไม่มีเพราะขาดแหล่งทุน ฉะนั้น บริษัทประกันภัยจึงเป็นแหล่งระดมทุนที่สำคัญสถาบันหนึ่ง ผลที่ได้จากการระดมทุนนี้ จะสะท้อนไปถึงการพัฒนาประเทศให้ก้าวหน้าในทางเศรษฐกิจ อันจะทำให้เกิดความมั่งคั่งแก่ประเทศเป็นส่วนรวม คนงานจะมีงานทำตามอัตราส่วนการลงทุนที่เพิ่มขึ้น ทำให้ทุกคนมีรายได้เพิ่มขึ้นจากการผลิต ซึ่งผลสุดท้ายความมั่งคั่งจากการลงทุนจะแสดงให้เห็นจากรายได้ประชาชาติ นั่นหมายความว่าประชาชนจะมีรายได้ต่อหัวสูงขึ้น แสดงให้เห็นถึงมาตรฐานการครองชีพของประชากรภายในประเทศสูงขึ้น

ส่วนเสีย คือ การขาดความรับผิดชอบในการขับขี่รถของผู้เอาประกัน อุบัติเหตุเพียงเล็กน้อยซึ่งไม่ถึงแก่ชีวิตจึงเกิดขึ้นบ่อย ๆ เพราะขาดสำนึกที่ดีดังกล่าว

เราจึงควรหาทางแก้ไขปรับปรุงโดย

1. บริษัทควรตั้งจำนวนเงินประกันขั้นต่ำไว้ให้สูง เพื่อลดอุบัติเหตุเล็ก ๆ น้อย ๆ ลง เพราะถ้าผู้เอาประกันต้องรับผิดชอบในจำนวนความเสียหายแรก ในจำนวนสูง ๆ แล้ว เป็นเหตุผลที่พอจะเชื่อได้ว่า ผู้เอาประกันคงจะระมัดระวังในการขับขี่รถให้ดีขึ้น

2. บริษัทจะต้องใช้ดุลพินิจในการเลือกประกันให้ดี ทั้งในด้านความประพฤติของผู้เอาประกันตลอดจนสภาพของรถ เพราะปัจจัยสองอย่างนี้เกี่ยวข้องอย่างมากต่อความเสียหาย ต่อธุรกิจประกันภัยรถยนต์

ส่วนการช่วยเหลือที่จะได้จากรัฐนั้น ควรเป็นไปในรูปการออกพระราชบัญญัติ ว่าด้วยการประกันภัยรถยนต์ โดยผู้ร่วมร่างพระราชบัญญัตินี้ควรเป็นผู้เชี่ยวชาญการประกันภัยรถยนต์จากบริษัทประกันภัยต่าง ๆ

สรุปข้อคิดเห็นเรื่องการประกันภัยรถยนต์

1. การประกันรถยนต์มีประโยชน์ต่อสังคมอย่างไร โดยหลักการทั่วไปธุรกิจการประกันภัยมีผลต่อสังคมโดยส่วนรวม ธุรกิจประกันภัยคือธุรกิจของเงินกองทุน กองทุนนี้นำไปช่วยบรรเทาความเสียหายจากการลงทุนชำระค่าเบี้ยประกันเพียงเล็กน้อย เช่น การประกันรถยนต์ เมื่อผู้เอาประกันขับรถไปชนบุคคลที่สาม บริษัทประกันภัยจะเป็นผู้รับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหายแทนให้กับผู้เอาประกัน บริษัทประกันภัยมีหน้าที่บรรเทาความเสียหายทั้ง ๆ ที่ไม่ได้รับผลประโยชน์อะไรจากบุคคลที่สาม หรือบุคคลภายนอกเลย ดังนั้น การประกันรถยนต์จึงนับได้ว่ามีประโยชน์ต่อสังคม เพราะว่าผู้เสียหายจะได้รับการชดใช้แน่นอน

2. การประกันรถยนต์กับปัญหาการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ปัญหาส่วนใหญ่ที่เกิดขึ้นก็คือผิดเงื่อนไขในกรมธรรม์ประกันรถยนต์ ซึ่งโดยปกติถ้ามีความเสียหายเกิดขึ้นบริษัท ฯ จะชดใช้ค่าเสียหายให้ตามความเสียหายที่แท้จริง ตัวอย่างเช่น การเสียหายในวันเกิดเหตุรถยนต์ชนกัน ในทางปฏิบัติของบริษัท ฯ คือให้อู่รถยนต์ประเมินราคาการเสียหาย การประเมินการเสียหายทำตามราคาของตลาด ผู้เอาประกันหรือผู้เสียหายจะรับเป็นเงินสดไปจัดการซ่อมเอง หรือจะมอบรถยนต์ให้กับบริษัท ฯ ก็จะจัดส่งให้อู่รถยนต์ทำการซ่อมแซมให้กลับสู่สภาพเดิม ถ้าการซ่อมแซมไม่เรียบร้อย หรือว่าสีไม่คงสภาพ บริษัท ฯ จะต้องรับผิดชอบ แต่ถ้าหากรับเงินจากบริษัท ฯ เมื่อเกิดเหตุการณ์เช่นนี้ทางบริษัทฯ จะไม่รับผิดชอบ

ปัญหาเรื่องการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ถ้ามองกว้าง ๆ จะเห็นว่ามีปัญหาอยู่ 2 ประการ ประการแรกก็คือ ตัวผู้เอาประกันหรือประชาชนไม่ทราบเรื่องของการประกันภัยดีพอในเรื่องของเงื่อนไขของสัญญาต่าง ๆ ซึ่งทางสำนักงานประกันภัยกระทรวงพาณิชย์เป็นผู้ควบคุมกำหนด อนุญาตบริษัท ฯ จะปฏิบัติออกไปนอกเหนือตามที่สำนักงานประกันภัยกำหนดไว้มิได้ ซึ่งประชาชนยังไม่เข้าใจเรื่องนี้ มุ่งหวังที่จะขอให้เบี้ยประกันรถยนต์ถูก ดังนั้นสัญญาในการคุ้มครองก็น้อยตามมาด้วย ตัวอย่างเช่น ข้อหาประกันรถยนต์แบบคุ้มครองทุกอย่าง (ประเภทหนึ่ง) โดยไม่รวมรถหายหรือถูกขโมย เบี้ยประกันถูกลง 1 % ถ้าบริษัทประกันภัยเก็บเบี้ยประกันก็คือ 1,000 บาท ถ้ารวมรถหายหรือถูกขโมยก็จะต้องเสียเบี้ยประกันคือ 1,100 บาท ซึ่งผู้เอาประกันไม่ทราบก็ทำให้เกิดการเข้าใจผิด ทำให้เป็นปัญหาเรื่องการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนหรือ ตัวอย่างเช่น รถยนต์คันที่เอาประกันได้รับการเสียหายจริง 5,000 บาท แต่ผู้เอาประกันขอให้ชดใช้ค่าเสียหาย 10,000 บาท เพราะต้องการเปลี่ยนชิ้นส่วนที่ได้รับการเสียหาย ตามหลักการโดยทั่ว ๆ ไปบริษัท ฯ ถือข้อกำหนดตามเงื่อนไขว่า ถ้าซ่อมได้เราซ่อมให้ ถ้าซ่อมไม่ได้เราก็จะเปลี่ยนให้ซึ่งทำให้เป็นปัญหาเกิดขึ้น

เรื่องค่าเสียหายนี้ถ้า 2 ฝ่ายตกลงกันไม่ได้ก็จะให้คนกลาง คือ ผู้พิพากษาเป็นผู้ตัดสิน แต่ส่วนใหญ่บริษัท ฯ ไม่มีนโยบายหรือจะให้มีการฟ้องร้อง แต่จะใช้เหตุผล ใช้ความเข้าใจ ใช้ปรัชญาในการพูดให้ผู้เอาประกันหรือผู้เสียหายเห็นว่าเขาควรจะเรียกร้องได้ตามความเสียหายจริงเท่านั้น ผลสุดท้ายก็จะตกลงกันได้ โอกาสเรื่องที่จะนำไปฟ้องร้องต่อศาลจึงมีน้อยมากไม่กี่เปอร์เซ็นต์ บางทีคู่กรณีเรียกร้องให้บริษัท ฯ ชดใช้ 70,000–80,000 บาท พอไปถึงศาลก็ลดลงมาเหลือเพียง 20,000–30,000 บาท เรื่องเช่นนี้เคยมีอยู่เสมอ ๆ

3. การที่บริษัทประกันรถยนต์ต้องเลิกล้มกิจการไป มีผลกระทบถึงบริษัทประกันรถยนต์บ้างหรือไม่ เรื่องเช่นนี้แน่นอนต้องมีผลกระทบกันบ้างไม่ใช่เฉพาะเรื่องของการประกันรถยนต์ แม้แต่ธนาคารพาณิชย์ใด ถ้าต้องล้มเลิกกิจการก็ต้องส่งผลต่อธนาคารพาณิชย์อื่น ๆ บ้างไม่มากก็น้อย แต่คนที่เคยทำประกันกับบริษัท ฯ เขารู้ฐานะของบริษัทยังมีความเชื่อถือ ประชาชนบางคนก็ไม่รู้สาเหตุรู้แต่เพียงว่าบริษัทต้องล้มเลิกกิจการ ซึ่งจะต้องจำแนกรายละเอียดว่าเป็นบริษัทใด เขาดำเนินกิจการเช่นไร ดังนั้น ผู้เอาประกันก่อนจะซื้อประกันจะต้องรู้ว่าตัวเองซื้ออะไร อย่าไปซื้อแบบสุ่มสี่สุ่มห้า ก่อนจะซื้อควรสอบถามเสียก่อนว่าคุ้มครองอย่างไรบ้าง เหมือนกับเราจะไปซื้อเสื้อผ้านั่นเอง

4. เรื่องของความไม่คล่องตัวของพระราชบัญญัติการประกันวินาศภัย ในแง่ของการลงทุน เพราะมีข้อบังคับอยู่หลายประการ อันได้แก่ ประเภทเปอร์เซ็นต์ของการลงทุน ซึ่งทางสำนักงานประกันภัยก็พิจารณาจะออกกฎกระทรวงใหม่ เพื่อที่จะให้การลงทุนคล่องตัวเพิ่มมากขึ้น แต่การพิจารณาก็ค่อนข้างล่าช้าไม่ทันต่อเหตุการณ์ซึ่งก็ไม่แน่ว่าจะออกมาในลักษณะใด

5

การประกันอุบัติเหตุ

(Accident Insurance & Casulty Insurance)

อารัมภบท (Introduction)

การประกันอุบัติเหตุ ตรงกับภาษาอังกฤษว่า Accident Insurance แต่ภาษาอเมริกันใช้คำว่า Casulty Insurance ซึ่งศัพท์ทั้ง 2 คำนี้มีความหมายเช่นเดียวกัน

การดำเนินชีวิตของมนุษย์ในปัจจุบันนับวันต้องเผชิญภยันตรายนานัปการ เช่น อันตรายจากโรคภัยไข้เจ็บ และอุบัติเหตุต่าง ๆ อันจะเกิดจากเครื่องมือเครื่องใช้ เครื่องยนต์กลไก และยวดยานต่าง ๆ ซึ่งนับวันจะเพิ่มมากขึ้น

นับตั้งแต่มีการปฏิวัติทางอุตสาหกรรมในประเทศอังกฤษ เมื่อ ค.ศ. 1789 ได้มีการนำเอาเครื่องมือเครื่องจักรมาใช้เป็นเครื่องทุ่นแรงในการผลิต เพื่อให้ได้ผลิตผลมีปริมาณมากในเวลาอันสั้น ต่อมาการปรับปรุงทางด้านเทคนิคได้ถูกค้นคิดขึ้นเรื่อย ๆ ทำให้ปริมาณการผลิตทวีขึ้น และประหยัดเวลาได้มากขึ้น แต่ขณะเดียวกันอันตรายจากเครื่องใช้ และเครื่องอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เช่น เครื่องจักรเลื่อยไม้ เครื่องจักรตัด บด กลึง ก็มีมากเป็นเงาตามตัว ซึ่งอันตรายนั้นอาจจะเกิดจากตัวเครื่องจักร เครื่องใช้เอง เช่น เครื่องมือ เครื่องทุ่นแรงต่าง ๆ ที่มีอายุการใช้งานมาก หรือขาดการบำรุงรักษาที่ดี หรืออันตรายอาจเกิดจากผู้ทำงานกับเครื่องจักรมีความประมาทเลินเล่อ หรืออาจเกิดจากชั่วโมงทำงานมากเกินไป ทำให้คนงานมีความเมื่อยล้าจนทำให้เกิดอุบัติเหตุได้

จะเห็นได้ว่าอุบัติเหตุเหล่านี้ไม่แน่ว่าจะเกิดเมื่อไร และเมื่อเกิดขึ้นแล้วย่อมกระทบกระเทือนต่อการดำเนินชีวิตของผู้ประสบ เช่น ทำให้เสียเวลาทำมาหากิน อันทำให้ขาดรายได้ที่ควรจะหาได้ และถ้าในกรณีที่จะต้องรักษาพยาบาล ก็ต้องใช้จ่ายเงินทำให้สิ้นเปลืองมาก นับว่าเป็นภาระที่หนักอย่างหนึ่ง

ดังนั้น บุคคลที่มีความห่วงใยในทรัพย์สิน และร่างกายของตนเอง และความสงบสุขของครอบครัว จึงได้หาทางขจัดปัดเป่าภัยอันจะเกิดจากอุบัติเหตุเหล่านั้นให้สูญสิ้นไป หรือลดน้อยลง ด้วยการหันเข้าพึ่งบริการของกิจการประกันภัยประเภทที่เรียกว่า “การประกันอุบัติเหตุ” ซึ่งธุรกิจประเภทนี้นับวันจะมีกิจการกว้างขวางและเป็นที่นิยมของมหาชนมากขึ้นทุกที

ประวัติของการประกันอุบัติเหตุ

การประกันอุบัติเหตุเริ่มกำเนิดขึ้นในศตวรรษที่ 19 เนื่องมาจากการปฏิวัติอุตสาหกรรม มนุษย์

ได้คิดค้นเครื่องมือ มีการค้นคว้าทางด้านเทคนิคและโครงการในสาขาต่าง ๆ เนื่องจากระยะนั้นเป็นระยะหลังสงครามโลกครั้งที่ 1 ทุกประเทศกำลังได้รับความเสียหายจากภัยสงคราม จึงต่างตื่นตัวในการที่จะพัฒนาประเทศของตน เมื่อความเจริญทางด้านวัฒนธรรมและด้านวัตถุขยายตัวออกไป มนุษย์ก็เริ่มมองเห็นว่าเราควรจะมีชีวิตอยู่อย่างมีหลักประกัน ในกรณีที่เขาได้รับอันตราย หรืออุบัติเหตุถึงแก่ชีวิต หรือทุพพลภาพ เขาก็จะได้รับเงินทดแทน กิจการประกันอุบัติเหตุจึงได้เริ่มก่อตัวขึ้น

ความเป็นมาของการประกันอุบัติเหตุในประเทศไทย

เริ่มมีการประกันในประเทศไทย ตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 4 ในปี พ.ศ. 2399 บริษัทบอร์เนียว คอมปานี ได้เข้ามาตั้งบริษัทรับประกันในประเทศไทย นอกจากนี้ก็มีบริษัท สกอต ซึ่งเป็นเอเย่นต์ของ Ocean Marine Insurance Co. ห้างบีกเกนเป็ก พ.ศ. 2401 และห้างมาก้อดี ต่อมาสมัยรัชกาลที่ 5 มีห้างอารกัน ห้างบอมเบย์เบอร์ม่า ห้างสยามฟอร์เรสต์ เป็นต้น ธุรกิจประกันภัยในสมัยนั้นได้ดำเนินเรื่อยมา และหยุดชะงักไปครั้งหนึ่ง ระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 2 ครั้นสงครามสงบก็เริ่มดำเนินกิจการใหม่ จะเห็นได้ว่าการประกันอุบัติเหตุแม้จะมีมานาน แต่ตลาดของธุรกิจประเภทนี้ยังไม่เจริญเหมือนในปัจจุบัน

เป็นที่น่าสังเกตว่าบริษัทประกันอุบัติเหตุรุ่นแรกที่ริเริ่มก่อตั้งกิจการในประเทศไทยนั้น ทั้งหมดล้วนแต่เป็นตัวแทนของบริษัทประกันภัยในต่างประเทศ ไม่มีบริษัทหรือห้างร้านที่ตั้งกิจการประกันภัยขึ้นโดยตรงในประเทศไทยเลย และการดำเนินการก็มิได้มีกฎหมายว่าด้วยการนี้ควบคุมโดยเฉพาะ กิจการประกันภัยในสมัยนั้นจึงไม่ได้รับการควบคุมดูแลอย่างใกล้ชิดจากทางราชการ

การประกันภัยในประเทศไทย เริ่มมีการควบคุมเป็นครั้งแรกเมื่อ พ.ศ. 2472 โดยทางราชการได้ออกพระราชบัญญัติฉบับหนึ่งชื่อ "พระราชบัญญัติควบคุมกิจการค้าขายอันกระทบถึงความปลอดภัยหรือผาสุกแห่งสาธารณชน พุทธศักราช 2471" และนอกจากนี้ยังได้อาศัยอำนาจตามความในพระราช-บัญญัติฉบับดังกล่าวตั้งเงื่อนไขเพื่อควบคุมกิจการประกันภัยอีกด้วย จึงทำให้กิจการประกันภัยได้รับการควบคุมจากทางราชการรัดกุมยิ่งขึ้น

ต่อมารัฐบาลได้พิจารณาเห็นว่าการควบคุมกิจการประกันภัยตามกฎหมายดังกล่าว ยังไม่รัดกุมเพียงพอ เป็นเหตุให้บริษัทประกันภัยมีฐานะการเงินไม่มั่นคง บางบริษัทถึงกับต้องล้มละลาย จำเป็นต้องมีกฎหมายควบคุมกิจการประกันภัยต่อสภานิติบัญญัติ เรียกว่า "พระราชบัญญัติประกันภัย พ.ศ. 2510" ทั้งนี้โดยให้เหตุผลว่า ขณะนั้นยังไม่มีกฎหมายควบคุมกิจการด้านนี้โดยเฉพาะ การควบคุมกิจการดังกล่าวได้อาศัยเงื่อนไขควบคุมกิจการประกันภัย ซึ่งออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมกิจการค้าขายอันกระทบถึงความปลอดภัยหรือผาสุกแห่งสาธารณชน พุทธศักราช 2471 ซึ่งยังไม่รัดกุมพอ เป็นเหตุให้บริษัทประกันวินาศภัยมีฐานะการเงินไม่มั่นคง ทำให้ผู้เอาประกันเสียเปรียบและไม่ได้รับความคุ้มครองเท่าที่ควร พระราชบัญญัติฉบับนี้ได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 14 เมษายน พ.ศ. 2510

ผลของการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับดังกล่าว ทำให้บริษัทที่ดำเนินกิจการเกี่ยวกับ การประกันภัยก่อนหลายบริษัทไม่สามารถดำเนินกิจการต่อไปได้ เพราะไม่มีคุณสมบัติถูกต้องครบถ้วน จึงทำให้เหลือบริษัทที่จะดำเนินการต่อมาได้ถึงปัจจุบันประมาณ 50 บริษัท (จากที่มีอยู่เดิมเกือบ 100 บริษัท) การที่บริษัทจำนวนหนึ่งต้องล้มเลิกกิจการไปนี้ ทำให้ศรัทธาของประชาชนที่มีต่อกิจการด้านนี้เริ่มคลอนแคลน แต่ในขณะเดียวกันบริษัทที่สามารถดำเนินกิจการของตนต่อมาได้โดยถูกต้องตามกฎหมาย ก็ได้พิสูจน์ตัวเองว่ามีความสามารถพอ และดำเนินกิจการต่อไป เพื่อเรียกร้องศรัทธาของประชาชนกลับคืนมา นอกจากนั้นทางราชการโดยกองประกันภัย สำนักงานปลัดกระทรวง กระทรวงการพาณิชย์ ก็ได้ควบคุมใกล้ชิดขึ้นไปอีก เพราะจำนวนบริษัทประกันภัยน้อยลง จึงทำให้กิจการประกันภัยในปัจจุบันได้รับความนิยมจากประชาชนเพิ่มขึ้น จำนวนเงินเบี้ยประกันรวมที่ทุกบริษัทเก็บได้ก็เพิ่มขึ้นทุกปี ถึงแม้จะเพิ่มขึ้นในอัตราที่ไม่ค่อยสูงนัก แต่ก็นับว่าเป็นนิมิตอันดีของกิจการประกันภัยในประเทศไทยในอันที่จะก้าวหน้าต่อไป เพื่อให้ทัดเทียมกับกิจการอื่นที่มีลักษณะการดำเนินงานคล้ายคลึงกันในฐานะที่เป็นแหล่งระดมทุนของประเทศ เช่น **กิจการธนาคาร** ซึ่งในประเทศที่เจริญแล้ว เช่น สหรัฐอเมริกา กิจการทั้งสองประเภทนี้มีความมั่นคงทัดเทียมกัน อนึ่ง จำนวนผู้เอาประกันอุบัติเหตุในประเทศไทยนับว่าน้อยมาก เมื่อเทียบกับจำนวนประชากรทั้งประเทศ กล่าวคือไม่ถึง 3% ของพลเมือง จะเห็นว่าประเทศที่มีความเจริญสูงสุดในด้านการประกันภัย เช่น สหรัฐอเมริกาและญี่ปุ่นมีจำนวนผู้เอาประกันประมาณ 90% ของจำนวนพลเมือง ดังนั้น ตลาดของกิจการประเภทนี้จึงมีอยู่อย่างกว้างขวาง เพราะมีพลเมืองไม่ต่ำกว่า 30 ล้านคนได้มีกรมธรรม์ประกันอุบัติเหตุไว้ในครอบครอง

ความหมายของการประกันอุบัติเหตุ

1. การประกันอุบัติเหตุเป็นประเภทหนึ่งของการประกันวินาศภัย ซึ่งไม่รวมถึงการประกันอัคคีภัย การประกันภัยทางทะเลหรือการประกันรถยนต์

2. การประกันอุบัติเหตุมิได้หมายถึงการเจ็บใด ๆ ที่เกิดขึ้นโดยลำพังของมันเอง

3. อุบัติเหตุนั้นต้องเกิดโดยตรงกับผู้เอาประกัน

4. อุบัติเหตุนั้นต้องรุนแรง

5. อุบัติเหตุต้องเป็นเหตุบังเอิญ

6. อุบัติเหตุต้องเป็นเหตุจากภายนอก

7. เห็นได้ชัดว่าอุบัติเหตุนั้นทำให้ผู้เอาประกันถึงตายหรือทุพพลภาพ

บุคคลที่มีส่วนในการประกันอุบัติเหตุ

มีบุคคลที่เกี่ยวข้องในการทำประกันอุบัติเหตุอยู่ 4 ประเภทคือ

1. ผู้รับประกัน (insurer) ตั้งขึ้นในรูปของบริษัท มีวัตถุประสงค์ที่จะร่วมมือกันรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น โดยคิดค่าตอบแทนในการร่วมรับผิดชอบในรูปเบี้ยประกัน และเป็นคู่

สัญญาซึ่งตกลงจะใช้ค่าสินไหมทดแทน เป็นเงินจำนวนหนึ่งให้เมื่อเกิดการเสียหายแก่ผู้เอาประกัน หรือผู้รับประโยชน์ แล้วแต่กรณี ซึ่งการเสียหายนั้นต้องเป็นไปตามข้อตกลงที่ระบุไว้ในกรมธรรม์

2. ผู้เอาประกัน (insured) คือ คู่สัญญาซึ่งตกลงจะส่งเบี้ยประกันภัยเป็นการตอบแทนตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในกรมธรรม์แก่ผู้รับประกัน เมื่อภัยเกิดขึ้นแก่ผู้เอาประกัน ทางผู้รับประกันจะจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้รับประโยชน์

3. ผู้รับประโยชน์ (beneficiary) คือ บุคคลที่จะได้รับค่าสินไหมทดแทนหรือเงินที่ทางผู้รับประกันจะใช้ให้ในกรณีเกิดภัย

ผู้รับประโยชน์อาจเป็นบุคคลคนเดียวกับผู้เอาประกันก็ได้ หรืออาจเป็นบุคคลภายนอก (third person) ที่ผู้เอาประกันระบุไว้ในสัญญาให้เป็นบุคคลที่จะได้รับประโยชน์นี้จากสัญญาก็ได้

ผู้เอาประกันและผู้รับประโยชน์ มีหน้าที่และสิทธิในสัญญาต่างกัน คือ ผู้เอาประกันมีหน้าที่ส่งดอกเบี้ยประกัน ส่วนผู้รับประโยชน์มีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทน หรือเงินจากผู้รับประกันในกรณีที่เกิดภัยขึ้นตามระบุไว้ในกรมธรรม์

4. ผู้เสียหาย คือ บุคคลที่ได้รับความเสียหายอันเกิดจากการกระทำหรือผลของการกระทำของผู้เอาประกัน

กรมธรรม์การประกันอุบัติเหตุ

ในการทำประกันอุบัติเหตุโดยทั่วไป บริษัทต้องส่งมอบกรมธรรม์ประกันอุบัติเหตุแก่ผู้เอาประกัน 1 ฉบับ กรมธรรม์นั้นต้องลงลายมือชื่อผู้รับประกันภัย และต้องมีรายละเอียดดังนี้

1. วัตถุที่เอาประกัน อาจเป็นเงินสด เครื่องเพชร เครื่องใช้ในสำนักงาน หรืออาจเป็นการประกันส่วนใดส่วนหนึ่งของร่างกาย เช่น แขน ขา เป็นต้น

2. ภัยซึ่งผู้รับประกันรับเสี่ยงอาจเป็นภัยจากเศรษฐกิจ สังคม การเมือง เป็นต้น

3. ราคาแห่งมูลประกันภัยสำหรับการประกันอุบัติเหตุ กำหนดไว้แน่นอนว่าเป็นจำนวนเงินเท่าไร

4. จำนวนเงินที่เอาประกันต้องกำหนดไว้ในกรมธรรม์ เป็นต้นว่าตาบอด 2 ข้าง ผู้เอาประกันหรือผู้รับประโยชน์จะได้ค่าทดแทนกี่เปอร์เซ็นต์ของราคาแห่งมูลประกันภัย

5. จำนวนเบี้ยประกันและวิธีส่งเบี้ยประกัน จำนวนเบี้ยประกันได้กำหนดไว้แน่ชัด ส่วนเรื่องการส่งเบี้ยประกันนั้น ผู้เอาประกันชำระครั้งเดียว แต่ในทางปฏิบัติผู้เอาประกันอาจจะขอชำระเป็นงวดได้

6. เวลาเริ่มต้นและสิ้นสุดของกรมธรรม์ ต้องกำหนดไว้แน่นอน เช่น เริ่มต้นวันที่ 1 มกราคม 2512 เวลา 16.00 น. กรมธรรม์มีอายุ 1 ปี จะต้องสิ้นสุดวันที่ 1 มกราคม 2513 เวลา 16.00 น.

7. ชื่อหรือยี่ห้อผู้รับประกัน ต้องระบุว่าเป็นบริษัทอะไร หรือตัวแทนของบริษัทใด
8. ยี่ห้อหรือชื่อของผู้เอาประกัน
9. ชื่อของผู้รับประโยชน์
10. วันทำสัญญาประกัน
11. สถานที่ และวันเดือนปีที่ทำกรมธรรม์

ประเภทของการประกันอุบัติเหตุ

แบ่งออกเป็น

1. การประกันอุบัติเหตุส่วนบุคคล (personal accident insurance) ซึ่งแบ่งย่อยออกไปเป็นการประกันส่วนต่าง ๆ ของร่างกาย เช่น แขน ขา ฯลฯ และรวมทั้งการประกันอุบัติเหตุเกี่ยวกับการเดินทางด้วย

2. การประกันเกี่ยวกับโจรกรรม ซึ่งมีหลายแบบด้วยกัน เช่น การโจรกรรมเกี่ยวกับเข้าปล้น โจรฉกชิงวิ่งราว โจรจี้ และรวมไปถึงการปลอมแปลงเอกสารด้วย

3. การประกันอุบัติเหตุเกี่ยวกับความรับผิดชอบต่อผู้อื่น หรือบุคคลที่ 3 (General public liability) เกี่ยวกับการที่เจ้าของกิจการประกอบธุรกิจ แล้วอาจทำให้คนอื่น เช่น ลูกค้าได้รับอุบัติเหตุ เช่น ร้านเสริมสวยทำให้ผมลูกค้าไหม้

การประกันอุบัติเหตุส่วนบุคคล (Personal Accident Insurance)

ความหมาย

คำว่า อุบัติเหตุส่วนบุคคลนั้น โดยทั่วไปหมายถึง "เหตุการณ์ใด ๆ อันเกิดกับบุคคลซึ่งเป็นผู้เอาประกัน โดยมิได้คาดหมายมาก่อน หรือมีแผนการล่วงหน้าไว้ก่อน ทำให้ได้รับบาดเจ็บจนกลายเป็นบุคคลทุพพลภาพ หรือสิ้นชีวิต"

จะเห็นว่า ความหมายของอุบัติเหตุส่วนบุคคลทั่ว ๆ ไปกว้างมาก จะก่อให้เกิดความรับผิดชอบแก่ผู้รับประกันโดยไม่มีขอบเขต เพราะโดยปกติบุคคลแต่ละคนย่อมมีร่างกายไม่เหมือนกัน บางคนแข็งแรง บางคนเป็นโรคเรื้อรัง เช่น โรคเกี่ยวกับปอด โรคเกี่ยวกับระบบประสาท โรคหัวใจ ฯลฯ ซึ่งผู้ที่เป็นโรคเรื้อรังและมีร่างกายอ่อนแอเหล่านี้ ย่อมประสบกับการเสียชีวิต หรือทุพพลภาพได้ง่าย โดยเหตุเพียงกระทบกระเทือนเล็กน้อย จึงไม่เป็นการถูกต้องที่จะถือว่าผู้ที่มีร่างกายอ่อนแอหรือผิดปกติเกิดทุพพลภาพหรือเสียชีวิตโดยอุบัติเหตุ ดังนั้น บริษัทผู้รับประกันจะไม่รับผิดชอบในการใช้เงินให้แก่ผู้เอาประกันในกรณีเช่นนี้

เพื่อจะให้ได้รับความยุติธรรมทั้งฝ่ายผู้รับประกันและผู้เอาประกัน จึงให้คำจำกัดความของอุบัติเหตุส่วนบุคคล ดังนี้

1. ต้องเป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่มีเจตนา หรือไม่มีการคาดหมายไว้ก่อน

2. จะต้องไม่มีแผนการล่วงหน้า คือ ต้องไม่ใช่

— อุบัติเหตุที่ผู้เอาประกันกระทำขึ้น (moral hazard)

— ไม่มีความคิดประมาทว่าพลาดก็ไม่เป็นไร พลาดก็ได้เงินค่าชดใช้

3. อุบัติเหตุต้องเป็นเหตุภายนอก และเห็นด้วยตาได้ หมายความว่าต้องเป็นเหตุภายนอกมาทำให้เกิดอุบัติเหตุ เช่น ต้องเกิดกับร่างกาย ทำให้บาดเจ็บ แขนหัก ขาหัก และมองเห็นอาการได้ชัด คือ บริษัทประกันภัยมุ่งหมายที่จะให้เป็นเรื่องของอุบัติเหตุจริง ๆ ไม่ใช่การเจ็บไข้ และจะต้องเป็นเหตุการณ์ที่รุนแรงอันกระทำให้ผู้เอาประกันกลายเป็นบุคคลทุพพลภาพ หรือถึงแก่กรรม

ความสำคัญของการประกันอุบัติเหตุ

การประกันอุบัติเหตุส่วนบุคคลมีความสำคัญ เพราะ

1. สังคมปัจจุบันมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นมาก

2. เนื่องจากภารกิจหน้าที่การงาน ทำให้เราต้องมีการเดินทางมากกว่าสมัยก่อน ทำให้อุบัติเหตุเพิ่มขึ้น

3. ค่ารักษาพยาบาลนับวันแต่จะสูงขึ้น

ดังนั้น การมีประกันอุบัติเหตุส่วนบุคคล จึงเป็นการคุ้มครองในกรณีที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ อันเป็นเหตุให้สูญเสียอวัยวะบางส่วนของร่างกาย หรือถึงแก่ความตาย บริษัทผู้รับประกันจะชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้รับประโยชน์

ประโยชน์ของการประกันอุบัติเหตุส่วนบุคคล

1. โดยทั่ว ๆ ไปเบี้ยประกันภัยแบบนี้ต่ำ เพราะคนทุกคนย่อมไม่ต้องการให้ร่างกายบาดเจ็บ ทำให้ช่วยคนได้ทุกระดับ คนร่ำรวย หรือยากจนก็สามารถทำประกันแบบนี้ได้

2. จำนวนทุนประกันมากพอที่จะจุนเจือครอบครัวหรือตัวเองในขณะที่ว่างงานได้

3. เงินที่ได้มาเนื่องจากได้รับอุบัติเหตุ นอกจากจะเป็นรายได้ในขณะที่บาดเจ็บแล้ว ยังเป็นค่ารักษาพยาบาลด้วย

4. หากเป็นอันตรายถึงชีวิต ผู้รับประโยชน์คือบุตรและภรรยาสามารถใช้เงินจำนวนนี้ดำเนินชีวิตอยู่ต่อไปได้

5. ทำให้สภาพของสังคมดีขึ้น คือ บริษัทผู้รับประกันสามารถรวบรวมเบี้ยประกันได้มากพอที่จะนำไปลงทุนได้ ช่วยให้เกิดการจ้างทำงาน ทำให้คนมีงานทำ ให้บุคคลมีรายได้เพิ่มขึ้น

6. ประโยชน์ทางเศรษฐกิจ คือทำให้คนมีงานทำ ส่วนผู้เอาประกันก็เป็นผู้มีเครดิตดี เพราะมีบริษัทรับผิดชอบ

แบบอื่น ๆ ของการประกันอุบัติเหตุส่วนบุคคล

การประกันการโดยสารเครื่องบินพาณิชย์ เป็นการคุ้มครองบุคคลที่ต้องเดินทางโดยเครื่องบินเป็นกิจวัตร คุ้มครองในฐานะเป็นผู้โดยสาร โดยมีเครื่องบินเป็นพาหนะในการเดินทาง พาหนะรวมถึงพาหนะสาธารณะทั้งหมด

ยานพาหนะสาธารณะและรถยนต์ส่วนบุคคล เป็นการคุ้มครองผู้เอาประกันในฐานะเป็นผู้โดยสารไม่ได้เป็นคนขับ

ยานพาหนะทั่วไป ได้แก่ การคุ้มครองผู้เอาประกันที่ขับขี่ ผู้เอาประกันที่เป็นคนนั่งซึ่งเป็นเรื่องคล้ายกับข้อตกลงพิเศษ

การประกันอุบัติเหตุ 24 ชั่วโมง เป็นการตกลงพิเศษของการประกันในระยะเวลา 24 ชั่วโมง ไม่ว่าอุบัติเหตุใดๆ ที่เกิดขึ้นในโลก รวมทั้งการเดินทางทางอากาศ โดยเครื่องบินและยานยนต์ส่วนตัว

การประกันอุบัติเหตุแบบมาตรฐาน กรมธรรม์แบบนี้เป็นการจัดทำขึ้นสำหรับผู้ต้องการเสียเบี้ยประกันถูกและคุ้มครองแคบกว่าแบบอื่น คือ เป็นการคุ้มครองต่ออันตรายที่ร่างกายจะได้รับจากอุบัติเหตุภายนอกและเห็นได้ด้วยตาเท่านั้น

ข้อยกเว้นที่บริษัทประกันภัยไม่คุ้มครอง

หมายถึง เป็นเรื่องที่บริษัทจะไม่จ่ายในกรณีที่อุบัติเหตุหรือการเสียหายเกิดขึ้นในกรณีดังต่อไปนี้

1. การสงครามประกาศ หรือไม่ประกาศก็ตาม จลาจล กบฏ การก่อการร้าย หรือเกิดรัฐประหาร

2. การฆ่าตัวตาย เสพสุรา วิกลจริต

3. ภัยธรรมชาติ ได้แก่แผ่นดินไหว ภูเขาไฟระเบิด น้ำท่วม พายุจัด

4. กีฬาที่เสี่ยงต่ออันตราย เช่น การแข่งรถ การล่าสัตว์ การปีนภูเขา

5. โรคสตรี เช่น โรคเกี่ยวกับการตั้งครรภ์ และโรคไส้เลื่อน

6. การเข้ารับราชการทหาร

7. การติดเชื้อโรค ทำให้เกิดอุบัติเหตุ เช่น ไทฟอยด์ บัคเตรี เชื้อโรคอื่นๆ และการรักษาพยาบาลที่เกิดจากโรคไม่ใช่อุบัติเหตุ

8. โรคบางอย่าง เช่น โรคจิต หรือวิกลจริต

9. การรักษาพยาบาล เช่น แพ้ยา หรืออุบัติเหตุจากการผ่าตัด

10. การถูกฆาตกรรม

บริษัทรับประกันอาจให้ความคุ้มครองภัยต่อไปนี้ เมื่อมีการสลักหลัง และเพิ่มเบี้ยประกันอีกตามส่วนแห่งความรับผิดชอบ

1. ภัยสงครามและภัยธรรมชาติ (ตามแต่จะตกลงกับผู้รับประกัน)

2. อุบัติเหตุเกิดจากการขึ้นหรือลงอากาศยานใด ๆ

3. อุบัติเหตุเกิดขณะทำการล่าสัตว์ ปีนเขา เล่นกีฬา

4. อุบัติเหตุเกิดขณะขับขี่โดยสารจักรยานยนต์ หรือเข้าร่วมในการแข่งขันความเร็วไม่ว่าจะใช้ยวดยานหรือสัตว์ชนิดใด

หลักในการพิจารณารับประกันของบริษัท

สำหรับการประกันอุบัติเหตุมีคล้ายประกันรถยนต์ คือ เราจะต้องดูถึงว่าในคำขอที่ขอทำประกันมาซึ่งมีดังนี้

1. พิจารณาถึงสุขภาพของคน ๆ นั้น

   1.1 อายุของผู้ที่จะทำ ถ้าอายุมากเกินไปบริษัทก็ไม่รับประกัน

   1.2 คนที่อายุสูงเกินอัตรา

   1.3 น้ำหนักอ้วนมาก หรือผอมมาก

2. โรคโลหิต โรคหัวใจ ความดันโลหิตสูง เส้นเลือดตีบ

3. ดูถึงอาชีพในด้านการงานในการเสี่ยงภัย

4. พิจารณาถึงด้านศีลธรรม (moral hazard) ผู้เอาประกันเป็นคนประเภทใด ชอบทำร้ายตัวเอง หรือเป็นคนที่ไม่รักษาตัวเอง เช่น สูบเฮโรอีน ติดฝิ่น ดื่มสุรา นักเลงอันธพาล

5. Over Insurance การประกันเกินเหตุ

การแบ่งอาชีพในกรมธรรม์แบ่งออกเป็นอาชีพที่นั่งในสำนักงาน (desk work) กับอาชีพที่ทำนอกอาคาร

ลักษณะของกรมธรรม์

แบ่งออกเป็น 4 ส่วน คือ

1. สาระสำคัญของสัญญาจะระบุถึง ชื่อผู้เอาประกัน อาชีพ ตำแหน่ง หน้าที่ วันและเวลาที่รับประกัน ทุนประกัน ชื่อผู้รับประโยชน์ วันเดือนปีที่เขียนสัญญา ลายเซ็นของผู้รับประกันและของผู้จัดการ

2. สาระของเงื่อนไขทั่ว ๆ ไป ของกรมธรรม์จะระบุถึงคนชำระเงิน เงื่อนไขเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขของกรมธรรม์ การต่ออายุกรมธรรม์ การจำกัดถิ่นที่อยู่ การเปลี่ยนอาชีพ การบาดเจ็บ เป็นโรค สิทธิของผู้นั้นเจ้าของกรมธรรม์ การกล่าวบิดเบือนเพื่อให้ได้กรมธรรม์ กำหนดการเรียกร้อง

ประโยชน์ของกรมธรรม์ และเงื่อนไขเกี่ยวกับข้อโต้แย้งการแต่งตั้งอนุญาโตตุลาการ เกี่ยวกับจำนวนเงินให้กรมธรรม์

3. เงื่อนไขในการจ่ายค่าทดแทน อันระบุถึง ค่าทดแทนทุพพลภาพชั่วคราวและถาวร ค่าทดแทนสำหรับการสูญเสียชีวิต ค่าทดแทนสำหรับการสูญเสียส่วนต่าง ๆ ของร่างกาย

4. ข้อยกเว้น จะระบุถึงภัยที่ไม่ได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์ เป็นต้นว่า การเป็นไส้เลื่อน การทำอัตวินิบาตกรรม ฯลฯ

ระยะเวลาที่คุ้มครองของกรมธรรม์

เมื่อออกกรมธรรม์แล้วจะมีผลบังคับทันที และผู้เอาประกันได้รับชำระเบี้ยประกันแล้ว กรมธรรม์ ประกันส่วนบุคคลโดยทั่วไปทำเป็นระยะเวลา 1 ปี โดยกำหนดเวลาเริ่มต้น และสิ้นสุดไว้เป็นเวลาที่แน่นอน เช่น จาก 16.00 น.....ถึง 16.00 น.....

การแจ้งความเสียหาย

จะต้องปฏิบัติดังนี้

1. เมื่อเกิดอุบัติเหตุใด ๆ ขึ้น ควรตรวจดูว่าเป็นอุบัติเหตุที่กรมธรรม์ยังคุ้มครองอยู่

2. ผู้รับประโยชน์หรือผู้เอาประกันจะต้องแจ้งไปยังบริษัทเป็นลายลักษณ์อักษร ภายในเวลาที่กำหนดในกรมธรรม์ นับแต่วันที่ทราบว่าเกิดอุบัติเหตุ

3. ผู้ได้รับอุบัติเหตุต้องไปหาแพทย์ และต้องปฏิบัติตามคำแนะนำของนายแพทย์ และต้องได้รับการรักษาจากแพทย์โดยเร็วที่สุด

4. ผู้เอาประกันหรือผู้รับประโยชน์ตามกรมธรรม์นี้จะต้องออกค่าใช้จ่ายเอง เพื่อนำหลักฐานไปรับรอง ข้อความที่ควรทราบ และพยานหลักฐานบรรดาที่บริษัทอาจเรียกร้องเพื่อเป็นการยืนยันว่าเกิดอุบัติเหตุจริง

5. เมื่อบริษัทเรียกร้องให้ผู้เอาประกันได้รับการตรวจของแพทย์ซึ่งเป็นตัวแทนของบริษัท ผู้เอาประกันต้องยินยอมรับการตรวจนั้น โดยบริษัทออกค่าใช้จ่ายให้

6. การที่ผู้เอาประกันถึงแก่ความตาย บริษัทมีสิทธิที่จะจัดการให้มีการชันสูตรศพของผู้ตาย โดยบริษัทเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายให้

7. เมื่อมีการผึ่งหรือเผาศพ ต้องแจ้งให้บริษัททราบก่อน เมื่อสามารถทำได้โดยบอกให้ทราบถึงเวลาและสถานที่ซึ่งพนักงานทำการชันสูตรศพด้วย

กรมธรรม์ไม่มีผลบังคับ

กรมธรรม์ประกันอุบัติเหตุจะเป็นโมฆะในกรณีดังนี้

1. คำขอเอาประกันหรือคำแถลงของผู้เอาประกันนั้นไม่ตรงกับความจริง ด้วยประการใด ๆ ก็ตาม

2. ข้อความจริงต่าง ๆ อันเป็นส่วนสำคัญระบุไว้ไม่ถูกต้องหรือไม่ระบุไว้ในคำแถลงหรือคำขอเอาประกันด้วยประการใด ๆ ก็ตาม

3. การต่ออายุกรมธรรม์นี้ได้มาโดยการกล่าวบิดเบือนต่อความจริง หรือปิดบังความบกพร่องต่าง ๆ ของร่างกายด้วยประการใด ๆ ก็ตาม

4. การใช้กลวิธีหรืออุบายใด ๆ หรือการกระทำด้วยเจตนาฉ้อฉลเพื่อสนับสนุนคำขอเอาประกันหรือคำแถลงต่าง ๆ

5. การกระทำอย่างหนึ่งอย่างใดดังที่กล่าวมาแล้วข้างต้น ย่อมเป็นผลให้กรมธรรม์ระงับสิ้นไป บริษัทจะไม่จ่ายเงินค่าทดแทนให้ไม่ว่าในกรณีใด ๆ

การบอกเลิกกรมธรรม์

บริษัทอาจบอกเลิก เพิกถอนกรมธรรม์เสียได้ด้วยเหตุดังนี้

1. ผู้เอาประกันละเมิดเงื่อนไขแห่งกรมธรรม์

2. แจ้งความเกี่ยวกับตัวผู้เอาประกันไม่เป็นความจริงโดยตลอด มีการกล่าวบิดเบือนเพื่อให้ได้มาซึ่งกรมธรรม์

3. บริษัทสามารถขอบอกเลิกกรมธรรม์ โดยส่งจดหมายลงทะเบียนล่วงหน้า ตามกำหนดเวลาที่ระบุไว้ในเงื่อนไขของกรมธรรม์ ไปยังผู้เอาประกัน ณ ที่อยู่ของผู้เอาประกัน ซึ่งบริษัททราบเป็นครั้งสุดท้าย

ในทำนองเดียวกันตัวผู้เอาประกันก็สามารถขอบอกเลิกสัญญาได้เช่นกัน ทั้งนี้ผู้เอาประกันจะต้องแจ้งให้บริษัททราบล่วงหน้าโดยลายลักษณ์อักษร ไม่น้อยกว่ากำหนดเวลาที่ระบุไว้ในเงื่อนไขกรมธรรม์

การคืนเบี้ยประกัน

เมื่อบริษัทบอกเลิกกรมธรรม์ บริษัทจะคืนเบี้ยประกันให้ สมมติว่าประกัน 1 ปี แต่ยกเลิกเมื่อกรมธรรม์ผ่านไป 3 เดือน เบี้ยประกันคิดหักแต่ละเดือนเท่า ๆ กันดังนี้ คือ เบี้ยประกัน 1 ปี 120 บาท บริษัทหักไว้เป็นจำนวนเงิน 3/12 คูณ 30 เท่ากับ 30 บาท และคืนให้ผู้เอาประกัน 120 ลบ 30 เท่ากับ 90 บาท

ในกรณีที่ผู้เอาประกันเป็นผู้บอกเลิกกรมธรรม์ บริษัทจะคิดเบี้ยประกัน หักเอาไว้ในอัตราระยะสั้น (short period) คือ หักไว้ถึง 75% ของเบี้ยประกันทั้งหมด เช่น เบี้ยประกันทั้งปี 120 บาท ผู้เอาประกันขอเลิกการคุ้มครองเมื่อกรมธรรม์ให้ความคุ้มครอง 6 เดือน บริษัทจะคิด 75% ของเบี้ยประกัน

ซึ่งเท่ากับ 75 คูณด้วย 120 หารด้วย 100 เท่ากับ 82.50 บาท เพราะฉะนั้น จะคืนให้เพียง 120 ลบด้วย 82.50 เท่ากับ 37.50 บาท

ข้อพึงสังวร

1. **การเปลี่ยนอาชีพมีผลกระทบต่อกรมธรรม์** การเปลี่ยนตำแหน่งหน้าที่นอกจากระบุไว้ในกรมธรรม์นั้น จะต้องแจ้งให้บริษัททราบ เพราะตำแหน่งหน้าที่ที่เปลี่ยนไปอาจทำให้บริษัทเสี่ยงมากขึ้น เช่น เดิมทำงานอยู่ในสำนักงาน ต่อมาเปลี่ยนอาชีพโดยการเป็นช่างก่อสร้าง ซึ่งอันตรายจากการประสบอุบัติเหตุอาจมีเพิ่มขึ้นกว่าเดิม ดังนั้น ทางบริษัทอาจคิดเบี้ยประกันเพิ่มขึ้นตามส่วน ถ้าเปลี่ยนตำแหน่งหน้าที่แล้วไม่แจ้งให้บริษัททราบ บริษัทจะถือว่าเป็นการละเมิดเงื่อนไขแห่งกรมธรรม์

2. **การเปลี่ยนแปลงกรมธรรม์** โดยปกติแล้วเงื่อนไขแห่งกรมธรรม์ เงื่อนไขการรับประโยชน์ตามกรมธรรม์ คำขอเอาประกันรวมกันเป็นสัญญา ทั้งหมดเปลี่ยนแปลงไม่ได้ เว้นแต่จะมีเอกสารลงนามโดยผู้รับประกัน

3. **สิทธิในการครอบครองกรมธรรม์** ถือว่าผู้เอาประกันเป็นเจ้าของกรมธรรม์โดยเด็ดขาด

4. **การกำหนดเงินประกัน** เนื่องจากชีวิตและร่างกายของบุคคลนั้นยากที่จะตีราคาได้ว่าเป็นเท่าไร การกำหนดทุนประกันจึงต้องอาศัยความสามารถในการจ่ายเบี้ยประกันของผู้เอาประกัน และหลักเกณฑ์ที่กำหนดว่า "วงเงินประกันจะต้องกำหนดไว้แน่นอนว่าเป็นจำนวนเท่าใด และการชดใช้จะวางตายตัวตามส่วนที่ได้ระบุไว้ในเงื่อนไขการชดใช้"

การคำนวณเบี้ยประกัน

การคำนวณอัตราเบี้ยประกันของบริษัทประกันภัยมีความยุ่งยากมาก ทั้งนี้เพราะก่อนจะกำหนดนั้น บริษัทจะต้องนำหลักของ demand & supply ของตลาดมาพิจารณาประกอบกัน และอัตราเบี้ยประกันนั้นจะต้องไม่ต่ำกว่าราคาทุน (cost price) ของความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่บริษัท นอกจากนั้นการกำหนดอัตราเบี้ยประกันยังขึ้นอยู่กับ

1. จำนวนความเสียหายที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในอนาคต
2. นำเอาอัตราเบี้ยประกันของประเทศต่าง ๆ ทั่วโลกมาพิจารณา
3. ประสบการณ์และความสามารถของบริษัทจากการรับประกันภัยแต่ละประเภทในอดีต

การแต่งตั้งอนุญาโตตุลาการ

ถ้าหากเกิดข้อโต้แย้งใด ๆ เกี่ยวด้วยจำนวนเงินอันบริษัทจะต้องรับผิดชอบตามกรมธรรม์นี้ จะต้องนำข้อโต้แย้งนั้นให้อนุญาโตตุลาการวินิจฉัย อนุญาโตตุลาการจะให้คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายทำหนังสือแต่งตั้งขึ้นคนหนึ่ง ซึ่งถ้าไม่สามารถตกลงกันได้จะต้อง

1. ให้มีอนุญาโตตุลาการที่มีความเห็นไม่เป็นที่ตกลงกันเสนอข้อโต้แย้งต่อผู้ชี้ขาดซึ่งอนุญาโต-

ตุลาการทั้ง 2 ฝ่าย จะทำหนังสือแต่งตั้งขึ้นไว้ก่อนที่ทั้ง 2 ฝ่าย จะทำการพิจารณาข้อโต้แย้งนั้น เพื่อให้เป็นผู้วินิจฉัยชี้ขาด

2. คำวินิจฉัยของอนุญาโตตุลาการดังกล่าวเช่นนี้ให้ถือเป็นเด็ดขาด และมีผลบังคับคู่กรณีเกี่ยวด้วยจำนวนเงินที่บริษัทจะต้องรับผิดชอบตามกรมธรรม์นี้

3. ถ้าหากบริษัทปฏิเสธความรับผิดชอบต่อผู้เอาประกัน หรือผู้รับประโยชน์ตามกรมธรรม์นี้สำหรับสิทธิเรียกร้องตามกรมธรรม์ และไม่มีการเสนอข้อโต้แย้งให้อนุญาโตตุลาการภายใน 12 เดือน นับแต่วันปฏิเสธความรับผิดชอบตามข้อจำนน หรือข้อกำหนดที่กล่าวไว้ในกรมธรรม์นี้ ให้ถือว่าผู้เอาประกันหรือผู้รับประโยชน์ตามกรมธรรม์นี้สละสิทธิ์ในการเรียกร้องผลประโยชน์ตามกรมธรรม์นี้ด้วยประการทั้งปวง หลังจากนั้นจะกลับมาเรียกร้องตามกรมธรรม์อีกไม่ได้

การประกันอุบัติเหตุส่วนบุคคลแตกต่างจากการประกันวินาศภัย

1. ผู้เอาประกันอุบัติเหตุส่วนบุคคลอาจทำประกันไว้หลาย ๆ บริษัทได้ เพราะว่าชีวิตและร่างกายของบุคคลเป็นสิ่งที่ตีราคาได้ยาก และประกันด้วยจำนวนเงินเท่าใดก็ได้ตามที่ตกลงไว้กับบริษัท ส่วนการประกันวินาศภัยนั้น ผู้เอาประกันจะประกันไว้หลายบริษัทก็ได้ แต่ต้องไม่เกินจำนวนราคาทรัพย์สินที่ประกัน

2. การประกันอุบัติเหตุส่วนบุคคลมีสิทธิรับค่าทดแทนทุกกรมธรรม์ที่ประกัน และได้รับจำนวนเงินเท่าที่ตกลงกันไว้ สำหรับการประกันวินาศภัยนั้น ได้รับการชดใช้ทุกบริษัทก็จริง หากแต่ว่าแต่ละบริษัทจะใช้ให้ตามสัดส่วนที่เอาประกันไว้ ซึ่งรวมแล้วไม่เกินราคาทรัพย์สินที่ประกันไว้

3. ผู้รับประกันต้องระวังส่วนได้เสียของตนเองในการรับประกัน โดยอาจมีการกรอกแบบคำขอเอาประกันว่า ผู้เอาประกันเคยประกันไว้ที่ไหนบ้างอย่างไร

4. เกี่ยวกับเรื่องวงเงินประกัน ทางบริษัทระมัดระวังมาก เพราะเหตุว่า ชีวิตหรือแขนขาของคนมีราคาเป็นเงินได้ยากมาก ดังนั้น ถ้าหากว่าไม่ผิดเงื่อนไขรับประโยชน์แล้ว บริษัทจะจ่ายให้ทุกกรณี

ส่วนการประกันวินาศภัยนั้น การกำหนดวงเงินให้เป็นที่แน่นอนทำไว้เพราะสามารถตีราคาได้ว่าบ้านหลังนี้ราคาเท่าไร เมื่อเกิดการเสียหาย บริษัทประกันภัยต่าง ๆ จะชดใช้ให้ตามส่วนจนครบราคาค่าเสียหายจริง แต่ไม่จ่ายให้เกินกว่าวงเงินประกัน

ตัวอย่างเงื่อนไขการจ่ายค่าทดแทน

หมวดที่ 1 ค่าทดแทนสำหรับการทุพพลภาพโดยสิ้นเชิง

ถ้าหากผู้เอาประกันได้รับบาดเจ็บใด ๆ ทางกายอันอุบัติเหตุโดยลำพังและโดยตรงจากเหตุการณ์รุนแรงโดยบังเอิญ เกิดจากภายนอก และเห็นประจักษ์ว่าเป็นอุบัติเหตุ และเป็นเหตุโดยลำพัง

และโดยตรงอันกระทำให้ผู้เอาประกันกลายเป็นบุคคลทุพพลภาพโดยสิ้นเชิง ไม่สามารถทำหน้าที่ตามอาชีพของตนตามที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ หรืออาชีพอย่างใดอย่างหนึ่งได้ภายใน 30 วัน นับตั้งแต่วันเกิดเหตุ บริษัทจะจ่ายค่าทดแทนรายสัปดาห์ ตามที่ระบุไว้ในตารางประโยชน์ ซึ่งจะได้รับเป็นระยะเวลาต่อเนื่องกันไม่เกิน 104 สัปดาห์

ค่าทดแทนรายสัปดาห์ตามหมวดนี้จะไม่จ่ายให้ในกรณีที่ผู้เอาประกันได้รับประโยชน์ตามหมวด 3 และหมวด 4 แล้ว

หมวดที่ 2 ค่าทดแทนสำหรับการทุพพลภาพชั่วคราว

ถ้าผู้เอาประกันได้รับบาดเจ็บอย่างใดทางร่างกายอันอุบัติขึ้นโดยลำพังและโดยตรง จากเหตุการณ์รุนแรง บังเอิญ เกิดจากภายนอกร่างกาย และเห็นประจักษ์ได้ชัดว่าเป็นอุบัติเหตุและเป็นเหตุโดยลำพังและโดยตรง อันกระทำให้ผู้เอาประกันเป็นบุคคลทุพพลภาพไปชั่วคราว โดยไม่สามารถประกอบอาชีพของตนตามที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ได้ชั่วคราว แต่ยังคงประกอบอาชีพอย่างหนึ่งอย่างใดได้ในโอกาสต่อไป บริษัทจะจ่ายค่าทดแทนรายสัปดาห์ตามที่ระบุไว้ในตารางรับประโยชน์ที่จะได้รับในเวลาต่อเนื่องกันไม่เกิน 52 สัปดาห์

ค่าทดแทนรายสัปดาห์ตามหมวดนี้จะไม่จ่ายให้ในกรณีที่ผู้เอาประกันได้รับประโยชน์ตามหมวด 3 และหมวด 4 แล้ว

หมวดที่ 3 ค่าทดแทนสำหรับการสูญเสียชีวิต

ถ้าผู้เอาประกันได้รับบาดเจ็บอย่างใด ๆ ทางกาย อันอุบัติโดยลำพังและโดยตรงจากเหตุการณ์รุนแรง บังเอิญ เกิดจากภายนอก และเห็นประจักษ์ได้ชัดว่าเป็นอุบัติเหตุ และเป็นเหตุโดยลำพังและโดยตรงอันกระทำให้ผู้เอาประกันถึงแก่มรณกรรม

ก. ภายใน 90 วันนับตั้งแต่วันประสบอุบัติเหตุ หรือ

ข. ภายใน 140 สัปดาห์นับตั้งแต่วันประสบอุบัติเหตุ และผู้เอาประกันได้รับมูลค่าทดแทนรายสัปดาห์แล้วสำหรับทุพพลภาพโดยสิ้นเชิงตามหมวดที่ 1

บริษัทจะจ่ายเงินประกันให้ แต่ถ้าบริษัทได้จ่ายค่าทดแทนรายสัปดาห์สำหรับการทุพพลภาพโดยสิ้นเชิงไปแล้วเท่าใด ให้หักเงินจำนวนที่จ่ายไปแล้วนั้นออกเสียก่อน ส่วนที่เหลือนั้นให้จ่ายให้แก่ผู้รับประโยชน์

หมวดที่ 4 การสูญเสียสายตาและส่วนต่าง ๆ ของร่างกาย

ถ้าหากผู้เอาประกันประสบอุบัติเหตุ จนกระทั่งสูญเสียสายตาและส่วนต่าง ๆ ของร่างกายตามตาราง ก. ภายใน 90 วัน นับตั้งแต่วันประสบอุบัติเหตุ บริษัทจะจ่ายเงินให้ตามตาราง ซึ่งตารางนี้จะแตกต่างกันไปแล้วแต่บริษัทใดจะวางไว้ประการใด

ตาราง ก.

ความสูญเสีย	เงินที่จะจ่าย
1. ตาบอดหมดและไม่อาจจะเห็นได้อีกเลยทั้ง 2 ข้าง	เท่าจำนวนเงินที่ประกัน
2. แขนทั้ง 2 ข้างตั้งแต่เหนือข้อมือขึ้นไป หรือขาทั้งสองข้างตั้งแต่ข้อเท้าขึ้นไป หรือแขนข้างหนึ่งตั้งแต่ข้อมือขึ้นไป และขาข้างหนึ่งตั้งแต่ข้อเท้าขึ้นไป	เท่าจำนวนเงินที่ประกัน
3. ตาข้างหนึ่งและแขนข้างหนึ่งตั้งแต่ข้อมือขึ้นไป หรือตาข้างหนึ่งและแขนข้างหนึ่งตั้งแต่ข้อเท้าขึ้นไป	เท่าจำนวนเงินที่ประกัน
4. แขนข้างหนึ่งตั้งแต่ข้อมือขึ้นไป หรือขาข้างหนึ่งตั้งแต่ข้อเท้าขึ้นไป	1/2 ของจำนวนเงินประกัน
5. ตาข้างหนึ่ง	1/2 ของจำนวนเงินประกัน

(การสูญเสียแขนและขาในที่นี้หมายถึงหลุดออกจากร่างกาย)

การจ่ายเงินตามเงื่อนไขการรับประโยชน์ตามกรมธรรม์ บริษัทจะจ่ายให้เพียงตามประโยชน์ในหมวดใดหมวดหนึ่งเท่านั้น จะไม่จ่ายซ้อนหรือควบกันเป็นเด็ดขาด

เหตุที่บริษัทประกันอุบัติเหตุได้รับเงินมาก

1. การประกันอุบัติเหตุเป็นการประกันที่เสี่ยงเบี้ยประกันน้อย และทำประกันในระยะเวลาสั้น

2. ในการท่องเที่ยวทัศนาจร เราไม่ทราบว่าวันใดในขณะเดินทาง เราอาจจะล้มเจ็บ เป็นไข้หวัดใหญ่ แขนขาด ขาหัก การล้มเจ็บในต่างประเทศมีความลำบากเพราะค่ารักษาพยาบาลสูงมาก ปัญหาที่เกิดกับนักทัศนาจร คือ เขาไม่มีเงินใช้จ่ายเป็นค่ารักษาพยาบาล เพราะทางการของประเทศแทบทุกประเทศจะจำกัดการนำเงินออกนอกประเทศ ถ้าเรามีประกันภัยไว้ เมื่อเกิดการเจ็บป่วยบริษัทประกันภัยก็จะจ่ายชดใช้ให้

การประกันโจรกรรม

สามารถแยกการโจรกรรมออกเป็นประเภทต่าง ๆ ได้ดังนี้

1. โจรกรรมแบบชิงทรัพย์ (robbery) เป็นการชิงทรัพย์จากผู้อื่นโดยใช้กำลัง ข่มขู่หรือใช้อาวุธทำร้ายให้บุคคลนั้นได้รับบาดเจ็บหรือกลัว

2. โจรกรรมแบบขโมย (theft) หมายถึง การขโมย การลักลอบนำทรัพย์สินของผู้อื่น

ไปโดยเจ้าของมิได้อนุญาต เช่น บุคคลที่ทำหน้าที่ดูแลทรัพย์สินอย่างหนึ่ง นำทรัพย์สินนั้นไปโดยมิได้รับอนุญาตจากเจ้าของ หรือช่างซ่อมแซมบ้าน เข้าไปทำการซ่อมแซมบ้าน แต่ตอนกลับออกมาหยิบเอาของมีค่าในบ้านติดมาด้วย

3. โจรกรรมแบบลักเล็กขโมยน้อย (larceny) ได้แก่ การขโมยทรัพย์สินของผู้อื่น โดยมีเจตนาทุจริต และเป็นการกระทำที่มิชอบด้วยกฎหมาย เช่น ล้วงกระเป๋า ถอด รูด นาฬิกาข้อมือหรือมีเจตนาโกงทรัพย์ผู้อื่นมาเป็นของตน

4. โจรกรรมแบบบุกรุก (burglary) เป็นการโจรกรรมที่หมายถึงมีการบุกรุกเข้าไปในสถานที่โดยใช้กำลังทำลายสถานที่แห่งนั้น เพื่อขโมยทรัพย์สินของบุคคลอื่นซึ่งสถานที่นั้นจะเป็นสำนักงานหรือร้านค้าก็ตาม ในขณะที่มิได้เปิดทำการ และมีร่องรอยของการงัดแงะหรือทำลายปรากฏให้เห็นได้ชัดว่า เป็นการทำลายสถานที่เพื่อเข้าไปทำการโจรกรรมโดยมีเจตนาทุจริต

ลักษณะของกรมธรรม์ประกันโจรกรรม

กรมธรรม์ประกันโจรกรรมเป็นสัญญาที่คุ้มครองถึง

1. ความเสียหายที่เกิดจากการกระทำที่ผิดกฎหมาย
2. เป็นความเสียหายที่ระบุไว้ในกรมธรรม์
3. เป็นความเสียหายที่มิใช่เหตุบังเอิญ

และกรมธรรม์จะปรากฏข้อตกลงระหว่างบริษัทกับผู้เอาประกันดังนี้

1. ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับผู้เอาประกันต้องเกิดขึ้นโดยมีเจตนาทุจริต
2. ต้องมิใช่สงคราม
3. ผู้เอาประกันต้องซื่อสัตย์ต่อความจริง การเสียหายเกิดขึ้นโดยไม่มีการหลอกลวง
4. ต้องแจ้งความเสียหายให้บริษัททราบภายในเวลาที่กำหนดไว้

การโจรกรรมแบบ Burglary

กรมธรรม์ประกันโจรกรรม burglary แบ่งออกได้หลายประเภทก็เพื่อความสะดวกแก่ผู้เอาประกันในการทำประกันแต่ละแบบ โดยจ่ายเบี้ยประกันต่ำ ซึ่งแยกประเภทออกได้ดังต่อไปนี้

1. การประกันโจรกรรมขนย้ายเงินสด (Cash in Transit)

เป็นการคุ้มครองอุบัติเหตุที่เกิดกับตัวเงินตรา (bank notes) ต่าง ๆ ระหว่างที่อยู่ในระยะการขนส่ง หากเกิดอุบัติเหตุการโจรกรรมการขนย้ายเงินสด ต้องพิสูจน์ได้ว่าเป็นอุบัติเหตุจริงกับตัวเงินขณะที่ขนย้ายไปจากบริษัทถึงธนาคารหรือจากธนาคารถึงบริษัท การประกันแบบนี้คุ้มครองแต่ตัวเงินไม่คุ้มครองบุคคลที่เกี่ยวข้อง

การประกันขนย้ายเงินสด คือ การที่บริษัทรับประกันจะช่วยคุ้มครองภัยอันเกิดจากการสูญหายเนื่องจากการปล้น ที่เกิดจากการขนย้ายเงินสด ซึ่งแบ่งเป็น 2 ประเภท คือ

1. การประกันการขนย้ายเงินสดเป็นเที่ยว การประกันขึ้นอยู่กับจำนวนมาก ของการขนย้าย คือ ถ้าจำนวนเงินมาก ก็ต้องขนย้ายหลายเที่ยวไม่ทำประจำ

2. การขนย้ายเงินสดแบบมีระยะเวลา การขนย้ายกำหนดได้ว่าระยะหนึ่ง ๆ จะมีการขนย้ายกี่เที่ยว เช่น สัปดาห์ละ 3 เที่ยว ในการรับประกันบริษัทมักคิดเป็นปี แล้วแตกออกมาว่าแต่ละเดือนเป็นเท่าไร

การเลือกรับในการประกันการขนย้ายเงินสด

บริษัทจะต้องพิจารณาถึงบุคลิกลักษณะของลูกค้า ว่าฐานะการเงินของลูกค้าไม่เสี่ยงภัยจนเกินไป ทั้งเส้นทางในการขนย้ายเป็นเส้นทางที่พอจะปลอดภัย และมีผู้คุ้มกันในการขนย้าย การกำหนดระยะเวลาในการขนส่ง ระยะทางไกลและใกล้ใช้เวลานานเท่าไร ใช้ยานพาหนะชนิดใดสำหรับการขนย้าย ความปลอดภัยของภาชนะที่ใช้ขนมีเพียงพอ รวมทั้งตระเตรียมแผนการของการขนย้ายเงินสดซึ่งมักจะมีการเปลี่ยนแปลง

ลักษณะของกรมธรรม์

กรมธรรม์ที่สมบูรณ์ประกอบด้วยสาระสำคัญดังนี้

1. ชื่อยี่ห้อ หรือชื่อของผู้รับประกัน พร้อมทั้งที่ตั้งทำการรับประกัน
2. ชื่อยี่ห้อ หรือ ชื่อของผู้เอาประกัน
3. จำนวนเงินที่เอาประกันระบุจำนวนต่ำสุด หรือสูงสุด
4. ระยะเวลาที่เอาประกัน ระบุวันเริ่มต้นและวันสิ้นสุดของการเอาประกัน
5. เส้นทางการขนย้ายเงินสด จากที่ไหน ไปถึงไหน ในเส้นทางใด
6. จำนวนเบี้ยประกัน

เงื่อนไขของกรมธรรม์

ผู้รับประกันและผู้เอาประกัน จะต้องปฏิบัติตามกฎหมายหรือข้อตกลงที่ได้กระทำไว้แก่กันอันเป็นสาระสำคัญของกรมธรรม์ คือ

1. **การแจ้งความเสียหาย** เมื่อเกิดความเสียหาย ผู้เอาประกันจะต้องแจ้งให้ทางบริษัททราบโดยเร็วที่สุดและไม่เกินกำหนดเวลาที่ระบุไว้ การแจ้งต้องทำเป็นลายลักษณ์อักษร พร้อมทั้งหลักฐานของการเสียหายด้วย แต่มีข้อแม้ว่า ถ้าการเรียกร้องของผู้เอาประกันเป็นความเท็จ หรือแสดงให้เห็นถึงความไม่ซื่อสัตย์ของผู้เอาประกันที่มีต่อบริษัทแล้ว บริษัทจะถือว่ากรมธรรม์สิ้นเป็นโมฆะ

2. **ความร่วมมือของผู้เอาประกัน** ผู้เอาประกันจะต้องให้ความร่วมมือกับทางบริษัทโดยเต็มที่ในการที่จะติดตามทรัพย์ที่หายไป เมื่อเกิดความเสียหายขึ้น

3. **ความรับผิดชอบของบริษัท** บริษัทจะรับผิดชอบขณะที่ทำการขนย้ายเงินสดจากที่แห่งหนึ่งไปอีกแห่งหนึ่ง ตามที่ผู้เอาประกันได้หวังรายละเอียดพร้อมทั้งบอกเส้นทางให้ไว้แก่บริษัท ความรับผิดชอบของบริษัทจะหมดไปต่อเมื่อทรัพย์สินนั้นมาถึงที่หมายเรียบร้อยแล้ว

4. **ทางบริษัทจะไม่รับผิดชอบ** เมื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้น ผู้เอาประกันได้ประกันภัยประเภทอื่นไว้ด้วย ซึ่งจะมีผลต่อผู้เอาประกันหรือไม่ก็ตาม ทางบริษัทจะไม่รับผิดชอบและจะไม่จ่ายเงินชดใช้เกินกว่าที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ นอกจากนี้ทางบริษัทจะไม่ชดใช้เมื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเป็นการเกิดจากการสงคราม การจลาจล การปฏิวัติ การก่อการร้าย กบฏ หรือการเสียหายจากภัยธรรมชาติ และบริษัทจะไม่ชดใช้เมื่อความเสียหายเกิดจากการทุจริตของผู้เอาประกัน

5. **จำนวนเงินที่จะทำการขนย้าย** ต้องเป็นจำนวนเท่าที่ระบุในกรมธรรม์ หากเกินจำนวนนั้น บริษัทจะเรียกร้องให้ผู้เอาประกันจ่ายเบี้ยประกันเพิ่มสำหรับส่วนที่แตกต่าง

นอกจากนี้การสลักหลังต้องให้บริษัทเซ็นรับรองและต้องระวัง โดยคำนึงถึงว่าลูกค้ามีการป้องกันดีหรือไม่อย่างไร ซึ่งบางบริษัทก็จะมีหน่วยสืบสวนของตนเองด้วย

2. การประกันเงินสดที่อยู่ในสำนักงาน

แบบนี้คุ้มครองเงินสด เฉพาะที่อยู่ในสำนักงานเท่านั้น คือ เงินสดในเซฟ และเงินสดที่มีไว้ใช้ในการดำเนินงานวันหนึ่งๆ จะไม่คุ้มครองเงินสดขณะเดินทาง แต่ถ้าหากว่าผู้เอาประกันจะทำประกันรวมกับ cash in transit ก็ได้ โดยตกลงกับบริษัท และเสียเบี้ยประกันเพิ่มขึ้นเนื่องจากบริษัทต้องรับผิดชอบมากกว่าเดิม

3. การประกันโจรกรรมเครื่องใช้ในสำนักงาน (For Business Premises)

การประกันแบบนี้คุ้มครองอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นกับเครื่องใช้ในสำนักงานเท่านั้น ไม่รวมการเสียหายเนื่องจากสำนักงานถูกทำลาย เครื่องใช้ในสำนักงานที่ได้รับการคุ้มครอง เช่น ตู้เอกสาร เครื่องพิมพ์ดีด เครื่องคิดเลข เฟอร์นิเจอร์ในสำนักงาน เป็นต้น

4. การประกันโจรกรรมเครื่องใช้ในบ้าน (Private Residence)

กรมธรรม์แบบนี้คุ้มครองอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นกับเครื่องใช้ในบ้าน เช่น รับประกันการสูญหายของเครื่องเรือน ผลิตภัณฑ์บำรุงความสุข เช่น เครื่องรับวิทยุ ทีวี เครื่องเล่นจานเสียง ตู้เย็น เป็นต้น

5. การประกันความซื่อสัตย์ของพนักงาน (Fidelity Bond or Fidelity Guarantee Bond)

เป็นการประกันความซื่อสัตย์ของบุคคลที่ทำงานในหน้าที่ คือ ผู้เอาประกันกลัวว่า บุคคลที่ทำหน้าที่นั้นจะทุจริตต่อหน้าที่ เช่น ผู้จัดการต้องป้องกันการทุจริตของสมุหบัญชี ก็จะทำประกันการทุจริตของสมุหบัญชีไว้กับบริษัทประกันภัย ถ้าสมุหบัญชีทำการทุจริตแล้ว บริษัทประกันภัยต้องชดใช้ค่าเสียหายให้

6. การประกันแบบ All Risk

การประกันแบบนี้กรมธรรม์ให้ความคุ้มครองอุบัติเหตุทุกอย่าง ยกเว้น

ก. การเสื่อมราคา เนื่องจากความสึกหรอตามกาลเวลาและไม่อาจซ่อมแซมให้สมบูรณ์ดังเดิมได้ นอกจากนี้ความเสียหายนั้นเกิดจากแสง หรือสภาพดินฟ้าอากาศ หรือการสลายของแมลง หรือจากเหตุอื่น ๆ ที่จะทำให้เสื่อมค่าลงทีละเล็กละน้อย

ข. การริบหรือการยึด ตามขนบธรรมเนียมประเพณีจากเจ้าหน้าที่หรือผู้มีอำนาจ

ค. การแตกทำลายของสิ่งของซึ่งเปราะหักง่ายตามธรรมชาติ เว้นแต่การแตกนั้นเกิดจากการกระทำของโจรผู้ร้าย หรือไฟ

ง. จากการกระทำของศัตรูต่างประเทศในการบุกรุก ไม่ว่าสงครามจะเปิดเผยหรือไม่ก็ตาม หรือจากสงครามกลางเมือง การปฏิวัติ การกบฏ หรือการก่อความไม่สงบเพื่อแย่งชิงอำนาจ หรือจากการตื่นตกใจของพลเมือง เนื่องจากแผ่นดินไหว หรือภูเขาไฟระเบิด

สัญญาประกันโจรกรรมเป็นสัญญาต่างตอบแทน

หมายความว่า ผู้เอาประกันและผู้รับประกันมีสิ่งที่ตอบแทนซึ่งกันและกัน และให้ต่อกันได้ ต่างฝ่ายต่างเป็นเจ้าหนี้และลูกหนี้แก่กัน คือ ผู้เอาประกันเป็นผู้จ่ายเบี้ยประกันให้บริษัท และบริษัทจ่ายการเสี่ยงภัย และหากเกิดหนี้พันวิสัยของฝ่ายใด อีกฝ่ายหนึ่งจะต้องรับผิดชอบให้ เพราะการประกันโจรกรรมเป็นเครื่องเสี่ยงโชค โดยผู้เอาประกันเสี่ยงโชคจ่ายเบี้ยประกันให้บริษัท โดยหวังค่าทดแทนจากการขโมย และไม่รู้ว่าต้องจ่ายเบี้ยประกันไปจำนวนเท่าใด ด้านผู้รับประกันเสี่ยงโชคในการคิดอัตราเบี้ยประกันให้ผู้เอาประกันจ่าย หากเกิดภัยขึ้นเบี้ยประกันที่ได้รับมาอาจจะไม่พบกับการรับผิดชอบในการจ่ายชดใช้ให้ผู้เอาประกัน ถ้าหากไม่เกิดภัยขึ้นก็จะได้เบี้ยประกันมาดำเนินกิจการได้ดี

เรื่องที่ควรพิจารณาในการทำประกันโจรกรรม

1. ผู้เอาประกันต้องเป็นผู้มีส่วนได้เสียในทรัพย์สินที่เอาประกัน

2. ทุนประกันต้องพิจารณาให้เป็นธรรมทั้ง 2 ฝ่าย เมื่อเกิดการเสียหายบางส่วนกับทรัพย์สินที่มีค่ามาก เมื่อบริษัทได้ชดใช้ค่าเสียหายแล้ว แต่ยังไม่หมดการคุ้มครอง หรือผู้เอาประกันต้องการให้บริษัทคุ้มครองต่อไป ก็ต้องสลักหลังลดเบี้ยประกันลงเป็นการแลกเปลี่ยนในการที่บริษัทจะคุ้มครองต่อ

3. ระยะเวลาเริ่มต้นกรมธรรม์จะเริ่มคุ้มครอง สิ้นสุดการคุ้มครอง เมื่อเวลาตามที่กำหนดไว้แน่นอน เช่น เมื่อผู้เอาประกันจะประกัน 1 ปี ในกรมธรรม์จะมีวันเริ่มเมื่อวันที่.....เดือน.....ปี..... ตั้งแต่เวลา 00.01 น. ซึ่งบริษัทจะเริ่มคุ้มครองจนครบ 1 ปี สิ้นสุดในวันที่.....เดือน.....ปี..... เวลา 24.00 น. ถ้าเกิดความเสียหายในระหว่างเวลาดังกล่าวแล้วนี้ บริษัทจะชดใช้ค่าเสียหายให้ แต่ถ้าไม่อยู่ในช่วงเวลานี้ บริษัทจะไม่รับผิดชอบในความเสียหาย

4. การคำนวณเบี้ยประกัน ไม่อาจจำกัดอัตราให้แน่นอนตายตัวลงไปได้ว่า เป็นเท่านั้นเท่านี้

เปอร์เซ็นต์ เพราะสิ่งของที่เอาประกันไม่เหมือนกัน การคิดเบี้ยประกันจึงขึ้นอยู่กับผู้รับประกันมากกว่าว่าจะรับประกันหรือไม่ เมื่อรับแล้วจะคิดเบี้ยประกันในอัตราเท่าไร

5. การโอนสิทธิและพันธะ คือ ผู้เอาประกันสามารถจะให้บริษัทผู้รับประกันไปไล่เบี้ยเรียกเงินจากบุคคลที่ก่อให้เกิดความเสียหาย ที่ทำให้บริษัทผู้รับประกันต้องจ่ายเงินเป็นค่าชดใช้ความเสียหายแก่ผู้เอาประกันได้อีกต่อหนึ่ง เช่น พบว่าโรงจำนำรับจำนำของโจร มีรูปพรรณสัณฐานตามที่แจ้งไว้กับตำรวจ บริษัทสามารถจะรับของมาโดยไม่ต้องจ่ายเงินไถ่ถอนออกมา

หลักในการเลือกภัย

เมื่อผู้เอาประกันมีความจำนงต่อบริษัทเพื่อขอประกันโจรกรรมเกี่ยวกับทรัพย์สิน บริษัทไม่มีหลักในการเลือกภัยที่แน่นอนตายตัว บริษัทจะใช้หลักความเชื่อใจโดยผู้เอาประกันจะต้องมีความซื่อสัตย์บอกกล่าวความจริงแก่บริษัท และบริษัทจะพิจารณาพฤติกรรมของผู้เอาประกันในการปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับการประกัน รวมทั้งการเลือกรับประกันด้วยหลักการกระจายความรับผิดชอบ และดูอัตราเฉลี่ยในการพิจารณาว่าควรรับประกันหรือไม่

การประกันความรับผิดชอบต่อบุคคลที่ 3 หรือต่อบุคคลอื่น
(General Public Liability or General Liability Insurance)

เป็นการประกันอุบัติเหตุซึ่งอาจจะทำให้เกิดขึ้นกับบุคคลอื่นเพราะความประมาท เช่น มีคนเข้าชมโรงงาน แล้วได้รับอุบัติเหตุ ทำให้ได้รับบาดเจ็บ หรือตาย หรือทรัพย์สินเสียหาย บริษัทผู้รับประกันต้องรับผิดชอบแก่คนที่เข้าไปชมโรงงานในนามของโรงงาน

การประกันรับผิดชอบต่อบุคคลที่สาม หมายความว่า เป็นการประกันสำหรับ

1. ผู้เอาประกันที่ใช้ความระมัดระวังไม่ดีทำโดยประมาทแล้วเกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินหรือร่างกายของคนอื่น

2. ตัวผู้ที่ทำความเสียหาย มีหน้าที่ต้องให้ค่าทำขวัญสำหรับสิ่งที่เกิดขึ้นนอกไปจากที่จะต้องชดใช้ตามกฎหมายอาญา

3. การที่ผู้เอาประกันไม่ทำหรือละเว้นไม่กระทำหรือทำแต่ไม่สมบูรณ์ เป็นการฝ่าฝืนกฎหมาย เช่น ขับรถเปิดวิทยุไปด้วยเพลินทำให้ขับรถไปชนคน หรือถือของไม่ดีหล่นไปถูกเท้าคนอื่นทำให้ได้รับความเสียหาย คนๆ นั้นต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย บริษัทประกันภัยก็จะชดใช้ให้แทน

4. ให้สัญญาประกันบุคคลที่สามบริษัทจะจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แต่ผู้ได้รับความเสียหาย ในนามของผู้เอาประกันที่ละเมิดหรือทำด้วยความประมาท

5. บริษัทประกันภัยจำกัด ความรับผิด คือ จะไม่ชดใช้ค่าเสียหายในกรณีผู้เอาประกันทุจริตหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง

6. ความรับผิดชอบของการประกันบุคคลที่สามรวมถึงค่าใช้จ่ายในการต่อสู้คดี เพื่อป้องกันผู้เอาประกันที่ถูกฟ้องร้องค่าเสียหาย

ประเภทของบุคคลที่มีส่วนในการรับประกัน

1. **ผู้รับประกัน** ตั้งขึ้นในรูปของบริษัทประกันภัย มีวัตถุประสงค์ที่จะเข้าร่วมรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น โดยคิดค่าตอบแทนในการเข้าร่วมรับผิดชอบเป็นเบี้ยประกัน เมื่อเกิดความเสียหายขึ้น บริษัทจะจ่ายเงินค่าทดแทนความเสียหายนั้นให้ ถ้าการเสียหายนั้นเป็นไปตามที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ เงื่อนไขหรือข้อตกลงอื่น ๆ

2. **ผู้เอาประกัน** เป็นบุคคลที่ประสงค์จะลดความเสียหายที่ได้ก่อให้เกิดแก่บุคคลที่สาม โดยโอนความรับผิดชอบให้บริษัทประกันภัย และมีหน้าที่ชำระเบี้ยประกันแก่บริษัทตามที่ตกลงกันไว้

3. **บุคคลที่สาม** เป็นผู้ที่ได้รับค่าเสียหาย หรือค่าทดแทนที่บริษัทประกันภัยจ่ายให้เนื่องจากอุบัติเหตุที่ได้เกิดขึ้น ทั้งนี้ต้องมีข้อแม้ว่าบุคคลที่สามนี้ต้องมิใช่สมาชิกในครอบครัวของผู้เอาประกัน หรือบุคคลที่ซึ่งทำงานหรือฝึกงานอยู่กับผู้เอาประกันในขณะที่เกิดอุบัติเหตุ

การประกันความรับผิดชอบต่อบุคคลอื่นในเมืองไทยนี้ ยังไม่เป็นที่นิยมแพร่หลายเหมือนในต่างประเทศ เพราะสังคมของเรายังไม่ร่ำรวยมีรายได้เหลือใช้ จึงเป็นการยากที่จะให้การประกันประเภทนี้ได้แพร่หลาย อย่างไรก็ดี ได้มีบริษัทประกันต่างประเทศและบริษัทประกันชีวิตในประเทศไทย ที่ดำเนินกิจการในบ้านเราได้ดำเนินการรับประกันภัยประเภทนี้อยู่บ้าง

แม้การประกันความรับผิดชอบต่อบุคคลอื่นนี้ ได้มีตัวบทกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บังคับใช้ แต่ในทางปฏิบัตินั้นจะเห็นว่าประชาชนส่วนใหญ่ต้องพึ่งทางด้านตำรวจ ในการที่จะดำเนินการให้ชดใช้ค่าเสียหาย ซึ่งจากสาเหตุดังกล่าวนี้ก็เป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้การประกันแบบนี้ไม่แพร่หลายเท่าที่ควร

ประเภทของการรับประกันบุคคลที่สามหรือบุคคลอื่น

การประกันความรับผิดชอบต่อบุคคลอื่นพอจะแยกเป็นประเภทใหญ่ ๆ ได้ 3 ประเภทดังต่อไปนี้

1. ความรับผิดชอบของผู้ประกอบธุรกิจต่อบุคคลอื่น (Business Liability)

ก) **ความรับผิดชอบของเจ้าของธุรกิจ เจ้าของโรงแรม บ้านเช่า โรงงาน โรงภาพยนตร์ (owners', landlords', and tenants' liability)** หมายถึงว่า บุคคลที่เป็นเจ้าของดังกล่าวนี้ได้ตกลงทำประกันไว้กับบริษัทประกัน โดยรับผิดชอบต่ออุบัติเหตุแก่บุคคลภายนอกที่เข้ามาในสถานที่ ไม่ว่าจะได้รับอุบัติเหตุที่ทำให้ร่างกายได้รับบาดเจ็บ หรือทำให้ทรัพย์สินเสียหาย

กรมธรรม์ความรับผิดชอบของผู้ประกอบธุรกิจต่อบุคคลอื่น ไม่รับผิดชอบสาเหตุดังต่อไปนี้

1. การบาดเจ็บ ป่วย หรือตาย ของลูกจ้างขณะที่ปฏิบัติงานให้แก่ผู้เอาประกัน

2. การบาดเจ็บจาก บันไดเลื่อน ลิฟท์ เครื่องยกและเครื่องใช้อื่น ๆ

3. การบาดเจ็บจากการใช้เครื่องบิน เรือ สัตว์ต่าง ๆ หรือการใช้พาหนะต่าง ๆ

4. การบาดเจ็บจากการส่งของ ใช้ของ หรือผลผลิตที่ขายโดยตัวผู้เอาประกัน

5. การบาดเจ็บต่าง ๆ จากการปฏิบัติการ นอกบริเวณอาคารของตัวผู้เอาประกัน

จากข้อยกเว้นดังกล่าวทั้ง 5 ข้อนี้ ได้มีบางข้อได้รวมไว้ในกฎหมายแรงงาน

ข) **ความรับผิดชอบของผู้ประกอบธุรกิจที่มีต่อประชาชน ในฐานะที่เป็นผู้ผลิตหรือผู้จำหน่าย (หมายถึงผู้รับเหมาก่อสร้างด้วย) (manufacturers' and contractors' liability)** หมายถึง เป็นการคุ้มครองที่มีลักษณะคล้ายกับเจ้าของธุรกิจ เจ้าของโรงแรม บ้านเช่า โรงงาน โรงภาพยนตร์ ดังนั้น กรมธรรม์ประเภทนี้จึงเป็นการคุ้มครองผู้ผลิต โดยระบุรายละเอียดของผู้ผลิตไว้ ในทำนองเดียวกันก็คุ้มครองผู้รับเหมาก่อสร้าง ในกรณีที่เกิดความเสียหายแก่คนทั่ว ๆ ไปที่เดินผ่านบริเวณที่ก่อสร้างขณะที่กำลังก่อสร้างอยู่

ค) **ความรับผิดชอบต่อบุคคลอื่นที่ใช้ลิฟท์ (elevator liability)** หมายถึง การคุ้มครองการเสียหายต่อทรัพย์สินและบุคคลอื่น ๆ ต่อการใช้ลิฟท์ หรือแม้แต่ค่าเสียหายที่เกิดกับตัวลิฟท์เอง บริษัทประกันก็รับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหายให้

กรณีที่บริษัทประกันไม่รับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหาย คือ กรณีที่ตึกพังและทำความเสียหายกับลิฟท์ที่ใช้

การประกันการใช้ลิฟท์นี้ เท่ากับเป็นการบริการเพื่อให้ลิฟท์อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ดีตลอดเวลา เพื่อป้องกันที่จะมิให้อุบัติเหตุเกิดจากลิฟท์นั่นเอง

ง) **ความรับผิดชอบต่อผู้บริโภคหรือผู้ใช้ผลผลิต (product liability)** หมายถึง การคุ้มครองผู้ผลิตสินค้า เมื่อมีการเสียหายเกิดขึ้นกับผู้บริโภคสินค้า เช่น เราซื้อยางรถยนต์ที่มีชื่อมาใส่รถส่วนตัวเรา เมื่อนำไปใช้แล้วยางเกิดระเบิดขึ้น เราก็ฟ้องให้บริษัทผู้ผลิตยางนั้นชดใช้ค่าเสียหายให้

จ) **ความรับผิดชอบต่อผู้อื่น อันไม่ใช่ความประมาทเลินเล่อของตนเอง (contractual liability)** หมายถึง ให้ความคุ้มครองในการเรียกร้องค่าเสียหาย เนื่องมาจากความรับผิดชอบต่อผู้อื่นภายใต้สัญญาหรือการตกลงระหว่างผู้เอาประกันกับอีกฝ่ายหนึ่ง เกี่ยวกับอุบัติเหตุที่ทำให้ได้รับบาดเจ็บ เช่น ผู้ให้เช่าตกลงกับผู้เช่าว่า ถ้ามีการเสียหายเกิดขึ้นในบริเวณบ้านของผู้ให้เช่านี้ จะไม่ต้องรับผิดชอบ โดยได้ตกลงกันว่า ถ้ามีความเสียหายในบริเวณอาณาเขตของผู้ให้เช่านั้น โอนความรับผิดชอบให้กับผู้เช่า ซึ่งผู้เช่าก็จะไปทำประกันแบบ contractual liability ตัวอย่างเช่น ผู้รับเหมาก่อสร้างทำสัญญาไว้กับบริษัทประกันว่า ถ้าผู้รับเหมาละทิ้งงานก่อสร้าง ให้ผู้จ้างเรียกร้องค่าเสียหายจากบริษัทประกันชดใช้ให้

ฉ) **ความรับผิดชอบของผู้ประกอบธุรกิจต่อบุคคลอื่น เนื่องจากความประมาทเลินเล่อของบุคคลอื่น (contingent liability)** หมายถึง ความประมาทเลินเล่อของบุคคลอื่นที่ทำความเสียหาย

ให้แก่อีกฝ่ายหนึ่ง หรือบุคคลต่าง ๆ การประกันแบบนี้คุ้มครองแก่เจ้าของทรัพย์ ลูกจ้างหรือเอเย่นต์ทำโดยประมาทและทำให้บุคคลอื่นได้รับการเสียหาย

ช) **ความรับผิดชอบร่วมหลายประเภทอย่างกว้างขวางของผู้ประกอบธุรกิจต่อบุคคลอื่น (comprehensive general liability policy)** หมายถึง การคุ้มครองทุกประเภทที่ผู้ดำเนินธุรกิจสามารถเลือกเข้ามาทำประกัน โดยตัวผู้เอาประกันเองสามารถจะเลือกแบบที่เห็นว่าเหมาะสมกับธุรกิจที่ประกอบอยู่ในขณะนั้น และการคุ้มครองนี้มีลักษณะคล้ายกับแบบต่าง ๆ ที่ได้กล่าวไว้แล้วตอนต้น การประกันประเภทนี้รวมการเอาประกันของแบบต่าง ๆ และรวมกัน

ซ) **ความรับผิดชอบต่อความหายนะหรือความเสียหายจำนวนมาก ๆ (catastrophe or "umbrella" liability policy)** หมายถึง การจำกัดความรับผิดชอบของบริษัทประกันต่อผู้ประกอบธุรกิจ (ผู้เอาประกัน) ตัวอย่างเช่น ในกรณีที่ค่าเสียหายต่ำกว่า 5 แสนบาทนั้น ผู้เอาประกันไม่สามารถเรียกร้องค่าเสียหายจากบริษัทประกันได้ แต่ผู้เอาประกันจะเรียกร้องค่าเสียหายก็ต่อเมื่อการเสียหายมากกว่า 5 แสนบาท จนถึงจำนวนสูงสุดเท่ากับ 100 ล้านบาท

การประกันประเภทนี้ คือ ให้ตัวผู้ประกอบธุรกิจกำหนดการเสียหายขั้นต่ำไว้ในการเรียกร้องค่าเสียหาย และการประกันแบบนี้สามารถทำได้กับธุรกิจทุกประเภท

ฌ) **ความรับผิดชอบอื่น ๆ (other liabilities policies)** การคุ้มครองแบบนี้ทางบริษัทประกันให้ความคุ้มครองเฉพาะภัยบางประเภทต่อผู้ประกอบธุรกิจ จึงจำแนกรายละเอียดออกได้ 5 ประเภท ดังต่อไปนี้

1. การคุ้มครองความรับผิดชอบของเจ้าของร้านเล็ก ๆ คนขายของ คนเก็บพัสดุ (storekeeper liability policy) กรมธรรม์ประเภทนี้ให้ความคุ้มครองแก่ตัวเจ้าของร้าน คนขายของ หรือคนเก็บพัสดุเกี่ยวกับความสะดวกในการขายของ หรือการเก็บของ เป็นต้น

2. การคุ้มครองการเสียหายจากน้ำ (water damage liability policy) กรมธรรม์ประเภทนี้ให้ความคุ้มครองแก่ผู้เอาประกัน ซึ่งอาจจะเป็นเจ้าของแฟลต บ้านให้เช่า หรือผู้เช่า เมื่อมีความเสียหายเกิดจากน้ำประปา ท่อน้ำ หรืออื่น ๆ ที่ทำความเสียหายให้แก่บุคคลอื่น

3. การคุ้มครองการเสียหายจากการรั่วไหลของหัวฉีดน้ำ (sprinkler leakage liability policy) กรมธรรม์ประเภทนี้มีลักษณะคล้ายข้อ 2. แต่แยกออกมาว่าต้องเป็นการเสียหายที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของระบบหัวฉีดน้ำ การซื้อกรมธรรม์ประเภทนี้จะซื้อโดยผู้เป็นเจ้าของบ้านให้ความคุ้มครองต่อผู้เช่า

4. ความคุ้มครองของผู้เป็นเจ้าของโรงแรมต่อทรัพย์สินของผู้มาพัก (innkeepers' liability policy) กรมธรรม์ประเภทนี้ให้ความคุ้มครองต่อทรัพย์สินของผู้มาพักที่โรงแรมโดยที่ทรัพย์สินเหล่านี้อยู่ในอาณาบริเวณของโรงแรม แต่ไม่รวมถึงการเสียหายที่ทรัพย์สินได้ถูกส่งไปทำความสะอาดหรือส่งเสื้อผ้าไปทำการซักรีด และการที่ทำให้ทรัพย์สินตกหล่น จากอาหารหรือของเหลวต่างๆ

กรมธรรม์นี้จะไม่รับผิดชอบการเสียหายที่อยู่ในระหว่าง 500—1,000 บาท เพื่อป้องกันการเรียกร้องค่าเสียหายเล็ก ๆ น้อย ๆ จากเจ้าของโรงแรม

จากการประชุมสัมมนา "การพัฒนาและส่งเสริมธุรกิจประกันภัย" วันที่ 2–4 กันยายน ที่โรงแรมเมอร์ริน พัทยา ที่ประชุมมีข้อเสนอว่า เรื่องการประกันรถยนต์ในประเทศไทย เป็นเรื่องที่รัฐบาลน่าจะนำมาใช้บังคับกับบุคคลที่เป็นเจ้าของรถยนต์ทุกคน ให้ทำการประกันคุ้มครองบุคคลที่สาม (Liability to the Third Party) เพราะบุคคลใดก็ตามที่ได้รับอุบัติเหตุหรือความเสียหายจากผู้ขับขี่รถยนต์จะได้รับการชดใช้ค่าเสียหายให้ เพราะในต่างประเทศเขาใช้บังคับกับผู้ที่เป็นเจ้าของรถยนต์ทุกคน

5. ความคุ้มครองทรัพย์สินมีค่าที่เก็บไว้ในตู้นิรภัยต่าง ๆ (safe depositary liability policy) กรมธรรม์ประเภทนี้ให้ความคุ้มครองต่อทรัพย์สินที่มีค่า เช่น เพชร ใบหุ้น เงิน และสังหาริมทรัพย์อื่น ๆ ที่เก็บไว้ในตู้นิรภัยที่ฝากไว้กับธนาคาร สถาบันที่รับฝาก หรืออาจเป็นในบ้านของผู้เอาประกันเอง ถ้าการเสียหาย ที่เกิดขึ้นจากความประมาทเลินเล่อ การละเมิดสัญญาของตัวผู้เอาประกันเอง บริษัทประกันรับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหายให้

2. การประกันความรับผิดชอบผู้ใช้วิชาชีพ (Professional Liability)

เป็นการประกันอุบัติเหตุของผู้ใช้วิชาชีพในขณะปฏิบัติงานอาชีพของบุคคลต่าง ๆ การประกันประเภทนี้แบ่งออกได้ดังต่อไปนี้

ก) แพทย์ ศัลยแพทย์ ทันตแพทย์ ต่อคนไข้เนื่องจากความบกพร่องในขณะปฏิบัติหน้าที่ (physician's, surgeon's and dentist's malpractice liability)

ข) เภสัชกรต่อผู้ซื้อยา (druggist's liability)

ค) โรงพยาบาลต่อคนไข้ (hospital liability)

ง) จักษุแพทย์ต่อคนไข้ (optometrist's liability)

จ) ร้านเสริมสวยต่อลูกค้า (beauty parlor liability)

ฉ) ผู้ทำบัญชีและผู้สอบบัญชีต่อผู้ว่าจ้างให้ทำหรือสอบบัญชี (accountant's liability)

ก) **ความรับผิดชอบของนายแพทย์ ศัลยแพทย์ และทันตแพทย์ ต่อคนไข้** กรมธรรม์ลักษณะนี้ให้ความคุ้มครองต่อนายแพทย์ ศัลยแพทย์ และทันตแพทย์ ซึ่งรวมทั้งพยาบาลและผู้ช่วยแพทย์ที่ทำตามคำสั่งแพทย์ ในกรณีที่เกิดการเสียหายแก่คนไข้ เนื่องมาจากความบกพร่อง พลั้งพลาด ในการรักษาพยาบาล ไม่ว่าการปฏิบัติจะอยู่ต่อหน้านายแพทย์หรือไม่ก็ตาม รวมทั้งความเสียหายที่ทำให้คนไข้ต้องสูญเสียรายได้ด้วย ผู้รับประกันจะเป็นผู้รับผิดชอบในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

ข้อยกเว้น ผู้รับประกันจะไม่รับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น เนื่องจากการกระทำของนายแพทย์ พยาบาล หรือผู้ช่วยแพทย์ ที่กระทำตามคำสั่งของแพทย์ เมื่อเมาสุรา หรือขณะที่ติดยาเสพติด

ข) **ความรับผิดชอบของเภสัชกรต่อผู้ซื้อยา** กรมธรรม์ลักษณะนี้ให้ความคุ้มครองแก่เภสัชกรเมื่อผู้ซื้อยาได้รับความเสียหาย เนื่องจากรับประทานยาที่ผสมผิดส่วน หรือรับประทานยาที่ผู้ขายหยิบให้

ผิดประเภท ไม่ว่าการเสียหายจะเกิดขึ้นทันทีหรือภายหลังจากใช้ยานั้นติดต่อสืบเนื่องมาเป็นระยะเวลานานก็ตาม และการเสียหายนี้ต้องเกิดขึ้นในระหว่างสัญญามีผลบังคับใช้ ซึ่งผู้รับประกันก็รับผิดชอบชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้

ข้อยกเว้น ผู้รับประกันจะไม่รับผิดชอบในความเสียหายเนื่องมาจากการกระทำที่ขัดต่อกฎหมายขายยา

ค) **ความรับผิดชอบของโรงพยาบาลต่อคนไข้** กรมธรรม์ลักษณะนี้ให้ความคุ้มครองโรงพยาบาลในการดูแลรักษาคนไข้รวมถึงการให้อาหาร อันเนื่องมาจากความประมาท เลินเล่อของนายแพทย์ นางพยาบาล หรือ คนงานประจำโรงพยาบาลหรือคลีนิค ไม่ว่าความเสียหายนั้นจะเกิดภายในหรือภายนอกโรงพยาบาลก็ตาม ผู้รับประกันก็จะรับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหายให้

ข้อยกเว้น ผู้รับประกันจะไม่รับผิดชอบในความเสียหายเนื่องมาจากการกระทำที่เป็นอาชญากรรม

ง) **ความรับผิดชอบของจักษุแพทย์ต่อคนไข้** กรมธรรม์ลักษณะนี้ให้ความคุ้มครอง ความบกพร่อง ประมาทเลินเล่อ ในการปฏิบัติหน้าที่ของจักษุแพทย์เท่านั้น ไม่รวมถึงการกระทำของลูกจ้าง

จ) **ความรับผิดชอบของร้านเสริมสวยต่อลูกค้า** กรมธรรม์ลักษณะนี้ให้ความรับผิดชอบในความประมาทเลินเล่อของร้านเสริมสวย หรือความเสียหายบาดเจ็บที่เกิดแก่ลูกค้าในการใช้หรือบริโภคผลิตภัณฑ์ที่ซื้อจากร้านเสริมสวย

ข้อยกเว้น ผู้รับประกันจะไม่รับผิดชอบในความเสียหายเนื่องมาจากการตกแต่งอันมิชอบด้วยกฎหมาย

ฉ) **ความรับผิดชอบของผู้ทำบัญชีและผู้สอบบัญชีต่อผู้ว่าจ้าง** กรมธรรม์ลักษณะนี้ให้ความคุ้มครองในความประมาทเลินเล่อของผู้ทำหรือสอบบัญชี ในการก่อให้เกิดการเสียหายแก่ผู้ว่าจ้าง

ข้อยกเว้น ผู้รับประกันจะไม่รับผิดชอบต่อการกระทำของผู้ทำหรือสอบบัญชี ที่ส่อเจตนาทุจริต หรือฉ้อโกง

เงื่อนไขของกรมธรรม์การประกันความรับผิดชอบผู้ใช้วิชาชีพ

1. **ระยะเวลาเริ่มต้นและสิ้นสุดกรมธรรม์** กรมธรรม์จะมีผลบังคับใช้เมื่อผู้เอาประกันจ่ายค่าเบี้ยประกันเต็มจำนวนในระยะ 1 ปี เริ่มจากเวลาที่กำหนดและสิ้นสุด เมื่อครบกำหนดเวลา แต่งานบางอย่างอาจตกลงเป็นพิเศษ เช่น งานรับเหมาก่อสร้าง อาจเป็นเวลา 3 หรือ 6 เดือน เป็นต้น

2. **การแจ้งความเสียหาย** ผู้เอาประกันต้องแจ้งให้บริษัททราบทันทีเมื่อเกิดอุบัติเหตุ เพื่อที่จะได้แนะนำเกี่ยวกับการฟ้องร้องหรือสอบสวน ผู้เอาประกันจะต้องไม่ยอมรับข้อเสนอว่าจะจ่ายเงินหรือค่าทดแทนโดยปราศจากการยินยอมของบริษัท ถ้าบริษัทต้องการเข้าทำแทนในนามของผู้เอาประกันในการฟ้องร้อง ทั้งนี้เพื่อป้องกันผลประโยชน์ของบริษัทเอง ผู้เอาประกันต้องให้รายละเอียดและพร้อมที่จะให้ความร่วมมือเมื่อบริษัทต้องการ

3. **การยกเลิกกรมธรรม์** ในกรณีที่บริษัทเห็นว่าผู้เอาประกันเรียกร้องค่าเสียหายบ่อยเกินไปหรือทำประกันเพื่อเอาเปรียบบริษัท บริษัทอาจยกเลิกกรมธรรม์ โดยให้ผู้ประกันทราบล่วงหน้าตาม

เวลาที่กำหนดไว้ในกรมธรรม์ ทางจดหมายลงทะเบียน ไปยังที่อยู่ล่าสุดของผู้เอาประกัน และคืนเบี้ยประกันส่วนที่เหลือหรือยังไม่ได้คุ้มครองให้

ในกรณีที่ผู้เอาประกันบอกเลิกกรมธรรม์ จะต้องหวังให้บริษัททราบล่วงหน้าตามเวลาที่ระบุไว้ในกรมธรรม์และบริษัทคิดเบี้ยประกันระยะสั้นตามกำหนด

4. **ข้อพึงปฏิบัติของผู้เอาประกัน** ผู้เอาประกันต้องใช้ความระมัดระวังในการจ้างลูกจ้าง เพื่อให้ลูกจ้างได้ปฏิบัติตามขั้นต่าง ๆ ในการป้องกันอุบัติเหตุ การรักษาความสะอาดของบริเวณโรงงานและเครื่องจักรเครื่องมือทุกชิ้น ต้องให้อยู่ในสภาพดี กรณีที่พบข้อบกพร่อง และอาจเกิดอันตรายได้ ผู้เอาประกันต้องแก้ไขให้อยู่ในสภาพดีทันที ในระหว่างทำการแก้ไข ควรมีคำเตือนให้ระมัดระวังเพิ่มขึ้น

5. **การหาและการคิดเบี้ยประกัน** บริษัทจะให้ค่านายหน้า 15 – 20% ส่วนเบี้ยประกันจะเกิดจากการเสี่ยงภัยของแต่ละกรณี โดยพิจารณาดูว่า risk กับ cost balance กันก็ใช้ได้ อัตราเบี้ยประกันจะอยู่ระหว่าง 6.06 – 9%

3. การประกันความรับผิดชอบส่วนบุคคลต่อบุคคลอื่น (Personal Liability Insurance)

การประกันประเภทนี้มีลักษณะคล้ายกับแบบที่ 1 และ 2 ที่ได้กล่าวไว้แล้วข้างต้น แต่จะเน้นถึงเรื่องราวของส่วนบุคคล ลักษณะการให้ความคุ้มครอง คือ ตัวผู้เอาประกัน คนในครัวเรือนของผู้เอาประกันและบุคคลภายนอกด้วย ถ้าบุคคลดังกล่าวนี้ได้รับบาดเจ็บ หรือทรัพย์สินเสียหาย บริษัทประกันก็ชดใช้ค่าเสียหายให้ แต่มีข้อแม้ว่า การที่ทรัพย์สินหรือการบาดเจ็บของผู้อื่นนั้นจะต้องอยู่ในบริเวณบ้านของตัวผู้เอาประกัน ซึ่งต้องเป็นที่อยู่ถาวรมิใช่บ้านพักชั่วคราว

ตัวอย่าง กรณีของผู้เอาประกัน เช่น ผู้เอาประกันถือถุงกอล์ฟและยกขึ้นมา เหวี่ยงไปถูกผู้อื่นโดยเหตุบังเอิญ ทำให้ผู้อื่นได้รับบาดเจ็บ บริษัทประกันก็ชดใช้ค่าเสียหายให้

ตัวอย่าง กรณีบุคคลอื่น เช่น คนส่งของ นำเอาของมาส่งที่บ้านผู้เอาประกันแล้วได้รับอุบัติเหตุ บริษัทประกันก็รับผิดชอบ

ตัวอย่าง ในกรณีคนในครัวเรือนของผู้เอาประกัน เช่น คนใช้ของผู้เอาประกันได้รับอุบัติเหตุจากการทำงานให้ผู้เอาประกัน บริษัทประกันก็รับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหายให้

สรุป การรับประกันความรับผิดชอบต่อผู้อื่นที่ได้กล่าวแล้วทั้ง 3 แบบนั้น จะเห็นได้ว่ามีบางส่วนที่บริษัทประกันไม่รับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหายให้ ได้แก่

1) ภัยจากสงคราม

2) ภัยจากการจลาจล หรือความไม่สงบในประเทศ

3) ภัยที่เกิดจากรถยนต์ เครื่องบิน เรือ

4. การประกันพืชผล (Crop Insurance)

อารัมภบท

ในเรื่องของการประกันภัยโดยปกติสามารถจำแนกออกได้เป็น 2 ประเภท คือ 1) การประกันวินาศภัย (Non-Life Insurance) 2) การประกันชีวิต (Life Insurance) เมื่อได้พิจารณาถึงการประกันพืชผล น่าจะอยู่ในประเภทใดที่ได้กล่าวมาข้างต้น มีผู้รู้ในเรื่องการประกันภัยและตำราต่าง ๆ ที่เขียนก็จะสรุปว่า น่าจะรวมอยู่ในการประกันวินาศภัยมากกว่า เพราะจะเห็นว่าการประกันวินาศภัยเป็นการประกันในระยะเวลาปกติ คือ 1 ปี ส่วนการประกันชีวิตเราก็ทราบแล้วว่า คนเราทั่ว ๆ ไปมีอายุโดยเฉลี่ยแล้ว 60 ปี หรืออายุหลาย ๆ สิบปี จึงจะถึงแก่มรณกรรม จึงไม่เป็นที่น่าสงสัยเลยว่า บรรดาพืชผลที่ทางบริษัทประกันภัยรับประกันเป็นพืชที่มีอายุในช่วงหนึ่งที่ให้ผลผลิต

การประกันพืชผลในประเทศไทยยังเป็นของใหม่ ซึ่งทำให้บางท่านยังเข้าใจผิดคิดว่าเป็นการประกันราคา (Price Quarantees) ซึ่งความจริงไม่ใช่การประกันพืชผลที่กระทำกันอยู่ในเมืองไทย เป็นการประกันเฉพาะฝ่ายเท่านั้น ยังมิได้รวมไปถึงพืชชนิดต่าง ๆ แต่แนวโน้มในอนาคตก็อาจจะมีการประกันพืชผลอีกหลาย ๆ ชนิด

การประกันพืชผลคืออะไร[1]

การประกันพืชผล คือ วิธีการที่กสิกรเสี่ยงภัยร่วมกันโดยการสะสมพืชผลทางการเกษตรหรือเงินไว้ เพื่อช่วยเหลือผู้เคราะห์ร้ายเมื่อพืชผลถูกทำลายจากภัยธรรมชาติ เช่น ภัยจากน้ำท่วม ฝนแล้ง ลมพายุ ไฟไหม้ ศัตรูโรคพืช ในการดำเนินงานจะมีบุคคลฝ่ายหนึ่งเรียกว่า "ผู้เอาประกัน" เป็นผู้จ่ายเงินหรือพืชผลซึ่งเรียกว่า "เบี้ยประกัน" แก่บุคคลอีกฝ่ายหนึ่งเรียกว่า "ผู้รับประกัน" การจ่ายค่าสินไหมทดแทนผู้รับประกันเป็นผู้จ่าย และจะจ่ายให้เฉพาะส่วนของพืชผลที่เก็บเกี่ยวได้น้อยกว่าจำนวนรับประกัน

จุดเริ่มต้นของการประกันภัยพืชผลในประเทศไทย[2]

โดยที่เกษตรกรต้องเผชิญกับปัญหาภัยธรรมชาติในรูปต่าง ๆ เช่น น้ำท่วม ฝนแล้ง ศัตรูโรคพืช ฯลฯ ในบางท้องที่ประสบปัญหาเกือบทุกปี แต่บางท้องที่หลาย ๆ ปีครั้งหนึ่ง ความไม่แน่นอนของการผลิตดังกล่าวเป็นความเสี่ยงที่เกษตรกรต้องประสบอยู่ทุกขณะ การเกิดภัยแต่ละครั้งไม่เพียงแต่จะทำให้เกษตรกรขาดรายได้จากผลิตผล แต่เงินทุนที่ได้ลงไปยังสูญหายไปด้วย จึงทำให้ภาระหนี้สินของเกษตรกรพอกพูนขึ้นเรื่อยๆ เป็นสาเหตุให้ปัญหาทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของชาติเพิ่มพูนตลอดมา

---

[1] บุษรา อึ้งภากรณ์, การประกันภัยพืชผล.

[2] สรุปผลการประชุมสัมมนาเชิงปฏิบัติการ, เรื่อง การประกันภัยทางการเกษตรในประเทศไทย ระหว่างวันที่ 15–18 กรกฎาคม 2523, ณ โรงแรมดุสิตธานี.

รัฐบาลพยายามช่วยเกษตรกรด้วยการใช้มาตรการต่าง ๆ แต่ไม่สามารถแก้ปัญหาได้ทั่วถึง และในการช่วยเหลือของรัฐบาลบางครั้งนั้นจะมีเกษตรกรบางรายไม่ได้รับผลประโยชน์จากการช่วยเหลือ เช่น การพยุงราคาหรือการประกันราคาพืชผล ซึ่งจะช่วยได้เฉพาะเกษตรกรที่มีพืชผลขายเท่านั้น เกษตรกรที่ประสบภัยธรรมชาติจะไม่ได้รับประโยชน์อะไรเลย มาตรการหนึ่งที่จะช่วยเกษตรกรผู้ประสบภัยธรรมชาติได้คือ **"การประกันภัยพืชผล"** ซึ่งจะมีการชดใช้ค่าเสียหายให้แก่เกษตรกรสำหรับผลิตผลที่เสียหายเนื่องจากธรรมชาติ วิธีการนี้จะทำให้กสิกรผู้เคราะห์ร้ายยังคงมีเงินทุนในการเพาะปลูกปีต่อไป

มาในปี พ.ศ. 2521 เจ้าหน้าที่ของโครงการส่งเสริมการเกษตรไทย—เยอรมันประสงค์จะให้มีการประกันฝ้ายขึ้นที่ อ. ปากช่อง จ. นครราชสีมา และได้ปรึกษาหารือกับสำนักงานประกันภัย ซึ่งในที่สุดได้มีการประชุมร่วมกันเพื่อปรึกษาหารือในการหาลู่ทางจัดให้มีการประกันฝ้ายขึ้น โดยผู้แทนโครงการส่งเสริมการเกษตรไทย—เยอรมัน บริษัทรับประกันภัย กรมส่งเสริมการเกษตร และสำนักงานประกันภัย

ในวันที่ 31 กรกฎาคม 2521 จึงได้มีการประกันฝ้ายขึ้นเป็นครั้งแรกในประเทศไทย โดยบริษัทรับประกันภัยของเอกชน 13 บริษัท ได้ร่วมกันเป็นผู้รับประกันภัย การดำเนินงานอยู่ในลักษณะของโครงการทดลอง ซึ่งจำกัดเฉพาะรับประกันฝ้ายและในเนื้อที่จำกัดเฉพาะแห่งเท่านั้น มีเกษตรกรที่เข้าร่วมประกันฝ้ายประมาณ 500 ราย จำนวนพื้นที่เอาประกันประมาณเกือบ 4,000 ไร่ ยอดวงเงินประกันภัยรวมทั้งสิ้นประมาณ 4,500,000 บาท

หลักการง่าย ๆ ของการประกันภัยพืชผล

1. ให้เกษตรกรมีส่วนช่วยตนเองในรูปของการเสียเบี้ยประกันบางส่วน และคำนึงถึงผลระยะ 5 ปีขึ้นไป เช่น พืชผลอาจดีติดต่อกันหลาย ๆ ปีแล้วเสียหาย 1 หรือ 2 ปี ฉะนั้นบางปีเกษตรกรบางคนจะเสียเงินเบี้ยประกันฟรี ในขณะที่เพื่อนเกษตรกรคนอื่นได้รับการชดใช้ จำนวนที่ได้รับการชดใช้ความเสียหายจะมีจำนวนสูงกว่าจำนวนเบี้ยประกันหลายเท่า

2. การช่วยเหลือของระบบประกันภัยส่วนใหญ่มุ่งที่ให้ได้ค่าลงทุนคืนบวกกำไรเล็กน้อย หรือมุ่งคุ้มครองส่วนที่เสียหายมิได้มุ่งที่รายได้ การชดใช้ความเสียหายจะให้เท่ากับส่วนของมูลค่าผลผลิตที่เกษตรกรเก็บเกี่ยวได้

ประเภทของการประกันภัยพืชผล[1]

ในท้องที่ ๆ ทำการเพาะปลูกแต่ละแห่งย่อมมีภัยธรรมชาติเกิดขึ้นแก่พืชผลแตกต่างกัน อีกทั้งการดำเนินงานรับประกันของแต่ละแห่งก็มิได้เหมือนกัน ฉะนั้น การจัดแบ่งประเภทของการประกันภัยพืชผลจึงมีหลายแบบ ขึ้นอยู่กับลักษณะต่าง ๆ ที่นำมาพิจารณา

---

[1] เรื่องเดียวกัน, หน้า 38—40

1. พิจารณาตามภัยที่รับประกัน สามารถแบ่งออกเป็น 3 ประเภท

1) รับประกันภัยเฉพาะชนิดใดชนิดหนึ่ง

การประกันภัยประเภทนี้รับประกันความเสียหายจากภัยชนิดเดียว ในแต่ละสัญญากรมธรรม์ เช่น ไฟ ลูกเห็บ ลมพายุ น้ำท่วม ความแห้งแล้ง อย่างใดอย่างหนึ่ง

2) รับประกันภัยหลายชนิด

การประกันภัยประเภทนี้รับประกันความเสียหายจากภัยหลายอย่าง ในแต่ละสัญญากรมธรรม์ เช่น รับประกันความเสียหายจากลมพายุ น้ำท่วม ความแห้งแล้ง ไฟป่า

3) รับประกันภัยทุกชนิด

รับประกันความเสียหายจากภัยทุกชนิด ในแต่ละสัญญากรมธรรม์

2. พิจารณาตามชนิดของพืชที่รับประกัน แบ่งเป็น 2 ประเภท

1) รับประกันเฉพาะแต่ละพืช

เป็นการรับประกันเฉพาะพืชใดพืชหนึ่งในแต่ละกรมธรรม์ ถ้าปลูกพืชหลายชนิดก็ต้องทำหลายฉบับ

2) รับประกันพืชหลายชนิดรวมกัน

เป็นการรับประกันพืชหลายชนิดรวมคราวเดียวในสัญญา หรือกรมธรรม์หนึ่ง ๆ โดยวิธีนี้ถ้าพืชผลบางชนิดได้รับความเสียหายจนผลที่ได้รับต่ำกว่าจำนวนปกติ แต่ผลิตผลรวมของพืชทุกชนิดที่เอาประกันเอาไว้ยังเกินกว่าจำนวนที่รับประกัน จะไม่ได้รับการชดเชยค่าเสียหาย จะได้รับการชดเชยค่าเสียหายต่อเมื่อผลิตผลรวมของทุกพืชต่ำกว่าจำนวนที่ประกันเอาไว้ ปัจจุบันการประกันประเภทนี้มีความสำคัญลดลง เพราะส่วนใหญ่ทำแบบแต่ละชนิดของพืช

3. พิจารณาตามผู้ดำเนินงานรับประกัน แบ่งเป็น 2 ประเภท

1) รับประกันโดยเอกชน

รับประกันโดยบริษัทหรือสมาคมรับประกันของเอกชนทั่ว ๆ ไป การรับประกันโดยเอกชนจะมีก็เฉพาะพืชและภัยที่มีความเสี่ยงน้อย ซึ่งเห็นว่าพอจะมีกำไรจากการรับประกันอยู่บ้าง

2) รับประกันโดยรัฐบาล

รับประกันโดยรัฐบาล รัฐบาลเป็นผู้เสียค่าใช้จ่ายในการบริหารงาน ส่วนค่าใช้จ่ายในการชดใช้ค่าเสียหายได้จากเบี้ยประกันที่เก็บได้จากกสิกร บางประเทศรัฐบาลได้กำหนด % ของเบี้ยประกันขึ้นเพื่อรัฐบาลช่วยจ่ายแทนกสิกรด้วย ในปีที่เก็บเบี้ยประกันได้น้อยกว่าค่าเสียหายที่เกิดขึ้นและเงินสำรองมีไม่พอ รัฐบาลจะต้องจัดสรรเงินทุนจากที่อื่นมาช่วย โดยวิธีการนี้เบี้ยประกันจะต่ำกว่ารับประกันโดยเอกชน เพราะรัฐบาลประกอบการมีวัตถุประสงค์เพื่อช่วยเหลือเกษตรกรที่ได้รับความเดือดร้อนโดยไม่ได้หวังกำไรใด ๆ

1. **พิจารณาตามลักษณะการเอาประกัน** แบ่งเป็น 2 ประเภท

1) โดยสมัครใจ
เป็นการรับประกันที่กสิกรมีสิทธิที่จะเลือกทำประกัน หรือไม่ประกันก็ได้

2) โดยการบังคับ
เป็นการรับประกันที่ให้กสิกรทุกคนซึ่งมีพื้นที่เพาะปลูกอยู่ในเขตรับประกัน ต้องทำการประกันพืชผลของตนทุกคน รัฐบาลจะตรากฎหมายขึ้นใช้บังคับให้ทำการประกันในลักษณะต่างๆ กัน เช่น ใช้วิธีเก็บเบี้ยประกันรวมกับภาษีที่กสิกรจะต้องจ่าย หรือ หักจากยอดเงินกู้ หรือรายได้จากการขายผลิตผล เมื่อกสิกรกู้หรือขายผลิตผลกับรัฐบาล สำหรับผู้ที่ค้างชำระเบี้ยประกัน จะถือว่าเป็นหนี้ของรัฐบาล ซึ่งจะต้องจ่ายพร้อมดอกเบี้ย และรัฐบาลอาจตัดสิทธิการช่วยเหลือในด้านต่าง ๆ เช่น เงินกู้ ปุ๋ย น้ำ เป็นต้น

ประโยชน์ที่ได้รับจากการประกันภัยพืชผล[1]

1. ในกรณีที่เกษตรกรได้รับผลเสียหายที่เกิดจากภัยธรรมชาติ และภัยชนิดอื่น ๆ ที่คุ้มครองโดยการประกันภัยพืชผล เกษตรกรจะได้รับเงินชดใช้ค่าเสียหายเป็นการบรรเทาทุกข์ของเกษตรกรไม่ให้อยู่ในภาวะหมดตัว หรือต้องเป็นหนี้สินมากขึ้น ซึ่งจะก่อให้เกิดปัญหาในด้านที่ดิน และการอพยพเข้าไปหางานทำตามเมืองใหญ่ ๆ

โดยปกติ รัฐบาลมีนโยบายการประกันราคาและพยุงราคาพืชผลเกษตรกรบางอย่าง ซึ่งเป็นนโยบายที่จะช่วยเหลือเกษตรกรที่ได้รับผลผลิตจากการเพาะปลูก ยิ่งได้รับผลผลิตมากก็ยิ่งได้รับผลประโยชน์มาก แต่ผู้ที่ได้รับผลเสียหายจะไม่ได้รับผลประโยชน์จากนโยบายดังกล่าวเลย ทั้งนี้นโยบายการประกันภัยพืชผลจึงน่าจะเป็นนโยบายเสริม เพื่อช่วยเหลือเกษตรกรที่อยู่ในสภาวะที่ด้อยที่สุดเป็นการลดช่องว่างของเกษตรกรด้วยกันเอง

2. การประกันภัยพืชผลจะช่วยลดความเสี่ยงส่วนหนึ่งให้กับสถาบันการเงิน เช่น ธนาคารเพื่อการเกษตร ฯ และธนาคารพาณิชย์ ในการให้สินเชื่อกับเกษตรกรในอัตราดอกเบี้ยที่ต่ำ ซึ่งมีผลทำให้เกษตรกรที่ขาดหลักทรัพย์ค้ำประกันมีโอกาสได้สินเชื่อในปริมาณและจำนวนที่มากขึ้น โดยที่เกษตรกรที่ไม่มีโฉนดของตัวก็สามารถจะหาสินเชื่อได้โดยใช้กรมธรรม์เป็นหลักประกันสินเชื่อ

3. ทำให้เกษตรกรกล้าลงทุน กล้าที่จะรับวิทยาการใหม่ ๆ มากขึ้น ทั้งนี้เพราะความเชื่อเก่า ๆ ของเกษตรกรได้ลดลง ซึ่งในที่สุดจะเป็นการเพิ่มผลผลิตการเกษตรให้มากขึ้น ยิ่งไปกว่านั้น การมีการประกันภัยพืชผลในพืชผลที่ต้องการจะส่งเสริม หรือต้องการจะ Diversify จะช่วยให้นโยบายดังกล่าวบรรลุจุดหมายเร็วยิ่งขึ้น

4. การประกันภัยพืชผล เปิดโอกาสให้สถาบันของเอกชนที่มีจิตสำนึกในสังคมได้เข้ามามี

---

[1] **รายงานการสัมมนาการประกันภัยพืชผล** ที่สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย ระหว่าง 17–19 มิถุนายน 2523, หน้า 1–2.

ส่วนร่วมในการทำงานร่วมกับเกษตรกร เป็นการสร้างระบบการทำงานอย่างอิสระ และมีประสิทธิภาพ ให้เกษตรกรได้เรียนรู้การทำงานร่วมกับผู้อื่น ประสานงานร่วมกับผู้อื่น โดยคำนึงถึงผลประโยชน์ร่วมกัน

5. เป็นการส่งเสริมให้เกษตรกรรวมตัวกันช่วยเหลือตัวเอง และช่วยเหลือเพื่อนสมาชิกด้วยกัน และมีความคิดที่จะช่วยตัวเอง และได้รับผลประโยชน์อย่างเป็นระบบ เป็นการลดความคิดที่จะรอแต่ความช่วยเหลือแบบอุปถัมภ์จากผู้อื่น

6. จะเป็นนโยบายที่สอดคล้องกับนโยบายทั่ว ๆ ไปของรัฐบาล เพราะรัฐบาลมีนโยบายที่จะส่งเสริมสินเชื่อในภาคการเกษตร มีนโยบายที่จะช่วยบรรเทาทุกข์ของเกษตรกรที่เกิดภัยธรรมชาติ ซึ่งสังเกตได้จากจำนวนเงินที่จัดสรรเพื่อช่วยเหลือนโยบายของรัฐบาลทั้งสองเป็นอย่างดี ทั้งนี้ เพราะทำให้เกษตรกรได้รับสินเชื่อและการช่วยเหลือเมื่อเกิดภัยธรรมชาติอย่างเป็นระบบ มีประสิทธิภาพ และโดยตรงต่อผู้ที่ได้รับความเสียหาย

ยิ่งไปกว่านั้น นโยบายนี้สอดคล้องกับนโยบายการกระจายรายได้และลดช่องว่างเป็นอย่างยิ่ง เพราะเกษตรกรเป็นผู้ที่ยากจน มีสถานภาพเศรษฐกิจ สังคม และการเมืองด้อยที่สุด และกลไกของการประกันภัยพืชผลจะเป็นการช่วยให้เกษตรกรที่กำลังจะอยู่ในสภาพหมดตัวได้มีฐานะดีขึ้น และมีโอกาสที่จะเข้าใกล้เคียงกับเกษตรกรอื่น ๆ มากยิ่งขึ้น

ข้อจำกัดของการประกันภัยพืชผล[1]

การจะนำเอาหลักการของการประกันภัยพืชผลมาใช้นี้ สามารถกระทำได้ทุกแห่งทุกชนิดผลผลิตภายใต้ข้อจำกัดหลายประการดังต่อไปนี้

1. สถิติผลผลิต ต้นทุนการผลิต และอัตราความเสียหายของภัยธรรมชาติ จะต้องสมบูรณ์พอสมควรอย่างน้อย 5 ปี

2. ต้องกำหนดเฉพาะท้องที่ที่มีข้อมูลตาม 1 เท่านั้น ในขั้นต้นแล้วจึงขยายตัวออกไปทีละขั้น

3. รัฐบาลมีเป้าหมายและตั้งใจจริงที่จะดำเนินการโดยไม่ท้อถอย และหน่วยงานของรัฐต้องร่วมมือกันอย่างจริงจัง

4. โดยทั่วไปรัฐบาลจะต้องเข้ามามีบทบาทโดยตรง หรือเป็นโครงการของรัฐบาล เพราะเกี่ยวกับการตรวจสอบความเสียหาย การควบคุมต้นทุนการผลิต การควบคุมโรคพืช ฯลฯ ซึ่งจะเป็นตัวการกำหนดอัตราเบี้ยประกันที่จะเรียกเก็บ และในบางกรณีที่อัตราความเสียหายสูงมาก เบี้ยประกันก็อาจจะสูงเกินไปที่เกษตรกรจะรับได้ และถ้าหากจะใช้อัตราเดียวกัน ก็จะมีปัญหาว่า ชาวนาที่มีการเสี่ยงภัยน้อยมาเกื้อกูลคนที่มีความเสี่ยงภัยมาก ถ้าจะให้มาร่วมโครงการก็คงจะลำบาก (อาจต้องมีกฎหมายบังคับเป็นการทั่วไป) และเมื่อเป็นเช่นนี้ การจะให้เกิดความเป็นธรรมทุกฝ่าย รัฐก็จะต้องเป็นผู้ชดเชยเบี้ยประกันบางส่วน

---

[1] เอกสารการประกันภัยพืชผล ของสำนักงานประกันภัย กระทรวงพาณิชย์ หน้า 2

อีกกรณีหนึ่งก็คือ เมื่อบริษัทเอกชนรับภัยไว้แล้ว อาจจะเกินกำลังของระบบประกันในประเทศ แม้จะต้องส่งประกันต่อต่างประเทศ ก็หาแหล่งรับประกันต่อลำบาก เพราะผู้รับประกันต่อไม่ทราบอัตราการเสี่ยงภัย (ประเมินลำบาก) รัฐบาลจึงต้องเข้ามารับในฐานะผู้รับประกันต่อประเภทที่เกินความสามารถของบริษัท (Excess of Loss) นอกจากนี้ ยังมีข้อสนับสนุนของเหตุผลที่รัฐต้องเข้ามา เพราะหากมีภัยพิบัติเกิดขึ้น เช่น น้ำท่วมใหญ่ หรือภัยร้ายแรงต่อพืชผล รัฐก็ต้องช่วยเหลืออยู่แล้วในรูปใดรูปหนึ่ง การเข้ามาช่วยแต่ต้นมือยังจะเกิดผลดีกว่า ประกอบกับว่า ถ้าปีใดไม่เสียหาย รัฐก็ไม่ต้องจ่ายเลย ฉะนั้น เงินหมุนเวียนก้อนเดียวจะสามารถใช้ได้ตลอดไป

โครงสร้างของการประกันภัยพืชผลในประเทศไทย[1]

การประกันภัยพืชผลในประเทศไทยเพิ่งจะเริ่มทำกันครั้งแรกในโครงการพัฒนาชนบท โครงการหนึ่งชื่อว่า โครงการส่งเสริมการเกษตรไทย–เยอรมัน ในท้องที่ อ.ปากช่อง จ.นครราชสีมา เมื่อฤดูการเพาะปลูกที่สอง คือ เริ่มตั้งแต่เดือนมิถุนายน ของปี 2521 โครงการส่งเสริมการเกษตรไทย–เยอรมัน เป็นโครงการที่มีจุดมุ่งหมายที่จะรวมกลุ่มของบรรดาเกษตรกรที่ยากจน เพราะมีความเชื่อว่า ถ้าเกษตรกรรวมตัวกันจะสามารถช่วยเหลือตนเองและเพื่อนสมาชิก และมีอำนาจต่อรองได้มากขึ้น อีกทั้งยังรวมตัวกันเพื่อทำธุรกิจการค้าทั้งผลิตผลของสมาชิก และปัจจัยที่สมาชิกต้องการเพื่อจะครอบครอง (Marketing Margin) ส่วนหนึ่ง ดังนั้น โครงการดังกล่าวจึงได้ริเริ่มทดลองนำการประกันภัยพืชผลมาใช้ควบคู่กันไปกับวิธีการอื่น ๆ ของโครงการ ฯ เพื่อส่งเสริมการรวมตัวของเกษตรกร เพราะมีอุดมการณ์และแนวความคิดตรงกันกับการรวมกลุ่ม ซึ่งน่าจะช่วยเสริมให้เกษตรกรได้ช่วยเหลือซึ่งกันและกันดีขึ้น ยิ่งไปกว่านั้นเกษตรกรในท้องที่ของโครงการเป็นเกษตรกรที่ไม่มีที่ดินเป็นของตนเอง เพราะได้อพยพเข้ามาอยู่ในเขตที่ดินของป่าสงวนแห่งชาติ และในบางส่วนเป็นของกองทัพบก ดังนั้น การประกันภัยพืชผลจะช่วยเป็นหลักประกันได้ส่วนหนึ่ง ที่เกษตรกรจะได้สินเชื่อในอัตราดอกเบี้ยที่ถูกจากธนาคารพาณิชย์ และในระยะยาว เมื่อโครงการนี้ถอนตัวออกไปจากท้องที่แล้ว หากระบบการประกันภัยพืชผลที่วางไว้สามารถเดินต่อไปได้ ก็จะเป็นประโยชน์ต่อเกษตรกรที่รวมตัวกัน

โครงสร้างของการประกันภัยพืชผลที่ปากช่อง ประกอบด้วยสถาบันของเอกชนที่เกี่ยวข้อง 3 สถาบัน คือ บริษัทประกันภัย ธนาคารพาณิชย์ และกลุ่มเกษตรกร เนื่องจากโครงการ ฯ ต้องการให้การประกันภัยพืชผลสามารถเดินได้ด้วยตัวเองในระยะยาว ดังนั้น การดำเนินการจึงยึดหลักของการได้รับผลประโยชน์ร่วมกันในระหว่าง 3 ฝ่ายที่เกี่ยวข้อง กล่าวคือ เกษตรกรสามารถลดความเสี่ยงจากการเสียหายในการเพาะปลูกซึ่งอาจเกิดขึ้นจากภัยธรรมชาติ และได้สินเชื่อจากธนาคารพาณิชย์ บริษัทประกันภัยก็ได้รับค่าเบี้ยประกันเป็นผลตอบแทน จากการรับประกัน ส่วนธนาคารพาณิชย์จะได้ประโยชน์จากการได้ดอกเบี้ยในการให้กู้เงิน และลดความเสี่ยงของการชำระคืนเงินกู้ การดำเนินการของโครงการนี้ในระยะเริ่มต้นเป็นการยากที่จะให้สถาบันที่เกี่ยวข้องทั้ง 3 ซึ่งไม่เคยติดต่อร่วมมือในการดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพ โครงการส่งเสริมการเกษตรไทย–เยอรมัน จึงต้องทำหน้าที่ประสาน

---

[1]เจิมศักดิ์ ปีนทอง, บัญชา ไตรวิทยาคุณ, รัฐบาลพร้อมแล้วหรือยังที่จะทำงานร่วมกับเกษตรกรผู้ยากจน หน้า 11–17.

งานไปก่อนโดยทางโครงการ ฯ พยายามที่จะถอนตัวออกทีละน้อย เพื่อให้การประกันพืชผลสามารถดำเนินการเองได้ในที่สุด

เนื่องจากการประกันภัยพืชผลนี้ เป็นโครงการภายใต้โครงการส่งเสริมการเกษตรไทย—เยอรมัน ซึ่งพยายามเน้นถึงการรวมกลุ่มกันของเกษตรกรในการแก้ปัญหา ดังนั้น เกษตรกรที่จะสามารถทำประกันได้จึงต้องเป็นสมาชิกของกลุ่มเกษตรกรที่โครงการ ฯ ส่งเสริมอยู่ ในการประกันภัยพืชผลนั้น เริ่มจากฝ้ายเพียงอย่างเดียว เพราะเหตุว่า ฝ้ายเป็นพืชที่ต้องการเงินลงทุนค่อนข้างสูงมาก เพราะจะต้องฉีดยาฆ่าแมลงหลาย ๆ ครั้ง เกษตรกรที่จะเพาะปลูกได้ผลดีจำเป็นต้องได้รับสินเชื่อค่อนข้างมาก (ประมาณ 1,000 บาทต่อไร่) เกษตรกรแต่ละครอบครัวจะประกันภัยพืชผลได้ไม่เกินครอบครัวละ 10 ไร่ ทั้งนี้มีวัตถุประสงค์ที่จะให้เกษตรกรไปปลูกพืชอย่างอื่น ๆ บ้าง เพื่อเป็นการลดความเสี่ยงของราคาผลิตผลต่ำและกับความเสี่ยงเนื่องมาจากภัยธรรมชาติและแมลง โดยเฉพาะการปลูกฝ้ายจำเป็นต้องใช้แรงงานค่อนข้างสูงมาก (Labor Intensive) เพราะถ้าหากปลูกมากเกินกว่าที่แรงงานในครัวเรือนจะสามารถดูแลได้ แมลงอาจจะระบาดในไร่ทั้งหมดทำให้เสียหายได้ในเร็ววัน แต่อย่างไรก็ดี ฝ้ายยังคงเป็นพืชที่ให้ผลตอบแทนค่อนข้างสูง ซึ่งเป็นการคุ้มกับค่าความเสี่ยงทั้งหลาย และถ้าหากเกษตรกรปฏิบัติตามเงื่อนไขที่วางไว้จะมีเงินทุนและแรงงานเพียงพอที่จะดูแลผลิตผลของตนได้

เกษตรกรที่ประกันฝ้ายนี้ สามารถที่จะนำกรมธรรม์ประกันฝ้ายนี้ไปใช้เป็นส่วนหนึ่งของหลักค้ำประกันเพื่อขอกู้เงินจากธนาคารพาณิชย์ได้ตามโครงการ โดยจะได้รับเงินกู้ 1,000 บาทต่อไร่ ที่ทำการประกันในอัตราดอกเบี้ย 12% ต่อปี เป็นการแก้ปัญหาทางด้านเงินทุนในการเพาะปลูกของเกษตรกร ซึ่งส่วนใหญ่ขาดแคลนเงินทุนและไม่มีหลักทรัพย์ค้ำประกัน ทำให้ต้องกู้ยืมเงินจากนายทุนท้องถิ่นในอัตราดอกเบี้ยที่สูง

การประกันภัยของฝ้ายนี้ ได้วางเงื่อนไขของความเสียหายที่ครอบคลุมเฉพาะความเสียหายซึ่งเกิดขึ้นโดยธรรมชาติ นอกเหนือความสามารถของเกษตรกรที่จะควบคุมได้ เช่น ฝนแล้ง ลูกเห็บ พายุ ฝนตกหนัก น้ำท่วม หรือเหตุการณ์แปรปรวนทางดินฟ้าอากาศอื่น ๆ โดยยกเว้นสำหรับภัยที่สามารถควบคุมได้ เช่น ความสูญเสียจากแมลงหรือศัตรูพืช การละเลยการดูแลถอนหญ้า การเตรียมดินและการใช้เมล็ดพันธุ์ไม่เหมาะสม เป็นต้น

วงเงินที่ชดเชยของการประกันสูงสุด คือ 1,400 บาทต่อไร่ ซึ่งเป็นจำนวนที่คำนวณขึ้นมาให้พอดี ชดเชยกับต้นทุนของการเพาะปลูกฝ้ายบวกกับค่าแรงงานส่วนตัว กล่าวคือ เมื่อเกิดความเสียหายขึ้น ในวงเงิน 400 บาทแรกของความเสียหาย บริษัทประกันกับเกษตรกรจะร่วมกันรับผิดชอบคนละครึ่งหนึ่ง ซึ่งเป็นหลักการโดยทั่วไปของการประกันภัยที่ต้องการให้ผู้ประกันเพิ่มความระมัดระวังในการไม่ให้เกิดความเสียหายขึ้น ส่วนที่เกินจาก 400 บาทขึ้นไปจนถึง 1,400 บาท เมื่อหักพืชผลส่วนที่ได้ผลแล้ว บริษัทประกันจะจ่ายให้เต็มจำนวน นั่นคือ ในกรณีที่เกิดความเสียหายขึ้นหมด เกษตรกรไม่ได้รับผลผลิตเลย เขาจะได้รับเงินชดเชยจากบริษัทประกันทั้งหมด 1,200 บาท ซึ่งประมาณว่าเป็นต้นทุนของการปลูกฝ้าย 1,000 บาท บวกกับแรงงานส่วนตัวในครอบครัว 200 บาท ในฤดูกาลเพาะปลูกหนึ่ง ในวงเงินรับประกันจำนวนนี้เกษตรกรจะต้องเสียค่าเบี้ยประกันให้กับบริษัทประกันเป็นเงิน 50 บาทต่อไร่ หรือประมาณ 4.2% ของวงเงินรับประกัน

นอกจากนี้ บริษัทประกันภัยยังให้กำหนดเงื่อนไขอื่น ๆ อีก เพื่อช่วยให้สามารถแยกแยะแจกแจงสาเหตุของความเสียหายที่เกิดขึ้น และเพื่อความสะดวกในการดำเนินการ เช่น การกำหนดช่วงเวลาของการเพาะปลูกว่าจะต้องไม่เพาะปลูกหลังหรือก่อนหน้าช่วงนั้นช่วงนี้ ทั้งนี้ เพื่อกันไม่ให้เกษตรกรปลูกนอกฤดูกาล และเพื่อการเพาะปลูกมีประสิทธิภาพ กำหนดคุณภาพของพื้นที่ที่จะประกันได้ว่าต้องไม่เป็นพื้นที่เป็นแอ่งรูปกันกระทะที่น้ำสามารถขังหรือท่วมได้อย่างง่ายดาย หรือเป็นที่ลาดหรือเนินเกินปกติ กำหนดวิธีการเตรียมดินและเมล็ดพันธุ์ที่จะนำมาปลูก กำหนดพื้นที่ที่ไม่อยู่ไกลเกินไป ซึ่งทำให้ไม่สะดวกในการติดต่อ หรือตรวจสอบเวลาเกิดความเสียหาย เป็นต้น

เมื่อเกิดความเสียหายขึ้น เกษตรกรผู้ประกันจะต้องทำการแจ้งความเสียหายที่เกิดขึ้นให้กลุ่มเกษตรกรของตนทราบภายในเวลา 3 วัน เพื่อที่ทางกลุ่มเกษตรกรจะได้สามารถแจ้งแก่บริษัทประกันเพื่อมาตรวจสอบและคำนวณความเสียหายได้ การตรวจสอบและคำนวณความเสียหายขึ้น สำหรับการประกันภัยพืชผลนี้เป็นเรื่องที่ยุ่งยากและซับซ้อน ต้องอาศัยผู้ที่มีความชำนาญ และมีประสบการณ์ในการเพาะปลูกฝ้าย ในการกำหนดขนาด และสาเหตุของความเสียหายที่เกิดขึ้น การประเมินความเสียหายคำนวณจากความเสียหายที่เกิดขึ้นเท่ากับจำนวนประกันผลได้ต่ำที่สุด 1,400 บาทต่อไร่ ลบด้วยรายได้จากการขายผลผลิตที่ได้จริงต่อไร่ และหักด้วยจำนวนเงินกู้ที่ยังคงเหลืออยู่ในธนาคาร ทั้งนี้ เพราะโครงการนี้ได้วางงวดของการใช้จ่ายเงินกู้ของเกษตรกรไว้เป็นงวด ๆ ตามความจำเป็น ทั้งนี้ เพื่อให้นำเงินกู้ไปใช้ในการลงทุนให้มีประสิทธิภาพอย่างมากที่สุด

ตัวอย่างและวิธีการคำนวณ ค่าสินไหมชดเชยเงินลงทุนเพาะปลูกฝ้าย

สมมติให้ C = ค่าสินไหมชดเชยที่ต้องจ่าย
Y = รายได้ที่ได้จากการขายผลผลิตที่ได้ต่อไร่
S = เงินลงทุนที่ยังใช้ไม่หมด และยังอยู่ในธนาคาร
L = มูลค่าของความเสียหาย

มูลค่าของความเสียหาย $L = 1400 - Y - S$

ค่าสินไหมชดเชย $C = .5\ (400) + (L - 400)$ ถ้า $L > 400$

$.5\ (L)$ $L < 400$

ตัวอย่างที่ 1 เมื่อไม่ได้รับผลผลิตและเงินลงทุนใช้หมดเต็มจำนวน

$= 1400 - 0 - 0$

$= 1400$

$= .5\ (400) + (L - 400)$ เมื่อ $L > 400$

นั่นคือ ค่าสินไหมชดเชยจะเท่ากับ 1,200 บาท
รายรับรวมทั้งหมดจะเท่ากับ 1,200 บาท

ตัวอย่างที่ 2 ไม่ได้รับผลผลิต และเหลือเงิน 200 บาท ที่ยังไม่ได้ลงทุน

$$L = 1400 - 0 - 200$$
$$= 1200$$
$$C = .5\ (400) + (1200 - 400) \qquad \text{เมื่อ } L > 400$$
$$= 1000$$

∴ เงินชดเชยจะเท่ากับ 1000 บาท
รายรับรวมทั้งหมดจะเท่ากับ 1200 บาท

ตัวอย่างที่ 3 ได้รับผลิตผลเป็นเงิน 1000 บาท และเหลือเงินลงทุน 100 บาท

$$L = 1400 - 1000 - 100$$
$$= 300$$
$$C = .5\ (300) \qquad \text{เมื่อ } L < 400$$

∴ เงินชดเชยจะเท่ากับ 150 บาท
รายรับรวมทั้งหมดจะเท่ากับ 1250 บาท

สรุปผลของการประกันภัยฝ้ายที่ผ่านมา

กล่าวโดยสรุป โครงการประกันภัยฝ้ายที่ อ. ปากช่อง ได้รับความสำเร็จพอสมควร ทั้งนี้เพราะผลประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการดังกล่าวเป็นไปตามหลักการและเป้าหมายที่วางไว้ กล่าวคือ ผู้ที่เกี่ยวข้องและร่วมมือทุกฝ่ายได้รับผลประโยชน์โดยทั้งทางตรงและทางอ้อม อาทิเช่น กลุ่มบริษัทรับประกันได้รับการยอมรับและความเข้าใจจากสังคมและประชาชนทั่วไปมากขึ้น ได้มีสัมพันธภาพกับรัฐบาลและเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลมากขึ้น และเท่าที่ผ่านมาการดำเนินการยังคงมีกำไรส่วนหนึ่งสะสมทุนไว้ดำเนินการต่อไป ธนาคารพาณิชย์ที่ร่วมโครงการได้รับหลักประกันในการให้สินเชื่อ และได้รับภาพพจน์ของการมีส่วนร่วมในสังคมมากขึ้น ส่วนเกษตรกรได้รับสินเชื่อในอัตราดอกเบี้ยที่ต่ำ ได้รับการชดใช้ในกรณีพืชผลเสียหาย ได้มีโอกาสเพาะปลูกพืชที่มีการลงทุน ความเสี่ยง และรายได้สูง และยิ่งกว่านั้นได้เรียนรู้และเข้าใจถึงการทำงานร่วมกัน โดยได้ผลประโยชน์ร่วมกัน

จากการดำเนินงานใน 3 ปีที่ผ่านมา ปัญหาต่าง ๆ ได้เริ่มคลี่คลายไปมาก ทั้งนี้เพราะทุกฝ่ายได้เรียนรู้ระบบการทำงาน และคุ้นเคยกับวิธีการมากขึ้นซึ่งนับได้ว่าเป็นการบรรลุวัตถุประสงค์ของโครงการส่งเสริมการเกษตรไทย—เยอรมันในชั้นหนึ่ง ทั้งนี้ เพราะโครงการนี้เป็นโครงการพัฒนาชนบทที่ต้องการจะพัฒนารูปแบบให้สามารถจะเดินได้ด้วยตนเองในระยะยาว แต่อย่างไรก็ตาม ปัญหาในด้านการจัดการในระดับภาคสนามยังมีอยู่อีกมาก ซึ่งอาจจะเป็นรูปแบบของการรับประกันยังไม่เหมาะสมกับสภาพท้องที่ ทำให้มีการจัดการในระดับท้องถิ่นยากลำบากและต้องใช้ต้นทุนในการจัดการสูงมาก ซึ่งใน 3 ปีที่ผ่านมาทางโครงการ ฯ ได้เป็นฝ่ายช่วยจัดการในภาคสนามให้ส่วนหนึ่ง

ผลการรับประกันภัยฝ้ายแยกตามปีรับประกัน[1]

	2521	2522	2523
จำนวนบริษัทร่วมรับประกัน	13 บริษัท	16	31
จำนวนรายผู้เอาประกัน	496 ราย	542	183
จำนวนไร่ที่เอาประกัน	3,760.5 ไร่	3,762	1,151
วงเงินความคุ้มครอง	4,512,600	4,514,400	1,512,400
เบี้ยประกันสุทธิหลังหักภาษีและอากร	181,316	181,388.5	58,022.96
ค่าสินไหมทดแทนจ่ายทั้งสิ้น	86,595	81,826.93	169,015.98
อัตราส่วนค่าสินไหมต่อเบี้ยประกัน	47.8	45.1	291.3
ค่าใช้จ่ายในการสำรวจความเสียหาย	*	3,320	500
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	*	7,546	11,623.5
กำไร (ขาดทุน) จากการรับประกัน	94,721	88,695.54	(123,116.52)

* ไม่ได้ประมาณตัวเลขไว้ (บริษัทประกันคุ้มภัย เป็นผู้ดำเนินงาน)

รายละเอียดวิธีการประกันภัยการเพาะปลูกฝ้าย

สิทธิการซื้อประกัน — เฉพาะเกษตรกรที่เป็นสมาชิกของกลุ่มเกษตรกร ผู้ซึ่งธนาคารพาณิชย์ได้ให้เงินสินเชื่อ และเข้าร่วมในโครงการส่งเสริมการเพาะปลูกฝ้ายของโครงการ ฯ

ข้อกำหนดในการประกัน — เกษตรกรจะเอาประกันได้ไม่เกินรายละ 10 ไร่

— การประกันจะสิ้นผลบังคับทันที เมื่อผู้มีประกันภัยไม่ร่วมในโครงการอบรม หรือไม่เข้าร่วมประชุมหมู่บ้านประจำเดือน 2 ครั้ง ติดต่อกัน หรือไม่ปฏิบัติตามกำหนดเวลาการเพาะปลูก

— เมื่อเกิดความเสียหายต่อฝ้ายที่ปลูก และมีประกันอยู่ ต้องแจ้งให้กลุ่มเกษตรกรที่ตนเป็นสมาชิกทราบทันที

ภัยที่คุ้มครอง — ฝนแล้ง ลูกเห็บ พายุ ฝนตกหนักเกินปกติ น้ำท่วม น้ำที่ติดขังในพื้นที่เพาะปลูก และเหตุการณ์ดินฟ้าอากาศอื่น ๆ

ภัยที่ยกเว้น — เสียหายหรือสูญเสียเนื่องจาก แมลง สัตว์ที่ทำลายพืช การใช้เมล็ดหรือยาฆ่าแมลงที่ไม่ถูกต้อง หรือที่ไม่ได้รับความเห็นชอบ การเว้นช่องว่างไม่ถูกต้อง ละเลยดายหญ้า

การชดใช้ความเสียหาย — เมื่อมูลค่าของผลผลิตต่ำกว่า 1,400 บาทต่อไร่

— ชดใช้ทุนที่ลงไปแล้วถึงขณะที่เกิดเสียหาย บวกรายได้อีก 200 บาทต่อไร่

— สำหรับความเสียหาย 400 บาทแรก บริษัทประกันจะจ่าย 50% ส่วนที่เกิน 400 บาท จ่ายเต็ม

เบี้ยประกัน — 50 บาทต่อไร่

[1] ที่มา : สำนักงานประกันภัย กระทรวงพาณิชย์.

การประกันภัยพืชผลของไทยในปัจจุบัน[1]

โครงการส่งเสริมการเกษตรไทย–เยอรมัน (Thai-German Agricultural Extension Program) โดยความร่วมมือกับกลุ่มบริษัทประกันภัยและธนาคารพาณิชย์ได้เริ่มทดลองโครงการประกันภัยฝ้ายในท้องที่ อ. ปากช่อง จ. นครราชสีมา เป็นระยะเวลา 3 ปีมาแล้ว โดยเริ่มต้นในเดือนกรกฎาคม 2521 โดยทดลองทำร่วมกับกลุ่มเกษตรกร มีเกษตรกรที่เข้าร่วมประกันภัยฝ้ายประมาณ 500 ราย จำนวนพื้นที่เอาประกันประมาณเกือบ 4 พันไร่ และยอดวงเงินประกันรวมทั้งสิ้นประมาณ 4 ล้าน 5 แสนบาทถ้วน จำนวนบริษัทประกันภัยที่เข้าร่วมเป็นกลุ่มรับประกันในปีแรกมีจำนวน 13 บริษัท ได้เพิ่มเป็น 16 บริษัท ในปี 2522 และเพิ่มเป็น 31 บริษัทในปี 2523 และมีธนาคารพาณิชย์ได้เข้าร่วมในโครงการ 3 ธนาคาร โดยเพิ่มขึ้นจากในปีแรกซึ่งมีอยู่เพียงธนาคารเดียว

การประกันภัยฝ้ายที่ผ่านมากระทำกันอยู่ในวงจำกัด เฉพาะเกษตรกรที่เป็นสมาชิกของกลุ่มเกษตรกรที่อยู่ในท้องที่ของโครงการ TG-AEP เกษตรกรจะทำประกันได้ไม่เกินครอบครัวละ 10 ไร่ โดยจ่ายเบี้ยประกันภัยในอัตรา 50 บาทต่อไร่ เพื่อให้ได้รับความคุ้มครองภัยธรรมชาติ อาทิ ฝนแล้ง ลูกเห็บ พายุ ฝนตกหนักเกินปกติ น้ำท่วม เป็นต้น เมื่อเกิดความเสียหายเกษตรกรจะได้รับเงินชดใช้เงินลงทุนที่ลงไปแล้วในส่วนที่ผลผลิตต่ำกว่าจำนวน 1400 บาทต่อไร่ และเมื่อเกษตรกรทำการประกันภัยพืชผลในไร่ฝ้ายของตนก็สามารถกู้เงินจากธนาคารพาณิชย์ได้ในอัตราไร่ละ 1000 บาท ในอัตราดอกเบี้ย 12% ต่อปี โดยที่ธนาคารพาณิชย์ได้รับการลดความเสี่ยโอกาสจากหนี้สูญในกรณีที่ดินฟ้าอากาศไม่อำนวยให้

แผนงานของโครงการประกันภัยพืชผลในระยะสั้นและข้อจำกัด[2]

1. กลุ่มบริษัทประกันพร้อมที่จะดำเนินการโดยไม่หวังผลกำไร และจะร่วมมือกับธนาคารพาณิชย์เพื่อเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดการในระดับภาคสนามมากขึ้น ทั้งนี้จะได้ร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ของโครงการส่งเสริมการเกษตรไทย–เยอรมัน ที่ได้คุ้นเคยกับงานภาคสนามมาก่อน และในอนาคตจะได้มีเจ้าหน้าที่ในระดับสนามที่สามารถดำเนินการได้ด้วยตนเอง

2. จะได้ทดลองรูปแบบของการประกันภัยพืชผลอื่น ๆ ทั้งที่เพื่อจะได้มาซึ่งรูปแบบที่เหมาะสม สำหรับพืชผลและท้องที่ที่เหมาะสมในการทำการประกัน ฯ โดยมุ่งหวังที่จะได้ปูพื้นฐานสำหรับรัฐบาลหรือหน่วยงานของเอกชนหน่วยอื่น ๆ ที่สนใจ เพื่อจะได้เป็นประโยชน์ต่อสังคมต่อไป

อย่างไรก็ตาม การดำเนินงานรับประกันภัยพืชผลของเอกชนมีข้อจำกัดในการขยายตัว ทั้งนี้ด้วยเหตุผลดังต่อไปนี้

1) บริษัทประกันภัยภายในประเทศ มีข้อจำกัดในทางการเงินที่ไม่สามารถจะรับประกันภัยพืชผลในวงกว้าง เช่น ในหลาย ๆ ท้องที่หรือในหลาย ๆ พืชผลได้

---

[1] **รายงานการสัมมนาการประกันภัยพืชผล ที่สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย ระหว่าง 17-19 มิถุนายน, หน้า 2-3.**

[2] **เรื่องเดียวกัน, หน้า 4-5.**

2) ผู้ประกอบธุรกิจประกันภัยไม่สามารถจะคงไว้ซึ่งวัตถุประสงค์ที่จะดำเนินการ โดยไม่หวังผลกำไรในระดับกว้างและในระยะยาวได้ ทั้งนี้เพราะไม่สามารถจะคิดเบี้ยประกันในอัตราเกื้อหนุนที่ต่ำที่เกษตรกรยอมรับได้ในระยะยาว

ปัญหาและอุปสรรคของการประกันภัยพืชผล[1]

1. การประกันภัยพืชผลเป็นของใหม่ ผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่ายยังขาดความเข้าใจในสาระอันแท้จริงโดยเฉพาะอย่างยิ่งในปี 2521 ซึ่งเป็นปีทดลองปีแรก ทำให้เกิดความไม่พอใจ ความขัดแย้งได้เนื่องจากความคาดหวังไม่ตรงกัน

2. สาระของการประกันภัยพืชผล เป็นเรื่องยากต่อเกษตรกร ในปีแรกการอภิปรายรายละเอียดยังสับสน และมีเวลาชี้แจงน้อย ดังนั้นจึงเกิดปัญหามาก

3. การดำเนินงานประกันภัยพืชผลนี้ ไม่ทันต่อฤดูกาลเพาะปลูก ทำให้เกษตรกรได้รับสินเชื่อล่าช้า ซึ่งส่งผลให้เกิดปัญหาอื่น ๆ ตามมา

4. เกษตรกรไม่ต้องการการประกันภัยพืชผล เพราะต้องเสียค่าเบี้ยประกัน ต้องการเฉพาะสินเชื่อ แต่ต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ เพื่อเพิ่มหลักประกันอีกอย่างหนึ่งของธนาคาร

5. ทั้ง 3 ฝ่าย คือ ธนาคาร บริษัทรับประกัน เกษตรกร ไม่สามารถปฏิบัติตามหน้าที่ได้ครบ กล่าวคือ

- ธนาคาร ไม่สามารถออกไปร่วมประเมินความเสียหายยังทุกแปลงได้
- บริษัทรับประกันไม่สามารถจัดหาเจ้าหน้าที่ประจำมาปฏิบัติงานเต็มเวลาได้ (เกษตรกรที่บริษัทจ้างให้มาเป็นผู้สำรวจความเสียหาย ยังไม่เข้าใจเรื่องการคำนวณเรื่องการประกันภัย ฯลฯ)
- เกษตรกร กลุ่มไม่เข้มแข็ง ไม่มีคนปฏิบัติงานอย่างจริงจัง เพราะต่างก็ไม่มีเวลา บางกลุ่มก็ไม่เข้าใจกฎเกณฑ์ ทำให้สมาชิกเสียผลประโยชน์ บางกลุ่มก็ไม่ซื่อสัตย์ ขาดความรับผิดชอบ

6. เกษตรกรมีทุนน้อย (หรือไม่มีทุนสำรอง) แต่ปลูกฝ้ายมากเกินไป เงินทุนที่ได้จากธนาคารไม่พอเพียง ทำให้ฝ้ายเสียหายตอนปลายฤดูกาล เพราะไม่มีเงินซื้อยาปราบศัตรูพืชและอื่น ๆ

7. พื้นที่เพาะปลูกอยู่ไกล และเส้นทางคมนาคมลำบาก เจ้าหน้าที่ไม่สามารถติดตามและแนะนำได้ ประกอบกับระยะเวลาปล่อยสินเชื่อมีน้อย ไม่สามารถสำรวจพื้นที่ทุกแปลงได้แน่ชัด ในบางแปลงเกษตรกรเพาะปลูกหลาย ๆ ไร่ แต่ประกันภัยเพียงไม่กี่ไร่ (เท่ากับจำนวนสินเชื่อที่ได้รับ) และบางคนเพาะปลูกในหลาย ๆ แปลง ทำให้ไม่สามารถระบุแปลงที่จะประกันภัยให้แน่ชัดก่อน เมื่อเกิดการเสียหายจึงยากต่อการตัดสินใจ

---

[1] เรื่องเดียวกัน, หน้า 2-4.

8. แปลงใดที่พบในภายหลังว่าไม่ถูกหลักเกณฑ์ บริษัทจะยกเลิกกรมธรรม์ทันที และจ่ายค่าเบี้ยประกันคืน ผลเสียหายจะตกอยู่ที่ธนาคาร เพราะได้ปล่อยสินเชื่อไปแล้ว

9. เมื่อเกษตรกรร้องเรียนความเสียหายไปแล้ว มักจะคิดเข้าข้างตนเองว่า บริษัทต้องรับใช้หนี้สินของตนให้แก่ธนาคาร แต่ในความเป็นจริง บริษัทอาจไม่ชดใช้ก็ได้ถ้าเห็นว่าผลผลิตที่ได้มีมูลค่ามากกว่าวงเงินคุ้มครอง และ/หรือ บางครั้งจากการคำนวณพบว่า เกษตรกรรายนั้น ๆ จะต้องมีเงินเหลืออยู่ในธนาคาร (ดูการคำนวณมูลค่าความเสียหาย) แต่ความเป็นจริงไม่มีเหลือแล้ว เพราะเกษตรกรเบิกออกไปหมด ทำให้ธนาคารต้องตามเก็บหนี้สินบางส่วนอีก ซึ่งสมาชิกก็ไม่เคยเข้าใจในแง่นี้ (และธนาคารก็มักจะไม่พอใจในกรณีแบบนี้เหมือนกัน)

10. การแก้ไขปัญหา รายที่เพาะปลูกมากกว่าพื้นที่ประกันภัย จะใช้วิธีอนุโลมเอาว่าทั้งแปลงใหญ่จะได้รับความคุ้มครอง แต่เนื่องด้วยเบี้ยประกันจะลดลง (เมื่อคำนวณกับพื้นที่ทั้งหมด) ดังนั้นวงเงินคุ้มครองจะลดลงตามส่วนด้วยการคำนวณแบบ Underinsure นั้น เกษตรกรไม่พอใจอ้างว่าถูกเอารัดเอาเปรียบมาก

11. เกษตรกรไม่สามารถปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ได้ครบถ้วน หรือบางครั้งทำได้แต่ตัวแทนไม่ดำเนินต่อ เช่น เวลาเสียหาย ก็รีบแจ้งต่อตัวแทนอาจไม่มาทำงาน หรือตัวแทนรับเรื่องไว้ แต่ไม่แจ้งต่อบริษัททำให้เกษตรกรเสียประโยชน์ และเกิดปัญหาอื่น ๆ ตามมาอีก หรือการใช้เมล็ดพันธุ์ที่ต้องได้รับการยอมรับจากกลุ่ม ฯ ปรากฏว่ากลุ่ม ฯ ก็ไม่สามารถหาเมล็ดพันธุ์ดีมาจำหน่ายได้ เป็นต้น

12. เจ้าหน้าที่ของแต่ละฝ่าย รวมทั้งสำนักงานเกษตรอำเภอและโครงการส่งเสริมการเกษตรไทย—เยอรมัน มีน้อยไม่สามารถติดตามได้อย่างทั่วถึง และเจ้าหน้าที่ต่างก็มีกิจกรรมอื่น ๆ ที่ต้องปฏิบัติอีกด้วย

13. การปฏิบัติงานที่ผ่านมา โครงการส่งเสริมการเกษตรไทย—เยอรมัน ซึ่งเป็นเพียงผู้ประสานงาน แต่ต้องลงไปช่วยเหลืองานของทุกฝ่ายอย่างมาก เพื่อให้โครงการประกันภัยลุล่วงไปได้ด้วยดี นับว่าทำงานเกินหน้าที่ของตน ในอนาคตแต่ละฝ่ายจะต้องลงมือดำเนินงานด้วยตนเองมากกว่านี้ (โครงการส่งเสริมการเกษตรไทย—เยอรมัน ไม่สามารถช่วยเหลือทุกฝ่ายได้ตลอดไป เพราะมีหน้าที่อื่น ๆ อีก และโครงการ ฯ ก็มีระยะเวลาดำเนินงานในประเทศไทยเพียงระยะเวลาสั้น ๆ)

14. เจ้าหน้าที่ราชการที่เกี่ยวข้องบางคนไม่เข้าใจหรือเข้าใจแต่ต้องการช่วยเหลือเกษตรกรมากไป จนลืมนึกถึงกฎเกณฑ์ และระบบที่วางไว้ว่า ให้ทุกฝ่ายมีผลประโยชน์ร่วมกัน และเคารพกติกาของแต่ละฝ่าย จึงพยายามหาทางให้เกษตรกรได้รับค่าสินไหมชดเชยให้มาก ๆ โดยวิธีการต่าง ๆ นานา

15. ความสับสนและยุ่งยากในการพิจารณาความเสียหายว่า เกิดจากภัยธรรมชาติหรือแมลงหรือโรคพืช เพราะแม้แต่นักวิชาการก็ยังไม่อาจสรุปได้แน่ชัด ตลอดจนฝ่ายเบ็นพืชที่เก็บผลผลิตได้หลายครั้ง ทำให้การคำนวณผลผลิตเพื่อมาประกอบการพิจารณาชดใช้สินไหมไม่ถูกต้อง

16. ในแปลงที่ประเมินความเสียหายไปแล้ว และพบว่ายังสามารถลงทุนเพาะปลูกต่อ ฝ่ายบางส่วนอาจเสียหาย โรคและ/หรือแมลง แต่เกษตรกรไม่มีค่าใช้จ่ายสำหรับการทำลายทิ้ง ทำให้แพร่

พันธุ์หรือทำให้การคำนวณผลผลิตครั้งสุดท้ายผิดไปจากความเป็นจริง (เกษตรกรร้องเรียนว่า ตนได้ผลผลิตต่ำ โดยให้ไปดูแปลงฝ้าย ซึ่งตนได้จ้างคนถอนต้นที่เสียหายจากโรคพืช/แมลงออกหมดแล้ว)

17. เกษตรกรที่มีความสามารถในการเพาะปลูกฝ้าย และได้รับการว่าจ้างจากบริษัทให้สำรวจความเสียหายแล้วรายงานให้บริษัททราบนั้น ไม่ค่อยจะมีเวลา เพราะตนเองก็ปลูกฝ้ายเหมือนกัน อีกทั้งต้องเดินทางไปที่ไกล ๆ (ต่างตำบล) และยังขาดความสามารถในการคำนวณผลผลิตที่จะได้รับในทางปฏิบัติ เจ้าหน้าที่โครงการ ฯ ผู้ต้องพยายามติดต่อหลาย ๆ ครั้ง ช่วยจัดการด้านการเดินทาง และช่วยแนะนำด้านการกรอกข้อมูล การคำนวณ

18. การกำหนดระยะเวลาจ่ายสินไหมชดเชย ไม่เป็นที่แน่ชัด

19. ตามกฎเกณฑ์ เกษตรกรที่คาดว่าจะได้รับผลผลิตต่ำกว่าวงเงินประกัน ต้องรีบแจ้งก่อนฤดูกาลเก็บเกี่ยว ผู้ใดไม่แจ้งถือว่าได้ผลผลิตสูงกว่า แต่บางคนก็ไม่แจ้งแล้วมาเรียกร้องในภายหลัง หรือบางส่วนที่กลัวมาก ๆ ราย ทำให้ต้องเสียค่าใช้จ่ายเวลาออกไปสำรวจ ทั้งที่บางครั้งอาจจะไม่ได้เสียหายอะไรเลย

20. เงื่อนไขต่าง ๆ ของการประกันภัยพืช น่าจะได้รับการยอมรับจากทุกฝ่ายก่อน

5. การประกันปศุสัตว์[1] (Livestock Insurance)

เป็นที่ยอมรับว่าปศุสัตว์นับว่าเป็นทรัพย์ชนิดหนึ่ง ซึ่งสามารถจัดให้อยู่ในประเภทของการประกันทรัพย์สิน เช่น การชดใช้ค่าเสียหายให้เท่ากับค่าเสียหายที่แท้จริง ในการประกันปศุสัตว์หมายความว่า ถ้าสัตว์ตายก็จะชดใช้ให้เท่ากับมูลค่าของสัตว์ที่ตายหรือตามราคาที่ซื้อขายกันในท้องตลาด หรือจำนวนสูงสุดเท่ากับทุนประกัน การทำประกันของผู้เอาประกันก็ยังคงใช้หลักการเช่นเดียวกับการประกันทรัพย์สิน คือ ผู้เอาประกันสามารถประกันได้ตามราคาที่แท้จริง จะขอประกันเกินกว่าราคาของทรัพย์สินไม่ได้

สัญญาการประกันปศุสัตว์มีระยะเวลาเท่ากับ 1 ปี ถ้าสัตว์ได้รับอันตราย บาดเจ็บ หรือตาย ก็จะชดใช้เท่ากับความเสียหายนั้น ถ้ากรณีสัตว์ตายก็จะชดใช้ให้เต็มมูลค่าของการเสียหาย ส่วนซากสัตว์จะต้องตกเป็นของผู้เอาประกัน

การคิดอัตราเบี้ยประกัน ขึ้นอยู่กับข้อมูลของสถิติและโรค และสาเหตุการตายของสัตว์ การเก็บเบี้ยประกันต้องเพียงพอสำหรับการชดใช้ค่าเสียหายของกรมธรรม์ และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ถ้าต้องการให้สัญญาการประกันปศุสัตว์นั้นมีความคุ้มครองมากก็ต้องเสียเบี้ยประกันมาก ซึ่งมีส่วนคล้ายคลึงกับการประกันภัยทางทะเล การประกันปศุสัตว์โดยทั่ว ๆ ไปคุ้มครองการตายอันเนื่องมาจากสาเหตุการติดโรค หรืออุบัติเหตุในระหว่างที่สัญญามีผลบังคับใช้ ภัยที่ร้ายแรงของการประกันปศุสัตว์ก็คือ โรคระบาดสัตว์ เช่น โรคปากเปื่อย และเท้าเปื่อย แอนแทร็กซ์ วัณโรค ไรน์เดอร์เนสท์ แท้งติดต่อ ฯลฯ ทางรัฐบาลเองก็มีมาตรการเกี่ยวกับโรคระบาด ถ้าสัตว์ได้รับเชื้อโรคระบาด ฝ่ายเจ้าหน้าที่ของ

[1] กระทรวงพาณิชย์, เอกสารประกันภัยทางการเกษตรในประเทศไทย 15–18 กรกฎาคม 2523.

รัฐจึงจำเป็นต้องทำลายสัตว์ที่ติดโรคระบาด ในกรณีดังกล่าวนี้รัฐบาลต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหายให้กับผู้เอาประกันหรือเกษตรกร

การประกันปศุสัตว์ไม่คุ้มครองภัย เช่น การจี้ การปล้น การลักขโมย ฯลฯ เพราะการพิสูจน์หรือหาหลักฐานยาก ส่วนภัยธรรมชาติ เช่น แผ่นดินไหว หรือน้ำท่วม ก็มิได้รับการคุ้มครองเช่นกัน ผู้เอาประกันมีความประสงค์จะให้มีการคุ้มครอง ก็สามารถกระทำได้โดยยอมจ่ายเบี้ยประกันเพิ่ม

การสูญเสียอันเกิดจากสัตว์ที่ทำประกันมิได้นำมาใช้ทำประโยชน์ เรียกว่า การสูญเสียทางเศรษฐกิจ เช่น ผู้เอาประกันเลี้ยงม้าแข่งไว้ ม้าแข่งไม่สามารถนำไปแข่งได้ หรือเลี้ยงวัวนมไว้ แต่วัวนมไม่สามารถจะผลิตน้ำนมได้ (โดยเฉลี่ยวัวนมจะต้องสามารถผลิตน้ำนมได้ 60–80 เปอร์เซ็นต์) การประกันปศุสัตว์โดยทั่วๆไป ใช้หลักการประกันอัคคีภัยเป็นมาตรฐาน เช่น ผู้เอาประกันหวังผลประโยชน์จากการประกันภัยโดยที่ผู้รับประกันสามารถพิสูจน์ได้ ก็จะไม่ได้รับการชดใช้ค่าเสียหาย ดังนั้น มาตรการที่ผู้รับประกันได้กำหนดขึ้นเพื่อป้องกันการกระทำของผู้เอาประกันในเรื่องภัยด้านจริยธรรม (moral hazard) ดังต่อไปนี้

–กำหนดเงื่อนไขในกรมธรรม์ว่าจะไม่ชดใช้ค่าเสียหายให้ เนื่องจากความจงใจหรือเจตนาที่ทำให้เกิดขึ้น หรือเกิดจากความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง

–สัตว์ชนิดเดียวกันของผู้เอาประกันจะต้องนำประกันทั้งคอก จะเลือกบางตัวมาทำประกันไม่ได้

–ไม่คุ้มครองความสูญเสียจากสาเหตุของความไม่สมบูรณ์ หรือโรคที่ติดต่อมาก่อนที่จะทำประกันปศุสัตว์

–กำหนดวงเงินชดใช้ความเสียหายให้สูงสุดเท่ากับ 80 เปอร์เซ็นต์ของราคาตลาด

–ผู้รับประกันมีสิทธิที่จะส่งตัวแทนเข้าตรวจสอบสาเหตุความเสียหายได้ทุกครั้ง

–ผู้เอาประกันต้องบอกข้อความที่เป็นความจริงทุกประการกับผู้รับประกัน

–ทุกครั้งที่สัตว์ที่มีประกันภัยบ่วยหรือได้รับบาดเจ็บ ต้องรีบให้สัตวแพทย์ทำการเยียวยารักษาโดยทันที

–ห้ามนำสัตว์ที่มีประกันภัยไปใช้งานอื่นนอกเหนือจากวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ในกรมธรรม์

การประกันโคนมในประเทศไทย

การเริ่มรับประกันโคนมในประเทศไทยได้เริ่มรับการประกัน โดยบริษัทประกันภัยในประเทศไทย เป็นการรวมตัวกันของบริษัทประกันภัยในประเทศ 31 บริษัท องค์การส่งเสริมโคนม (อ.ส.ค.) ได้ส่งเสริมให้เกษตรกรไทยหันมาเลี้ยงโคนมเพิ่มมากขึ้น และขยายพันธุ์โคนมที่มีคุณภาพทนทานกับสภาพแวดล้อมและดินฟ้าอากาศในประเทศไทย ให้น้ำนมดิบที่มีคุณภาพได้มาตรฐานมาจำหน่ายแก่ผู้บริโภคภายในประเทศ เพราะว่าแต่ละปีประเทศไทยสั่งนมจากต่างประเทศปีละหลายพันล้านบาท ปริมาณความต้องการน้ำนมดิบในประเทศเพิ่มขึ้นมากทุกๆปี แต่ผลผลิตของน้ำนมดิบในประเทศมีจำนวนไม่ถึงครึ่งหนึ่งของความต้องการ การเลี้ยงโคนมสามารถเป็นอาชีพอย่างหนึ่งของเกษตรกรที่ทำรายได้ดีเมื่อเปรียบเทียบกับการทำการเกษตรอื่นๆ โคนมที่ดี 1 ตัว สามารถทำรายได้ให้แก่

เกษตรกรปีละประมาณ 12,000 บาท เมื่อหักค่าใช้จ่ายแล้วในจำนวน 8,000 บาทมีรายได้สุทธิต่อตัวถึง 4,000 บาท นับว่าเป็นรายได้ดีพอใช้ การเลี้ยงโคนมจำเป็นต้องใช้เงินทุนสูง เพราะจำเป็นต้องสร้างโรงเลี้ยงซึ่งค่าใช้จ่ายนี้ก็สูงพอสมควร หรือหลักทรัพย์ที่จะใช้ค้ำประกันเงินกู้ที่จะนำมาลงทุนการใช้โคนมเป็นหลักทรัพย์ค้ำประกันการกู้ ยังไม่ได้เป็นที่ยอมรับของธนาคาร เพราะอาจมีการเลี้ยงโคนมที่เอาประกันตาย หรือไม่สามารถที่จะผลิตน้ำนมดิบด้วยสาเหตุต่าง ๆ

การประกันปศุสัตว์ต้องพิจารณาถึงเงื่อนไขต่าง ๆ ที่เป็นองค์ประกอบในการพิจารณารับประกัน ถ้าจะรับประกันโคนม ต้องพิจารณาว่าจะเก็บเบี้ยประกันเป็นจำนวนเท่าใด อ.ส.ค. ยังขาดสถิติและข้อมูลของการตายของโคนม ตลอดจนสัตวแพทย์ที่จะไปดูแลโคนมด้วย ถ้าจะพิจารณาว่าการประกันโคนมเป็นภัยที่ทางผู้รับประกันต้องเสี่ยงภัย ซึ่งการเสี่ยงภัยเช่นนี้ขาดข้อมูล ไม่สามารถที่จะคาดคะเนการเสี่ยงภัย นับว่าเป็นการยากต่อผู้รับประกัน ทางเลือกก็คือไม่รับประกัน หากคิดว่าจะรับประกันภัยก็ต้องเก็บเบี้ยประกันสูง มีผลให้เกษตรกรที่เลี้ยงโคนมสงสัยว่าทำไมบริษัทประกันภัยเก็บเบี้ยประกันสูง จึงจำเป็นต้องอธิบายรายละเอียดต่าง ๆ ให้เกษตรกรได้เข้าใจ

กลุ่มบริษัทที่รับประกันพืชผล ได้มีการศึกษาความเป็นไปได้ของการประกันโคนมในประเทศไทย และพิจารณาจากข้อมูลและรายละเอียดต่าง ๆ โดยอาศัยความร่วมมือจาก อ.ส.ค. และสำนักงานประกันภัยว่า น่าจะทดลองการประกันโคนมในประเทศไทย โดยขอให้บริษัทประกันภัยที่ยังไม่ได้ร่วมการประกันพืชผลเข้ามาร่วมกันเป็นกลุ่มเพื่อจะทำการรับประกันโคนม ซึ่งสามารถรวมกันได้ถึง 31 บริษัท และมีทุนในการดำเนินการเสี่ยงภัยประมาณ 10 ล้านบาท

กฎเกณฑ์ของการรับประกันโคนม

1) ผู้มีสิทธิขอเอาประกัน ผู้เอาประกันต้องเป็นสมาชิกของ อ.ส.ค. และมีโคนมไม่เกินกว่า 10 ตัว ต้องปฏิบัติตามระเบียบของ อ.ส.ค. ว่าด้วยการรับซื้อน้ำนมดิบ ต้องเป็นเกษตรกรที่ได้รับสินเชื่อจากธนาคารพาณิชย์ หรือแหล่งเงินกู้อื่น ๆ กลุ่มรับประกันภัยทางการเกษตรให้ความเห็นชอบแล้ว และใช้กรมธรรม์ของกลุ่มโคนมเป็นการค้ำประกัน

2) โคนมที่เอาประกัน

ก) โคนมตั้งแต่คลอดลูกครั้งแรกมีอายุไม่เกิน 8 ปี

ข) เป็นโคนมพันธุ์ผสม มีเลือดยุโรปตั้งแต่ 37.5—62.5 เปอร์เซ็นต์ มีค่าทางเศรษฐกิจสูงพอ คือ สามารถให้น้ำมันดิบต่อวัน คือ 12 กิโลกรัม หรือให้น้ำนมดิบมากกว่า 3,000 กิโลกรัม ในช่วงการให้นมที่ผ่านมา

ค) มีใบรับรองสุขภาพจากสัตวแพทย์

3) การประเมินราคาโคนม และกำหนดจำนวนเงินประกันภัย

ก) จำนวนเงินที่เอาประกันเท่ากับ 80% ของราคาที่ประเมิน

ข) ตอนขอทำการประกัน หรือการต่ออายุกรมธรรม์ อ.ส.ค. จะทำการประเมินราคานม โดยประเมินราคาทางเศรษฐกิจ กล่าวคือ คิดค่าเป็นโคเนื้อบวกด้วยค่าในการให้ผลผลิต ได้แก่ น้ำนมดิบ ลูกโค เป็นต้น พร้อมกับการตรวจสุขภาพโคนมที่เอาประกัน โดยสัตวแพทย์ที่ได้รับการแต่งตั้งจากคณะกรรมการประเมินราคา

4) ภัยที่คุ้มครอง จากการสูญเสียหรือความเสียหายจากสาเหตุดังต่อไปนี้

ก) โคนมที่มีประกันตายด้วยโรค หรือจากอุบัติเหตุ

ข) ถูกจี้ หรือปล้น โดยใช้กำลังบุกรุกเข้ามายังสถานที่ตั้งคอกโคนมที่มีประกัน

ค) สูญเสียสมรรถภาพโดยสิ้นเชิง และถาวร จากการติดโรค หรือจากอุบัติเหตุ เป็นผลให้ไม่สามารถตั้งครรภ์ หรือให้น้ำนมดิบโดยสิ้นเชิง

5) ข้อยกเว้น ไม่คุ้มครองความสูญเสียหรือเสียหายไม่ว่าจะเป็นผลโดยตรงหรือโดยอ้อมจากเหตุต่อไปนี้

ก) ความเสียหายหรือความสูญเสียส่วนแรกที่ผู้เอาประกันภัย ต้องรับผิดชอบเองตามที่ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์

ข) การผ่าตัดที่ไม่ได้กระทำไปเพราะความจำเป็นเนื่องจากอุบัติเหตุ หรือการติดโรคที่เกิดขึ้นในระหว่างระยะเวลาที่เอาประกัน

ค) การจงใจหรือเจตนา หรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง ทำให้บาดเจ็บหรือตาย การใช้โคนมโดยผิดวัตถุประสงค์การเลี้ยง การใช้โคนมทำประโยชน์นอกเหนือจากที่ระบุในตารางกรมธรรม์โดยมิได้รับความเห็นชอบเป็นลายลักษณ์อักษรจากบริษัทก่อน

ง) การฆ่า เว้นแต่จะกระทำไปด้วยความจำเป็นเพื่อหยุดความทุกข์ทรมานของโคนมที่มีประกันภัยเพื่อมนุษยธรรม โดยมีใบรับรองจากสัตวแพทย์

จ) การทำลายโดยคำสั่งของสัตวแพทย์ หรือเจ้าหน้าที่บ้านเมืองใด ๆ

ฉ) การผสมพันธุ์

ช) การขาดอาหาร หรือการดูแลเลี้ยงดูไม่ถูกวิธีตามที่ อ.ส.ค. กำหนด

ญ) การขนส่งโดยทางน้ำ

ฎ) สงคราม การรุกรานโดยชาติศัตรู การสู้รบหรือปฏิบัติการที่มีลักษณะเป็นการทำสงคราม (จะได้ประกาศสงครามหรือไม่ก็ตาม) สงครามกลางเมือง การกบฏ การปฏิวัติ การต่อต้านรัฐบาลหรือการยึดอำนาจการปกครองโดยกำลังทหาร หรือโดยประการอื่น การก่อจลาจลโดยราษฎรถึงขนาดหรือเท่ากับการแข็งข้อต่อรัฐบาล

ฏ) การแตกตัวของประจุ การแผ่รังสี หรือการกระทบกับกัมมันตภาพรังสีจากเชื้อเพลิงปรมาณู

6) ขอบเขตการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

ก) ภัยตามข้อ 4 (ก) (ตายด้วยโรคหรือจากอุบัติเหตุ) ชดใช้เต็มตามมูลค่าที่แท้จริง

แต่ไม่เกินจำนวนเงินประกันภัย

ข) ภัยตามข้อ 4 (ข) (จี้ ปล้น) ชดใช้ 75 เปอร์เซ็นต์ของจำนวนเงินประกันภัย แต่ไม่เกินมูลค่าที่แท้จริงของโคนมที่มีประกันภัย

ค) ภัยตามข้อ 4 (ค) (สูญเสียสมรรถภาพสิ้นเชิงและถาวร) ชดใช้ 75 เปอร์เซ็นต์ของจำนวนเงินประกันภัย แต่ไม่เกินมูลค่าที่แท้จริงของโคนมที่มีประกันภัย

7) เงินที่เรียกคืนได้จากซาก หรือมูลค่าที่เป็นโคเนื้อเป็นของผู้รับประกันภัยตามส่วนของค่าสินไหมทดแทนที่จ่ายชดใช้

8) การยกเลิกการประกันภัย สัญญาประกันภัยบอกเลิกได้โดยผู้เอาประกันภัย หรือผู้รับประกัน โดยแจ้งให้อีกฝ่ายทราบล่วงหน้า 14 วัน กรณีผู้เอาประกันบอกเลิกต้องเสียเบี้ยประกันระยะสั้นตามตารางต่อไปนี้

ระยะเวลาประกันไม่เกิน	อัตราเบี้ยประกัน	
1 สัปดาห์	12.5%	ของเบี้ยประกันทั้งปี
1 เดือน	25.0%	"
3 เดือน	50.0%	"
6 เดือน	75.0%	"
8 เดือน	87.5%	"
เกิน 8 เดือน	100%	"

9) อัตราเบี้ยประกันภัย %–10% ของจำนวนเงินประกันภัย บวกค่าภาษีและอากรแสตมป์ 3.7% ของเบี้ยประกัน

(หมายเหตุ ในโครงการทดลองขั้นแรกนี้ จะใช้อัตราเบี้ยประกัน 4%)

10) การชำระเบี้ยประกัน ให้แบ่งชำระเป็น 12 งวดเท่า ๆ กัน โดย อ.ส.ค. จะหักค่าเบี้ยประกันภัยจ่ายเงินค่าน้ำนมดิบของผู้เอาประกันภัย และนำส่งผู้รับประกันภัยเป็นประจำเดือน ผู้เอาประกันภัยรายใดไม่ส่งเบี้ยประกันภัยตามกำหนด หรือภายใน 10 วันนับตั้งแต่วันที่ครบกำหนดชำระเบี้ยประกันงวดใดแล้ว ความคุ้มครองจะถือว่าสิ้นสุดลงตั้งแต่เวลา 00.01 น. ของวันที่ครบกำหนดชำระเบี้ยประกันงวดที่ขาดชำระ

ในกรณีที่เกิดความสูญเสียหรือความเสียหายขึ้น อันจะได้รับชดใช้ตามเงื่อนไขกรมธรรม์ ผู้เอาประกันภัยต้องชำระเบี้ยประกันทั้งปีในส่วนที่ยังค้างชำระอยู่ทันที โดยผู้รับประกันภัยจะหักจากเงินค่าสินไหมทดแทนที่จะต้องจ่ายชดใช้

11) เบี้ยประกันภัยต่ำสุด หากเบี้ยประกันที่คำนวณในอัตรา 4–10% ต่อโคนม 1 ตัว ต่ำกว่า 100 บาทแล้ว ผู้เอาประกันต้องชำระเบี้ยประกันขั้นต่ำ 100 บาทต่อตัว

12) การตรวจสอบโดยนายสัตวแพทย์

ก) ต้องมีใบรายงานหรือใบรับรองจากนายสัตวแพทย์ของ อ.ส.ค. ให้รายละเอียดอายุ รูปพรรณ สุขภาพ และการฉีดวัคซีนป้องกันโรคต่าง ๆ ตามกำหนดของโคนมที่จะเอาประกันภัยแต่ละตัวทุกครั้ง

ข) ในกรณีตาย ต้องมีการตรวจสอบซากหรือชันสูตรซาก พร้อมทั้งมีใบรับรองการตรวจสอบหรือชันสูตรจากนายสัตวแพทย์

ค) ค่าใช้จ่าย ค่าบริการต่าง ๆ ทุกชนิดของสัตวแพทย์ รวมทั้งการรักษาพยาบาลโคนมที่เจ็บป่วยถ้ามี ผู้เอาประกันภัยต้องเป็นผู้จ่ายเอง

13) หมายเลขทะเบียนและรูปพรรณของโคนม ตามแบบที่ อ.ส.ค. กำหนด ซึ่งใช้วิธีใดวิธีหนึ่งหรือหลายวิธีรวมกันต่อไปนี้

ก) ติดป้ายหมายเลขทะเบียนที่หู

ข) ตีหมายเลขโดยนาบด้วยเหล็กเผาไฟ

ค) การสักหมายเลขทะเบียนที่ตัวหรือใบหูต้องให้รูปพรรณ และตำหนิโดยธรรมชาติต่าง ๆ โดยละเอียด ในใบคำขอเอาประกันเพียงพอที่จะชี้บ่งโคนมที่จะเอาประกันภัยได้

14) การแจ้งเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน

ก) ในกรณีตาย แจ้ง อ.ส.ค. ทันที เพื่อจัดให้นายสัตวแพทย์ของ อ.ส.ค. ทำการชันสูตรซากภายใน 24 ชั่วโมงนับตั้งแต่โคนมตาย และส่งรายงานของนายสัตวแพทย์ผู้ทำการชันสูตรซากให้แก่ผู้รับประกันภายใน 14 วัน พร้อมกับใบแจ้งความเสียหายตามแบบฟอร์มที่กำหนด

ข) ในกรณีถูกจี้ ปล้น แจ้งความต่อเจ้าพนักงานสอบสวนในท้องที่เกิดเหตุและคัดสำเนาในใบบันทึกประจำวันเป็นหลักฐานส่งผู้รับประกันภัย พร้อมทั้งใบแจ้งความเสียหายตามแบบฟอร์มที่กำหนด

ค) สูญเสียสมรรถภาพ แจ้ง อ.ส.ค. โดยทันทีที่ทราบว่าเกิดการสูญเสียและจัดให้มีการตรวจสอบโดยนายสัตวแพทย์ อ.ส.ค. และส่งใบรายงานการตรวจสอบของนายสัตวแพทย์มาให้ผู้รับประกันภายใน 14 วัน พร้อมกับใบแจ้งความเสียหายตามแบบฟอร์มที่กำหนด

15) อาณาเขตที่จะรับประกันภัย จะพิจารณารับประกันภัยเฉพาะเกษตรกรที่อยู่ในรัศมีทำการของศูนย์รับซื้อน้ำนมดิบ อ.ส.ค. ซึ่งมีสัตวแพทย์ประจำอยู่ และสามารถให้บริการด้านรักษาพยาบาลโคนมที่เจ็บป่วย การฉีดวัคซีนป้องกันโรคที่สามารถควบคุมและป้องกันได้ และให้คำแนะนำด้านการสัตวบาลแก่เกษตรกรได้

16) กลุ่มรับประกันภัยทางการเกษตร

รายนามบริษัทผู้ร่วมรับประกันภัยตามโครงการนี้ และอัตราส่วนความรับผิดในการเสี่ยงภัยของแต่ละบริษัท

1. บริษัท กรุงเทพประกันภัย จำกัด	8.5%*
2. บริษัท อาคเนย์ประกันภัย จำกัด	8.5%**

3. บริษัท ไทยสมุทรพาณิชย์ประกันภัย จำกัด 5%
4. บริษัท ไพบูลย์ประกันภัย จำกัด 5%
5. บริษัท นารายณ์สากลประกันภัย จำกัด 5%
6. บริษัท เมืองไทยประกันชีวิต จำกัด 5%
7. บริษัท เทเวศน์ประกันภัย จำกัด 5%
8. บริษัท ประกันภัยไทยวิวัฒน์ จำกัด 5%
9. บริษัท วิริยะพานิชประกันภัย จำกัด 5%
10. บริษัท ประกันคุ้มภัย จำกัด 4%
11. บริษัท ภัทรประกันภัย จำกัด 4%
12. บริษัท เฉลิมนครประกันภัย จำกัด 4%
13. บริษัท เร่งพัฒนาประกันภัย จำกัด 4%
14. บริษัท อินเตอร์ไลฟ์ประกันภัย จำกัด 3%
15. บริษัท ทิพยประกันภัย จำกัด 3%
16. บริษัท หล่วงหลีประกันภัย จำกัด 3%
17. บริษัท กมลสุโกศลประกันภัย จำกัด 3%
18. บริษัท ไทยศรีนครประกันภัยและคลังสินค้า จำกัด 2%
19. บริษัท ประกันภัยศรีเมือง จำกัด 2%
20. บริษัท คอมเมอร์เชียลยูเนี่ยนแอสชัวรันซ์ จำกัด 2%
21. บริษัท การ์เดี้ยนแอสชัวรันซ์ จำกัด 2%
22. บริษัท ไทยประสิทธิ์ประกันภัย จำกัด 2%
23. บริษัท พิพัทธ์ประกันภัย จำกัด 2%
24. บริษัท ศรีอยุธยาประกันภัย จำกัด 1%
25. บริษัท เอเชียทรัสต์ประกันภัย จำกัด 1%
26. บริษัท ร.ส.พ.ประกันภัย จำกัด 1%
27. บริษัท ไทยพาณิชย์ประกันภัย จำกัด 1%
28. บริษัท นิวอินเดียแอสชัวรันซ์ จำกัด 1%
29. บริษัท ประกันสรรพภัยแห่งประเทศไทย จำกัด 1%
30. บริษัท นิวแฮมพ์เชอร์อินชัวรันซ์ จำกัด 1%
31. บริษัท โฮมอินชัวรันซ์ จำกัด 1%

*บริษัท กรุงเทพประกันภัย จำกัด รวมส่วนของบริษัท ไทยรับประกันภัยต่อจำกัด อยู่ด้วย 3.5%

**บริษัท อาคเนย์ประกันภัย จำกัด รวมส่วนของ บรรษัทประกันต่อแห่งเอเชีย อยู่ด้วย 3.5%

การดำเนินงานตามโครงการรับประกันภัยนี้ กลุ่มผู้ร่วมรับประกันภัยได้แต่งตั้งให้บริษัทไทยรับประกันภัยต่อ จำกัด เป็นผู้จัดการ และดำเนินการต่าง ๆ แทนกลุ่ม ฯ

ที่กล่าวข้างต้น เป็นรายละเอียดของข้อกำหนดและหลักเกณฑ์ในโครงการรับประกันภัยโคนมที่จะทดลองดำเนินการเป็นครั้งแรกในประเทศไทย อาจมีการแก้ไขกำหนดบางอย่างตามความเหมาะสมเมื่อถึงเวลาเริ่มดำเนินการ และคงต้องยอมรับโดยปราศจากการเสแสร้งว่า จะต้องมีอุปสรรคและปัญหาตามมา ซึ่งมีทั้งปัญหาและอุปสรรคที่สามารถคาดการณ์ล่วงหน้าและที่ไม่อาจคาดการณ์ได้ในขณะนี้ แต่แน่นอนที่สุดประสบการณ์ที่ได้จะเป็นประโยชน์ที่ทุกฝ่ายซึ่งเกี่ยวข้องในโครงการ จะนำมาเป็นแนวทางเพื่อปรับปรุงการประกันภัยประเภทนี้ให้เกิดประโยชน์ต่อการส่งเสริมอาชีพการเลี้ยงโคนมซึ่งมีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของประเทศให้เกิดความมั่นคงขึ้น และประโยชน์แท้จริงตามวัตถุประสงค์ของโครงการนี้ จะเกิดได้ต่อเมื่อขอบเขตการดำเนินงานรับประกันภัยนี้สามารถขยายกว้างในระยะยาวต่อไป

ภาคผนวก

บริหารการเสี่ยงภัย (Risk Management)

บริหารการเสี่ยงภัย (Risk Management) เป็นวิทยาการทางด้านธุรกิจที่มีวัฒนาการมาจากการประกันภัย (Insurance) มากกว่าการจัดการ (Management) นักวิชาการทางด้านนี้ก็เป็นนักวิชาการทางการประกันภัยทั้งสิ้นในช่วงสองศตวรรษนี้ บริหารการเสี่ยงภัยได้ทวีความสำคัญขึ้นทั้งในทางวิชาการและการนำมาใช้ในการปฏิบัติ

อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ว่า วิชาการทางด้านนี้จะได้รับความสนใจพอสมควรจากหน่วยงานเอกชนและรัฐบาล ในทวีปยุโรปและอเมริกาก็ตาม แต่คำจำกัดความคำว่า การเสี่ยงภัย (Risk) และการบริหารการเสี่ยงภัย (Risk Management) ก็ยังไม่เป็นที่ตกลงกันแน่นอนในหมู่นักวิชาการ

การเสี่ยงภัย

คำว่า Risk ในที่นี้ ขอถือเอาตามคำจำกัดความของ J.R. Rosenbloom ศาสตราจารย์ทางวิชาประกันภัยแห่งมหาวิทยาลัยเทมเปิล ในหนังสือ A Case Study in Risk ว่าเป็นความไม่แน่นอนที่จะเกิดความเสียหายขึ้น (Uncertainty of Loss) ซึ่ง Rosenbloom ได้จำกัดความให้แคบลงไปว่า ความเสียหายนั้น จะต้องเป็นความเสียหายที่ตีมูลค่าออกมาเป็นตัวเงินได้ อันได้แก่ความเสียหายทางด้านการเงิน กำไร หรือทรัพย์สิน

ประเภทของการเสี่ยงภัยในทางธุรกิจ

การเสี่ยงภัยในทางธุรกิจ อาจแบ่งได้เป็น 2 ประการ คือ ประการที่หนึ่ง ความเสี่ยงที่การดำเนินงานอาจไม่เป็นไปตามที่คาดการณ์ไว้ หรือที่ภาษาอังกฤษ เรียกว่า Speculative Risk ความเสี่ยงภัยประการนี้ ถ้าเป็นไปตามที่คาด ธุรกิจก็จะได้รับผลกำไรเป็นการตอบแทน แต่ถ้าหากมิได้เป็นไปตามที่คิดเอาไว้ ธุรกิจก็จะประสบความเสียหาย อาจถึงกับขาดทุนหรือล้มเลิกกิจการก็ได้

1. Speculative Risk สามารถแบ่งย่อยออกไปได้เป็น 3 กรณี คือ ความเสี่ยงภัยในการจัดการ (Management Risk) ความเสี่ยงภัยอันเกิดจากเหตุทางการเมือง (Political Risk) และความเสี่ยงภัยอันเนื่องมาจากการประดิษฐ์ผลิตภัณฑ์ (Innovative Risk)

1) ความเสี่ยงภัยในการจัดการ (Management Risk) เป็นความเสี่ยงที่เกิดจากการตัดสินใจ การตัดสินใจที่ถูก นำมาซึ่งผลกำไร แต่ถ้าตัดสินใจผิดก็จะทำให้เกิดความเสียหาย ความยากลำบากของการตัดสินใจอยู่ที่สิ่งที่จะต้องตัดสินใจนั้น บางครั้งยากที่จะคาดการณ์ได้ว่า ผลจะออกมาเป็นเช่นไร ความไม่แน่นอนของผลที่จะเกิดขึ้นภายหลังการตัดสินใจ และการดำเนินการตามการตัดสินใจนั่นเองที่เราเรียกว่า ความเสี่ยงภัยในการจัดการ

2) ความเสี่ยงภัยอันเกิดจากเหตุทางการเมือง (Political Risk) ธุรกิจก็เหมือนกับประชาชนที่จะต้องดำเนินการภายใต้กฎหมายการเปลี่ยนแปลงแก้ไข พระราชบัญญัติหรือกฎกระทรวงที่เกี่ยว

ข้องกับธุรกิจ ย่อมส่งผลกระทบกระเทือนถึงการดำเนินงานของธุรกิจอย่างไม่มีปัญหา ส่วนผลกระทบกระเทือนจะมากน้อยเพียงไร เป็นไปในทางส่งเสริมหรือเป็นอุปสรรคต่อธุรกิจนั้น ๆ เป็นสิ่งที่คาดการณ์ไม่ได้ง่ายนัก

3) ความเสี่ยงภัยอันเนื่องมาจากการประดิษฐ์ผลิตภัณฑ์ (Innovative Risk) เมื่อหน่วยงานเอกชนได้เสนอผลิตภัณฑ์ใหม่ออกมาสู่ท้องตลาด ปัญหาก็มีอยู่ว่า ผลิตภัณฑ์นั้น จะเป็นที่ยอมรับในตลาดหรือไม่ ความไม่แน่นอนของผลลัพธ์นี้เองทำให้บริษัทที่ประดิษฐ์ผลิตภัณฑ์ไม่อยู่ในฐานะที่จะต้องเสี่ยงภัยกับความสูญเสียเงิน และเวลาที่ลงทุนไปในการคิดค้นโดยไม่ได้รับผลตอบแทนเลย

2. การเสี่ยงภัยอีกประการหนึ่ง เป็นการเสี่ยงภัยแท้ ๆ (Pure Risk) ที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของหน่วยงาน ทำให้หน่วยงานซึ่งประสบกับการเสี่ยงภัยชนิดนี้มีแต่เสมอตัว (ถ้าไม่เกิดภัย) กับอาจเกิดความเสียหาย (ถ้าเกิดภัยขึ้น) ความเสี่ยงภัยแบบนี้อาจจะได้แก่

1) ความเสียหายที่เกิดแก่ทรัพย์สิน
2) การดำเนินงานหยุดชะงัก
3) ความรับผิดต่อบุคคลภายนอก
4) ความเสียหายต่อการดำเนินงาน เมื่อบุคคลระดับบริหารมรณกรรม หรือทุพพลภาพ[1]

บริหารการเสี่ยงภัย

คำว่า "บริหารการเสี่ยงภัย" นี้ อาจจำกัดความได้ว่าเป็น "กระบวนการจัดการกับการเสี่ยงภัยแบบ Pure Risk และตัดสินใจที่จะหาวิธีที่ดีที่สุดมาดำเนินการเพื่อให้ภัยที่อาจเกิดขึ้นนั้นไม่กระทบกระเทือนถึงกิจการ โดยเสียค่าใช้จ่ายน้อยที่สุด[2]

หน้าที่ของผู้จัดการการเสี่ยงภัย

ในองค์การแต่ละแห่ง จะต้องมีบุคคลอย่างน้อยคนหนึ่งทำหน้าที่บริหารการเสี่ยงภัยซึ่งเราอาจจะเรียกว่า ผู้จัดการการเสี่ยงภัย (Risk Manager) ผู้จัดการการเสี่ยงภัยอาจจะเป็นเจ้าของกิจการ ซึ่งรับภาระความเสี่ยงไว้เสียเองหรือเป็นผู้จัดการแผนกประกันภัย ซึ่งมีหน้าที่เพียงจัดการซื้อประกันและติดต่อกับบริษัทประกันภัย หรืออาจจะเป็นผู้ที่รับผิดชอบในการบริหารการเสี่ยงภัย ตามคำจำกัดความข้างบน

ผู้จัดการการเสี่ยงภัย ตามความหมายที่สาม มีหน้าที่รับผิดชอบต่อความเสี่ยงภัยของบริษัท โดยการให้ข้อเสนอแนะต่อฝ่ายบริหารระดับสูงในการดำเนินการจัดการความเสี่ยงภัย เช่น ภัยชนิดไหนควรประกันภัยกับบริษัทประกันภัย ภัยชนิดไหนควรรับภาระความเสี่ยงไว้เสียเอง เขาจะต้องรับผิดชอบในการจัดการประกันภัยให้เหมาะสม และดูแลระบบป้องกันภัยของบริษัทพร้อมทั้งรวบรวมสถิติ

---

[1] อมร เลิศในสัตย์, บริษัท เมืองไทยประกันชีวิต จำกัด

[2] ความรู้เบื้องต้นของการประกันภัย ของ สมาคมประกันวินาศภัย หน้า 101-103

ความเสียหาย และค่าใช้จ่าย เพื่อสนับสนุนข้อเสนอแนะของเขาสำหรับใช้เป็นเครื่องประกอบการตัดสินใจ

อาจจะกล่าวได้ว่า ผู้จัดการการเสี่ยงภัยมีหน้าที่ดังต่อไปนี้

1. พิจารณาว่า มีภัยใดบ้างที่หน่วยงานของตนเผชิญอยู่
2. คาดคะเนความเสียหายทางการเงินที่อาจจะเกิดขึ้นเนื่องจากภัย
3. สำรวจสถิติเพื่อพิจารณาถึงความถี่ (Frequency) และขนาดของความรุนแรง (Severity) ของความเสียหายสำหรับภัยแต่ละชนิด
4. แก้ไขความเสี่ยงภัยด้วยวิธีการต่าง ๆ โดยเสียค่าใช้จ่ายให้น้อยที่สุด
5. ทบทวนกระบวนการดำเนินการทั้งหมดตั้งแต่ 1—4 เพื่อปรับปรุงบริหารการเสี่ยงภัยให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น

เทคนิคในการบริหารการเสี่ยงภัย

ถ้าหากว่า ผู้บริหารการเสี่ยงภัยสามารถทราบได้ว่า หน่วยงานของตนต้องเผชิญกับภัยใดและสามารถคาดคะเนถึงผลกระทบกระเทือนทางการเงินได้แล้ว ผู้บริหารการเสี่ยงภัยจะต้องตัดสินใจที่จะนำเอาวิธีการที่ดีที่สุดมาแก้ปัญหานั้น วิธีการแก้ปัญหาอาจจะแบ่งได้ 5 วิธี คือ

1. การป้องกันภัย (Loss Prevention) การป้องกันภัยนับเป็นหน้าที่หลักของผู้จัดการการเสี่ยงภัย เพราะระบบป้องกันภัยที่ดีจะช่วยลดอัตราและขนาดของความเสียหายลง วิธีการนี้จะเป็นวิธีการที่มีประสิทธิภาพกว่าวิธีอื่น ถ้าค่าใช้จ่ายในการป้องกันภัยน้อยกว่าหรือเท่ากับวิธีการอื่น ๆ

ผู้จัดการการเสี่ยงภัย จำต้องคำนึงด้วยว่าระบบป้องกันภัยของหน่วยงานตนนั้น จะต้องมุ่งป้องกันภัยที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อกระบวนการผลิต หรือกระบวนการที่ก่อให้เกิดกำไรแก่บริษัท เป็นอันดับแรกเสียก่อน ความเสียหายที่เกิดแก่ทรัพย์สินใดที่ไม่ส่งผลกระทบกระเทือนถึงผลกำไร ควรจะได้รับการพิจารณาเป็นอันดับรอง

2. การรับภาระความเสี่ยงเอง (Risk Assumption หรือ Risk Retention) การรับภาระความเสี่ยงเอง อาจเนื่องมาจากเหตุ 2 ประการ คือ

ก. ภัยบางอย่างคาดไม่ถึงว่าจะมีอยู่ จึงไม่ได้รับการเอาใจใส่เมื่อเกิดภัยขึ้นมา ความเสียหายก็ตกแก่หน่วยงาน เปรียบเสมือนหน่วยงานนั้นรับประกันตนเอง

ข. ภัยนั้นเป็นที่ประจักษ์แก่ผู้จัดการการเสี่ยงภัย และผู้บริหารระดับสูงแล้วว่าหน่วยงานสามารถรับภาระความเสี่ยงภัยได้เอง

ก่อนที่ผู้บริหารจะตัดสินใจรับภาระความเสี่ยงไว้ ผู้บริหารจำต้องคำนึงถึงปัจจัยต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

ก. ความคล่องตัวทางด้านการเงินของบริษัท ที่สามารถจะนำมาทดแทนความเสียหายได้ทันที

ข. ฐานะทางการเงินของบริษัท เพื่อวัดความสามารถที่จะรับภาระความเสี่ยง
ค. ประโยชน์ทางด้านภาษี ในกรณีที่เกิดความเสียหายขึ้น
ง. แผนการในอนาคตทางด้านการขาย ค่าใช้จ่าย และการดำเนินงาน
จ. นโยบายของฝ่ายบริหารในการรับภาระการเสี่ยงภัย

การมีแผนประกันตนเอง (Self Insurance) เป็นวิธีการรับภาระความเสี่ยงของหน่วยงานวิธีหนึ่ง ที่ฝ่ายบริหารได้รับรู้เกี่ยวกับความเสี่ยงภัยแล้วตัดสินใจที่จะดำเนินการประกันตนเอง เพราะอาจจะเป็นวิธีที่เสียค่าใช้จ่ายน้อยที่สุด หรือจะเป็นด้วยความเสี่ยงภัยนั้น ไม่สามารถโอนไปให้บริษัทประกันภัย หรือสถาบันอื่น ๆ ที่ทำหน้าที่รับโอนภัย (Risk Transferee) ได้

ในการประกันตนเองนั้น ความเสี่ยงภัยแต่ละชนิด หน่วยงานอาจจะประกันตนเองไว้เพียงบางส่วน ส่วนที่เหลือโอนไปให้บริษัทประกันภัย หรืออาจจะประกันตนเองทั้งหมดก็ได้ ทั้งนี้ผู้จัดการการเสี่ยงภัยจะต้องคำนึงว่า

– มีวิธีการอื่นดีกว่านี้แล้วหรือยัง
– ภัยเกิดขึ้นบ่อยแค่ไหน และทำความเสียหายให้แต่ละครั้งมากน้อยเพียงไร
– บริษัทสามารถรับภาระความเสี่ยงภัยได้แค่ไหน
– วิธีนี้เสียค่าใช้จ่ายถูกกว่าวิธีอื่นหรือเปล่า

3. การหลีกเลี่ยงภัย (Risk Avoidance) วิธีการหลีกเลี่ยงภัยอาจจะเป็นไปได้ในกรณีที่หน่วยงานนั้น พิจารณาเห็นว่า สินค้าชนิดใหม่ที่จะผลิตออกมาอาจก่อให้เกิดภยันตรายต่อหน่วยงานและ/หรือบุคคลอื่น ๆ ที่หน่วยงานจะต้องรับผิดชอบ และหน่วยงานจะต้องรับผิดชอบ และหน่วยงานนั้นไม่สามารถจะหาวิธีอื่น ๆ มาแก้ไขภัยนั้นได้ ก็อาจจะระงับยับยั้งเสีย เช่น ในกรณีโรงไฟฟ้าปรมาณู ถ้าการไฟฟ้าจะเห็นว่า ภัยที่อาจจะเกิดขึ้น จะก่อให้เกิดความเสียหายอย่างใหญ่หลวงก็อาจจะระงับโครงการนี้เสีย เป็นต้น

อีกกรณีหนึ่งที่ปรากฏให้เห็นอยู่บ่อยครั้งก็คือ ในกรณีที่ผู้ซื้อไม่รับผิดชอบความเสียหายที่เกิดแก่สินค้าในระหว่างขนส่ง ผู้ขายจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบจนกระทั่งสินค้าถึงมือผู้ซื้อแล้ว ในกรณีนี้ผู้ซื้อก็อาจหลีกเลี่ยงภัยที่อาจเกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งได้

4. การโอนภัย (Risk Transfer) วิธีการบริหารการเสี่ยงภัยที่กระทำกันเป็นส่วนใหญ่มักจะได้แก่ การโอนภัยโดยบริษัทประกันภัยจะเป็นผู้รับโอนภัย ผู้จัดการการเสี่ยงภัยจะต้องดำเนินการบริหารการเสี่ยงภัยด้วยวิธีการต่าง ๆ ที่มีประสิทธิภาพและประหยัดที่สุดมาใช้ ซึ่งอาจกระทำได้ด้วยการผสมผสานวิธีการต่าง ๆ ข้างต้นเข้าด้วยกัน ส่วนที่สามารถป้องกันภัยหรือหลีกเลี่ยงภัยได้ ด้วยค่าใช้จ่ายที่ถูกกว่าประกันภัย ก็ดำเนินการตามที่เหมาะสมในส่วนที่จำเป็นต้องประกันภัย ผู้จัดการการเสี่ยงภัยจะต้องดำเนินการต่อไปนี้

1) พิจารณาว่า เงื่อนไขความคุ้มครองแบบใดที่เหมาะสมกับความต้องการของบริษัทมากที่สุด

2) เลือกตัวแทน นายหน้า หรือบริษัทประกันภัย
3) ต่อรองเกี่ยวกับความคุ้มครอง
4) วิเคราะห์และสรรหาวิธีการที่จะลดเบี้ยประกัน
5) พิจารณาระยะเวลาที่ควรได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์
6) เรียกร้องค่าสินไหม เมื่อเกิดความเสียหายขึ้น
7) รวบรวมและรักษาสถิติที่จำเป็นต่อการประกันภัย

นอกจากบริษัทประกันภัยแล้ว เราอาจจะโอนภัยไปให้หน่วยงานอื่น ๆ ได้ เช่น การคุ้มครองทดแทนแรงงาน อาจจะโอนไปให้กรมแรงงาน เป็นต้น

ในการบริหารการเสี่ยงภัย ผู้รับผิดชอบอาจจะไม่สามารถใช้วิธีใดวิธีหนึ่งแต่เพียงอย่างเดียว อาจจำเป็นต้องใช้หลาย ๆ วิธีรวมกันตามแต่ความเหมาะสม ผู้รับผิดชอบจำเป็นจะต้องมีความเข้าใจอย่างลึกซึ้ง ถึงภยันตรายต่าง ๆ ที่หน่วยงานต้องเผชิญอยู่ และต้องสรรหาวิธีการต่าง ๆ ผสมผสานเพื่อให้การดำเนินงานเต็มไปด้วยประสิทธิภาพและเสียค่าใช้จ่ายน้อยที่สุด

กฎเกณฑ์ทั่วไปสำหรับการบริหารการเสี่ยงภัย

Mehr และ Hedges ผู้เขียนตำรา Risk Management ได้ตั้งกฎไว้ 3 ข้อ สำหรับนักบริหารการเสี่ยงภัย คือ

1. อย่าใจใหญ่ หมายความว่า ไม่ควรเสี่ยงเกินกว่าที่หน่วยงานจะรับภาระได้
2. อย่าขี้ช้างจับตั๊กแตน อย่าจ่ายเงินก้อนใหญ่เพียงเพื่อลดภัยจำนวนเล็กน้อย ต้องพิจารณาในแง่ Profit and Loss ด้วย
3. ถือหางข้างไหนดี ผู้บริหารการเสี่ยงภัยจะต้องพิจารณาให้ถ่องแท้ว่า ภัยชนิดไหนมีโอกาสเกิดขึ้นได้มาก ภัยชนิดไหนเกิดขึ้นน้อย และพิจารณาหาวิธีการที่ดีที่สุดมาแก้ไข

ในปัจจุบัน การบริหารการเสี่ยงภัยได้พัฒนาขึ้นมาเป็นลำดับ ในสหรัฐอเมริกาสถาบันการประกันภัยแห่งอเมริกา (Insurance Institute of America) ได้จัดการฝึกอบรมผู้ทำหน้าที่บริหารการเสี่ยงภัยอยู่เป็นประจำ ตามมหาวิทยาลัยต่าง ๆ ก็ได้เปิดสอนวิชานี้ขึ้น คาดว่าในอีกไม่ช้าวิชาการทางด้านนี้จะได้รับความสนใจจากองค์การธุรกิจอย่างมากมาย

การประกันวิศวกรรม (Engineering Insurance)

การประกันวิศวกรรม[1] (engineering insurance) ประกอบไปด้วยสิ่งต่อไปนี้

1. งานรับเหมาก่อสร้าง เช่น สะพาน เขื่อน ฯลฯ
2. ตัวเครื่องจักร เช่น เครื่องจักรไอน้ำ ฯลฯ
3. การใช้เครื่องจักรในการทำงานอย่างอื่น

---

[1] เป็นการบรรยายของ นาย K. Oberschelp ที่สมาคมประกันวินาศภัย เมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 1974

กรมธรรม์แบบ engineering นี้จะมีอยู่หลายแบบตามความต้องการของวิศวกรทั้งหลาย

1. **Contractors All Risk policy (CAR)** เป็นกรมธรรม์ซึ่งคุ้มครองการทำประกันของวิศวกรรมโยธาและงานที่กำลังก่อสร้าง

2. **Erection All Risk policy (EAR)** คุ้มครองการประกันพวกเครื่องจักรเครื่องยนต์ซึ่งอยู่ในระหว่างติดตั้ง

3. **Machinery Breakdown policy (MB)** เป็นการคุ้มครองการทำงานของเครื่องจักรในระหว่างปี คือ คุ้มครองความหยุดชะงักของเครื่องจักร

4. **Boiler and Pressure Vessel policy (BPV)** คุ้มครองการระเบิดหรือการพังทลายของเครื่องจักร

ประวัติและการวิวัฒนาการของการประกันวิศวกรรม Engineering

1. Contractors All Risks Insurance (CAR)

กล่าวกันว่า กรมธรรม์ฉบับแรกเป็นการคุ้มครองวิศวกรรมโยธา ออกในปี ค.ศ. 1929 สำหรับการสร้างอาคาร Lambeth Bridge บนฝั่งแม่น้ำ Thames ประเทศอังกฤษ

เกือบจะในเวลาเดียวกัน การทำประกันแบบนี้ก็ได้รุ่งเรืองในเยอรมันและมีชื่อว่า "Bauwesen Insurance"

หลังจากสงครามโลกครั้งที่สอง การประกันแบบ CAR ได้เจริญรุ่งเรืองอย่างรวดเร็ว เพราะในขณะนั้นเป็นเวลาที่แต่ละประเทศทั่วโลกกำลังฟื้นฟูปรับปรุงบ้านเมืองของตน มีการปฏิวัติสิ่งใหม่ ๆ มากมาย เช่น มีการก่อสร้างสถานีพลังงานไฟฟ้าไฮโดรเจน เขื่อน ระบบการชลประทาน ฯลฯ ซึ่งผู้รับเหมาก่อสร้าง (Contractor) ในสมัยนั้นย่อมตระหนักดีว่า เขาได้รับการช่วยเหลือจากตลาดประกันภัยอย่างมาก

นอกจากนั้น การก่อสร้างก็ได้วิวัฒนาการให้ก้าวหน้าขึ้นไปอีกมาก วัสดุก่อสร้างได้ถูกประดิษฐ์ออกมาให้ทันกับความก้าวหน้าของการก่อสร้าง คือ ประสิทธิภาพ ขนาด และแบบของสิ่งก่อสร้างเปลี่ยนแปลงไปในทางเพิ่มขึ้นตลอดเวลา

จะเห็นได้ว่า ปัจจุบันการก่อสร้างอาคารมีวิวัฒนาการในรูปแบบเรื่อยมา ขนาดใหญ่ขึ้น สวยงามขึ้น ดังนั้น ความผิดพลาดจากการทำงานแบบนี้ถ้าเกิดขึ้นก็ย่อมที่จะทำให้เกิดการเสียหายได้มากเช่นกัน ซึ่งเป็นธรรมดาอยู่เองที่ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับงานก่อสร้างนี้ เช่น ผู้รับเหมา วิศวกร สถาปนิก ฯลฯ ก็จะต้องเป็นผู้รับผิดชอบ

ด้วยเหตุผลที่ดี บรรดาผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องเหล่านี้ก็ย่อมจะหาทางออกสำหรับปัญหานี้ โดยหันเข้าหาการทำประกันภัยแบบ CAR ซึ่งจะเป็นผู้ที่รับผิดชอบค่าเสียหายต่าง ๆ แทนเขา

2. Erection All Risk Insurance (EAR)

เป็นการประกันภัยระบบใหม่ที่เพิ่งจะจัดขึ้น ซึ่งในขณะนี้ได้แพร่หลายไปทั่วโลก การประกันแบบนี้จะให้ความคุ้มครองแก่การเสี่ยงภัยต่าง ๆ ในการสร้างเครื่องจักรและสิ่งก่อสร้างต่าง ๆ ก่อนที่การประกันแบบนี้จะเริ่มมีขึ้น การคุ้มครองสำหรับภัยดังกล่าวได้มีเสนออยู่แล้วในการประกันแบบอื่น ๆ ซึ่งจะขอเพิ่มเป็นภัยพิเศษได้ เช่น การประกันอัคคีภัย ลมพายุ ความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สาม การลักเล็กขโมยน้อย ฯลฯ แต่การคุ้มครองเหล่านี้ยังไม่ตรงจุดประสงค์นัก เพราะยังไม่ได้คุ้มครองถึงภัยบางอย่าง และทำให้ผู้เอาประกันเสียเบี้ยประกันมากด้วย

ประเทศอุตสาหกรรมทั่วโลก ก่อให้เกิดการประกันแบบ EAR ขึ้น ซึ่งทวีความสำคัญขึ้นเรื่อย ๆ และได้นำมาปฏิบัติโดยทั่วกัน การก่อสร้างใหญ่ ๆ เช่น การก่อสร้างสะพาน หรือการสร้างโรงงานอุตสาหกรรม เหล่านี้ย่อมนำความเสี่ยงภัยมายังผู้รับเหมาก่อสร้างและเจ้าของเป็นอย่างมาก แต่บางครั้งผู้รับเหมาหรือเจ้าของจะยอมเสี่ยงโดยไม่ยอมประกันแบบนี้ เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาเรื่องการเงิน ในบางครั้งที่เป็นการทำงานบางอย่างของรัฐบาล และด้วยเหตุนี้เอง การประกันแบบนี้จึงมีอุปสรรค

3. Machinery Breakdown Insurance (MB)

การประกันแบบนี้มีรากฐานมาจากการประกันแบบ Boiler ซึ่งได้ปรับปรุงเพื่อที่จะให้ครอบคลุมถึงภัยที่จะเกิดกับเครื่องจักร เครื่องยนต์ และเครื่องมือในการก่อสร้างต่าง ๆ การประกันแบบนี้บริษัทประกันภัยในเยอรมันได้ริเริ่มทำประกันแบบนี้เป็นแห่งแรกและก็ได้พยายามปรับปรุงเรื่อยมาเพื่อที่จะได้ให้ความคุ้มครองแก่เครื่องจักร เครื่องยนต์ และเครื่องมือในการก่อสร้างมากขึ้นเรื่อย ๆ

ถึงแม้ว่าการประกันแบบนี้จะมีมานานถึง 70 ปีแล้วก็ตาม แต่การประกันแบบ M.B. นี้ก็ยังไม่เจริญก้าวหน้าในทางเทคนิคมากเท่าใดนัก เพราะว่าผู้เอาประกันมักจะพบกับปัญหามากมาย และทำให้ต้องเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขบ่อย ๆ ดังนั้น ถ้าผู้เอาประกันศึกษาทางเทคนิคอยู่เสมอแล้ว เขาก็จะไม่ประสบกับความสูญเสียเลย

4. Boiler and Pressure Vessel Insurance (BPV)

การประกันแบบนี้เติบโตขึ้นมาในขณะเดียวกับวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี การคิดประดิษฐ์เครื่องจักรไอน้ำได้มีมา 2000 ปีมาแล้ว เมื่อเจมส์วัตได้ประดิษฐ์เครื่องแรกขึ้นในปี ค.ศ. 1765 ต่อมาในศตวรรษที่ 19 เครื่องจักรไอน้ำได้ถูกสร้างมากขึ้น ทั้งจำนวนขนาดและความดันของเครื่องจักรก็มีแรงมาก จึงเป็นธรรมดาอยู่เองที่อันตรายจากเครื่องจักรก็เพิ่มมากขึ้นเช่นกัน ในปี ค.ศ. 1854 วิศวกรในอังกฤษได้ร่วมกันหาวิธีป้องกันอันตรายจากเครื่องจักรไอน้ำ แต่อย่างไรก็ตาม ได้เกิดการระเบิดขึ้นทำให้เกิดความสูญเสียอย่างร้ายแรง และด้วยเหตุนี้เอง จึงก่อให้เกิดการประกันแบบ BPV เมื่อปี ค.ศ. 1859

ต่อไปนี้เป็นตัวอย่างสำหรับการเลือกทำประกันภัยแบบใด ๆ เมื่อจะสร้างโรงงานขึ้น

หลังจากที่วิศวกรได้วาดแบบแปลนสัญญาสำหรับการก่อสร้างอาคาร และรายละเอียดอื่น ๆ ผู้รับเหมาก่อสร้างจะคำนวณรายจ่ายของเขา และขณะเดียวกันเขาก็จะถามบริษัทรับประกันภัยเพื่อที่จะ

คำนวณหาเบี้ยประกันภัยออกมา และรวมไว้ในราคาที่เขาจะเสนอ ซึ่งหมายความว่าในกรณีนี้ผู้รับประกันจะถูกบังคับให้รับประกันโดยปริยาย โดยที่เขายังไม่รู้รายละเอียดเพียงพอ

สถานการณ์แบบนี้เป็นอันตรายอย่างยิ่งแก่ผู้รับประกันและผู้รับเหมาก่อสร้างมาก ทั้งนี้เพราะผู้รับประกันได้รับรายละเอียดน้อยมาก ไม่สามารถนำมาคำนวณถึงภัยต่าง ๆ ได้อย่างทั่วถึง และราคาวัสดุก่อสร้างไม่แน่นอน อาจสูงขึ้นหรือต่ำลงในเวลาอันสั้น จึงทำให้ผู้รับประกันเสียเปรียบ อาจจะต้องจ่ายค่าทดแทนเป็นจำนวนมากโดยคาดไม่ถึง ดังนั้น ผู้รับประกันจึงต้องมีประสบการณ์เพียงพอในทางเทคนิค เพื่อที่จะพิจารณาภัยได้อย่างรวดเร็วและทั่วถึง บริษัทประกันภัยอาจจำเป็นที่จะต้องฝึกวิศวกรให้มีความรู้ทางประกันภัย เพื่อที่จะได้ใช้เขาทำงานนี้ได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ

เมื่อเจ้าของกิจการจะพิจารณาเพื่อหาบริษัทรับเหมาก่อสร้างมาทำงาน เขาก็จะเปิดโอกาสให้บริษัทรับเหมาก่อสร้างต่าง ๆ เสนอชื่อเข้ามา เพื่อที่จะได้พิจารณาว่าจ้างต่อไป ในกรณีที่มีผลดีผลเสียเท่ากันเจ้าของกิจการจะพิจารณาจาก Bid Bonds ซึ่งเป็นเงินประกันของผู้รับเหมาในการก่อสร้างผิดสัญญาถ้าเมื่อใดผู้รับเหมาก่อสร้างผิดสัญญา เจ้าของกิจการก็จะได้รับเงินนี้ เงินนี้เมื่อเทียบกับราคารับเหมาก่อสร้างแล้วก็ไม่มากนัก แต่เมื่อผู้รับเหมาที่ก่อสร้างผิดสัญญา จะมาเสนอราคาใหม่ก็จะเสียเวลาไปและราคาของค่าจ้างก็จะสูงขึ้น

เงินประกันนี้อาจจะออกให้โดยธนาคารหรือบริษัทประกันก็ได้ แต่ก่อนที่จะออกเงินนี้ ทางสถาบันทางการเงินเหล่านี้ก็จะต้องตรวจดูหลักฐานของทางผู้รับเหมาก่อสร้าง ตลอดจนประสิทธิภาพในการทำงานและจำนวนงานที่เขารับไว้ ฯลฯ เสียก่อน นอกจากนี้ก็อาจมีเครื่องผูกมัดอีกอันหนึ่งสำหรับผู้รับเหมาก่อสร้าง เพื่อที่จะให้เขาทำงานสำเร็จตามกำหนดเวลาที่เขากำหนดไว้ นอกจากจะต้องพิจารณาสิ่งดังกล่าวแล้ว ในแง่อื่น ๆ ก็จะต้องพิจารณาถึงสิ่งที่จะมาเป็นอุปสรรคของงานได้ เช่น แรงงาน เครื่องมือ เครื่องใช้ ภัยธรรมชาติ และจากสถานการณ์บ้านเมืองด้วย

สิ่งที่สำคัญอีกอย่างก็คือ เจ้าของกิจการต้องพร้อมเสมอที่จะต้องรับช่วงจากผู้รับเหมาก่อสร้างที่ต้องเลิกล้มไป หรือเจ้าของกิจการจะต้องให้ผู้รับเหมาก่อสร้างทำประกันภัยแบบ All Risk ซึ่งจะรวมถึงความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สาม และความเสียหายจากการก่อสร้างอาคารนั้น การประกันแรงงานให้แก่คนงานและลูกจ้างของผู้รับเหมาก่อสร้างเพื่อคุ้มครองอันตรายให้แก่ลูกจ้างและคนงาน เช่น การบาดเจ็บหรือตายจากการทำงานในระหว่างเวลาทำงาน เป็นต้น การประกันภัยแก่ลูกจ้างนี้เองก็จะคุ้มครองป้องกันให้แก่เจ้าของกิจการด้วย

ในขณะที่ผู้รับเหมาก่อสร้างกำลังก่อสร้างอยู่นั้น เจ้าของกิจการอาจเอาเครื่องจักรมาจากโรงงานอื่น เช่น ในยุโรป เครื่องจักรนั้นอาจจะเอาประกันภายใต้กรมธรรม์ขนส่ง กรมธรรม์แบบนี้จะคุ้มครองเครื่องจักรไม่เฉพาะการเดินทางจากท่าขนส่งหนึ่งไปยังอีกท่าหนึ่งเท่านั้น แต่จะคุ้มครองจนกระทั่งถึงตัวโรงงานเลย ไม่มีบริษัทประกันภัยบริษัทไหนที่อยากทำประกันเฉพาะแต่จากท่าขนส่งหนึ่งไปยังอีกท่าหนึ่งเท่านั้น เพราะเป็นการยากที่จะหาสาเหตุว่า ความสูญเสียนั้นเกิดขึ้นระหว่างการเดินทางหรือการขนส่ง กรมธรรม์แบบนี้ส่วนมากจะให้ความคุ้มครองประมาณ 60 วัน หลังจากสินค้าได้มา

ถึงท่าขนส่งหลังจากที่สินค้าได้มาถึงที่ตั้งแล้ว สินค้านี้ก็อาจจะเอาประกันภายใต้กรมธรรม์แบบ EAR ดังนั้นสินค้านี้ก็จะอยู่ภายใต้การประกันตลอดเวลาที่ติดตั้งและระยะเวลาที่ทดลองงานตลอดระยะเวลาเหล่านี้บริษัทผู้รับผิดชอบต่อการติดตั้งจะรู้ว่าการติดตั้งเป็นไปอย่างไร

เมื่องานทั้งหมดเป็นที่ยอมรับแก่เจ้าของกิจการ ก็หมายความว่างานสำเร็จเรียบร้อย และใช้งานได้ หลังจากนี้ก็ยังเอาประกันได้อีกภายใต้กรมธรรม์แบบ MB

ลักษณะสำคัญของกรมธรรม์แบบ Engineering

ในที่นี้จะกล่าวถึงการประกันแบบ CAR เป็นส่วนใหญ่

Contractors All Risks (CAR) Insurance

งานของผู้รับเหมาก่อสร้างไม่เหมือนกับงานอุตสาหกรรมบางประเภท ซึ่งทำกันในโรงงานสามารถที่จะจัดให้มีการป้องกันภัยแบบต่าง ๆ ขึ้นไว้ก่อนได้ แต่งานของผู้รับเหมาจะเกี่ยวข้องกับการก่อสร้างอาคารขนาดต่าง ๆ ซึ่งจะต้องผจญกับภัยต่าง ๆ ที่ไม่สามารถทราบมาก่อนได้ เช่น น้ำบาดาล อุทกภัย และสภาพอากาศที่เลวร้าย ทำให้ไม่สามารถดำเนินงานให้สำเร็จตามสัญญาได้ ฯลฯ

ในการประกวดราคาเพื่อรับเหมาก่อสร้าง ผู้รับเหมาบางรายอาจจะไม่สามารถนำเอาความเสี่ยงภัยเหล่านี้มารวมอยู่ในราคาที่เขาจะประกวดได้ ถ้าเขาอยากได้งานก่อสร้างนั้น แต่อย่างไรก็ตามผู้รับเหมาก่อสร้างก็จำเป็นจะต้องมีหลักประกันในสัญญาอยู่ว่า เขาจะต้องสามารถทำงานนั้นให้สำเร็จได้ เพราะฉะนั้นผู้รับเหมาก็จะต้องหาวิธีที่จะทำให้เขาไม่ต้องเสี่ยงภัยมากนัก วิธีดีที่สุดก็คือ เขาจะโอนความเสี่ยงภัยให้แก่ผู้รับประกันไป ซึ่งก็หมายความว่าเขาจะต้องมีกรมธรรม์แบบ CAR ไว้

การประกันแบบ CAR เป็นการประกันการสร้างอาคารหรืองานก่อสร้างอื่น ๆ ต่อภัยอันตรายที่อาจจะก่อให้เกิดความเสียหายได้ เช่น ความเสียหายนั้นอาจจะเกิดขึ้นต่อการก่อสร้างโดยตรง หรืออาจจะเกิดขึ้นกับเครื่องมือซึ่งใช้ในการก่อสร้างนั้นก็ได้ เป็นต้น

1) วิธีการประกันแบ่งออกได้เป็น 8 ชนิดด้วยกัน คือ

(1) **งานก่อสร้างถาวร (permanent works)** ซึ่งก็หมายถึง การก่อสร้างอาคารทั้งหมดของสัญญาก่อสร้างนั้น ๆ เช่น ก่อสร้างตึกของโรงพยาบาล โรงเรียน สำนักงาน ถนน อุโมงค์ ท่าอากาศยาน ฯลฯ

(2) **งานก่อสร้างชั่วคราว (temporary works)** ซึ่งอาจจะเป็นการก่อสร้างพิเศษของโครงการอะไรสักอย่างหนึ่ง เช่น การสร้างสะพานพิเศษของโครงการสร้างถนน ทั้งนี้เพื่อที่จะระบายความแออัดของการจราจร เป็นต้น ซึ่งสะพานนี้อาจจะต้องถูกรื้อไปทีหลังก็ได้ หรือการสร้างคลองระบายน้ำเพื่อระบายน้ำจากแม่น้ำเข้าสู่พื้นที่แห้งแล้ง เป็นต้น ซึ่งงานนี้จะสำเร็จเรียบร้อยก็ต่อเมื่องานก่อสร้างได้เสร็จเรียบร้อยและน้ำได้ระบายเข้าได้ถูกวิธี

(3) **วัสดุก่อสร้าง (materials)** ที่ใช้ในการก่อสร้าง เช่น หิน ทราย ปูนซีเมนต์ ฯลฯ

(4) **การเตรียมงานก่อสร้าง (preparatory works)** ก่อนที่ผู้รับเหมาก่อสร้างจะเริ่มทำงานหลัก เขาอาจจะต้องทำการปรับระดับพื้นที่ที่จะก่อสร้างนั้นก่อน เป็นต้น

(5) **การก่อสร้าง บ้านพักคนงาน และอุปกรณ์ (construction, plant and equipment)** หมายถึงที่พักคนงาน หรือโรงเก็บเครื่องจักร เครื่องมือของคนงาน เป็นต้น

(6) **เครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้าง (construction machinery)** เช่น รถแทรคเตอร์ รถเครน ฯลฯ

(7) **การขนย้ายซากปรักหักพัง (removal of debris)** ในกรณีที่เกิดการพังทลายของงานที่เอาประกันไว้ เช่น ตึกหรือสะพาน ซากปรักหักพังจะต้องถูกขนย้ายและเก็บกวาดไปก่อนที่ผู้รับเหมาเริ่มทำการก่อสร้างใหม่ ค่าใช้จ่ายในการเคลียร์พื้นที่เหล่านี้ก็สูงเหมือนกัน

(8) **การประกันภัยแก่บุคคลที่สาม** กรมธรรม์แบบ CAR เหล่านี้จะคุ้มครองถึงบุคคลที่สามได้เช่นกัน

2) ขอบเขตของความคุ้มครอง

การประกันแบบ CAR คุ้มครองภัยทุกชนิดซึ่งเกิดขึ้นในระหว่างการสร้างอาคาร หรือการก่อสร้างอื่นๆ สิ่งแรกได้แก่ภัยธรรมชาติ เช่น พายุ พายุไซโคลน คลื่นยักษ์ แผ่นดินไหว หินถล่ม ฟ้าผ่า ภูเขาไฟระเบิด ฯลฯ

การเสี่ยงกับความสูญนี้อยู่ในระดับสูงมาก เมื่อสิ่งก่อสร้างกระทำกันบนพื้นดินที่ไม่หนาแน่น ซึ่งมีระดับพื้นน้ำสูง เช่น กรุงเทพฯ สิ่งก่อสร้างจึงอาจถล่มลงมาได้ ซึ่งถ้าเป็นดังนั้น ฐานของสิ่งก่อสร้างจำเป็นจะต้องออกแบบให้แข็งแรง

ถ้าทำให้ผิวน้ำลดระดับลงโดยการใช้เครื่องปั๊มน้ำ เพื่อที่ผู้รับเหมาก่อสร้างจะได้สามารถสร้างฐานในที่แห้ง ก็จะมีอันตรายจากการถล่มของสิ่งก่อสร้าง

สำหรับภัยที่คุ้มครองแต่ไม่ได้กล่าวถึง เช่น ภัยจากการระเบิด ไฟ ขโมย การลักเล็กขโมยน้อย จะคุ้มครองด้วยเช่นกัน

ไฟเป็นภัยที่เกิดขึ้นได้เสมอ ไม่แต่เฉพาะแต่เมื่อเริ่มการก่อสร้างเท่านั้น แม้แต่กระทั่งต่อมาพวกไม้หรือวัสดุที่เป็นไม้ ซึ่งถูกเก็บไว้เพื่อมิให้เปียกฝน ไม้เหล่านี้จะแห้งมาก ถ้าช่างเชื่อมไม่ระวังให้ดี ประกายไฟอาจทำให้เกิดไฟไหม้ขึ้นได้ และเพียง 15 นาทีเท่านั้น ตึกนั้นทั้งตึกก็จะอยู่ภายใต้กองไฟ และถ้าเกิดมีลมแรงเข้ามาพัดอีกก็ไม่สามารถดับไฟได้ง่ายนัก ในที่สุดก็จะเหลือแต่ซาก

ในปี ค.ศ. 1971 ได้เกิดไฟไหม้ที่ฮ่องกง เป็นตึกที่กำลังก่อสร้าง และถูกไฟไหม้หมด ผู้รับประกันรายนั้นต้องจ่ายค่าเสียหาย 1.5 ล้านเหรียญอเมริกัน

ภัยต่อไปที่ CAR คุ้มครองอยู่เป็นภัยที่เกิดจากความผิดพลาดของมนุษย์เอง เช่น ความประมาท ไม่รอบคอบ และการขาดความชำนาญ ความเสียหายที่เกิดจากสิ่งเหล่านี้จะคุ้มครองด้วย

อีกพวกหนึ่ง ก็คือ ภัยที่เกิดจากความมุ่งร้ายหรือเกิดจากการกลั่นแกล้ง ความเสียหายที่เกิดจากการกลั่นแกล้งมีโอกาสน้อยมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเทศที่มีการทำงานประเภทที่มีการกำหนดแรงงาน ถ้าเหตุการณ์ทำนองนี้เกิดขึ้น ความเสียหายที่เกิดขึ้นนี้ คือ ความยืดเยื้อ ซึ่งจะทำให้เสียค่าใช้จ่ายมาก

นอกจากนี้ ความสูญเสียที่เกิดจากวัสดุก่อสร้างที่ไม่เหมาะสม หรือคนงานที่ไม่มีความชำนาญก็อาจจะเอาประกันได้เช่นเดียวกัน แต่อย่างไรก็ตาม ความเสียหายเนื่องจากความไม่สมประกอบในเนื้อหาแห่งวัตถุ หรือความประมาทของคนงานไม่รวมอยู่ด้วย เช่น กำแพงถล่มลงมาเพราะใช้วัสดุก่อสร้างที่ไม่ถูกส่วน บริษัทจะไม่ชดใช้ในการสร้างขึ้นใหม่ แต่ถ้ากำแพงที่พังลงมาใช้วัสดุก่อสร้างที่ไม่ถูกส่วนนั้นพังทลายลงมาทำให้ปูนซีเมนต์หรือวัสดุก่อสร้างอื่น ๆ เสียหายด้วย ความเสียหายแบบนี้บริษัทก็อาจจะชดใช้ค่าเสียหายให้ ซึ่งกรมธรรม์คุ้มครองอยู่

หลายปีมาแล้ว ในยุโรป อาคารหลังหนึ่งซึ่งกำลังก่อสร้างอยู่ได้ถล่มลงมาจากชั้นบนสุด ซึ่งเป็นชั้นที่ 16 ลงมาจนถึงชั้นที่ 4 ต่อมาได้พบว่าอาคารชั้นที่ 4 ได้สร้างด้วยซิเมนต์ที่ไม่ถูกส่วน อาคารหลังนั้นได้เอาประกันแบบ CAR และผู้รับประกันได้ชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ทุกชั้นรวมทั้งชั้นที่ 5 ด้วย แต่สำหรับชั้นที่ 4 นั้น ผู้รับเหมาก่อสร้างเป็นผู้ออกเอง

สุภาพสตรีและสุภาพบุรุษทั้งหลาย ถึงแม้ว่ากรมธรรม์แบบ CAR จะเรียกว่า เป็นการประกันแบบ All Risk ก็ตาม ก็มีข้อยกเว้นเหมือนกัน คือ ผู้รับประกันจะไม่จ่ายค่าคุ้มครองสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้น ไม่ว่าจะเป็นโดยทางตรงหรือทางอ้อม จากสงคราม การจลาจล เดินขบวน ฯลฯ

แต่ถึงอย่างไร การประกันการเสี่ยงภัยแบบ SRCC ก็สามารถคุ้มครองได้ โดยเสียค่าเบี้ยประกันเพิ่มขึ้น

นอกจากนี้ ความเสียหายที่เกิดจากปฏิกิริยานิวเคลียร์จะไม่รวมอยู่ด้วย ไม่ว่าจะเป็นความเสียหายทางเครื่องจักร (machinery) หรืออิเลคโทรนิคก็ตาม จะไม่รวมอยู่ด้วย

กรมธรรม์แบบนี้จะคุ้มครองถึงการออกแบบแปลนที่ผิดพลาดอีกด้วย ภัยแบบนี้จะรวมอยู่ในกรมธรรม์แบบการใช้วิชาชีพอิสระ (professional indemnity policy) ถ้าวิศวกรออกแบบต้องการที่จะป้องกันตัวเองจากความเสียหายที่จะเกิดจากการที่เราออกแบบผิด เขาก็จะต้องทำประกันแบบ professional indemnity policy

3) ผู้เอาประกัน (Insured)

ขึ้นอยู่กับกฎเกณฑ์ของ CAR insurance ผู้รับเหมาก่อสร้างและผู้รับช่วงจากผู้รับเหมาก่อสร้างก็จะทำการสร้างอาคาร หรือสร้างสิ่งก่อสร้างอื่น ๆ จะเป็นผู้เอาประกันเนื่องจาก CAR insurance จะคุ้มครองภัยจากการก่อสร้างต่าง ๆ ทุกชนิด จึงไม่จำเป็นที่ผู้รับเหมาและผู้รับช่วงจากผู้รับเหมาจะต้องอาศัยซึ่งกันและกัน

กรมธรรม์จะถูกทำขึ้นร่วมกันในนามของผู้รับเหมา (contractors) และเจ้าของ (principal)

4) ระยะเวลาของการคุ้มครอง (Period of Insurance)

การคุ้มครองของกรมธรรม์ เริ่มขึ้นจากการนำวัสดุก่อสร้างและเครื่องมือมายังสถานที่ก่อสร้าง และจนกว่างานก่อสร้างนั้นจะสำเร็จเรียบร้อย หรือจนกว่าเจ้าของจะเข้าดำเนินกิจการ แต่ถ้าการก่อสร้างนี้เจ้าของไม่ยอมรับ แต่มีคนอื่นยอมรับ ระยะเวลาของการคุ้มครองก็จะสิ้นสุดลง

ระยะเวลาการก่อสร้างส่วนมากจะมีประมาณ 3—12 เดือน และอาจจะต่อออกไปเท่าที่ผู้รับเหมาจะต้องรับผิดชอบสำหรับภัยต่าง ๆ ซึ่งเกิดจากงานภายใต้การดำเนินงานของเขา

ถ้างานนั้นไม่สามารถสร้างให้เสร็จตามเวลาได้ การประกันก็อาจจะขยายออกไป โดยเสียเบี้ยประกันเพิ่มขึ้น

5) จำนวนทุนประกัน (Sum Insured)

จำนวนทุนประกัน คือ ราคาของการรับเหมาก่อสร้างทั้งหมดจนกว่าจะเสร็จงาน และอาจจะรวมถึงราคาของวัสดุก่อสร้างด้วย หมายความว่า เมื่อกรมธรรม์เริ่มคุ้มครองราคาค่าก่อสร้างที่รับเหมาไว้ทั้งหมดจะถูกพิจารณาเป็นงานก่อสร้างชั่วคราว เพื่อที่จะคิดคำนวณจากระยะเวลาการคุ้มครองด้วย

6) การกำหนดค่าชดใช้ (Excesses)

การจ่ายค่าสินไหมทดแทนแต่ละครั้งจะพิจารณาตามเหตุผล จากจำนวนที่เรียกร้อง (claim) มา ซึ่งขึ้นอยู่กับผู้เอาประกัน จำนวนนี้ขึ้นอยู่กับความเสี่ยงภัยนั้นด้วย สิ่งแวดล้อมและความสามารถของผู้รับเหมาก่อสร้าง การกำหนดค่าชดใช้ที่ต่ำสุดจะต้องพิจารณากันอย่างรอบคอบ ซึ่งจำเป็นจะต้องศึกษาถึงภัยในสถานที่นั้นว่าจะมีโอกาสเกิดขึ้นเพียงใด การจ่ายภายใต้กรมธรรม์แบบ CAR ส่วนใหญ่จะต้องแยกแยะความเสียหายนั้นออกไป มันอาจจะต่ำ ถ้างานนั้นไม่ได้กระทำในฤดูมรสุมหรืองานจะทำโดยผู้รับเหมาที่ชำนาญงาน หรือมีผลงานดีเด่นตลอดมา ซึ่งวางใจได้ว่าสามารถจะดำเนินงานให้ก้าวหน้า และจะทำทุกอย่างเพื่อที่ให้เกิดภัยน้อยที่สุด การชดใช้อาจจะสูงก็ได้ ขึ้นอยู่กับสภาพการทำงาน โอกาสที่จะเกิดอันตรายสูง หรือตัวอย่างเช่น ราคาของสัญญาก่อสร้างที่ตกลงกันไว้นั้นต่ำอยู่แล้วแต่ค่าชดใช้ได้กำหนดไว้ต่ำลงไปอีก ก็จะทำให้ผู้รับประกันเป็นฝ่ายเสียเปรียบ และถ้ากำหนดสูงเกินไป ผู้รับเหมาก็จะเสียเปรียบ และการทำประกันอาจจะเป็นไปด้วยวัตถุประสงค์ที่มิชอบ เพราะฉะนั้นจึงจำเป็นที่จะต้องกำหนดค่าชดใช้ให้อยู่ในระดับที่จะยอมรับได้ทุกฝ่าย ซึ่งบางครั้งก็เป็นการยาก ฉะนั้น การประมาณค่าชดใช้ควรจะให้ผู้มีประสบการณ์ทางด้านการประกันวิศวกรรมเท่านั้น

7) ค่าสินไหมทดแทน (Indemnity)

การจ่ายเงินค่าสินไหมทดแทน จะขึ้นอยู่กับค่าเสียหายจริงแก่ทรัพย์สินของผู้เอาประกันที่เกิดขึ้น ไม่มีการคิดกำไร การจ่ายค่าเสียหายสูงสุดจะไม่เกินจำนวนที่ได้เอาประกันไว้ การกำหนดค่าชดใช้และการชดใช้ส่วนที่เสียหายจริงจะถูกจำกัด

การทำสัญญาส่วนใหญ่ยากที่จะสำเร็จเรียบร้อยไปด้วยราคารับเหมาคงเดิม เพราะต้นทุนการรับเหมาย่อมจะเพิ่มขึ้นเสมอ เช่น ค่าจ้างหรือค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นจากวัตถุดิบ ถ้าจำนวนที่เอาประกันใน

CAR กรมธรรม์เป็นราคาที่รับเหมาไว้ แสดงว่าผู้รับเหมาได้เพิ่มจำนวนที่เอาประกันเป็นจำนวนราคารับเหมาที่เพิ่มขึ้นแล้วนั่นเอง การทำเช่นนี้จะทำให้กรมธรรม์ไม่มีความหมาย ในกรณีนี้ ค่าเสียหายที่เกิดขึ้นตลอดช่วงระยะเวลาที่ทำการก่อสร้างตั้งแต่เริ่มจนสำเร็จเรียบร้อย ย่อมสูงกว่าการที่กำหนดระยะเวลาคุ้มครองลงไปแน่นอน หรืออีกวิธีหนึ่งก็คือ ผู้รับเหมาต้องเพิ่มจำนวนทุนประกันตลอดเวลาในขณะที่ราคาของสัญญารับเหมาได้เพิ่มสูงขึ้นด้วย ในทำนองเดียวกัน ผู้รับประกันก็จะปรับอัตราเบี้ยประกันให้เข้าระดับกับสิ่งที่เขายอมรับเสี่ยงภัยนั้น

โดยทั่วไปอัตราเบี้ยประกันจะถูกปรับให้เข้ากับราคาที่รับเหมาไว้ เพื่อว่าจะเป็นกรณีใดก็ตาม ผู้รับประกันจะได้รับเบี้ยประกันเต็มจำนวนสำหรับความเสี่ยงภัยที่คาดคะเนไว้ แต่ก็เป็นสิ่งสำคัญสำหรับผู้รับเหมาที่จะต้องทราบดีว่า ผู้รับประกันจะรับผิดชอบไม่เกินจำนวนทุนประกัน (sum insured) ที่ได้แสดงไว้ในกรมธรรม์ในขณะนั้น ในกรณีที่ทำประกันไว้ต่ำกว่าราคาจริง (under Insurance) ผู้รับประกันก็จะใช้ค่าเสียหายในระบบเฉลี่ย

8) การตีราคาค่าเสียหาย (Settlement of Losses)

ในเงื่อนไขของกรมธรรม์ไม่ได้แสดงไว้ด้วยว่า วิธีการเสียหายนั้นจะต้องเกิดขึ้นอย่างไร เช่น การชดใช้ (claim) ค่าเสียหายที่เกิดจากการขโมยวัสดุก่อสร้าง หรือการถล่มพังทลายลงมาของสิ่งก่อสร้าง การจ่ายค่าเสียหายบางครั้งจำเป็นต้องอาศัยผู้ตรวจการ (specialist loss adjusters) เสียก่อน เราอาจจำเป็นต้องอาศัยผู้มีประสบการณ์ทางด้านเทคนิค ไม่เพียงแต่จะให้คำนวณราคาค่าเสียหายเท่านั้น เราอาจจะให้เขาแนะนำเพื่อที่ความเสียหายจะได้ไม่ขยายต่อไปอีก ซึ่งงานนี้จำเป็นจะต้องจ้างวิศวกร การจ้างวิศวกรก็จะต้องเสียค่าใช้จ่ายสูงเหมือนกัน ซึ่งจะต้องนำมาพิจารณาในการคิดอัตราของข้อเสนอเบื้องต้นเสียก่อน

9) การกำหนดอัตราเบี้ยประกัน (Rating)

การกำหนดอัตราเบี้ยประกันสำหรับสัญญาการงานแบบนี้ค่อนข้างจะทำได้ยาก เราไม่สามารถที่จะกำหนดอัตราตายตัวสำหรับของบางอย่างได้ แม้กระทั่งตัววิศวกรเองก็จะเป็นความเสี่ยงภัยหนึ่งเหมือนกัน เทคนิคการทำงาน ตลอดจนสภาพแวดล้อมต่าง ๆ ย่อมมีโอกาสที่จะทำให้เกิดความเสี่ยงภัยขึ้นมาได้ ซึ่งจะต้องนำมาพิจารณาก่อนที่จะรับประกัน

อัตราเบี้ยประกันสำหรับการก่อสร้างสะพานในสภาพทั่วไปเกรด A อาจจะเป็น 0.6% ในขณะที่การก่อสร้างแบบเดียวกันห่างออกไป 2 ไมล์ ซึ่งดินไม่ดี ไม่แข็งพอ และอาจมีอันตรายจากพื้นดินแยก อัตราเบี้ยประกันอาจสูงขึ้นเป็น 2 เท่า ดังนี้เป็นต้น องค์ประกอบต่อไปนี้ควรจะนำมาพิจารณาก่อนที่จะรับเสี่ยงภัยใด ๆ

(1) ความมั่นคงและความชำนาญของผู้รับเหมา

(2) ความชำนาญของตัวบุคคลพวกที่คุมงาน

(3) ความชำนาญและความเป็นอยู่ของคนงาน

(4) วิธีการก่อสร้างและวัสดุที่ใช้

(5) การรักษาความปลอดภัยมีขนาดไหน

(6) แผนผังการทำงาน

(7) ระดับราคาของการรับเหมา

(8) ทางเข้าไปยังสถานที่ก่อสร้างสะดวกเพียงใด

(9) สภาพพื้นดินและระดับน้ำของพื้นที่ที่ก่อสร้าง

(10) อันตรายจากอุทกภัย น้ำท่วม (inunderation) น้ำท่วมใหญ่ ริมฝั่งทะเลเนื่องจากแผ่นดินไหว (tidal wave) ดินพังทลาย (land slide) หินพังทลาย (rock slide) ไฟ และขโมย

(11) ภัยจากสภาพอากาศ

(12) ความผันแปรของฤดูกาล

(13) รายละเอียดต่าง ๆ เกี่ยวกับการก่อสร้าง

เพื่อที่ผู้รับประกันจะได้กำหนดอัตราเบี้ยประกัน เพื่อให้ครอบคลุมถึงภัยทุกชนิดที่อาจเกิดขึ้นได้จึงจำเป็นที่จะต้องมีรายละเอียดดังกล่าว เพื่อที่จะได้สามารถคำนวณอัตราเบี้ยประกันออกมาได้ทั้งหมด

ในทางกลับกัน อัตราเบี้ยประกันสำหรับการก่อสร้างเครื่องจักรต่าง ๆ ก็จะขึ้นอยู่กับพื้นฐานดังกล่าว การกำหนดอัตราเบี้ยประกันอาจใช้ถัวเฉลี่ยโดยอาศัยความจริงที่ว่าเครื่องจักรนั้นบางส่วนอาจจะไม่ได้ใช้ทำงานตลอดเวลาก็ได้

เคยมีผู้ถามอยู่เสมอว่า เรามีวิธีดำเนินการอย่างไรสำหรับการเสี่ยงภัยในการก่อสร้าง เพราะว่ามักจะมีภัยที่เราไม่ได้คาดคิดมาก่อนเกิดขึ้นอยู่เสมอ เช่น ภัยธรรมชาติ ซึ่งมักจะทำให้การคาดคะเนในการคำนวณต่าง ๆ ผิดพลาดไป ความผิดพลาดเหล่านี้เราจำเป็นจะต้องนำมาปรับปรุงในการคำนวณต่าง ๆ ให้เป็นไปอย่างยุติธรรม ตัวอย่างเช่น

(1) ส่วนเพิ่มเติมพิเศษในการก่อสร้าง เราจำเป็นที่จะต้องคิดให้อย่างพอเพียง ซึ่งหมายความว่า ได้รวมถึงส่วนก่อสร้างพิเศษที่ได้เพิ่มเติมขึ้นเพื่อให้การดำเนินการก่อสร้างเป็นไปอย่างปลอดภัยจากภัยต่าง ๆ เช่น น้ำท่วม หรือพายุ

(2) สัญญาหรือข้อกำหนดต่าง ๆ ที่จะแจ้งให้วิศวกรทราบ เช่น ระดับความปลอดภัยที่จะต้องมี มาตรฐานการก่อสร้างจะต้องอยู่ในระดับไหน รวมทั้งกฎข้อบังคับของทางการด้วย ทั้งนี้เพื่อที่จะให้งานเป็นไปอย่างสมบูรณ์ที่สุด ระดับความสามารถของวิศวกร ถ้าจำเป็นที่จะต้องนำมาพิจารณาในการคิดด้วยเช่นกัน

(3) รายละเอียดเกี่ยวกับการก่อสร้างเป็นสิ่งที่จำเป็นที่บริษัทประกันภัยจะต้องทราบเช่นกัน เช่น การวัดระดับ และการลงเสาเข็มของตัวอาคาร ความลาดชันของพื้นที่ ส่วนของตัวอาคารระเบียงรั้ว ดูระบายน้ำ ถนนซึ่งสร้างมายังตัวอาคาร เหล่านี้เป็นต้น จะต้องมีรายละเอียดให้ผู้รับประ-

กันทราบรวมทั้งสิ่งแวดล้อมอื่นๆ เช่น แม่น้ำ ทะเลสาบ ที่อยู่ใกล้เคียง ซึ่งอาจก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นได้ เช่น เมื่อเกิดฝนตกหนัก จากสิ่งต่างๆ เหล่านี้ วิศวกรที่ชำนาญก็จะสามารถคำนวณหรือกะประมาณความเสียหายขึ้นมาได้

(4) ปัญหาในเรื่องพื้นดิน ถ้าเป็นพื้นดินที่มีสภาพเป็นชั้นหิน ก็ย่อมที่จะมั่นคงหนาแน่นกว่าพื้นที่ที่เป็นดินทราย สิ่งเหล่านี้จำเป็นต้องมีการสำรวจด้วย

(5) แผนผังการทำงาน ตลอดจนตารางเวลาการทำงานของงานแต่ละประเภท ก็จะต้องให้ผู้รับประกันทราบเช่นกัน ตัวอย่างเช่น การวางท่อระบายน้ำในระหว่างฤดูฝนหรือในระหว่างฤดูมรสุมความเสี่ยงภัยเนื่องจากน้ำท่วมก็ย่อมจะมีมากกว่าที่จะทำในฤดูอื่น

(6) กรรมวิธีการก่อสร้างที่จำเป็นที่จะต้องให้ผู้รับประกันทราบเช่นกัน รายละเอียดต่างๆ โดยเฉพาะในการก่อสร้าง พื้นฐาน โครงสร้างต่างๆ เป็นสิ่งสำคัญซึ่งอาจจะก่อให้เกิดภัยได้เมื่อเวลามีพายุ เป็นต้น

(7) ระดับความปลอดภัยในการออกแบบเป็นสิ่งสำคัญมาก แต่สิ่งที่สำคัญที่สุดก็คือ ตัวผู้รับเหมาก่อสร้างเอง ความชำนาญตลอดจนประสบการณ์ในการทำงานของเขาเป็นสิ่งที่จะทำให้เขาทำงานก่อสร้างต่อไปได้จนสุดสิ้นสัญญา

ผู้รับเหมาเกรด A ควรจะมีลักษณะ คือ

1) ผู้รับเหมาก่อสร้างมีคนงานที่มีประสบการณ์ในการทำงานมาก่อน
2) มีเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างอย่างพอเพียง
3) การทำงานเป็นไปตามหมายกำหนดการที่กำหนดไว้อย่างสม่ำเสมอ
4) มีเครื่องสูบน้ำและเครื่องกำเนิดไฟฟ้าเตรียมพร้อมไว้ในกรณีเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉิน
5) มีกระสอบทรายอย่างพอเพียงเพื่อป้องกันน้ำท่วม
6) มีไม้ค้ำที่แข็งแรงสำหรับในกรณีที่จำเป็นต้องใช้
7) มีรถชนิดต่างๆ เช่น รถแทรคเตอร์ เป็นต้น เพื่อใช้ในกรณีที่เกิดมีการถล่มทลาย
8) มีระบบการระบายน้ำอย่างเพียงพอ และมีระบบการป้องกันและลดความเสียหายให้ได้มากที่สุด

ถ้าองค์ประกอบต่างๆ เหล่านี้ได้ถูกพิจารณาและนำมาปรับปรุงแล้ว ความไม่แน่นอนต่างๆ ก็จะถูกกำจัดออกไป

การประกันแบบ insurance engineer หลังจากที่ได้ประเมินความเสี่ยงภัยแล้ว เราสามารถที่จะกำหนดอัตราเบี้ยประกันตายตัวลงไปได้เลย และกำหนดส่วนเพิ่มพิเศษสำหรับแต่ละประเภท เช่น งานประเภทวิศวกรรมโยธา เราจำเป็นที่จะต้องเพิ่มส่วนพิเศษเข้าไปสำหรับความเสี่ยงภัยต่อความเสียหายบางประการสำหรับการทำงานประเภทนี้ ถ้าส่วนที่เพิ่มพิเศษนี้กะประมาณไว้ต่ำเกินไป ผู้รับประ

กันย่อมจะสูญเสียเงิน แต่ถ้ากะประมาณไว้สูงเกินไป ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องรับภาระหนักเกินไป เพราะฉะนั้นส่วนที่เพิ่มขึ้นมาพิเศษนี้ต้องกำหนดไปตายตัวให้เป็นที่ยอมรับแก่ทั้งสองฝ่าย

ด้วยเหตุนี้ จะสังเกตได้ว่า เราไม่สามารถนำเอา average rates มาใช้ให้เป็นประโยชน์สำหรับการเอาประกันแบบ long run เพราะว่าการเอาประกันเช่นนั้นจะทำให้บริษัทรับประกันมีความเสี่ยงภัยสูง สำหรับภัยเช่นนี้ ถ้าเป็นบริษัทที่มีประสบการณ์และความชำนาญเพียงพอแล้วก็สามารถกำหนดอัตราที่สูงกว่าปกติได้ การทำเช่นนั้นทำให้เกิดความไม่สมดุลอย่างมาก และทำให้เกิดจุดอ่อนสำหรับภัยที่รับเสี่ยง

สิ่งจำเป็นที่จะต้องทราบสำหรับการรับประกันรายหนึ่ง ๆ คือ

1) รายละเอียดต่าง ๆ เกี่ยวกับการทำงานซึ่งขอทำประกัน

2) ผู้ชำนาญการที่สามารถพิจารณารายละเอียดเหล่านั้น และคำนวณเบี้ยประกันให้ได้ส่วนสัมพันธ์กับความเสี่ยงภัยนั้นๆ เช่น การพิจารณารับทำประกัน การก่อสร้างบ้าน 2 ชั้น ซึ่งตั้งอยู่บนตีนเขา มีกำหนดระยะการก่อสร้าง 6 เดือน
รายละเอียดเกี่ยวกับการก่อสร้างมีดังนี้

	U.S. $
1) ฐาน	5,000
2) สำหรับตัวตึก	40,000
3) ถนน	7,000
4) อื่น ๆ	3,000
ราคารวมในสัญญา	55,000

ถ้าบริษัทผู้รับประกันได้รับรายละเอียดแต่เพียงว่า total contract value $ 55,000 เท่านั้น แต่ไม่ทราบรายละเอียดเกี่ยวกับการก่อสร้างถนน จะแจกแจงรายละเอียดได้ คือ

1) ผู้รับเหมาอยู่ในเกรด A หรือไม่ — ใช่
2) มีการสร้างพื้นฐานหรือไม่ — ไม่
3) มีเสาเข็มหรือไม่ — ไม่
4) มีปัญหาเรื่องระดับน้ำหรือไม่ — ไม่มี
5) มีแม่น้ำ ทะเลสาบ อยู่ใกล้หรือไม่ — ไม่
6) มีลมแรงหรือไม่ — ไม่
7) ปัญหาเรื่องพื้นดินมีหรือไม่ — ไม่
8) การก่อสร้างตัวตึกมีตามปกติ — ใช่
9) อุโมงค์มีหรือไม่ — บางทีก็มีหรือไม่มีก็ได้

10) TCV มีพอหรือไม่ — มี

11) ระยะเวลาก่อสร้างมีเพียงพอหรือไม่ — มี

12) มรสุมมีผลหรือไม่ — ไม่มี

13) แผ่นดินไหวมีผลไหม — ไม่มี

14) สรุป — เป็น good risk

จากการพิจารณาจากสถิติที่ได้มาจากการรับประกันในแบบเดียวกันหลาย ๆ ราย และอยู่ในสภาพที่ใกล้เคียงกัน ก็จะสามารถกำหนดอัตราตายตัวของเบี้ยประกันลงไปได้เลยว่าเท่ากับ 0.25% ของจำนวนทุนประกัน ดังนั้น จากตัวอย่างเราจะได้เบี้ยประกันทั้งหมดเท่ากับ 137 ดอลลาร์ 50 เซนต์

จำนวนทุนประกัน 1,000 ดอลลาร์ จะจ่ายให้แก่ผู้เอาประกันในแต่ละเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น

หลังจากที่ได้รับประกันรายนั้นแล้ว ต่อมาในเดือนกรกฎาคมได้ทราบว่าในเดือนสุดท้ายของการก่อสร้างนั้นได้เกิดการถล่มทลายของถนนซึ่งกำลังก่อสร้างอยู่ ทำให้เสียหาย 3,000 ดอลลาร์

ต่อไปนี้เป็นการพิจารณาส่วนที่สูญเสีย

เราได้รับเบี้ยประกัน 137.50 ดอลลาร์ ซึ่งเป็นเบี้ยประกันทั้งหมดไม่ใช่เบี้ยประกันสุทธิ การที่จะทำให้เป็นเบี้ยประกันสุทธิ เราจะต้องหักส่วนที่เป็นค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ในการดำเนินงานรับประกันออกไป เบี้ยประกันสุทธิ (net premium) จะอยู่ราว 110 ดอลลาร์

ในการจ่ายค่าเสียหาย เราจำเป็นที่จะต้องเพิ่มค่าสำรวจความเสียหายเข้าไปด้วย รวมทั้งหมดแล้วประมาณ 3,150 ดอลลาร์ หักด้วยค่าเสียหายซึ่งกะไว้แล้ว 1,000 ดอลลาร์ เพราะฉะนั้น ค่าเสียหายจริง ๆ ประมาณ 2,150 ดอลลาร์ ต่อเบี้ยประกันสุทธิ 110 ดอลลาร์ นี้ก็หมายความว่าผู้รับประกันจะต้องรับประกันภัยแบบคล้ายกันนี้ถึง 20 ราย โดยที่จะไม่ต้องจ่ายค่าเสียหายทดแทน จึงจะคุ้ม

สมมติว่า ถ้าเราทราบรายละเอียดเกี่ยวกับการก่อสร้างถนนนั้นด้วย เราก็จะต้องพิจารณาให้รอบคอบเกี่ยวกับภัยที่อาจจะเกิดขึ้นได้ด้วย เราจำเป็นจะต้องเพิ่มเบี้ยประกันเข้าไป แต่มันก็ช่วยอะไรไม่ได้มากนัก อย่างไรก็ตาม เราจำเป็นต้องเพิ่มเบี้ยประกันเพื่อให้พอเหมาะกับส่วนเสียหายจำนวน 2,000 ดอลลาร์ ถึงแม้มันจะไม่คุ้ม แต่ก็ยังดีกว่าที่จะไม่ได้เลย

อะไรจะเกิดขึ้นถ้าเราเพิ่มส่วนนี้เข้าไป ส่วนเสียหายที่เพิ่มขึ้น 2,000 ดอลลาร์นี้ เท่ากับ 3.6% ของจำนวนทุนประกันของสัญญา ซึ่งจะทำให้กำไรของผู้รับเหมาน้อยลง สมมติว่าผู้รับเหมาก่อสร้างรับงานขนาดเล็ก ๆ มางานหนึ่ง ซึ่งคิดว่าจะได้กำไรประมาณ 15% เขาก็จะต้องลดผลกำไรลงเหลือประมาณ 11.4 % ซึ่งเท่ากับ 6,100 ดอลลาร์ ซึ่งก็เป็นสิ่งที่จะต้องยอมรับ

ถ้ามีการเสียหายขนาดร้ายแรงยิ่งไปกว่านั้นเกิดขึ้นกับการก่อสร้าง ส่วนได้ของผู้รับเหมาที่หวังไว้ก็จะหมดไป ซึ่งก็หมายความว่า อาจจะไม่กระทบกระเทือนสำหรับผู้รับเหมารายใหญ่ แต่ก็อาจจะกระทบกระเทือนสำหรับบริษัทรับเหมารายย่อย ๆ

ถ้าส่วนเพิ่มถูกจำกัดให้ต่ำลงเกินไป ผู้รับประกันก็อาจจะต้องสูญเสียเงินรายได้ไปบ้าง แต่ถ้า

ส่วนเพิ่มนี้ตั้งไว้สูงเกินไป ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องรับภาระ เพราะฉะนั้นก็เป็นสิ่งที่ผู้รับประกันและผู้รับเหมาก่อสร้างต้องตกลงกัน

ประสบการณ์ในด้านความเสียหาย (Loss Experience)

ส่วนเสียหายที่เกิดขึ้นมาแล้วเป็นส่วนมากได้แก่ ส่วนเสียหายที่เกิดจากภัยธรรมชาติ ความเสียหายเนื่องจากน้ำก็อยู่ในขั้นที่สูงเหมือนกัน ผู้รับประกันทั่วโลกได้จ่ายเงินค่าเสียหายเป็นจำนวนเงินหลายล้านดอลลาร์ เนื่องจากความเสียหายจากฝนตกหนักหรือน้ำท่วม แผ่นดินไหว หินถล่ม ฯลฯ ภัยที่ก่อให้เกิดความเสียหายมากรองลงมาก็ได้แก่ไฟ การสร้างพื้นฐานสิ่งก่อสร้างที่ไม่ถูกหลัก และความสะเพร่าของการก่อสร้างทำให้เกิดการเสียหาย

หมายเหตุ การประกันวิศวกรรมนี้เหมาะกับประเทศอุตสาหกรรม และการประกันประเภทนี้จึงยังไม่เป็นที่ทราบอย่างแพร่หลายในตลาดประกันภัยในบ้านเรา

สาเหตุที่การประกันอุบัติเหตุไม่แพร่หลาย

1. ต้องเสียเบี้ยประกันซึ่งคิดกันว่าไม่เป็นการจำเป็นจะต้องเสียไป แม้การประกันแบบ cash in transit จะเสียเพียงหนึ่งล้านต่อ 40 บาทกว่า ๆ ก็ตาม

2. คนเราไม่ค่อยจะคำนึงถึงความทุกข์ในด้านอุบัติเหตุเท่าไรนัก มักจะนึกถึงความสะดวกสบายมากกว่า

3. รู้เท่าไม่ถึงการณ์ คือ คิดว่ามีสิ่งอำนวยความสะดวกมาก ทำให้ง่ายต่อการทำงาน แต่ไม่ได้นึกถึงว่ามีอันตราย

4. การประกันอุบัติเหตุทำในระยะเวลาสั้น ทำให้รู้สึกว่าปลอดภัยน้อย

5. ความรู้เรื่องการประกันต่าง ๆ และการประกันอุบัติเหตุยังไม่แพร่หลาย ทำให้ไม่ได้รับความสนใจจากประชาชนในด้านการทำประกัน

การประกันวิศวกรรม ในปัจจุบันได้มีรายละเอียดเพิ่มเติมออกมาใหม่ เริ่มตั้งแต่เดือนเมษายน 2526 บริษัทประกันภัยสามารถใช้ได้โดยพิจารณาดูว่าอันใดที่จะเป็นประโยชน์ ก็สามารถนำมาใช้ได้ทันที

บรรณานุกรม

ความรู้เบื้องต้นของการประกันภัย ของสมาคมประกันวินาศภัย

เจิมศักดิ์ ปีนทอง, บัญชา ตรวิทยาคุณ. **รัฐบาลพร้อมแล้วหรือยังที่จะทำงานร่วมกับเกษตรกรผู้ยากจน.**

ชนินทร์ พิทยาวิวิช. **เลตเตอร์ออฟเครดิต.** พิมพ์ครั้งที่ 1. โรงพิมพ์ธีระการพิมพ์, 2516.

ชูเกียรติ ประมูลผล. **คำบรรยายการประกันวินาศภัย.** เล่ม 1 คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์,

บุษบา อึ้งภากรณ์. "การประกันพืชผล," **วารสารสำนักงานประกันภัย,** 1 ฉ. 2 2519.

พาณิชย์, กระทรวง. **เอกสารประกันภัยทางการเกษตรในประเทศไทย,** 15–18 กรกฎาคม, 2523.

ยุติ ล่ำซำ. "การประกันอุบัติเหตุ," บรรยาย ณ คณะเศรษฐศาสตร์และบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, พฤศจิกายน, 2513.

ลดา ทุมโฆสิต. "การประกันรถยนต์," บรรยายแก่นิสิตชั้นปีที่ 3 คณะเศรษฐศาสตร์และบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, พฤศจิกายน, 2513.

สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย. **รายงานการสัมมนาประกันพืชผล** 17–19 กรกฎาคม, 2523.

สมศักดิ์ กำภู ม.ล. "การประกันอุบัติเหตุส่วนบุคคล," **ข่าวพาณิชย์.** ฉบับเดือนตุลาคม 2503.

"สรุปผลการประชุมเชิงปฏิบัติการ," **การประกันทางการเกษตรในประเทศไทย,** 15 – 18 กรกฎาคม, 2523.

สุวรรณี สำโรงวัฒนา. "การประกันพืชผลทางเกษตรกร," **วารสารสำนักคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ,** 2522.

"เอกสารเกี่ยวกับการประกันภัย" สมาคมประกันวินาศภัย. ปีที่ 1, ฉบับที่ 1. ตุลาคม 2503.

"เอกสารการประกันรถยนต์" แผนกฝึกอบรม บริษัทอาคเนย์ประกันภัย จำกัด.

อมร เลิศไนสัตย์. **เอกสารการประกันภัย** ของ บริษัทเมืองไทยประกันชีวิต จำกัด.

Agarwala, A.N. **Insurance : Principles. Practice and Legislation.** The Indian Press Private Ltd., 1959.

Cockerall, H.A.L. **Insurance.** London : The University Press Ltd., 1967.

Dickerson, O.D. **Health Insurance.** 3 rd ed. Tajpei, Taiwan, 1971.

Dios, Reynaldo. A. de. **East Asian Insurance Congress.** 2 nd General Conference, Nov. 16-19, The Philamlife Printing Press, 1964.

Doublet, A.R. **Fire Insurance Claims, Law and Practice.** Taipei, Taiwan : Cave Book Company.

Dover, Victor. **A Handbook to Marine Insurance.** 7 th ed. London : H.F. and G. Witheaby Ltd., 1970.

Hathaway, Babara. **Your Life Insurance.** ("Tutor Text"). New York : Doubleday and Company. 1962.

Lucas, George G.R. and Wherry, Ralph H. **Insurance, Principles and Coverages.** Taipei, Taiwan, 1958.

Mehr, Robert I. and Cammack, Emerson. **Principles of Insurance.** Taiwan : The Tan Chiang Book Company. 1966.

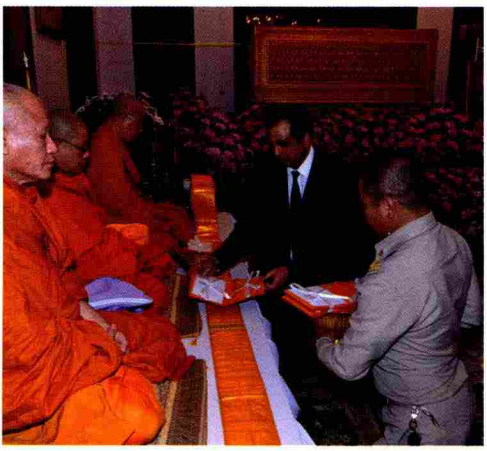
Riegel, Robert, and Miller, Jarome. **Insurance: Principles and Practices.** New Jersey : Englewood Cliffs, Prentice-Hall, 1966.

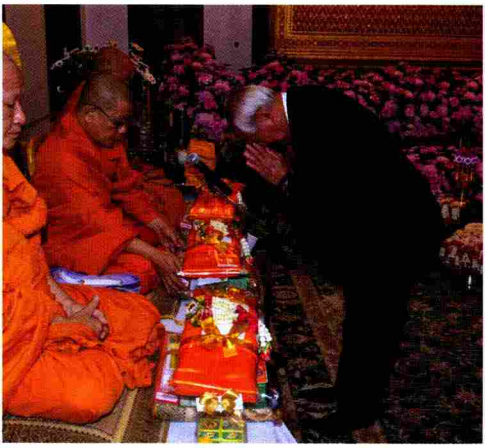
Rodda, William H. **Property and Liability Insurance.** New Jersey : Prentice-Hall Inc., 1966.

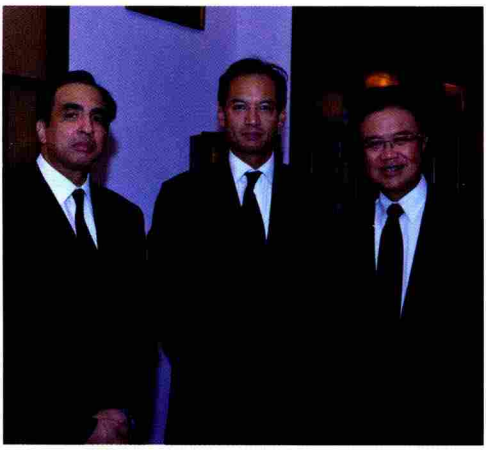
หน้าว่าง

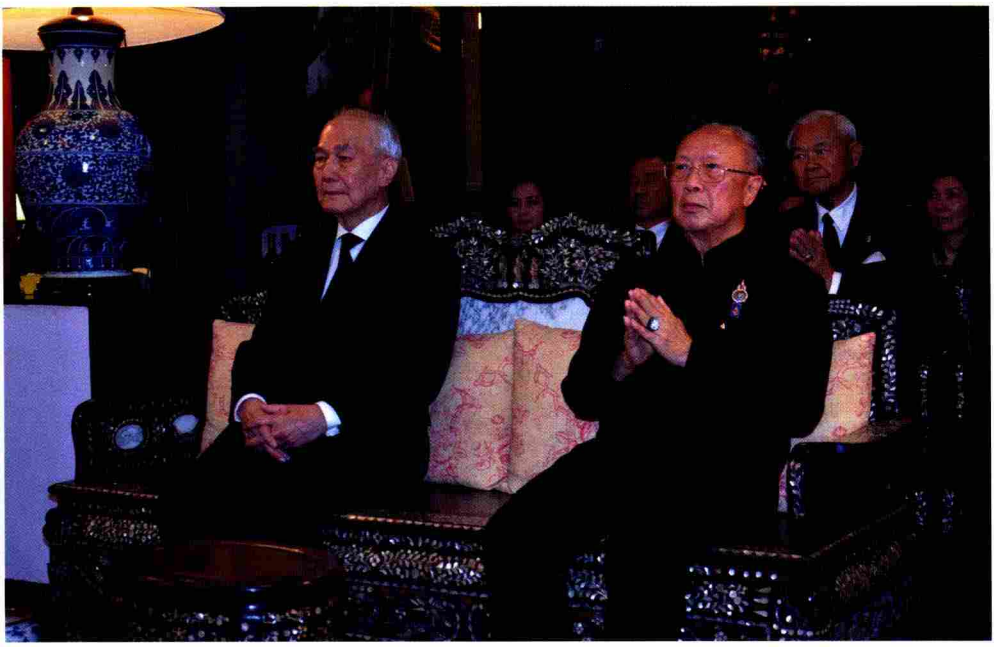
ISBN 974-07-5346-9

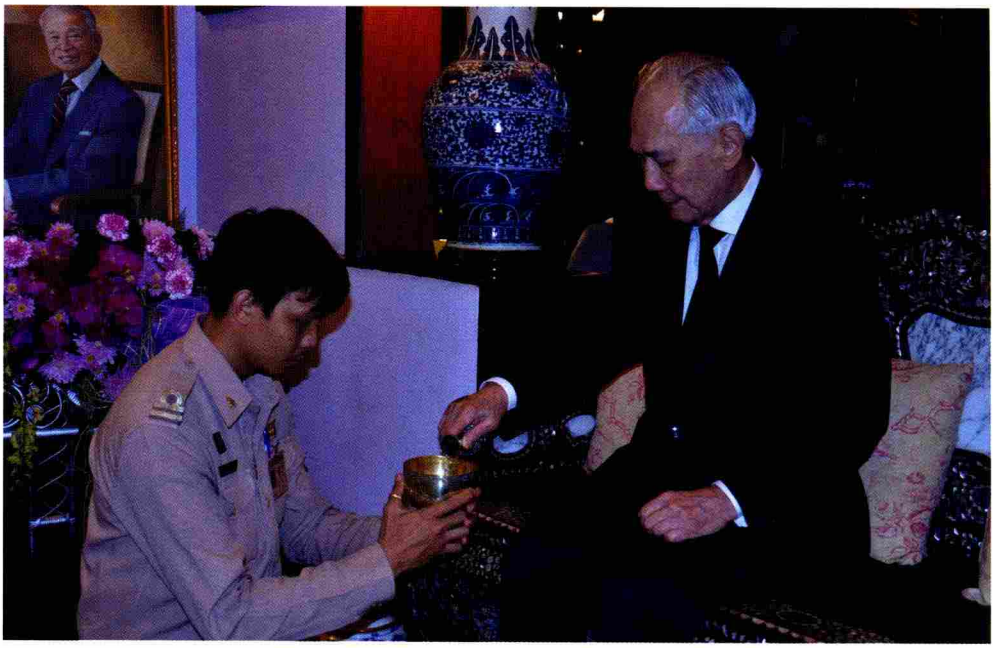
พิมพ์ที่บริษัทโรงพิมพ์ ไทยวัฒนาพานิช จำกัด ๘๙๑ ถนนพระราม ๑ กรุงเทพมหานคร
นางบุญพริ้ง ต. สุวรรณ ผู้พิมพ์ผู้โฆษณา พ.ศ. ๒๕๒๗

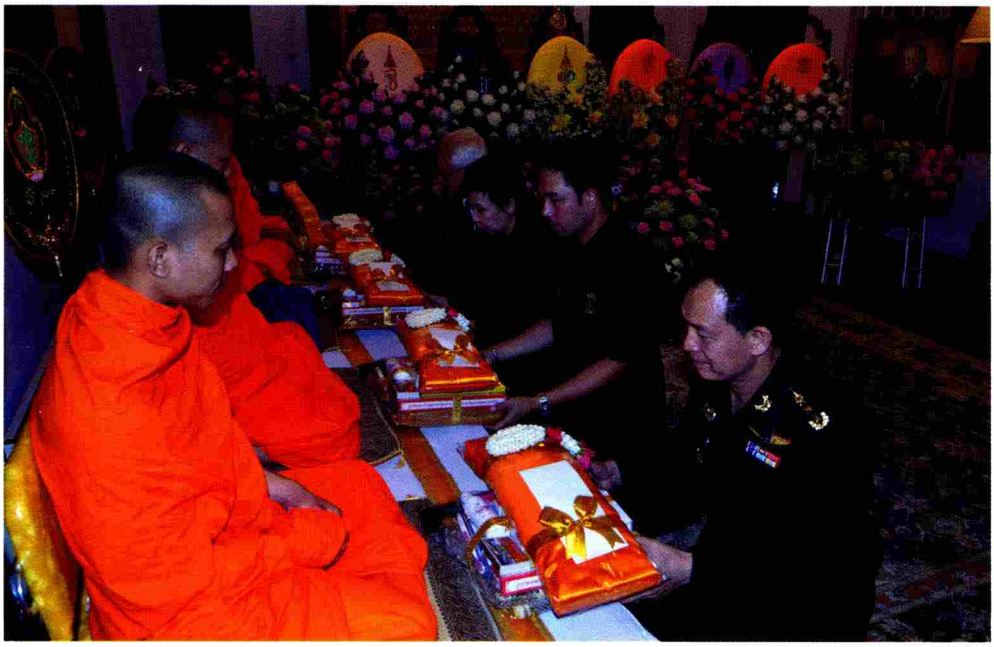


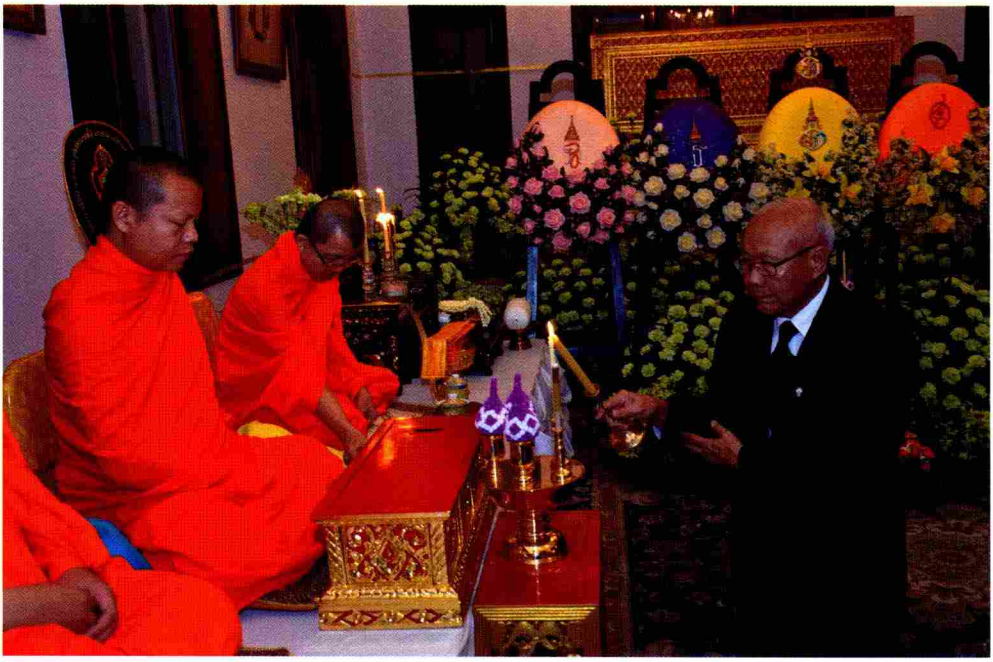












พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าโปรดกระหม่อม
พระราชทานน้ำหลวงอาบศพและพระราชทานพระพิธีธรรมสวดพระอภิธรรม
เป็นเวลา 3 คืน ตั้งแต่วันจันทร์ที่ ๒๘ มกราคม ๒๕๕๖ ถึงวันพุธที่ ๓๐ มกราคม ๒๕๕๖

เจ้าภาพสวดพระอภิธรรม

ตั้งแต่วันพฤหัสบดีที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๕๖ – ถึงวันเสาร์ที่ ๒๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๖

สำนักงบประมาณ
จิตรลดารุ่น ๕
สโมสรโรตารี่ปทุมวัน
ราชสกุลจิรประวัติ
มหาวิทยาลัยกรุงเทพ
กรุงเทพมหานคร
กรมการปกครอง
สมาคมประกันวินาศภัยไทย
สภากาชาดไทย
นยปส รุ่น ๑
ลูกหลานเจ้าพระยาศรีธรรมาธิเบศร์
ครอบครัวสารสิน
บริษัท มานะพันธ์ จำกัด
วปอ.รุ่น ๒๕๕๔
สโมสรโรตารี่กรุงเทพ
เมืองพัทยา
สำนักจัดทำงบประมาณด้านความมั่นคง ๑
สมาคมราชวิทยาลัย
กระทรวงมหาดไทย
บมจ.ไทยพาณิชย์สามัคคีประกันภัย
หอการค้าไทย
สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย
มูลนิธิโปษยานนท์
ราชสกุลวุฒิชัย
ชมรมสายสกุล ณ สงขลา

รายพระนามและรายนามผู้ร่วมทำบุญในการสวดพระอภิธรรม

ตั้งแต่วันจันทร์ที่ ๒๘ มกราคม ๒๕๕๖ – ถึงวันเสาร์ที่ ๑๑ พฤษภาคม ๒๕๕๖

กนกนันท์ ทองขุนนา

กนกรัตน์ ขุนทอง

กนิษฐ์ สารสิน

กมล บูรณพงษ์

กรณินทร์ กาญจโนมัย

กรมโยธาธิการและผังเมือง

กรมเสมียนตรา วปอ. ๕๔

กรรชรัชฎ์ – สุรัชฌา พรเวโรจน์

กฤษฎา เคลือบมณี

กฤษณะ อยู่สวัสดิ์

กลุ่มสุขที่ ๒

ก้องภพ สุขกิจบำรุง

กอบกาญจน์ พฤกษา

กัณวีย์ สืบสุข

กัลยา ลี้อิสราภรณ์

การเกษ จูเจริญ

การประปาส่วนภูมิภาค

กิตติพงษ์ เศวตนิติธรรม

กิตินันท์ ธัชประมุข

กิติยาภา จิตรพิทักษ์เลิศ

กิริฎา เภานิจิตร

ท่านผู้หญิงกุณฑี ไกรฤกษ์

กุลวุฒิ วนาสวัสดิ์

นพ. เกรียงศักดิ์ – พญ.ณัฐฐานันท์ ประสพสันติ

เกศกนก จงเจริญ

เกศแก้ว วิจารณกรณ์

เกียรติศักดิ์ – กฤษณา ประกอบชีพ

แก่นเพชร ช่วงรังสี

โกวิทย์ – ลลิตา โปษยานนท์

คงศักดิ์ บูรณะกุล

ครองทรัพย์ จิรชัยศรี

ครอบครัว ม.ล. สุวรรณ - เพชรพรรณ สวัสดิวัตน์

ครอบครัวยิบอินซอย

ครอบครัวสารสิน

สำนักงบประมาณ

จรัญ การุณยวัฒน์

จรัสศรี,วีรวุฒิ,สุตทยา วัชราภัย

จรินทร์ จักกะพาก

จรินทร์ เชาวมัย

จารุณี ลี้ตระกูล

จารุวรรณ วิชญอาภา

จิตรการ หล่อสุวรรณรัตน์

จิตรลดา รุ่น ๕

จิรพร จารุดิลก

จิรภัทรา ชิวปรีชา

จิรวุฒิ บุญศิริ

พลโทจิระ โกมุทพงศ์

ม.ล.จิราธร จิรประวัติ

จิราพรรณ ชัยโรจน์

จิราภรณ์ ตันติวณิชย์

จุฑามาศ สมบุณยะวิโรจน์

จุไรรัตน์ ปันยารชุน

เจริญพงษ์ ศุภธีระธาดา

ภาณุ จันทร์เจียวใช้

เฉลิมพล เพ็ญสูตร และครอบครัว

เฉลิมศักดิ์ – ศศิกาญจน์ จันทรทิม

คุณหญิงเฉิดฉัน แสงรุจี

คุณหญิงชฎา วัฒนศิริธรรม

ชนัญญา งามธนญาณี

ชนิดา ไชยกาล

ชนินทร์ – นุสรา รุนสำราญ

ชมรมสายสกุล ณ สงขลา

ชลลดา แจงทนงค์

ชวน ศิรินันท์พร

ชวนชม กิจพันธ์

ชวพล พันธุมรัตน์

ชวลิต วงษ์นรเศรษฐ์

ชูชัย – เมษา เกษมศานติ์

ชาญนะ เอี่ยมแสง

พ.ต.อ. ชาติชาย – กาญจนา เอี่ยมแสง

ชายศักดิ์ – นุชจรี ณ สงขลา

ชินณุสรร – พร้อมฉัตร และครอบครัว

ฐนิวรรณ กุลมาดล

ฐะปะณีย์ – เติมสิน เดชารัตน์

ณรงค์ – ภรทิพย์ เจริญศรีชัย

ณัชชา เกิดศรี

ณัฐธัญ วงศ์ภาวิทย์

ณัฐมน จินตรักษ์

ณัฐวดี ม้าทอง

ณิชาภัทร จิ๋วกร่าง

ดวงพร วรรณพฤกษ์

พ.อ.ดำรง ตัณฑะผลิน

พล.ต.ดำรงเทพย์ บุนนาค

ดุษดี ศิรินาวิน

ดุสิต – ศรียา เขมะศักดิ์ชัย

พ.ต.ท.เดชพล ศรีจันทร์

สายการบินเดลต้าแอร์ไลน์

ถนัด จีรชัยไพศาล

ถิรกิตติ์ สถิรกุล

ทมยันตี โปษยานนท์

ทยุติ – ณฐินี ศรียุกต์สิริ

พลเอกทรงกิตติ – ภรณี จักกาบาตร์

ทรงยศ โรจนวีระ

ทรงศรี ลิ้มโสภาธรรม

ทวี ตระกูลทอง

ทวีเกียรติ ศรีสกุลเมฆี

ทวีศักดิ์ ชพานนท์

ทักษิณ ธนาคม

ทัดระวี พรหมสาขา ณ สกลนคร

ท่านหญิงน้อง – ลุท – นก – หนู – พาย

ทิชา บุญประดับ

ทิตยา ทรัพย์เย็น

ทิพยสุดา ถาวรอมร

เทพชัย เสรีอำนวย

ธนศาล – ชลลดา วิถีเจริญ

ธนา จานุสรณ์

ธนาภัทร์ เรืองศรี

ธนิต อังควินิจวงศ์

ธวัชชัย กิจรัตนะกูล

ธวัชชัย ชัยวัฒน์

ธัชพล โปษยานนท์

รศ.ดร.ธัญญะ เกียรติวัฒน์

ธัญนันท์ วงศ์สันติวนิช

ตราวุธ – พรทิพย์ สูตะบุตร

ธีรเดช ถิรพร

นคร – มาลีรัตน์ ปลื้มจิตรชม

นพพร – พรภัทร์ วิฑูรชาติ

นพมาศ วินิจฉัยกุล

นภดล มีสุขเสมอ

นยปส. รุ่น ๑

นริมล พานิชพงษ์พันธุ์

นวลจันทร์ สุขอินทร์

น้อง – รัชนี เจริญนาค

นันทนา สุทธิธนากุล

นิศกร ทัดเทียมรมย์

นาฏนา สังข์วรรณะ

นิติพันธุ์ นัยติวัฒน์

นิพนธ์ จงวิชิต

นิรันดร จอมทอง

นิลุบล เครือนพรัตน์

นุชนารถ อำนวยผล

บมจ.ไทยพาณิชย์สามัคคีประกันภัย

บริษัท ซูปเปอร์จิ๋ว จำกัด

บริษัท บางซื่อโรงสีไฟเจียเม้ง จำกัด
บริษัท โมราเจน จำกัด
บุญชู ประสพกิจถาวร
บุญเชิด คิดเห็น
พลเอกบุญเลิศ – ธิดา แก้วประสิทธิ์
เบญจมาศ โทสุวรรณ
เบญจมาศ มหาวงศ์ขจิต
ประนิอร เตียวตรานนท์
ประสาทพล อักษรมัต
ประเสริฐ ชูเมือง
ปราณี ฤกษ์นิยม
ปราณี ลี้เจริญรักษา
ปริย – นลินี เตชะมวลไววิทย์
ปรีดา รัตนอุไร
ปเรตร์ – อรกานดา อรรถวิภัชน์
ปัทมา จงสมจิตร
ปิยรัตน์ เติมญารศิลป์
ผู้ตรวจการ สำนักงาน กกต.
ผู้ตรวจราชการกระทรวงมหาดไทย
พงษ์เทพ ถิฐาพันธ์
พงษ์นรา เย็นยิ่ง
พงษ์พันธุ์ – ชวลี ตุลยกิจจา
พชร – ณัฐฏ์จารี อนันตศิลป์
พนม แฟงฤทธิ์
พนิดา ไพศาลกิจ
พยุงศักดิ์ ครเจริญ
พรชัย ศรีชัยยงพานิช
พรทิพย์ กุลไพจิตร
พรบำรุง ทรัพย์พงษ์
พรพนา จงเกษกรณ์
พร้อมพงศ์ พฤกธารา
พัชรี บำรุงธรรม
พัฒนาวดี กรรณสูต
พิชยพันธุ์ ชาญภูมิดล
พิชัย คุ้มหรั่ง
พิชิตพล บุนนาค
พินทุพร – เรย์มอนด์ นิดแฮม
พิพัฒน์พงษ์ โปษยานนท์
พิมพ์พร โอวาสิทธิ์
พิมลพรรณ ติยะประเสริฐกุล
นพ.พิวัฒน์ – สิริลักษณ์ โปษยานนท์
พิศุทธิ์ สุขุม
พีระ ปัญญาณธรรม
พูลทรัพย์ สมบูรณ์ปัญญา
เพชรรินทร์ ส่อตระกูล
เพชรัตน์ เสรีพันธ์พานิช

เพิ่มศักดิ์ สัจจะเวทะ
ไพบูลย์ อรุณสาย
ไพโรจน์ วิริยะปราโมทย์
เฟื่องจิต อนันต์
ภควดี เลิศกาญจนวัติ
ภากร สุวรรณกิจ
ภานพ – ปานใจ อังศุสิงห์
ภูวดล วิมลรัตน์
มณฑล สุดประเสริฐ
มณวิภา ประชัญคดี
มนชิดา เจียรไพศาลเจริญ
มลฤดี อภิชนาพงศ์
มหาวิทยาลัยกรุงเทพ
ดร. มัทนา สานติวัตร
มิ่งขวัญ – นพ.ประกาศิต วิรัชปรภา
มิเนโกะ – ไพโรจน์ ชั้นเสวิกุล
มูลนิธิโปษยานนท์
เมลดา พูลเกษมกุล
ยศากร รุจิกัณหะ
ยุทธนา สาโนชนกร
เยาวลักษณ์ มานะตระกูล
ม.ร.ว. รณจักษ์ จักรพันธุ์
รตินุช กันตะปีติ
ระวีวรรณ จุมพล
รัชนิภา สายอุบล
รัชนี เครือรัตน์
รัตนาภา วัชโรทัย
ราชวิทย์ ๖
ราชวิทยาลัยมูลนิธิเพื่อการศึกษา
ราชศักดิ์ งามเนตร
ราชสกุลจิรประวัติ
รุ่งทิพย์ ลิมปาภินันท์
รุ่งวิทย์ สิทธิสุข
รุจิรา วินยะดี
เรไร คำสะอาด
เรวดี พุธหอม
ลัดดา จันทร์เอียด
ลูก – หลาน ม.ล. เล็ก กุญชร
ลูกหลานเจ้าพระยาศรีธรรมาธิเบศร์
วปอ. ๕๔ นกเค้าแมว
วรบุตร วภักดิ์เพชร
วรวิทย์ – เยาวลักษณ์ จำปีรัตน์
วรวุฒิ กาญจนากูล
วราเทพ รัตนากร
วราวุธ กุลสิงห์
วรุตม์ วรรณะเอี่ยมพิกุล

วฤณ ปิมปาสาร

วสันต์ ถนอมทรัพย์

วสันต์ อิทธิโรจนกุล

วสี – เสงี่ยม รัตนภูพันธ์

วัชระ – นวลจันทร์ วรศักดิ์

วัฒนา – วรรณพร มงคลศิลป์

วันชัย จงสุทธานามณี

วันวิชัย คุ้มเปลี่ยน

วัลลีวรรณ วรวรรณ

วานี วงศ์แพทย์

วิเชียร เตชะไพบูลย์และครอบครัว

วิทัศน์ เดชะบุญ

วิบูลย์ สงวนพงษ์

วิภาวรรณ สงค์สมบัติ

วิระ – อรนุช โอสถานนท์

วีราภรณ์ เจริญวิวัฒนพงษ์

วิริยา สังขนิยม

วิศว์ รัตนโชติ

พลโทวิสุทธิ์ นาเงิน

วีระยุทธ – สุปราณี ปั้นน่วม

วุฒิพงษ์ เพียรจริยวัฒน์

ศรีพา ปานกุล

ศรีสุมา โอสถานุเคราะห์

ศรุต ทวีชัยวัฒนะ

ศศิกาญจน์ กันทาธรรม

ศศินา นภาศัพท์

ศิรินทิพย์ ธนวิจิตรพันธ์

ศิริวรรณ สุกัญจนศิริ

ศุภชัย งามศิริกุลเจริญ

ศุภพงษ์ อัศวินวิจิตร

ศุภเศรษฐ์ ศิริสังข์ไชย

สกุลรัตน์ ตาละโสภณ

สภากาชาดไทย

สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย

สมจิตต์ หวังศุภชาติ

สมจิตร ปียะศิลป์

พญ. สมใจ หวังศุภชาติ

สมใจ อิ่มสุวรรณและครอบครัว

สมชัย รอดเรือง

สมชาย เมธวัฒน์ธรากุล

สมมิตร โตรักตระกูล

สมศักดิ์ ดุรงค์พันธุ์

สมศักดิ์ – วิยดา โชติรัตนะสิริ

สมศักดิ์ ชะนีบุญ

สมหมาย ลักขณานุรักษ์

สมาคมประกันวินาศภัยไทย

สมาคมราชวิทยาลัย

สมาคมผู้ปกครองและครูโรงเรียนวัดสุทธิวราราม

สมาน – วีรวรรณ ลือสุทธิวิบูลย์

สโมสรโรตารี่ปทุมวัน

สรรเสริญ – พัชรี

สรศักดิ์ จันทร์เพ็ญ

สวัสดิการโรงเรียนวัดสุทธิวราราม

ส่องแสง สังขพิทักษ์

พล.ต.นพ. สายัณห์ สวัสดิ์ศรี

สาลี่ สุขเกิด

สำนักจัดทำงบประมาณด้านความมั่นคง ๑

สำนักจัดทำงบประมาณด้านสังคม ๒

สำนักโยธากรุงเทพมหานคร

สิริกุล พันธุ์วิชาติกุล

สิริมาดา ไพทีกุล

สุชาดา กาญจนนิมมาน

สุดารัตน์ สุจิตรนที

สุภา – แมว – จุ๋ย – โจ

สุมิต แสนกุลศิริศักดิ์

สุมิตร ตระกูลโรจน์

สุมิตรหมาย ธรรมสโรช

สุรเชษฐ์ – สุกัญญา ณ กาฬสินธุ์

สุรพล กิตติเวช

สุรยุทธ – ปัทมา ศรีประเสริฐ

สุรวุฒิ พันธุ์พิมานมาศ

สุรศักดิ์ ผลยังส่ง

สุรีย์ (นยปส. รุ่น ๑)

สุวิทย์ แก้วค้า

สุวิมล – สุธี (สถาบัน เอ.ที)

พล.ท.ดร.สุวิระ – ศิริวรรณ ทรงเมตตา

โสมนัส – โชคชัย นิลเจียรสกุล

หรรษา ชีวะพฤกษ์

หอการค้าไทย

พล.ท.เสธ.นทพ. หัสพงศ์ ยุวนวรรธนะ

หิรัญญา (นยปส.รุ่น ๑)

อดิชาต วรรณยางกูร

พล.ต.ต.ดร.อดุลย์ – นงคราญ ณรงค์ศักดิ์

อธิบดีกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น

อนันต์ แก้วกำเนิด

อนันต์ ปานคล้าย

อนุชา ภาระนันท์ และภริยา

อนุรักษ์ ทศรัตน์

อเนก – เพ็ญจันทร์ และครอบครัว

อโนทัย ทรงไทย

อาจ วิเชียรเจริญ

มล. อภิชิต วุฒิชัย

อมรรัตน์ ภูมิวสนะ

อมรวดี จักรไพวงศ์

ดร.อรนุช – ไกร สูงสว่าง

อรรคพล – สมิตา สรสุชาติ

อรรถพร สิงหวิชัย

อรัญ กิติเรืองแสง

อริยา อินชมพู

อรุณศรี บุญสม

อลิษา เมฆมณี

อัมพร – อัชพิมพ์ อรุณลักษณ์

อัมพร ธรรมสิทธิ์บูรณ์

อัยการพิเศษฝ่ายคดีอาญา ๖

อัยการเล็ก (พัทยา)

ว่าที่ ร.ต.ท. อาทิตย์ บุญญะโสภัต

รศ.ดร.อานัฐ – ดร.ดวงตา ตันโช

อานันฑิตา อินทปันตี

อิทธิพล คุณปลื้ม

อิสระ เสียงเพราะดี

อุรวี เงารุ่งเรือง

เอกสิทธิ์ ยุทธชัยวรกุล

Abdullah Alawadi

Ateeb and Zilika Masketi

Camgcon Suzanwe

Chiemi Svensson

Chumsri – Lerqman Arnold

Gardon Tseng

Linda Cheng

Mr & Mrs Grover

Prapand Apisarnthanarax

Santi Chatterjee

Shabih Mohib

Thailand Tatler Magazine

Thanathip & Partners

The Rotary Club of Bangkok

Wisamsri Nilodom

รายพระนามและรายนามผู้ที่นำหรีดมาเคารพศพ

กรมเจ้าท่า

กรรติกา ณ สงขลา และครอบครัว

กฤษณราช จินดาวงศ์

กลินท์ – เพชรพริ้ง สารสิน

กลุ่มยุทธศาสตร์การงบประมาณ

กลุ่มสุขที่ ๒

กองแผนงาน กรมที่ดิน

ดร. กันทิมา กุญชร ณ อยุธยา

กัมพล ตันสัจจา

กิจจา บุรานนท์ – จิม พอตเตอร์

ดร. กิตติพงษ์ – ศริยา กิตยารักษ์

กุลวุฒิ วนาสวัสดิ์

เกรียง - อรสา อู่อุดมยิ่ง

ศ.ดร. เกรียงศักดิ์ เจริญวงศ์ศักดิ์

เกษม – คุณหญิงจามรี สนิทวงศ์

แก่นเพชร ช่วงรังษี

แก้วขวัญ – ท่านผู้หญิงเพ็ญศรี วัชโรทัย

โกวิทย์ – ลลิดา โปษยานนท์

ดร.ไกร – ดร.อรนุช สูงสว่าง

ดร.ไกร – รุ่งนภา ตั้งสง่า

ขวัญชัย วงศ์นิติกร

คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยกรุงเทพ

คมสัน โอภาสสถาวร

ครอบครัวประนิช

ครอบครัวหะรินสุต

คอนนี่ จารุวัสตร์

จรัญ ขยัน

จรินทร์ จักกะพาก

จารุพงศ์ เรืองสุวรรณ

จำนงค์ – ธาริษา วัฒนเกศ

จิตรลดา รุ่น ๕

จิตริก – วิวรรณ เศรษฐบุตร

จุฑาทิพย์ เตชชาติวนิช

จุมพล สำเภาพล

เจริญ ภัสระ

เจือ ราชสีห์

ดร.ฉัตรชัย ยอดอุดม

ม.ร.ว. เฉลิมชัย – เอมอร –
ม.ล. อภิชิต วุฒิชัย

ชนรรค์ – วิภาจรีย์ พุทธมิลินประทีป

ท่านผู้หญิงชนัตถ์ ปิยะอุย

ชนินทร์ – นุสรา รุนสำราญ

ชมรมสายสกุล ณ สงขลา

ชลิต – เบญจมา อภัยวงศ์

ชวน ศิรินันท์พร

คุณหญิงชอุ่มศรี วีรานุวัตติ์ และครอบครัวยุกต์สิริ

ชัช ปันยารชุน

ดร.ชัชวิน – ดารณี เจริญรัชต์ภาคย์

ชาญนะ เอี่ยมแสง

ม.ร.ว.ชิษณุสรร – ม.ร.ว.พร้อมฉัตร สวัสดิวัตน์

ชูเกียรติ มุทธากาญจน์

ชูจิตร พีชานนท์

ชูใจ พีชานนท์

พลเอกชูฉัตร กำภู ณ อยุธยา และ

ครอบครัว

ชุติภัทร – สัณหพิศ โพธิรัตนังกูร และ ครอบครัว

ชูเอก – เดชอนงค์ เตชะไพบูลย์

เชตวัน อนันตสมบูรณ์

โชติพัฒน์ – อาทินันท์ พีชานนท์

รศ.พญ.คุณหญิงโชติมา ปัทมานันท์

ไชยไว - สุณีรัตน์ พูนลาภมงคล

ณัฐ และ ชา

ดุลยเดช – ม.ล.ดาลิดฌลา – วชิรเดช บุนนาค

ดุสิต – ศรียา เขมะศักดิ์ชัย

ดร.เติมชัย บุนนาค และครอบครัว

เติมศักดิ์ – สายจิตร กฤษณามระ และ ครอบครัว

ถิรกิตต์ สถิรกุล

พลเอกทรงกิตติ – ภรณี จักกาบาตร์

ทวี ตระกูลทอง

ทวีศักดิ์ เลิศประพันธ์

ทองย้อย เปาโรหิตย์ และครอบครัว

ทัศรินทร์ เหล่าไพโรจน์

ทิพวรรณ บุศยพลากร

เทพ จาตุรจินดา และครอบครัว

ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน) สาขาถนนสาทร

ดร.ธนู กุลชล

ธรรมศักดิ์ สัมพันธ์สันติกุล

พล.ต.ต.ธวัช – มยุรี ภักดีบุตร

ธวัชชัย ชัยวัฒน์

ธะนิต พิศาลบุตร

พลเรือตรีธานี ผุดผาด

ธีระ วงศ์จิรชัย และครอบครัว

เธียรธวัช จารุรัตน์ และครอบครัว

นพดล สันติภากรณ์

นพพร – พรภัทร์ วิฑูรชาติ

นพมาศ วินิจฉัยกุล และครอบครัว

นยปส. รุ่นที่ ๑

นฤนาท – สัญชญา รัตนะกนก

นวลพรรณ ล่ำซำ

ม.ล.นันทิกา วรวรรณ

นำชัย หล่อวัฒนตระกูล

นิติบุคคลหมู่บ้านจัดสรร บ้านเฉลียงลม

พล.ต.ต.นิทัศน์ ลิ้มศิริพันธ์

นินนาท ชลิตานนท์

บมจ. ฟีนิกซ์ประกันภัย (ประเทศไทย)

บมจ.โตเกียวมารีนประกันภัย (ประเทศไทย)

บมจ.ไทยประกันภัย

บมจ.ไทยพาณิชย์สามัคคีประกันภัย

บมจ.ธนาคารกรุงไทย กระทรวงการคลัง

บมจ.นวกิจประกันภัย

บมจ.นำสินประกันภัย

บมจ.สามารถเทเลคอม

บมจ.สินมั่นคงประกันภัย

บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

บริษัท ชาติล่า (ประเทศไทย) จำกัด

บริษัท นายเลิศพัฒนา จำกัด

บริษัท บางซื่อโรงสีไฟเจียเม้ง จำกัด

บริษัท ปุ๊ปป้า (ประเทศไทย) จำกัด

บริษัท รดาทราเวล จำกัด

บริษัท อินโฟอีโวลูชั่น จำกัด

พล.อ.บุญเลิศ – ธิดา แก้วประสิทธิ์

เบญญาดา – รณิดา พฤฒินลิน

ประกิต – สตรี ประทีปะเสน

ประภัตร โพธสุธน

ประภา พวงแก้ว

ประมนต์ – เพ็ญพรรณ สุธีวงศ์

ประวิทย์ สุขุม

ประสงค์ – พิกุล โตรักตระกูล และครอบครัว

ประสงค์ พิทักษ์วรรัตน์

ประเสริฐ ประศุณศึกษาภันธ์

พลตรีปริญญา โชติกเสถียร

ปริญญา – ลักษณา พรประภา

ปาน โปษยานนท์ และครอบครัว

สำนักควบคุมการก่อสร้าง กรมโยธาธิการและผังเมือง

สำนักสนับสนุนและพัฒนาตามผังเมือง กรมโยธาธิการและผังเมือง

แผน – ม.ล. หิรัญญิกา วรรณเมธี

พงศ์ไพบูลย์ สิทธิคู

พงษ์ศักดิ์ อัสสกุล

พนักงานบ้านปลอดภัย

พรชัย นุชสุวรรณ และภรรยา

พรชัย มนัสศิริเพ็ญ

พรทิพย์ – โล่ห์วีระ จันทร์รัตนปรีดา

พรรณพร คงยิ่งยง

พลอยแกมเพชร

พหล จินดากุล

ศ.นพ.พิชัย – พญ.กนก บุญยะรัตเวช

พิมลพรรณ ติยะประเสริฐกุล

พิไลพรรณ สมบัติศิริ

พิสันต์ ประทานชวโน

พีระ เพชรพาณิชย์

พุฒิพัฒน์ เลิศเชาวลิทธิ์

พญ.ดร.คุณหญิงเพียร เวชบุล บุตร – ธิดา

โพธิพงษ์ – ยุพา ล่ำซำ

ไพรัช บูรพชัยศรี

ภ.ป.ร. รุ่น ๖

ภ.ป.ร. รุ่น ๗

มณฑล สุดประเสริฐ

มนตรี ชนะชัยวิบูลวัฒน์

มรกต ยิบอินซอย

มหาวิทยาลัยกรุงเทพ

ดร.มัทนา สานติวัตร

มาลินา ปาลเสถียร และครอบครัว

มาลินี เลี่ยวไพรัตน์

มูลนิธิโปษยานนท์

เมืองพัทยา

พล.ต. ยศนันท์ – ธนวีณา หร่ายเจริญ

ยุพิน ลพานุกรม

ม.ร.ว. รณจักร์ จักร์พันธุ์

รัตน์ – ชวาลี โอสถานุเคราะห์

รัตนา กิจวรรณ

ราชวิทย์ รุ่น ๒

ราชวิทยาลัยมูลนิธิเพื่อการศึกษา

ราชสกุล วุฒิชัย

รุ่งเรือง สุขเกิดกิจพิบูลย์

โรงพยาบาลจุฬาลงกรณ์

โรงเรียน ภ.ป.ร.ราชวิทยาลัยใน
พระบรมราชูปถัมภ์

โรงเรียนวัดสุทธิวราราม

โรงแรมราชมรรคา เชียงใหม่

ลูก - หลาน เจ้าพระยาศรีธรรมาธิเบศร์

ลุช – นก – พาย วุฒิชัย

วปอ. ๒๕๕๔

วปอ. ๒๕๕๔ ดร.ภควดี เลิศกาญจนวัติ

วปอ. ๒๕๕๔ หมู่ไก่ฟ้า

วปอ. ๒๕๕๔ หมู่นกเค้าแมว

วปอ. ๒๕๕๔ หมู่นกยูง

วปอ. ๒๕๕๔ หมู่วัว

วปอ. ๒๕๕๔ หมู่เหยี่ยว

วปอ. ๒๕๕๔ หมู่ช้าง

วราเทพ รัตนากร

วรวิทย์ – เยาวลักษณ์ จำปีรัตน์

วสันต์ ถนอมทรัพย์

วังบ้านหม้อ

วัดสุทธิวราราม

วัลลภ พลอยทับทิม

วาปี – ท่านหญิงเหมือนจิต ภิรมย์ภักดี

วิชัย – กาญจนี ชีวกนิษฐ์

วิเชียร ชวลิต

วิเชียร – เสาวนีย์ เตชะไพบูลย์

ศาสตราจารย์ ดร.นายแพทย์วิทยา นาควัชระ

วิทยา – อรสา เวชชาชีวะ

วินัย ลิ่มสกุล

วิบูลย์ สงวนพงศ์

ม.ร.ว.วิภานันท์ รังสิต และครอบครัว

วีระยุทธ – สุปราณี ปิ้นน่วม

ท่านหญิงวุฒิสวาท วุฒิชัย และลูก

ทญ. ศรียา – จีระพงษ์ สิวายะวิโรจน์

ศศินา นภาศัพท์ และครอบครัว

ศุขสนั่น – ภาวนา โชติกเสถียร

สถาพร ศิริภักดี

สนั่น – คุณหญิงณัฐิกา อังอุบลกุล

สภากาชาดไทย

สมเกียรติ ฉายะศรีวงศ์

ดร.สมนึก – ศศมณฑ์ สงวนสิน

สมศักดิ์ – วิยดา โชติรัตนะศิริ

สมาคมนักเรียนเก่าโรงเรียนจิตรลดา

สมาคมประกันวินาศภัยไทย

สมาคมราชวิทยาลัยในพระบรมราชูปถัมภ์

สโมสรโรตารี่กรุงเทพ

สโมสรโรตารี่ดุสิต

สโมสรโรตารี่ธนบุรี

สโมสรโรตารี่ปทุมวัน

สโมสรโรตารี่พระโขนง

สฤษดิ์ วิฑูรย์

สาโมทย์ – อุทุมภรณ์ วีรานุวัตติ์

สำนักงบประมาณ

สำนักงานผู้ตรวจการแผ่นดิน

สำนักงานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ

สำนักจัดทำงบประมาณด้านความมั่นคง ๑

สำนักจัดทำงบประมาณด้านเศรษฐกิจ ๓

สำนักจัดทำงบประมาณด้านเศรษฐกิจ ๔

สำนักจัดทำงบประมาณด้านสังคม ๒

สำนักประเมินผล สำนักงบประมาณ

สำนักมาตรฐานงบประมาณ สำนักงบประมาณ

สำเริง - อรนนุช วิระชะนัง

สุกิจ – สุภีร์ หวั่งหลี

สุคนธ์ สีมารัตนกุล

สุจินต์ – รุจิราภรณ์ หวั่งหลี

สุชาติ – สุมิตร ตระกูลโรจน์

สุทธิกัญญา ไทยเพ็ชร

สุเทพ ไทยวัฒนานนท์

สุนทร – ดวงแก้ว ไกรตระกูล

สุพจน์ – พวงทิพย์ หวั่งหลี

สุพชัย – ดร.เกศรา เปียแก้ว

สุพรทิพย์ ช่วงรังษี

สุมิตรหมาย ธรรมสโรช

สุรศักดิ์ – พรทิพย์

สุรินทร์ โตทับเที่ยง

สุวพร ทองธิว

สุวิจักขณ์ นาควัชระชัย

ดร.สุวิทย์ – คุณหญิงทรงสุดา ยอดมณี

ดร.เสนาะ – คุณหญิงนงนุช อูนากูล

พล.ต.อ. เสริม – คุณหญิงชไลบล จารุรัตน์

หจก.รัจนาการ (๒๕๓๐)

หอการค้าไทย

สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย

อดิศักดิ์ ขันตี

อธิไกร – แคลร์ จาติกวนิช

อภิชาติ เทียวพานิช

อรพิน อัศวนิท

อรรถพร สิงหวิชัย

อลิษา เมฆมณี

อวยชัย กุลทิพย์มนตรี

อวยชัย วีรวรรณ

อัศวิน – ม.ร.ว.อัจฉรียา คงสิริ

ว่าที่ ร.ต.ท. อาทิตย์ บุญญะโสภัต

อานนท์ เจริญรุ่งเรือง

รศ.ดร.นัฐ – ดร.ดวงตา ตันโช

อานันท์ – ม.ร.ว. สดศรี ปันยารชุน

อาสา – สุจิตคุณ สารสิน

พ.ต.อ. (พิเศษ) อำพล – สะอาดโฉม สุนทรเวช

อิทธิพล คุณปลื้ม

อิสราภรณ์ โปษยานนท์

อุทัย – Eiko และครอบครัว

เอื้อมบุญ ไกรฤกษ์

Cascade Club

Cat & Nat Publishing (Thailand) Ltd.

HMI (Thailand) Co.,Ltd.

Jinny – May – Nicola – Galen – Khim –
Stephane – Hamidah

Jo Malone London

Lena Tan

Liza – Peter – Chloe and Claudia

The Gastreich Family

Mark & Catherine Bowers

Miller – Stirling

Douglas de Weese

Richard & Sumita Ham

ขอบพระทัยและขอบพระคุณ

ในการสวดพระอภิธรรมและทำบุญบำเพ็ญกุศลศพ ศาสตราจารย์วิรัช ณ สงขลา ตั้งแต่ วันจันทร์ที่ ๒๘ มกราคม ๒๕๕๖ ณ บ้านเลขที่ ๕ ถนนสาทรใต้ แขวงยานนาวา เขตสาทร กรุงเทพมหานคร จนกระทั่งถึงการพระราชทานเพลิงศพ ณ เมรุวัดเทพศิรินทราวาส (เมรุเล็ก) เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย กรุงเทพมหานคร ในวันอาทิตย์ที่ ๑๓ ตุลาคม ๒๕๕๖ ท่านผู้มีเกียรติ ญาติ มิตรที่เคารพนับถือได้ประทานส่งหรีด ร่วมทำบุญ เป็นเจ้าภาพ ร่วมแสดงความเสียใจและความอาลัย เป็นที่ซาบซึ้งเป็นอย่างยิ่ง

เจ้าภาพขอขอบพระทัยและขอบพระคุณทุกท่านจากใจจริง ซึ่งหากศาสตราจารย์วิรัช ณ สงขลา สามารถรับรู้ได้ด้วยญาณวิถีใด คงจะปลื้มปีติเป็นล้นพ้นในเมตตาจิตของทุกท่าน

ขอขอบพระคุณทุกท่านที่มีส่วนร่วมในการให้ความอนุเคราะห์และอำนวยความสะดวกในด้านต่างๆ ทำให้งานพิธีเป็นไปโดยเรียบร้อยทุกประการ

หากมีสิ่งใดขาดตกบกพร่องหรือมีความไม่สะดวกประการใดเจ้าภาพขอประทานอภัยและขออภัยมา ณ ที่นี้ด้วย

ครอบครัว ณ สงขลา