

บทที่ 1

บทนำ



1.1 ความเป็นมาของธุรกิจประกันภัยในประเทศไทย

การประกันภัยในยุคเริ่มแรก ตามประวัติศาสตร์มีมาตั้งแต่สมัยกรุงศรีอยุธยา มีการติดต่อการค้าขายกับต่างประเทศ ทั้งประเทศในเอเชียด้วยกัน เช่น พ่อค้าชาวจีน ญี่ปุ่น และประเทศในภาคพื้นยุโรป เช่น ฝรั่งเศส อังกฤษ ฮอลันดา เพราะประเทศยุโรปเหล่านี้ใช้กรุงศรีอยุธยาเป็นศูนย์กลางการค้ากับจีนและญี่ปุ่น โดยเฉพาะสมัยสมเด็จพระนารายณ์มหาราช การประกันภัยที่เกิดขึ้นเป็นอย่างแรก จึงเป็นการประกันภัยทางทะเลและขนส่ง โดยพ่อค้าชาติเดียวกัน หรือพ่อค้าที่ประกอบธุรกิจประเภทเดียวกัน มีความคิดการป้องกันการเสียหายของสินค้าที่ต้องบรรทุกเรือสำเภาข้ามทะเลมหาสมุทร เสี่ยงภัยจากภัยธรรมชาติ หากเรือจมหรือสูญหาย ตนจะต้องสูญเสียทรัพย์สินจำนวนมากจึงมาร่วมกันนำเงินมาสะสมเป็นกองกลางในระหว่างที่กิจการยังสามารถดำเนินไปด้วยดี เพื่อหากเรือและสินค้าของผู้ใดที่เป็นสมาชิก เกิดต้องภัยพิบัติดังกล่าวก็จะจ่ายเงินจำนวนนี้ให้เพื่อเป็นการบรรเทาความเสียหายจากการสูญเสียทรัพย์สิน หรือสิ้นเนื้อประดาตัวจากการประสบภัยพิบัติดังกล่าว ทำให้สามารถฟื้นตัวและประกอบธุรกิจต่อไปได้ แนวความคิดเช่นนี้เป็นหลักการป้องกันวินาศภัยที่มีมานาน แต่ที่มีการจัดทำเป็นรูปแบบทางธุรกิจที่มากขึ้นในวงการธุรกิจของชาวต่างประเทศเท่านั้นโดยร่วมมือจัดการดำเนินงานกันเอง โดยมีได้มีการจดทะเบียนการค้าหรือแจ้งต่อรัฐบาลสยามเป็นทางการ การประกันภัยลักษณะดังกล่าวได้เริ่มแพร่เข้ามาในสมัยรัตนโกสินทร์ สมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (ร.5) มีการติดต่อและสัมพันธ์ไมตรีกับต่างประเทศในการพาณิชย์มากขึ้น บริษัทธุรกิจประกันภัยต่างประเทศชาติแรกที่เข้ามาในอาณาจักรสยาม คือ บริษัทอีสเอเซียติก จำกัด เป็นบริษัทธุรกิจประกันชีวิตของประเทศอังกฤษ

การดำเนินกิจการธุรกิจประกันภัยเริ่มแรก ถือว่าเป็นกิจการธุรกิจที่เกี่ยวข้องถึงความผาสุกและปลอดภัยแห่งสาธารณชน จำเป็นต้องได้รับพระราชทานพระบรมราชานุญาตจากพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวเสียก่อน ซึ่งสมัยนั้นกงสุลอังกฤษได้ขอพระบรมราชานุญาตให้บริษัทอีสเอเซียติก จำกัด เป็นตัวแทนประกันชีวิตของบริษัทเอควิตาเบิลประกันภัย (บริษัทแม่) แห่งกรุงลอนดอนดำเนินธุรกิจประกันชีวิตในประเทศสยามนับแต่นั้นมา ในสมัยนั้นประชาชน

ไม่มีความสนใจและไม่รู้จักการประกันชีวิต เพราะค่านิยมที่เข้าใจว่าเป็นการกระทำที่ไม่เป็นมงคล แข่งขันตัวเองในเรื่องการตาย ประกอบกับการเผยแพร่ธุรกิจมุ่งเป้าหมายเฉพาะกลุ่มคนผู้มีความรู้สูง สำเร็จเมืองนอกเมืองนา ระดับปัญญาชนของประเทศจริง ๆ ซึ่งมีเฉพาะกลุ่มคนจำนวนน้อยที่มีความรู้ต่างประเทศการประกันชีวิตจึงไม่มีประสพผลสำเร็จในประเทศไทย

ธุรกิจประกันภัยต่างประเทศเข้ามาแพร่หลายในประเทศไทยอีกประมาณหลังปี พ.ศ.2473 สมัยพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว (ร.7) หลังจากกระทรวงเศรษฐกิจ (กระทรวงพาณิชย์ปัจจุบัน) ได้ประกาศเงื่อนไขการขออนุญาตประกอบธุรกิจประกันชีวิต หลังจากออกพระราชบัญญัติควบคุมกิจการการค้า อันกระทบถึงความปลอดภัยหรือความผาสุกแห่งสาธารณชน พ.ศ.2471 ประกาศใช้เมื่อ 31 พฤษภาคม พ.ศ.2472 เพื่อกำหนดให้ผู้ขออนุญาตประกอบธุรกิจประกันภัย ซึ่งล้วนแต่เป็นบริษัทต่างชาติทั้งสิ้น ด้วยต่อมาหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 สภาวะเศรษฐกิจของไทยตกต่ำ ธุรกิจประกันภัยจึงไม่พัฒนา ทั้งทางความรู้ทางวิชาการที่ถูกต้อง และขาดการเผยแพร่ความรู้แก่ประชาชนธุรกิจประกันภัยจึงอ่อนแอ และประสบปัญหาค่าใช้จ่ายสูงกว่ารายได้ ประมาณปี พ.ศ.2481 มีบริษัทต่างประเทศที่มีอิทธิพลเข้ามาดำเนินการในประเทศไทยคือ บริษัทอินเตอร์เนชั่นแนล แอสซัวร์นส์ จำกัด ของประเทศอเมริกา เข้ามาตั้งสาขาในประเทศไทย ซึ่งภายหลังเปลี่ยนชื่อเป็น บริษัททอเมริกัน อินเตอร์เนชั่นแนล แอสซัวร์นส์ จำกัด เป็นบริษัทที่มีการดำเนินการต่อเนื่องมาจนมีบทบาทและอิทธิพลอย่างสูงในปัจจุบัน

เมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2485 ได้มีการจดทะเบียนประกอบกิจการธุรกิจประกันชีวิตของบริษัทไทยเป็นครั้งแรก คือบริษัทไทยประกันชีวิตจำกัด และต่อมาไม่นานบริษัทไทยที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบธุรกิจประกันชีวิตและวินาศภัย คือบริษัทไทยเศรษฐกิจประกันภัย จำกัด ซึ่งยังคงดำเนินการมาได้จนถึงทุกวันนี้ สำหรับธุรกิจประกันวินาศภัย บริษัทโดยคนไทยที่ได้รับประกอบกิจการบริษัทแรกคือ บริษัทเตี้ยอันเป่าเฮียม จำกัด และต่อมาในปีเดียวกันก็มี บริษัทเซ่งเฮียงหลีประกันภัย ธนากิจและพาณิชย์การจำกัด, บริษัทเซียงตงรับประกันอัคคีภัยและอุทกภัย จำกัด

วัตถุประสงค์และขอบเขตของการศึกษา

เพื่อศึกษาหาวิธีการระงับข้อพิพาทตามสัญญาประกันภัยให้สามารถยุติลงได้โดยเร็วและสมประโยชน์คู่สัญญาทุกฝ่าย โดยให้วิธีการระงับข้อพิพาทนอกศาลเป็นทางเลือกแก่คู่สัญญาเพื่อลดจำนวนปริมาณคดีขึ้นสู่ศาลยุติธรรมและแก้ไขปัญหาความล่าช้าของกระบวนการพิจารณาคดีความ การศึกษามีขอบเขตเพื่อชี้ให้เห็นถึงสาเหตุและสภาพของปัญหาซึ่งเกิดจาก

สัญญาประกันภัยและสัญญาอื่นที่เกี่ยวข้องกับสัญญาประกันภัย วิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคของวิธีการระงับข้อพิพาทที่มีอยู่ในปัจจุบันในอุตสาหกรรมประกันภัย ศึกษาวิธีการระงับข้อพิพาทของต่างประเทศเพื่อเป็นแนวทางนำมาใช้ในประเทศไทย และหามาตรการกฎหมายแก้ไข ปัญหาและอุปสรรคดังกล่าว เพื่อให้การระงับข้อพิพาทนอกศาลเกิดขึ้นเป็นรูปธรรม เป็นที่ยอมรับจากประชาชนและวงการธุรกิจ โดยอำนาจประโยชน์ให้ทุกฝ่ายได้อย่างแท้จริง

สมมติฐาน

ด้วยปัจจุบันปรากฏว่าอุตสาหกรรมประกันภัย(Insurance Industry) ได้มีการพัฒนา และเจริญก้าวหน้าเป็นลำดับ ส่งผลให้ปัญหาข้อพิพาทเกี่ยวกับธุรกิจประกันภัยเพิ่มจำนวนขึ้น ด้วย ข้อพิพาทต่างๆ เกี่ยวกับสัญญาประกันภัย โดยเฉพาะข้อพิพาทระหว่างผู้เอาประกันภัยผู้เสียหายและผู้รับประกันภัยกับบริษัทผู้รับประกันภัย และปัญหาเรื่องค่าสินไหมทดแทน จึงมีส่วนเป็นการเพิ่มปริมาณคดีความเข้าสู่กระบวนการศาลยุติธรรม โดยมีแนวโน้มทวีจำนวนมากขึ้นเรื่อยๆ ทั้งนี้เพื่อป้องกันการนำคดีความขึ้นสู่ศาล จึงจำเป็นต้องศึกษาวิเคราะห์เพื่อหาแนวทางนำวิธีการระงับข้อพิพาทนอกศาลโดยไกล่เกลี่ยประนีประนอม และอนุญาโตตุลาการมาใช้บังคับ เพื่อแก้ไขข้อพิพาทดังกล่าวข้างต้น จึงมีความจำเป็นที่จะต้องศึกษาเสนอแนวทางและมาตรการ รวมทั้งรูปแบบของหน่วยงานเพื่อระงับข้อพิพาทที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ ตัวอย่างเช่น การไกล่เกลี่ยข้อพิพาทและการอนุญาโตตุลาการ อันจะมีทางส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจประกันภัยในอนาคต รวมทั้งการให้ความเป็นธรรมแก่ผู้เอาประกันภัย ผู้เสียหาย และบุคคลที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย

ทฤษฎีและแนวความคิด

1. ประเทศไทย เป็นประเทศกำลังพัฒนาที่มีความเหลื่อมล้ำและแตกต่างของประชาชน แต่ละฐานะประชาชนส่วนใหญ่ของประเทศยังเป็นผู้ที่มีฐานะยากจนในชนบท การสร้างความเป็นธรรมให้เกิดขึ้นในสังคมโดยรวม รัฐต้องเข้ามาช่วยเหลือนำกับดูแลผู้ที่ด้อยโอกาส หรือด้วยความสามารถในการต่อรองให้เกิดความเท่าเทียมตามทฤษฎีสังคมพิทักษ์ ดังนั้น ทฤษฎีการใช้อำนาจรัฐ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การรักษาความยุติธรรมเพื่อสร้างความสงบสุขไว้ในสังคมเป็นหน้าที่ของรัฐโดยแท้

2. วิธีการระงับข้อพิพาทที่ดีต้องสามารถทำให้ผู้ต้องได้รับความเสียหายได้รับการบรรเทาความเสียหายได้โดยไม่ล่าช้า โดยวิธีการที่สะดวก รวดเร็ว ประหยัด และอำนวยความสะดวกยุติธรรมให้คู่กรณีได้อย่างแท้จริง

3. วิธีการระงับข้อพิพาทโดยการนำคดีขึ้นสู่ศาล ต้องใช้ระยะเวลาที่ยาวนานและสภาพความไม่เท่าเทียมกันของฐานะแต่ละบุคคลในสังคม ไม่เอื้ออำนวยโอกาสให้ทุกคนสามารถระงับข้อพิพาทโดยศาลยุติธรรมได้ การหามาตรการระงับข้อพิพาทใหม่ เช่น การไกล่เกลี่ย ประนีประนอมนอกศาล โดยการนำผู้ที่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญ ในปัญหาที่พัฒนาและมีความเป็นกลาง เป็นผู้ชี้ขาดจะสามารถแก้ปัญหาและอุปสรรคดังกล่าวได้

วิธีการศึกษาค้นคว้า

1. วิจัยแบบเอกสาร โดยการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลเอกสารหนังสือที่เกี่ยวข้องบทความ เช่น กฎหมายพระราชบัญญัติประกันชีวิต พ.ศ.2535 พระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ.2535 พระราชบัญญัติอนุญาตใตตุลาการ พ.ศ.2530 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ,

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ให้ข้อพิพาทสัญญาประกันภัยได้รับการเยียวยาหรือยุติลงได้โดยเร็ว เพื่อบรรเทาความเสียหายของผู้เอาประกันภัยหรือผู้เสียหายที่เกี่ยวข้องโดยวิธีการที่เหมาะสมและสมประโยชน์แก่คู่กรณี

2. ให้สัญญาประกันภัยมีการปฏิบัติต่างตอบแทนอย่างเป็นธรรมและเหมาะสม เป็นการสร้างความเชื่อถือและศรัทธาจากประชาชนต่อธุรกิจประกันภัย และเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมประกันภัยให้เจริญก้าวหน้าเท่าเทียมกับต่างประเทศ

3. ลดหรือจำกัดปริมาณคดีประกันภัยขึ้นสู่ศาลยุติธรรมให้น้อยลง

4. เป็นแนวทางในการแก้ไขกฎหมายที่ใช้ควบคุมธุรกิจประกันภัยให้เกิดการพัฒนาและสอดคล้องกับแนวทางของสากล

1.2 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับสัญญาประกันภัยและการระงับข้อพิพาท

พ.ร.บ.ประกันวินาศภัย พ.ศ.2535 และ พ.ร.บ. ประกันชีวิต พ.ศ.2535

แต่เริ่มแรกที่ธุรกิจประกันภัยเข้ามาดำเนินการในประเทศไทย ยังไม่มีกฎหมายควบคุมโดยตรงหรือกฎหมายเฉพาะที่เกี่ยวกับธุรกิจประกันภัย การที่บริษัทต่างประเทศจะเข้ามา

ดำเนินกิจการในราชอาณาจักรสยามได้ ต้องขอพระบรมราชานุญาต จากพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว

จนกระทั่งเมื่อ พ.ศ.2454 ได้ประกาศใช้ พ.ร.บ.ลักษณะเข้าหุ้นส่วนและบริษัท ร.ศ.130 ซึ่งประกาศใช้เมื่อวันที่ 1 มกราคม ร.ศ.130 มีข้อความ

“ม.115 บัญญัติว่า บริษัทเดินรถไฟ รถราง บริษัทรับประกันต่าง ๆ บริษัททำการคลังเงินเหล่านี้ ท่านห้ามมิให้ตั้งขึ้นนอกจากได้รับพระบรมราชานุญาต”

ต่อมา พ.ศ.2467 จึงได้มีพระราชกฤษฎีกาให้ใช้บทบัญญัติ บรรพ 3 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ.2468 ซึ่งกฎหมายดังกล่าวบัญญัติในลักษณะ 22 ว่าด้วย หุ้นส่วนบริษัท

“ม.1014 บัญญัติว่า มิให้ตั้งห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทขึ้นเพื่อทำการค้าในการรถไฟ ประกันภัย ธนาการหรือการที่ดินและจำนอง เว้นไว้แต่จะตั้งขึ้นโดยประกาศพระราชทานพระบรมราชานุญาตพิเศษ

นอกจากนี้ในบรรพ 3 ลักษณะ 20 กำหนดบทบัญญัติการทำสัญญาประกันภัยซึ่งกำหนดเกี่ยวกับสิทธิหน้าที่และความเกี่ยวพันระหว่างผู้เอาประกันภัยกับผู้รับประกันภัย และผู้รับประกันภัย ต่อมาบรรพ 3 นี้ได้ถูกตรวจแก้ไขใหม่ และใช้บังคับฉบับแก้ไขใหม่ วันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2472 ซึ่งยังคงใช้บังคับอยู่จนถึงปัจจุบัน โดยส่วนที่เกี่ยวกับการทำสัญญาประกันภัย ลักษณะ 20 คงมีบัญญัติไว้เช่นเดิม

เมื่อวันที่ 14 ตุลาคม พ.ศ.2471 มีการประกาศให้ใช้พระราชบัญญัติควบคุมกิจการค้าขายอันกระทบถึงความปลอดภัยหรือผาสุกแห่งสาธารณสุข พุทธศักราช 2471 เนื่องจากเหตุผลที่ว่า พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงเห็นว่าการพาณิชย์และอุตสาหกรรมของประเทศได้เจริญและพัฒนาการไปมาก จนมีความจำเป็นต้องกำหนดการควบคุมกิจการค้าขายทั้งหลายอันจะมีผลกระทบต่อความปลอดภัยหรือความผาสุกของประชาชน และเพื่อคุ้มครองรักษาประโยชน์ให้แก่ประชาชนโดยบทบัญญัติมาตรา 7 พรบ.นี้ได้บัญญัติว่า

“ห้ามมิให้บุคคลผู้ใดประกอบกิจการประกันภัย ฯลฯ หรือกิจการอื่นอันมีสภาพคล้ายคลึงกันในกรุงสยาม เว้นแต่จะได้อำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายเฉพาะการนั้น

ในเวลาที่ยังไม่มีกฎหมายเฉพาะการ ห้ามมิให้ประกอบกิจการค้าขายดังกล่าวในกรุงสยาม เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากรัฐบาลทางเสนาบดีเจ้าหน้าที่ ฯลฯ”

การควบคุมตามกฎหมายดังกล่าว แยกการควบคุมกิจการออกเป็น 2 ประเภท คือ

ก. กิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภค ประกอบด้วย รถไฟ รถราง ชุดคลอง เดินอากาศ ประปา ชลประทาน โรงไฟฟ้า และกิจการอันซึ่งจะได้ออกพระราชกฤษฎีการะบุไว้ตามยุคตามคราว โดยกิจการเหล่านี้จะประกอบกิจการได้จะต้องได้รับพระราชทานพระบรมราชานุญาตหรือสัมปทานแล้ว

ข. กิจการประกันภัย ธนาคารออมสิน เครดิตฟองซิเอร์ หรือกิจการอื่นที่สภาพคล้ายคลึงกันกิจการดังกล่าวให้ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายเฉพาะกาล แต่ถ้ากิจการใดยังไม่มีกฎหมายเฉพาะกาลก็จะต้องได้รับอนุญาตจากรัฐบาลเสนาบดี (รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์) ก่อน

เมื่อวันที่ 16 สิงหาคม พ.ศ.2472 กระทรวงพาณิชย์ และคมนาคม ซึ่งมีหน้าที่รักษาการกิจการประกันภัย ได้ออกประกาศกระทรวงพาณิชย์และคมนาคมกำหนดเงื่อนไขการประกอบธุรกิจประกันภัยให้บุคคลที่จะเริ่มประกอบกิจการ หรือบุคคลที่ได้ประกอบกิจการไปแล้ว ต้องขอรับอนุญาต ฯลฯ และต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ประกาศกระทรวงฯ ได้กำหนดไว้ กล่าวคือ

เงื่อนไขประกาศฉบับแรก กำหนดให้ต้องมีทุนจดทะเบียนที่ชำระแล้วอย่างน้อย 2 แสนล้าน ต้องฝากหลักทรัพย์ไว้กับรัฐบาลไทยหรือสถานทูตไทยในต่างประเทศ ต้องพิมพ์โฆษณาแสดงฐานะการเงินในหนังสือพิมพ์ประจำปี และรายการแสดงทรัพย์สิน

ต่อมาธุรกิจประกันภัยเจริญก้าวหน้าขึ้นกว่าเดิม แต่ไม่มีกฎหมายควบคุมโดยเฉพาะ การควบคุมก็อาศัยกฎหมายเงื่อนไขควบคุมกิจการประกันภัย ซึ่งออกตามความใน พ.ร.บ. ควบคุมกิจการค้าขายอันกระทบถึงความปลอดภัยหรือผาสุกแห่งสาธารณชน พ.ศ.2471 ซึ่งไม่มี ความรัดกุมและชัดเจนเพียงพอ แม้ว่าปี พ.ศ.2482 กระทรวงเศรษฐกิจ (กระทรวงพาณิชย์ ปัจจุบัน) ได้ออกเงื่อนไขควบคุมกิจการประกันภัยให้มีลักษณะเป็นการเฉพาะแล้วก็ตาม จึงได้มีการจัดทำร่าง พ.ร.บ. ประกันวินาศภัย และร่าง พ.ร.บ. ประกันชีวิตเข้าสู่การพิจารณาของสภา ร่างรัฐธรรมนุญ และร่างดังกล่าวได้ประกาศใช้เป็นกฎหมายเมื่อวันที่ 15 เมษายน พ.ศ. 2510 โดยประกาศในพระราชกิจจานุเบกษา เล่ม 84 ตอนที่ 32 (ฉบับพิเศษ) วันที่ 14 เมษายน พ.ศ.2510 ถือว่าเป็นกฎหมายเฉพาะที่ออกมาเพื่อควบคุมกิจการประกันภัยในประเทศเป็น ฉบับแรก เพื่อส่งเสริมและควบคุมให้ธุรกิจประกันภัยมีความมั่นคงทั้งทางด้านฐานะการเงินและการดำเนินการ การรับชดใช้ค่าเสียหาย คู่คุ้มครองรักษาประโยชน์แก่ประชาชน เพื่อความปลอดภัย และความเชื่อมั่นของผู้ประกอบการค้า อุตสาหกรรมการลงทุน และเสถียรภาพทางการเงินของประเทศ

ปี พ.ศ.2515 เกิดการปฏิวัติรัฐประหารขึ้นในประเทศไทย ได้มีประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 48 ให้ยกเลิก พ.ร.บ. ควบคุมกิจการค้าขายอันกระทบถึงความปลอดภัยหรือผาสุกแห่ง สาธารณชน พ.ศ.2471 พ.ร.บ. แก้ไขเพิ่มเติม และ พ.ร.บ.กำหนดกระทรวงเจ้าหน้าที่รักษาการ ตาม พ.ร.บ. ดังกล่าว โดยคณะปฏิวัติ ได้ออกประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 ข้อ 5 กำหนดให้กิจการดังที่ระบุไว้ หรือกิจการอันมีสภาพคล้ายคลึงกัน ให้เป็นกิจการที่ต้องขออนุญาตห้ามมิให้ผู้ใดประกอบกิจการนั้น เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรี โดยแยกกิจการเป็น 2 ประเภท

ก. กิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภค ประกอบด้วย

1. การรถไฟ
2. การรถราง
3. การชุดคลอง
4. การเดินอากาศ
5. การประปา
6. การชลประทาน
7. การไฟฟ้า
8. การผลิตเพื่อจำหน่ายหรือจำหน่ายก๊าซโดยระบบเติมท่อยังอาคารต่างๆ
9. บรรดากิจการอื่น ๆ อันกระทบกระเทือนถึงความปลอดภัยหรือผาสุกของ

ประชาชนที่ระบุไว้ในพระราชกฤษฎีกา

ผู้ประกอบกิจการเหล่านี้ต้องได้รับอนุญาต หรือได้รับสัมปทานจากรัฐมนตรี

ข. กิจการดังต่อไปนี้ หรือกิจการอันมีสภาพคล้ายคลึงกันประกอบด้วย

1. การประกันภัย
2. การคลังสินค้า
3. การธนาคาร
4. การออมสิน
5. เครดิตฟองซิเอร์
6. การรับรอง หรือการรับซื้อตัวเงิน
7. การจัดหาเงินซึ่งเงินทุนแล้วให้ผู้อื่นกู้เงินนั้น หรือเอาเงินนั้นซื้อหรือซื้อลด

ตัวเงิน หรือตราสารเปลี่ยนมืออื่นหรือตราสารการเครดิต

8. การซื้อขาย หรือแลกเปลี่ยนตราสารแสดงสิทธิ์ในหนี้หรือทรัพย์สินเช่น พันธบัตร หุ้น หุ้นกู้ หรือตราสารพาณิชย์ หรือการทำหน้าที่เป็นตัวแทน นายหน้า ผู้จัดการ หรือ

ผู้ให้คำแนะนำเกี่ยวกับการลงทุนในตราสารดังกล่าว หรือการจัดให้มีตลาด หรือสถานที่อันเป็นศูนย์กลางการซื้อขายหรือแลกเปลี่ยนตราสารดังกล่าว

ผู้ประกอบการเหล่านี้หรือกิจการที่คล้ายคลึงกัน ต้องได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรี

แม้ว่ากฎหมายประกันภัย จะมีการตราเป็นพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย

พ.ศ.2510 และพระราชบัญญัติประกันชีวิต พ.ศ.2510 ไว้เฉพาะก็ตาม แต่ด้วยเหตุผลที่ว่ากฎหมายดังกล่าวไม่เหมาะสมกับกาลสมัย และได้ใช้บังคับมาเป็นเวลานาน ไม่สอดคล้องกับสภาวะทางเศรษฐกิจและสังคม ประกอบกับธุรกิจประกันภัยได้ขยายวงกว้างเป็นธุรกิจที่สำคัญของประเทศมีการพัฒนาให้เจริญก้าวหน้าให้ทัดเทียมต่างประเทศ อีกทั้งรัฐได้ตระหนักว่า ธุรกิจประกันภัย เป็นธุรกิจที่สามารถระดมเงินออมและสร้างการลงทุนได้ไม่แตกต่างกับธุรกิจการเงิน การธนาคาร จึงมีการพยายามแก้ไข พ.ร.บ. ทั้งสองฉบับเข้าสู่สภาผู้แทนราษฎรหลายครั้งหลายหน แต่ไม่ประสบความสำเร็จเนื่องจากสาเหตุทางการเมืองที่มีการปรับเปลี่ยนรัฐบาล และยุบสภาหลายครั้งเป็นเหตุให้กฎหมายที่เข้าสู่สภาต้องยกเลิกไปจนในที่สุดมีการปฏิวัติรัฐประหารปี 2535 สมัยคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (รสช.) มีนายอานันท์ ปันยารชุน เป็นนายกรัฐมนตรี จึงได้มีการแก้ไข พ.ร.บ. ทั้ง 2 ฉบับ ได้ผ่านสภาออกเป็นกฎหมาย พ.ร.บ. ประกันวินาศภัย พ.ศ.2535 และ พ.ร.บ. ประกันชีวิต พ.ศ.2535 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 109 ตอนที่ 46 วันที่ 10 เมษายน พ.ศ. 2535 มีการแก้ไขปรับปรุงหลักเกณฑ์เงื่อนไขการดำเนินการและวิธีการควบคุมกิจการของรัฐ ตลอดจนอำนาจหน้าที่ของเจ้าหน้าที่หลายประการ ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการควบคุมและกำกับดูแลกิจการประกันภัยให้เกิดประสิทธิผลมากขึ้น และโดยอาศัย พ.ร.บ. ที่แก้ไขทั้ง 2 ฉบับนี้ ได้มีการออกประกาศกระทรวงพาณิชย์ และกฎกระทรวงขึ้นอีกหลายฉบับ ซึ่งใช้บังคับอยู่จนถึงปัจจุบัน

และโดยที่นโยบายของรัฐเห็นความสำคัญและประโยชน์ของการประกันภัย นอกจากมีการแก้ไขปรับปรุง พ.ร.บ. 2 ฉบับข้างต้น ยังได้ออก พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ขึ้น เพื่อเป็นกฎหมายบังคับให้รถยนต์ทุกคนที่อยู่ในราชอาณาจักรไทยรวมถึงรถที่เข้ามาใช้ในราชอาณาจักรเพียงชั่วคราว ยกเว้นไว้แต่เฉพาะรถที่กฎหมายให้การยกเว้นไว้ตาม พ.ร.บ. หรือกฎกระทรวง เจ้าของต้องจัดให้มีประกันภัยตาม พ.ร.บ. นี้ โดยมีวัตถุประสงค์คุ้มครองชีวิต ร่างกายและอนามัยของผู้ประสบภัยจากรถ ให้สามารถได้รับรักษาเยียวยาได้ทันที่ และบรรเทาความเสียหายจากการประสบภัย จากบริษัทประกันภัยที่รับประกันภัยไว้

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

สัญญาประกันภัย เป็นเอกเทศสัญญาอย่างหนึ่ง ซึ่งเป็นลักษณะสัญญาต่างตอบแทนทางแพ่ง มีวัตถุประสงค์ระหว่างคู่สัญญาคือ การชดใช้ค่าเสียหายอันอาจเกิดจากภัยที่จะเกิดขึ้นหรืออาจไม่เกิดขึ้นในอนาคต โดยฝ่ายผู้รับประกันภัยตกลงจะจ่ายสินไหมทดแทนตามความเสียหายที่แท้จริง เมื่อผู้เอาประกันภัยได้รับความเสียหายจากวัตถุที่เอาประกันภัย (กรณีประกันวินาศภัย) หรือจะจ่ายเงินจำนวนหนึ่งจากการทรงชีพของผู้เอาประกันชีวิต (กรณีประกันชีวิต) และฝ่ายผู้เอาประกันภัย ตกลงจะจ่ายค่าตอบแทนเป็นเบี้ยประกันภัยให้ตามจำนวนที่ได้ตกลงกันไว้

สัญญาประกันภัย คู่กรณีจึงมีสิทธิและหน้าที่ต่อกันโดยมีกฎหมายเอกชนบัญญัติรองรับไว้ คือ

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา ว่าด้วยประกันภัยมีลักษณะสำคัญ 4 ประการ

1. เป็นสัญญาต่างตอบแทน (มาตรา 861) คู่สัญญาร่างมีฐานะเป็นเจ้าของและลูกหนี้ต่อกัน ผู้รับประกันภัยมีหน้าที่รับภาระอันจะเกิดจากความเสียหายและจ่ายเงินค่าสินไหมทดแทนหากเกิดภัยขึ้นในอนาคต ผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่จ่ายเบี้ยประกันภัยและปฏิบัติตามเงื่อนไขแห่งสัญญา

2. เป็นสัญญาเสี่ยงโชค กล่าวคือ สิทธิและหน้าที่ของคู่สัญญาจะเกิดขึ้นหรือไม่ ไม่แน่นอน ขึ้นอยู่กับเหตุการณ์ในอนาคต ผู้เอาประกันภัยต้องจ่ายเบี้ยประกันภัยไปโดยไม่รู้ว่าจะได้รับค่าสินไหมทดแทนเป็นการตอบแทนหรือไม่โดยหวังไว้ว่าหากมีภัยเกิดขึ้นทำให้ตนได้รับความเสียหาย ก็จะได้รับบรรเทาความเสียหายจากค่าสินไหมทดแทนนั้น วัตถุประสงค์ของฝ่ายผู้รับประกันภัยคือ ความเสี่ยงภัย (โอกาสในการเกิดภัย) ดังนั้น ผู้รับประกันภัยจึงต้องศึกษาถึง ความน่าจะเป็นหรือโอกาสในการเกิดภัย เพื่อเป็นปัจจัยในการคิดคำนวณค่าเบี้ยประกันภัย

3. เป็นสัญญาที่อาศัยความสุจริตอย่างยิ่ง (มาตรา 5) โดยสัญญาทางแพ่งทั่วไป คู่สัญญาต่างต้องอาศัยข้อเท็จจริงของคู่กรณีอีกฝ่ายในการพิจารณาตัดสินใจเข้าทำสัญญาโดยสามารถรับรู้ข้อเท็จจริงคู่กรณีได้ไม่ยาก แต่ในขณะที่สัญญาประกันภัยมีลักษณะที่ข้อเท็จจริง อันจะเป็นข้อมูลในการพิจารณารับประกันภัยของผู้รับประกันภัย มีพฤติการณ์ที่ผู้เอาประกันภัยแต่ฝ่ายเดียวที่จะได้รู้ข้อเท็จจริงนั้น ผู้รับประกันภัยไม่อาจล่วงรู้ได้เลย หากผู้เอาประกันภัยไม่เปิดเผยข้อเท็จจริงดังกล่าว การสุจริตใจอย่างยิ่งในการแถลงข้อความจริงให้ฝ่ายผู้รับประกันภัย

ทราบ จึงเป็นสาระสำคัญยิ่งในความสมบูรณ์ของสัญญาประกันภัย ซึ่งกฎหมายกำหนดให้ผู้รับประกันภัยบอกล้างสัญญาที่เป็นโมฆียะ เพราะปกปิดข้อเท็จจริงที่อาจจะเป็นมูลให้เพิ่มเบี้ยประกันภัย หรือปฏิเสธการรับประกันภัยให้ตกเป็นโมฆะได้ ตามมาตรา 865

4. เป็นสัญญาที่ต้องมีหลักฐานเป็นหนังสือ (มาตรา 867) สัญญาประกันภัยสมบูรณ์ได้โดยมีการแสดงเจตนาให้ถูกต้องตรงกัน สัญญาจึงสามารถเกิดขึ้นได้ เมื่อฝ่ายผู้รับประกันภัยตกลงยอมรับประกันตามที่ผู้เอาประกันภัยเสนอเจตนา ไม่ว่าจะด้วยวาจาหรือเป็นลายลักษณ์อักษร ตามหลักกฎหมายแพ่งทั่วไป ลักษณะนิติกรรมสัญญา แต่ด้วยสัญญาประกันภัยเป็นสัญญาที่มีจำนวนเงินการจ่ายต่างตอบแทนกันจำนวนมาก และมีเงื่อนไขข้อตกลงอันเป็นรายละเอียดหลายประการจึงบังคับไว้ในมาตรา 867 ให้ต้องมีหลักฐานเป็นหนังสือ ลงลายมือชื่อฝ่ายต้องรับผิด หรือตัวแทนของฝ่ายนั้น มิฉะนั้นจะฟ้องร้องบังคับคดีไม่ได้ กรมธรรม์ประกันภัยจึงเป็นหลักฐานในการฟ้องร้องบังคับคดี

5. เป็นสัญญาที่ควบคุมกำกับดูแลโดยรัฐ ประกันภัยเป็นสัญญาทางแพ่งที่ไม่เกี่ยวข้องกับเฉพาะคู่สัญญาเท่านั้น แต่ประกันภัยยังเป็นธุรกิจอันที่มีผลกระทบต่อระบบการออมเงิน การลงทุนธุรกิจอื่นเนื่องจากการให้หลักประกันความเสี่ยงภัยหากเกิดภัยพิบัติและความเสียหายขึ้น อันสามารถมีผลต่อเนื่องต่อเสถียรภาพทางเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ จึงจำเป็นต้องให้รัฐได้เข้าไปสอดส่องดูแลการดำเนินกิจการ การบริหาร และการลงทุนของบริษัทประกันภัยเพื่อสถานะทางการเงินของบริษัทมีความมั่นคงเพียงพอจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เอาประกันภัยยามเกิดภัย

พ.ร.บ อนุญาโตตุลาการ พ.ศ. 2530

เป็นกฎหมายแม่บทของอนุญาโตตุลาการของไทย เริ่มมีผลบังคับใช้มาตั้งแต่วันที่ 19 กรกฎาคม พ.ศ.2530 โดยเป็นการอนุวรรตกฎหมายภายในประเทศให้สอดคล้องกันพันธะกรณีที่มีต่อคู่กรณี ซึ่งประเทศไทยได้ไปทำอนุสัญญาระหว่างประเทศไว้ที่สำคัญ คือ อนุสัญญากรุงนิวออร์ก 1958 ที่มีผลใช้สำหรับการระงับข้อพิพาทในเชิงการค้าการพาณิชย์ระหว่างประเทศที่คู่สัญญาต่างสัญชาติ อันเป็นการปฏิบัติต่างตอบแทนให้คำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการต่างประเทศสามารถมีผลบังคับใช้ได้ในประเทศไทยในฐานะคู่สัญญา ประกอบกับประเทศไทยไม่ได้บัญญัติกฎหมายในเรื่องอนุญาโตตุลาการนอกศาลไว้อย่างชัดเจน ทำให้เกิดการระงับข้อพิพาทโดยวิธีการอนุญาโตตุลาการที่มีหลักเกณฑ์ที่แน่นอน เป็นแนวทางให้ศาลและอนุญาโตตุลาการรวมทั้งคู่กรณีใช้ปฏิบัติ โดยมีหัวใจสำคัญการบัญญัติของกฎหมายคือ เพื่อให้คำชี้ขาดอนุญาโตตุลาการสามารถบังคับใช้ได้และสามารถยุติข้อพิพาทระหว่างคู่กรณีได้

กระทรวงยุติธรรมได้เล็งเห็นว่าข้อกำหนดใน พ.ร.บ. นี้ยังมีข้อบกพร่องอยู่บ้าง จึงได้จัดทำร่างแก้ไข พ.ร.บ. ขึ้นใหม่ แต่ยังไม่มียผลบังคับใช้ในปัจจุบัน โดยยังอยู่ในขั้นตอนการพิจารณาแก้ไขของสำนักงานกฤษฎีกา