

การบังคับใช้กฎหมายประกันภัยกับสินค้านำเข้าทางทะเล

Marine Import Compulsory Insurance Act

ไฉไล ศักดิวรพงศ์ และ ร.อ. ปราโมทย์ ลำไย¹

Chailai Sakdivuarapong and Capt. Pramote Ramyai

ABSTRACT

The purpose of this research was to find out the policy instrument to decrease the deficit of payment in international trade, especially on the part of marine import insurance which a large amount of premium payment was paid each year.

This problem could be solved by enforcing and encouraging importers to insure their importing goods through local (Thai) insurance companies which had been a successful practice in many other countries.

In this research, data were collected from several relevant sources, 442 importers, simple random sampling selected from 1500 large importers were interviewed. Basic information of these importers were taken from the data bank stored in the computer center of the Department of Business Administration.

In addition to personal interview, corperation interview were also carried out from 50 local situated insurance firms and 8 government authorities, namely : Insurance Department, Department of Foreign Trade, Revenue Department, Customs Department, Bank of Thailand, Office of the Merçantile Marine Promotion Committee, Ministry of Foreign affairs, Ministry of Industry.

The conclusion was primarily drawn that the following actions should be performed by the government in encouraging the public in using local insurance services.

1. more public relation for nation-wide co-operation
2. tax incentives such as double insurance premium deduction for corporate income tax calculation.

It is expected that if aggressive campaign is excercised, there would be some good results in reducing the out flow of insurance premium as expected.

¹ ภาควิชานิติศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

Dept. of Law, Faculty of Social Sciences, Kasetsart University, Bangkok 10900, Thailand.

บทคัดย่อ

วัตถุประสงค์ในการศึกษาครั้งนี้ เพื่อศึกษาหา มาตรการในการช่วยลดดุลการค้าของประเทศ โดยมอง จากการที่เราขาดดุลจากการประกันภัยสินค้านำเข้าทาง ทะเลในปีหนึ่ง ๆ เป็นจำนวนมาก หากรัฐจะส่งเสริม หรือใช้มาตรการบังคับให้ผู้นำเข้าต้องทำประกันภัยสิน ค้าที่ส่งเข้ามากับบริษัทประกันภัยในประเทศ ดังเช่น กระทำกันในหลาย ๆ ประเทศ ก็จะเป็นการช่วยลดดุล การค้าของประเทศในส่วนนี้ได้ ฉะนั้น ในการศึกษา ครั้งนี้จึงมุ่งจะหาข้อมูลจากผู้ที่เกี่ยวข้อง เพื่อสรุปหา มาตรการที่เหมาะสมในการดำเนินการในเรื่องดังกล่าว นี้ โดยทำการสัมภาษณ์ผู้นำเข้าจำนวน 442 ราย ซึ่งสุ่ม ตัวอย่างจากจำนวนผู้นำเข้ารายใหญ่สุดลงมาตามลำดับ จำนวน 1,500 ราย แบบธรรมดา (Simple Random Sampling) ในการนี้ได้รับความร่วมมืออย่างดีจากกรม เศรษฐกิจการพาณิชย์ กระทรวงพาณิชย์ ที่ได้ดำเนินการ ทหารายชื่อพร้อมที่อยู่ของผู้นำเข้าดังกล่าวทั้งหมด จาก คลังข้อมูลของศูนย์คอมพิวเตอร์ นอกจากนี้ได้สัมภาษณ์ บริษัทประกันภัยในประเทศไทย ซึ่งรวมทั้งบริษัทต่าง ประเทศที่มีสาขาอยู่ในประเทศไทยจำนวน 50 บริษัท และหน่วยงานของรัฐบาลจำนวน 8 แห่ง คือ สำนักงาน ประกันภัย กรมการค้าต่างประเทศ กรมสรรพากร กรมศุลกากร ธนาคารแห่งประเทศไทย สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการค้าพาณิชย์นาวิ กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงอุตสาหกรรม

สรุปผลการศึกษาพบว่าวิธีการส่งเสริมให้ผู้นำเข้า ทำประกันภัยสินค้านำเข้ากับบริษัทประกันภัยในประเทศด้วย วิธีการต่าง ๆ คือ การประชาสัมพันธ์ การให้ความรู้ ความเข้าใจด้านประกันภัย การขอความร่วมมือจากผู้ เกี่ยวข้องทุกฝ่ายรวมทั้งการให้แรงจูงใจผู้นำเข้า เช่น

การใช้ระบบภาษี คือ กำหนดให้เบี้ยประกันภัยที่ผู้นำเข้า ทำประกันภัยไว้ในประเทศหักเป็นค่าใช้จ่ายในการคำนวณภาษีได้เป็น 2 เท่า เป็นต้น จะเป็นมาตรการที่ยอมรับ ในการช่วยลดดุลการค้าของประเทศมากกว่าวิธีการ ออกกฎหมายบังคับผู้นำเข้าต้องทำประกันภัยไว้ในประ-เทศ

บทนำ

ความสำคัญของปัญหา

ปัจจุบันประเทศไทยขาดดุลการค้ากับต่างประเทศ ปีละมิใช่น้อย รัฐบาลและหน่วยงานต่าง ๆ ได้พยายาม ขจัดปัญหาดังกล่าวโดยใช้มาตรการต่าง ๆ โดยเฉพาะ การส่งเสริมให้มีการประกันภัยสินค้านำเข้าทางทะเล ดัง ตัวเลขของการส่งสินค้าเข้าประเทศไทยของฝ่ายวิชาการ ธนาคารกรุงเทพฯ ในปี พ.ศ. 2527 มีจำนวนถึง 245,155 ล้านบาท (ราคาที่รวมจำนวนเบี้ยประกันทาง ทะเลและการขนส่งเข้าไว้ด้วย)¹ ทั้งนี้มีแนวโน้มว่า มูลค่าสินค้านำเข้าสู่ประเทศไทยจะเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ และ ส่วนใหญ่ผู้นำเข้าได้เอาประกันภัยกับบริษัทประกันภัย ต่างประเทศ ดังนั้น เงินเบี้ยประกันส่วนใหญ่ที่ต้องจ่าย ให้บริษัทประกันภัยในต่างประเทศจึงเป็นส่วนหนึ่งของการเสียเปรียบดุลการค้า แต่ได้มีบริษัทประกันภัยของ ต่างประเทศบางบริษัทมาตั้งสำนักงานสาขาและตัวแทน ในประเทศไทย เช่น บริษัทอิสเอเชียติก ๆ บริษัทบอร์ เนียว และบริษัทดีทีเอสเอ็ม ๆ ทำให้บริษัทเหล่านี้ส่วน ใหญ่จะเอาประกันไว้กับบริษัทประเทศของตน หรือ บริษัทในเครือเดียวกัน ซึ่งถ้าพิจารณากันจริง ๆ แล้ว เงินตราบางส่วนก็ยังได้มีการหมุนเวียนใช้จ่ายภายใน ประเทศบ้าง คิดว่าที่จะประกันภัยกับบริษัทในต่างประเทศ-เทศเลยทีเดียว ดังนั้น จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องหา

¹ เอกสารประกอบการสัมมนาประกันภัย ครั้งที่ 12 “ อุปสรรคการพัฒนาธุรกิจประกันภัยในปัจจุบัน ” อภิปรายโดย นายสุรินทร์ ดันดิสุวรรณกุล เราจะช่วยพัฒนาธุรกิจประกันภัยของเราได้อย่างไร เสาร์ที่ 19 ตุลาคม 2528 หน้า 4.

มาตรการใด ๆ เพื่อเป็นควบคุมธุรกิจประกันภัยสินค้านำเข้าทางทะเลภายในประเทศ

ร่างพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล และการขนส่งของนำเข้าในราชอาณาจักร ได้มีคณะกรรมการร่วมกันร่างในปี พ.ศ. 2516 โดยประกาศของคณะปฏิวัติ และได้ร่างไว้เป็นเวลานานแล้ว มีทั้งข้อดีข้อเสียอยู่หลายประการ ผู้วิจัยจะใคร่ศึกษาถึงความต้องการในปัจจุบันว่า ประเทศไทยได้รับผลประโยชน์เพียงพอหรือไม่กับการบัญญัติกฎหมายฉบับนี้ จากความเห็นของผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง และผู้สั่งซื้อสินค้านำเข้าซึ่งเป็นกลุ่มของผู้ที่จะรับผลกระทบมากที่สุด ตลอดจนเสนอร่างพระราชบัญญัติบังคับให้ประกันภัยทางทะเลและการขนส่งของ ซึ่งมีผู้ร่างไว้แล้วเพื่อนำมาพิจารณา และการเสนอมาตรการต่าง ๆ ที่ชักจูงใจให้ผู้นำเข้าประกันภัยกับบริษัทภายในประเทศ รวมทั้งรวบรวมเป็นข้อมูลและแนวทางสำหรับให้รัฐสภาได้พิจารณาในการร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวต่อไปในอนาคต

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับหลักการต่าง ๆ ในการนำส่งสินค้านำเข้าในราชอาณาจักรและหลักการกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะกฎหมายประกันภัยทางทะเลและกฎหมายประกันภัยต่อ

2. เพื่อรวบรวมแนวความคิดเห็นของนักวิชาการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สำนักงานประกันภัยกรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงการคลัง กระทรวงต่างประเทศ กระทรวงอุตสาหกรรม ธนาคารแห่งประเทศไทย บริษัทประกันภัย ในมาตรการของกฎหมายประกันภัยสินค้านำเข้าสู่ประเทศไทยทางทะเล

3. เพื่อทราบทัศนคติของบริษัทผู้นำสินค้านำเข้า (importer) ทางทะเล ทั้งบริษัทนำสินค้านำเข้าของไทยและชาวต่างชาติที่มาตั้งบริษัทในประเทศไทยต่อการบังคับให้ประกันภัยกับบริษัทภายในประเทศเท่านั้น หรือความเห็นเพิ่มเติม

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ในการศึกษาครั้งนี้ ทำให้ทราบถึงวิธีการดำเนินงานของการนำสินค้านำเข้าสู่ประเทศทางทะเล ตลอดจนวิถีทางในการใช้กฎหมายประกันภัยที่กล่าวถึงเรื่องนี้ซึ่งปรากฏอยู่ในปัจจุบัน เพื่อตรวจสอบข้อบกพร่องและหาทางขจัดข้อบกพร่องนี้ให้หมดไปด้วยมาตรการทางกฎหมายประกันภัย

2. เข้าใจถึงแนวความคิดของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนขั้นตอนในการดำเนินงาน อันทำให้เกิดความจำเป็นในการที่ต้องบัญญัติกฎหมายประกันภัยสินค้านำเข้าในราชอาณาจักรทางทะเล

3. ทัศนคติของผู้นำสินค้านำเข้า (importer) ทางทะเลจะทำให้เข้าใจถึงความต้องการและปัญหาต่าง ๆ ของการบัญญัติกฎหมายประกันภัยสินค้านำเข้าทางทะเล ซึ่งเป็นผลดีในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติให้ใกล้เคียงกับความต้องการของผู้ที่เกี่ยวข้องมากที่สุดเท่าที่จะทำได้

4. จากข้อเท็จจริงทั้งหมดที่รวบรวมได้ ทำให้เป็นข้อมูลในการร่างพระราชบัญญัติประกันภัยสินค้านำเข้าทางทะเล หรือบทบัญญัติใดที่โน้มน้าวใจผู้นำสินค้านำเข้าให้ประกันภัยกับบริษัทภายในประเทศ และเป็นข้อสังเกต ตลอดจนแนวทางของผู้ที่จะนำเสนอร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวยุติรัฐสภาในอนาคตอันใกล้

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิเคราะห์ข้อมูล ใช้วิธีเทียบเป็นร้อยละ และค่าเฉลี่ย (Mean) แล้วแต่กรณีเพื่อความเหมาะสม

ขอบเขตการวิจัย ศึกษาเอกสาร ตลอดจนระเบียบการนำส่งสินค้านำเข้าในราชอาณาจักรทางทะเล และวิธีการ ขั้นตอนประกันสินค้านั้นและสัมภาษณ์ผู้มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวข้องกับการนำสินค้านำเข้าในราชอาณาจักรทางทะเล โดยใช้แบบสอบถามจำนวนรวมทั้งสิ้น 500 ชุด

ซึ่งมีบริษัทประกันภัย 50 บริษัท บริษัทผู้นำสินค้าเข้าทางทะเล จำนวน 442 บริษัทโดยใช้วิธีสุ่มตัวอย่างแบบ Simple Random Sampling ซึ่งได้ข้อมูลจากกรมเศรษฐกิจการพาณิชย์ กระทรวงพาณิชย์ และหัวหน้าส่วนราชการที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำสินค้าเข้า 8 หน่วยงาน และแบ่งการวิจัยเป็น 3 ส่วน

ส่วนที่ 1 ข้อมูลของกลุ่มผู้นำเข้าสินค้าทางทะเล และข้อคิดเห็น

ส่วนนี้เป็นการกล่าวถึงข้อมูลของกลุ่มตัวอย่างของผู้นำสินค้าเข้าทางทะเลในเรื่องต่าง ๆ ซึ่งแสดงด้วยค่าอัตราร้อยละและค่าเฉลี่ย (Mean) ดังต่อไปนี้

- สินค้านำเข้าทางทะเลที่ผู้นำเข้าส่วนใหญ่สั่งซื้อเข้ามาเป็นสินค้าประเภทใด
- สินค้านำเข้าประเทศ ขนส่งทางใดมาก
- การสั่งซื้อสินค้าของผู้นำเข้าจะสั่งซื้อในราคา C.I.F. หรือ F.O.B. หรือ C & F
- ผู้ขายในประเทศมีการบังคับหรือเสมือนบังคับให้ผู้นำเข้าต้องสั่งซื้อสินค้าในราคา C.I.F. หรือไม่
- ผู้นำเข้าทำประกันภัยสินค้านำเข้าไว้กับบริษัทประกันภัยในประเทศ และบริษัทประกันภัยในต่างประเทศมากน้อยอย่างไร
- ทศนคติของผู้นำเข้าที่ไม่เคยทำประกันภัยสินค้านำเข้าไว้กับบริษัทประกันภัยในประเทศต่อการที่จะทำประกันภัยกับบริษัทประกันภัยในประเทศในอนาคต
- จำแนกสาเหตุต่าง ๆ ที่ผู้นำเข้าไม่สนใจทำประกันภัยกับบริษัทประกันภัยในประเทศ
- ผู้นำเข้าเคยมีปัญหาในการเรียกร้องค่าเสียหายกับบริษัทประกันภัยในประเทศมากน้อยอย่างไร
- ผู้นำเข้าทราบหรือไม่ว่าการสั่งซื้อสินค้านำเข้า

ราคา C.I.F. ทำให้รัฐบาลต้องสูญเสียเงินตราต่างประเทศ

- ทศนคติของผู้นำเข้าเกี่ยวกับการที่รัฐจะออกกฎหมายให้ผู้นำเข้าต้องทำประกันภัยสินค้านำเข้ากับบริษัทประกันภัยในประเทศ
- จำแนกสาเหตุต่าง ๆ ของผู้นำเข้าที่ไม่เห็นด้วยกับการที่รัฐจะออกกฎหมายบังคับผู้นำเข้าต้องประกันภัยสินค้านำเข้ากับบริษัทประกันภัยในประเทศ

ส่วนที่ 2 ข้อมูลของบริษัทประกันภัยในประเทศ และข้อคิดเห็น

ส่วนนี้เป็นการกล่าวถึงข้อมูลจากบริษัทประกันภัยในประเทศที่ประกอบการรับประกันภัยการขนส่งสินค้าทางทะเลทุกบริษัท ซึ่งมีทั้งหมดจำนวน 50 บริษัท โดยจะกล่าวในเรื่องต่าง ๆ ซึ่งแสดงด้วยว่าร้อยละดังต่อไปนี้

- บริษัทประกันภัยต่าง ๆ มีโครงการขยายงานการรับประกันภัยการขนส่งสินค้าทางทะเลหรือไม่
- บริษัทประกันภัยต่าง ๆ มีโครงการกระตุ้นพ่อค้านำเข้าทำประกันภัยกับบริษัทประกันภัยในประเทศหรือไม่
- บริษัทประกันภัยในประเทศมีความสามารถเสนอราคาค่าเบี้ยประกันภัยแข่งขันกับบริษัทประกันภัยในต่างประเทศได้หรือไม่
- จำแนกสาเหตุต่าง ๆ ที่ผู้นำเข้าไม่ทำประกันภัยกับบริษัทประกันภัยในประเทศในความเห็นของบริษัทประกันภัยในประเทศ
- บริษัทประกันภัยในประเทศเคยมีปัญหาในการชดเชยค่าเสียหายกับผู้นำเข้าหรือไม่ อย่างไร
- ความรวดเร็วในการพิจารณาชดเชยค่าเสียหายของบริษัทประกันภัยในประเทศเป็นอย่างไร

- ทศนคติของบริษัทประกันภัยในประเทศต่อการกำหนดมาตรการต่าง ๆ ของรัฐในการช่วยลดดุลการค้ากับต่างประเทศ
- บริษัทประกันภัยในประเทศมีความพร้อมในการรับประกันภัยหรือไม่ หากรัฐช่วยผลักดันให้ผู้นำเข้าต้องทำประกันภัยสินค้านำเข้าไว้กับบริษัทประกันภัยในประเทศ
- บริษัทประกันภัยในประเทศมีความพร้อมในการที่จะจ่ายค่าสินไหมทดแทนหรือไม่

ส่วนที่ 3 สมมติฐาน

ส่วนนี้เป็นการศึกษาสมมติฐานว่าเป็นที่ยอมรับหรือเห็นด้วยหรือไม่ตามที่ได้ตั้งสมมติฐานไว้คือ

- การขาดดุลการค้ากับต่างประเทศมีผลผลักดันให้เกิดพระราชบัญญัติบังคับผู้นำเข้าทำประกันภัยสินค้านำเข้ากับบริษัทประกันภัยในประเทศ
- ความเชื่อมั่นต่อการบริการของบริษัทประกันภัยภายในประเทศมีน้อย ทำให้ผู้นำเข้าสินค้าทางทะเลส่วนใหญ่ทำประกันภัยกับบริษัทประกันภัยในต่างประเทศ

ผลของการวิจัย

การวิจัยแยกผลสรุปได้คือ กลุ่มผู้นำสินค้าเข้าทางทะเล กลุ่มบริษัทประกันภัย กลุ่มหัวหน้าส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง และการพิสูจน์สมมติฐาน

1. กลุ่มของผู้นำสินค้าเข้าทางทะเล (Importer)

1.1 การส่งสินค้าจากต่างประเทศมีจำนวนมาก อันเป็นผลของการขาดดุลการค้ากับต่างประเทศ และการขนส่งที่อยู่ในความนิยมคือ การขนส่งทางทะเลถึงร้อยละ 88.39 เพราะจำนวนสินค้าที่บรรทุกมาในเรือสามารถบรรทุกได้คราวละมาก ๆ และค่าระวางก็ถูกกว่าการขนส่งทางอื่น ยิ่งในระยะเวลาที่มีการขนส่งโดย

ใช้ตู้คอนเทนเนอร์ ทำให้สินค้าเสียหายระหว่างทางน้อยลงจึงทำให้อัตราเบี้ยประกันภัยต่ำลงด้วย

1.2 ในการส่งสินค้าเข้าประเทศนั้นโดยเฉลี่ยแล้ว ผู้นำเข้าส่วนใหญ่จะสั่งซื้อในราคา C.I.F. คือราคาสินค้าที่บวกค่าประกันภัยมาจากต่างประเทศและรวมค่าระวางสูงถึงร้อยละ 72.70 และการสั่งซื้อสินค้าที่ไม่ได้ทำประกันภัยมาจากต่างประเทศ (F.O.B. และ C & F) มีเพียงร้อยละ 27.30 ทั้งนี้จากการสอบถามผู้นำเข้าที่ซื้อสินค้าในราคา C.I.F. พบว่า มีสาเหตุใหญ่มาจากความสะดวกในการให้ผู้ขายจากต่างประเทศจัดทำประกันภัยให้มาเลย โดยผู้ซื้อไม่ต้องจัดทำประกันภัยเองสูงถึงร้อยละ 75.90 ส่วนสาเหตุอื่น ๆ รองลงมา เช่น สาเหตุอัตราเบี้ยประกันภัยในประเทศสูงกว่าต่างประเทศมีเพียงร้อยละ 11.50 และสาเหตุความไม่ไว้วางใจในด้านการบริการของบริษัทประกันภัยในประเทศมีเพียงร้อยละ 4.30

1.3 การสั่งซื้อสินค้าในราคา C.I.F. นั้นมีผู้กล่าวว่า ผู้ซื้อถูกผู้ขายบังคับหรือเสมือนบังคับให้ซื้อในราคา C.I.F. ซึ่งจากการศึกษาพบว่า ผู้ขายมีการบังคับหรือเสมือนบังคับให้ผู้ซื้อต้องซื้อสินค้าในราคา C.I.F. จริง แต่มีเพียงเล็กน้อยเท่านั้นคือร้อยละ 4.76 และผู้ขายมิได้บังคับให้ผู้ซื้อต้องซื้อในราคา C.I.F. สูงถึงร้อยละ 95.24 ในกรณีที่ผู้ขายมีการบังคับขายในราคา C.I.F. นั้น พบว่ามีเพียงผู้ขายบางกลุ่มของบางประเทศเท่านั้น เช่น ประเทศญี่ปุ่น เป็นต้น

1.4 ปัญหาของการชดเชยค่าเสียหายระหว่างบริษัทประกันภัยในประเทศกับผู้เอาประกันภัย สำหรับการประกันภัยสินค้านำเข้าทางทะเลจากการสอบถามผู้นำเข้าที่เคยทำประกันภัยสินค้านำเข้าทางทะเลพบว่ามีปัญหาได้ถึงกันเพียงเล็กน้อย คือ ร้อยละ 6.92 และโดยส่วนใหญ่แล้วคือ ร้อยละ 93.08 จะไม่มีปัญหาในการเรียกร้องค่าเสียหายเลย ทั้งนี้เนื่องจากการกำหนดจำนวนเงินเอาประกันภัยสินค้านำเข้าจากราคาสินค้า

ในใบกำกับสินค้า (Invoice) และการชดใช้ค่าเสียหาย เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้น บริษัทประกันภัยจะพิจารณา ชดใช้ค่าเสียหายตามจำนวนเงินเอาประกันภัยดังกล่าว หรือกล่าวได้ว่าเป็น Valued Policy

1.5 ในเรื่องความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับการขาดดุลการค้ากับต่างประเทศของผู้นำเข้า จากการศึกษาพบว่าผู้นำเข้าส่วนใหญ่หรือร้อยละ 80.63 มีความเข้าใจว่าสินค้าในราคา C.I.F. ทำให้ต้องขาดดุลการค้ากับต่างประเทศ และมีผู้นำเข้าเพียงส่วนน้อยหรือร้อยละ 19.37 ที่ไม่ทราบว่า การสั่งซื้อสินค้าในราคา C.I.F. ทำให้ประเทศต้องขาดดุลการค้า

1.6 ทศนคติโดยทั่วไปต่อการออกกฎหมาย บังคับให้ประกันภัยสินค้านำเข้าทางทะเลกับบริษัทประกันภัยในประเทศ ยังเห็นควรให้เปิดกว้างแก่ผู้ส่งสินค้าเข้า ไม่ใช่เป็นการบังคับอยู่ถึงร้อยละ 78.38 เพราะเกรงว่าจะมีผลกระทบในด้านต่าง ๆ ที่เสียหายตามมาเช่น บางประเทศ อาจจะออกกฎหมายตอบโต้ หรือทำให้เกิดผลกระทบต่อความสัมพันธ์อันดีระหว่างประเทศและอื่น ๆ เป็นต้น

2. กลุ่มของบริษัทประกันภัยภายในประเทศ

2.1 การขยายงานของบริษัทประกันภัย ในด้านการรับประกันภัยการขนส่งสินค้าทางทะเล พบว่าบริษัทประกันภัยส่วนใหญ่ หรือร้อยละ 96 ต่างมีโครงการที่จะขยายงานรับประกันภัยทางทะเล แสดงว่าบริษัทประกันภัยคาดหมายว่าในอนาคตการพัฒนาธุรกิจประกันภัยในด้านนี้จะดำเนินไปได้ด้วยดี

2.2 การประชาสัมพันธ์หรือการกระตุ้นให้มีการทำประกันภัยสินค้านำเข้ากับบริษัทประกันภัยในประเทศ พบว่าบริษัทประกันภัยส่วนใหญ่หรือร้อยละ 82 มีโครงการกระตุ้นให้พ่อค้านำเข้าสนใจทำประกันภัยกับบริษัทประกันภัยในประเทศด้วยวิธีการต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง สมาคมประกันวินาศภัยได้มีส่วนช่วยในเรื่องดังกล่าวอย่างมาก เช่น การออกเอกสารเผยแพร่

การจัดสัมมนา และการขอความร่วมมือจากหน่วยงานรัฐบาลที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น

2.3 ในการแข่งขันเพื่อหาลูกค้าระหว่างบริษัทประกันภัยในประเทศกับบริษัทประกันภัยต่างประเทศ พบว่า บริษัทประกันภัยในประเทศส่วนใหญ่จำนวนร้อยละ 82 มีความสามารถในการเสนอเบี้ยประกันภัยการขนส่งสินค้าทางทะเลในอัตราต่ำ เพื่อแข่งขันกับบริษัทประกันภัยในต่างประเทศ

2.4 ทศนคติของบริษัทประกันภัยในประเทศเปรียบเทียบกับทศนคติของผู้นำเข้าในเรื่องสาเหตุที่ผู้นำเข้าไม่ทำประกันภัยกับบริษัทประกันภัยในประเทศ พบว่า บริษัทประกันภัยในประเทศและผู้นำเข้า มีความเห็นสอดคล้องกัน กล่าวคือ บริษัทประกันภัยส่วนใหญ่เป็นจำนวนร้อยละ 88 เห็นว่าการที่ผู้นำเข้าไม่ทำประกันภัยกับบริษัทประกันภัยในประเทศนั้น มีสาเหตุหลักอันเนื่องมาจากความสะดวกของผู้นำเข้าในการสั่งซื้อสินค้าที่รวมเบี้ยประกันมาจากต่างประเทศเลยทีเดียว เช่นเดียวกับผู้นำเข้าจำนวนร้อยละ 75.90 ที่มีความเห็นเช่นกันนี้

2.5 ระยะเวลาในการพิจารณาชดใช้ค่าเสียหาย สำหรับการประกันภัยสินค้านำเข้าทางทะเลของบริษัทประกันภัยภายในประเทศ โดยทั่วไปแล้วบริษัทประกันภัยส่วนใหญ่หรือร้อยละ 70 จะชดใช้ค่าเสียหายไม่เกิน 30 วัน นับแต่วันที่สินค้าเกิดความเสียหาย

จากตัวเลขข้างต้นนี้จะเห็นได้ว่า การพิจารณาชดใช้ค่าเสียหายสำหรับการประกันภัยสินค้านำเข้าทางทะเล มีความรวดเร็วพอสมควรทีเดียว ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากการประกันภัยสินค้านำเข้าทางทะเล มีข้อปัญหาหรือข้อโต้แย้งในการชดใช้ค่าเสียหายน้อยมากดังได้กล่าวไว้ในตอนต้น ๆ

2.6 ทศนคติของบริษัทประกันภัยในประเทศกับผู้นำเข้า ในเรื่องที่ว่ารัฐจะบัญญัติกฎหมายบังคับผู้นำเข้าต้องทำประกันภัยกับบริษัทประกันภัยในประเทศ ต่างเห็นพ้องกันว่ายังไม่ควรบัญญัติกฎหมายบังคับให้ผู้นำ

เข้าทำประกันภัยกับบริษัทประกันภัยในประเทศ กล่าวคือ บริษัทประกันภัยในประเทศส่วนใหญ่หรือร้อยละ 82 ไม่เห็นด้วยกับวิธีการบังคับของรัฐดังกล่าว ในขณะที่เดียวกันผู้นำเข้าส่วนใหญ่หรือร้อยละ 78.35 ก็มีความเห็นไม่สนับสนุนให้รัฐบัญญัติกฎหมายดังกล่าวเช่นเดียวกัน

อนึ่ง บริษัทประกันภัยในประเทศมีความเห็นเพิ่มเติมเรื่องการใช้มาตรการเพื่อลดดุลการค้ากับต่างประเทศ ว่ารัฐควรจะใช้นโยบายแนะนำ ชักชวน หรือบังคับหน่วยงานของรัฐให้ใช้บริการของบริษัทประกันภัยในประเทศ หรือใช้มาตรการอื่น ๆ เช่น มาตรการทางภาษี เพื่อจูงใจผู้นำเข้าให้หันมาสนใจทำประกันภัยกับบริษัทประกันภัยในประเทศมากยิ่งขึ้นคือการกำหนดให้ค่าเบี้ยประกันภัยที่ผู้นำเข้าทำประกันภัยกับบริษัทประกันภัยในประเทศ หักเป็นค่าใช้จ่ายในการคำนวณภาษีได้เป็น 2 เท่า ดังเช่นที่ประเทศมาเลเซียถือปฏิบัติอยู่ในขณะนี้ เป็นต้น

3. หัวหน้าส่วนราชการจำนวน 8 หน่วยงาน

จากการสัมภาษณ์หัวหน้าส่วนราชการทั้ง 8 หน่วยงานได้ข้อสรุปว่า

3.1 ระบบประกันภัยภายในประเทศ ส่วนใหญ่มีความเห็นว่าธุรกิจประกันภัยในประเทศยังไม่ได้ได้รับความเชื่อถือเท่าที่ควร เนื่องจากการจ่ายค่าสินไหมทดแทนที่ล่าช้าและบางครั้งหลีกเลี่ยงที่จะจ่ายค่าสินไหมทดแทนด้วยวิธีการต่าง ๆ ตลอดจนทุนทรัพย์ของบริษัทประกันภัยภายในประเทศยังไม่มาก พอที่จะชดเชยค่าเสียหายในกรณีที่เกิดความเสียหายครั้งใหญ่ ๆ ที่มีความเสียหายสูงมาก ดังนั้น หากให้มีการบังคับผู้นำเข้าต้องประกันภัยกับบริษัทประกันภัยในประเทศ จะก่อให้เกิดปัญหาของสังคมมากยิ่งขึ้น และระบบการค้าของประเทศไทย เป็นระบบการค้าแบบเสรี การที่รัฐบาลบีบบังคับให้ผู้นำเข้าต้องประกันภัยกับบริษัทประกันภัยในประเทศ ก็จึงถือว่าขัดต่อหลักการค้าดังกล่าว

3.2 ระบบการทำงานของแต่ละหน่วยงาน
ทุกหน่วยงานพร้อมที่จะให้การสนับสนุนนโยบายของรัฐบาล หากกฎหมายฉบับดังกล่าวบัญญัติแล้ว แต่ในส่วนเกี่ยวกับการประกันภัยจริง ๆ นั้น ยังไม่เกี่ยวข้องแต่โดยตรง หน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยตรงคือสำนักงานประกันภัย แต่ทุกหน่วยงานที่ให้คำสัมภาษณ์ก็มีส่วนเกี่ยวข้องโดยอ้อม เช่น ในการสนับสนุนให้มีการขนส่งสินค้าโดยเรือไทย (สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์) การควบคุมโรงงานต่าง ๆ (กระทรวงอุตสาหกรรม) การจัดเก็บค่าธรรมเนียม การขนส่งสินค้า (กรมศุลกากร) การติดต่อทางการค้ากับต่างประเทศ (กรมเศรษฐกิจ กระทรวงการต่างประเทศ และกรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์) การจัดเก็บภาษี (กรมสรรพากร) การชำระเงินค่าซื้อสินค้า (ธนาคารแห่งประเทศไทย) ข้อคิดเห็นต่าง ๆ จึงอาจไม่ลึกซึ้งเท่าสำนักงานประกันภัย แต่มองในฐานะที่ต้องการสนับสนุนรัฐบาล โดยมองจากความคิดเห็นที่ประสบมาหรือจากการได้รับฟังเกี่ยวกับระบบธุรกิจประกันภัย ดังนั้น ระบบประกันภัยในประเทศส่วนใหญ่จึงเห็นว่าควรจะต้องปรับปรุงอีกหลายจุด เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของการบังคับใช้กฎหมายประกันภัยแก่ผู้นำเข้า

3.3 ในด้านของต่างประเทศ มีหลายประเทศที่บังคับผู้นำเข้าประกันภัยสินค้านำเข้ากับบริษัทประกันภัยในประเทศ แต่ยังไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่ควร เพราะหลักดังกล่าวมาแล้ว คือ ขัดกับหลักเรื่องการค้าโดยเสรี และผลกระทบที่ตามมาคือ เมื่อเรามีกฎหมายกีดกันมิให้ผู้นำเข้าทำประกันภัยกับบริษัทประกันภัยในประเทศแล้ว ประเทศที่ไม่ได้รับผลประโยชน์จากเบี้ยประกันก็จะตอบโต้โดยวิธีการต่าง ๆ ซึ่งประเทศจะต้องเสียผลประโยชน์กว่าการได้รับประโยชน์เป็นรายได้จากเบี้ยประกัน นอกจากนี้ ประเทศไทยเป็นประเทศเล็ก ถ้าหากมีการตอบโต้มาแล้วผลกระทบก็จะมีมากเป็นเงา

ตามตัว ดังนั้น การจะใช้กฎหมายดังกล่าว ต้องพิจารณา ดูให้ทั่วถึงเวลาหรือยังที่ใช้กฎหมายนี้ นั่นคือ ประ-เทศเราเข้มแข็งพอจะรับนโยบายตอบโต้ได้ดีแค่ไหน

3.4 ข้อเสนอแนะ ควรจะใช้มาตรการที่เป็น การชักจูงใจผู้นำเข้า ทำให้ผู้นำเข้าพอใจมากกว่าใช้วิธี การบังคับ ซึ่งถือว่าเป็นการขัดต่อหลักการค้าเสรีและมี ผลต่อการค้าระหว่างประเทศ นอกจากนี้ การสร้าง ภาพพจน์ที่ดีไม่ว่าจะเป็นทางตรงและทางอ้อมให้เกิด ความเชื่อมั่นต่อระบบธุรกิจประกันภัยในประเทศจะเป็น สิ่งจูงใจผู้นำเข้าให้หันมาประกันภัยในประเทศโดยไม่ ต้องออกกฎหมายบังคับใด ๆ เลย

ส่วนที่ 4 การพิสูจน์สมมติฐาน

จากสมมติฐานข้อ 1 จากแบบสอบถามทั้ง 3 กลุ่ม พบว่าขาดดุลการค้ามีอยู่จริง และส่วนใหญ่หรือร้อยละ 78.38 ร้อยละ 82 และร้อยละ 87.50 ตามลำดับ มีความ เห็นว่าไม่ควรออกกฎหมายบังคับผู้นำเข้าทำประกันภัย สินค้ากับบริษัทประกันภัยในประเทศ แต่ควรใช้วิธีการ ส่งเสริมในด้านต่าง ๆ จึงเห็นว่าข้อมูลที่ได้ี้มีความ เชื่อมั่นสูงในการไม่สนับสนุนโครงการออกกฎหมาย บังคับผู้นำเข้าต้องทำประกันภัยไว้ในประเทศ

จากสมมติฐานข้อ 2

1. จากการสอบถามผู้นำเข้าที่ไม่เคยทำประกันภัย กับบริษัทในประเทศส่วนใหญ่มีสาเหตุมาจากความสะ-ดวก เนื่องจากผู้ขายจากต่างประเทศจัดทำประกันภัย มาให้เสร็จ ซึ่งมีถึงร้อยละ 75.90

2. และจากการสอบถามบริษัทประกันภัยใน ประเทศ คำตอบที่สอดคล้องกันคือร้อยละ 88 เห็นว่า พ่อค้าต้องการความสะดวกเหมือนกัน

จึงสรุป ได้ว่าความเชื่อมั่นต่อการบริการของ บริษัทประกันภัยในประเทศมิใช่สาเหตุหลักของพ่อค้า นำเข้าที่ไม่ทำประกันภัยสินค้ากับบริษัทประกันภัยใน ประเทศ

ข้อเสนอแนะ

การวิจัยครั้งนี้เพื่อทราบปัญหาต่าง ๆ ของการ พัฒนาธุรกิจการประกันภัยสินค้านำเข้าทางทะเล และ ข้อคิดเห็นจากผู้ที่เกี่ยวข้อง เพื่อประโยชน์ในการลดดุล การค้ากับต่างประเทศ โดยแยกข้อเสนอแนะออกเป็น 2 ส่วนคือ บริษัทประกันภัย และหน่วยงานของรัฐ

1. บริษัทประกันภัย

1. ให้ความรู้ต่าง ๆ แก่ผู้นำเข้า และประ-โยชน์ที่ผู้นำเข้าจะได้รับจากการประกันภัยไว้กับบริษัท ประกันภัยในประเทศ

2. บริษัทประกันภัยควรที่จะพัฒนากำลังคน ให้มีความรู้ ความสามารถสูงขึ้นเพื่อให้การพัฒนาการ ประกันภัยสินค้านำเข้าทางทะเลเจริญรุดหน้ายิ่งขึ้น ทั้งนี้ จากการศึกษาพบว่า จำนวนบุคลากรในฝ่ายรับประกัน ภัยทางทะเลของแต่ละบริษัท ยังมีเป็นจำนวนน้อยและ รวมทั้งบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญในด้านนี้ด้วย

3. การพิจารณากำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย สำหรับการประกันภัยการขนส่งสินค้าทางทะเลของ บริษัทประกันภัยในประเทศ จะต้องไม่สูงจนเกินไป และควรจะได้ใกล้เคียงกับบริษัทประกันภัยในต่างประเทศ และหากพิจารณากำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยให้ต่ำกว่า ของต่างประเทศจะเป็นการดียิ่งขึ้น เพื่อเป็นสิ่งจูงใจให้ ผู้นำเข้าสนใจทำประกันภัยกับบริษัทประกันภัยในประ-เทศมากยิ่งขึ้น

4. ตามที่ภาพพจน์ของบริษัทประกันภัย โดย ทั่ว ๆ ไปในเรื่องการชดเชยค่าเสียหายไม่ดีเท่าที่ควร และเนื่องจากการศึกษาพบว่า การทำประกันภัยสินค้า นำเข้ากับบริษัทประกันภัยในประเทศมีปัญหาหรือได้ แຍ่งในการชดเชยค่าเสียหายเพียงเล็กน้อย คือ ร้อยละ 6.92 ฉะนั้น จึงน่าจะประชาสัมพันธ์ให้ผู้นำเข้าได้ทราบ และไม่หวาดกลัวต่อการตัดสินใจทำประกันภัยกับบริษัท ประกันภัยในประเทศ รวมทั้งการพิจารณาชดเชยค่าเสียหายอย่างรวดเร็วคือ ส่วนใหญ่จะใช้เวลาในการชดเชย

ไม่เกิน 30 วัน นับแต่วันที่เกิดความเสียหาย

5. บริษัทประกันภัยควรจัดสมมนาขึ้นบ่อย ๆ เพื่อทราบปัญหาและข้อแก้ไขในการพัฒนาธุรกิจประกันภัย ทั้งนี้ โดยเชิญผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่ายเข้าร่วมสัมมนาด้วย

6. ศึกษา ติดตาม ความก้าวหน้าของธุรกิจประกันภัยในต่างประเทศ เพื่อให้บริษัทมีความเจริญทัดเทียมกับนานาอารยประเทศ และเป็นที่น่าเชื่อถือแก่ผู้นำเข้า ในการที่จะทำประกันภัยกับบริษัทประกันภัยในประเทศ

2. หน่วยงานของรัฐ

1. ในการศึกษาพบว่า ผู้นำเข้าส่วนใหญ่สั่งซื้อสินค้าในราคา C.I.F โดยมีเหตุผลว่าสะดวกดี ทั้งนี้โดยไม่คำนึงถึงผลเสียในด้านประเทศชาติต้องสูญเสียเงินตราต่างประเทศ จึงเห็นควรขอให้ผู้นำเข้าสำนึกในชาตินิยม และภาคภูมิใจในการมีส่วนร่วมลดดุลการค้ากับต่างประเทศรวมทั้งเป็นการสร้างงานและการลงทุนของประเทศ ด้วยการแนะนำให้ทำประกันภัยกับบริษัทประกันภัยในต่างประเทศ

2. รัฐควรที่จะแนะนำขอความร่วมมือหรือบังคับให้หน่วยงานของรัฐที่มีการส่งสินค้าเข้า ต้องทำประกันภัยกับบริษัทประกันภัยในประเทศ

3. หน่วยงานของรัฐ โดยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีควรจะแนะนำ ชักชวนผู้นำเข้าที่ใช้บริการของเรือไทย ที่ขนส่งสินค้าโดยเรือไทย ให้ทำประกันภัยกับบริษัทประกันภัยในประเทศ

4. กระทรวงการคลังโดยสรรพากร ควรพิจารณาส่งเสริมให้ผู้นำเข้าทำประกันภัยกับบริษัทประกันภัยในประเทศด้วยการกำหนดให้เบี้ยประกันภัยหักเป็นค่าใช้จ่าย

5. สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (Board of Investment) สำนักนายกรัฐมนตรีควรแนะนำ ชักจูงหรือกำหนดเป็นเงื่อนไขหนึ่งให้ผู้ที่ต้องการขอรับการส่งเสริมการลงทุนต้องทำประกันภัย

สินค้าที่ส่งเข้ากับบริษัทประกันภัยในประเทศ

6. สำนักงานประกันภัย กระทรวงพาณิชย์ ควรพิจารณาดำเนินการเพื่อส่งเสริมให้มีการประกันภัยสินค้านำเข้าทางทะเลกับบริษัทประกันภัยในประเทศ

7. สำหรับโครงการออกกฎหมายบังคับผู้นำเข้าทำประกันภัยไว้ในประเทศของสำนักงานประกันภัย คณะผู้วิจัยมีความเห็นว่าโครงการนี้เป็นโครงการที่ดีและมีประโยชน์ แต่ยังไม่เหมาะสมที่จะดำเนินการในระยะนี้ ทั้งนี้ จากการศึกษาพบว่าผู้นำเข้า บริษัทประกันภัยและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องส่วนใหญ่ไม่เห็นด้วยที่จะออกกฎหมายดังกล่าวในขณะนี้

เอกสารอ้างอิง

กมล ชูทรัพย์. 2512. *การพาณิชย์*. ธนบุรี : โรงพิมพ์พีระพินา.

กรมอาชีวศึกษา. 2527. *การประกันภัย การขนส่งสินค้าทางทะเล*. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์คุรุสภาลาดพร้าว.

จิตติ ดิงศกัณย์. 2524. *ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย*. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

จุฑามาศ นิสารัตน์. 2527. *กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย*. กรุงเทพมหานคร : บริษัทรุ่งศิลป์การพิมพ์ จำกัด.

จำรัส เขมะจารุ. 2515. *ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยการประกันภัย*. พระนคร : โรงพิมพ์คุรุสภาลาดพร้าว.

ชูเกียรติ ประมูลผล. 2527. *หลักการประกันชีวิตภาคทฤษฎี*. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์กึ่งจันทร์การพิมพ์.

ไชยยศ เหมะรัชตะ. 2529. *กฎหมายว่าด้วยประกันภัย*. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติบรรณการ.

- ถาวร ดันตราภรณ์. 2516. *ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยประกันภัย*. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- หลวงธรรมบุญ วุฒิก. 2477. *คำบรรยายกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยบัญชีเดินสพัด ตัวเงินประกันภัย*. พระนคร : ร้านกาญจนพิมพ์ดีด.
- บัญญัติ สุชีวะ. 2517. *คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยประกันภัย*. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- Albert, Mowbary H. 1946. *Insurance : Its Theory and Practice in The United States*. 3rd ed. New York : Mc Graw - Hill Book Company, Inc.
- Brown, Robert H. and Reed, Peter B. 1981. *Marine Reinsurance*. 1st ed. London : Witherby and Co. Ltd.
- Brown, Robert H. 1978. *Marine Insurance*. 4th ed. London : Witherby and Co.Ltd.
- Chalmers, Machenzie, D. Chalmers. 1976. *Marine Insurance Act, 1906*. 8th ed. London : Butterworths.
- Durham, C.F. 1982. *Marine Surveys and introduction*. London : A Fairplay Pubication Ltd.
- Ellis, Henry. 1983. *Regulation of Insurance*. Vol.1 London : Kluwer Publishing.
- Eldridge, Henry William. 1938. *Marine Policies*. 3rd ed. London : Butterworth and Co. (Publishers), Ltd.
- Hudson, N.G. and Allen, J.C. 1984. *Marine Claims Handbook*. 4th ed. London : Butterworths.
- _____. 1970. *Insurance (Republic of Singapore)*. Singapore : Printed by Lim Bian Han Government Printer.
- Ivame, Hardy E.R. 1966. *Chalmers' Marine Insurance Act, 1906*. 6th ed. London : Butterworths.