



วารสาร

ประกันภัย

1
4
1

ปีที่ 33 ฉบับที่ 141 เดือนตุลาคม - ธันวาคม 2561

ISSN 0859-9548

“คาดการณ์ผลกระทบต่อต้นทุน ความเสียหายของผู้รับประกันภัย จากการชดใช้ค่าขาดประโยชน์ จากการใช้รถ”



- ▲ ความเชื่อ ความจริง และหนทางอนาคต
ของการพัฒนาประกันภัยชาวไทยในประเศไทย: ตอนที่ 2
- ▲ ร่างพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย
ฉบับที่...พ.ศ...กับธุรกิจประกันวินาศภัยไทย
- ▲ พลิกโฉมวงการประกันภัยด้วยดิจิทัลเทคโนโลยี
- ▲ บทบาทของผู้กำหนดนโยบายกับนักคณิตศาสตร์ประกันภัย

GreenPrint Reduce CO₂ Emission 15.08%
เครื่องหมายรับรอง “งานพิมพ์สีเขียวรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม”





“image: Freepik.com”

This cover has been designed using resources from Freepik.com

GreenPrint Reduce CO₂ Emission 15.08%

เครื่องหมายรับรอง “งานพิมพ์สีเขียวรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม”

บท.แกลง	3
เรื่องต้น คาดการณ์ผลกระทบต่อนทุนความเสียหายของผู้รับประกันภัย จากการชดเชยค่าขาดประโยชน์จากการใช้รถ	4
วิชาการ IPRB ความเชื่อ ความจริง และหนทางอนาคต ของการพัฒนาประกันภัยข้าวในประเทศไทย: ตอนที่ 2	10
ระเบียบภาพ	17
รอบรู้ประกันภัย ร่างพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย ฉบับที่...พ.ศ...กับธุรกิจประกันวินาศภัยไทย	25
รอบรู้ประกันภัย พลิกโฉมวงการประกันภัยด้วยดิจิทัลเทคโนโลยี	28
มุนักคณิตศาสตร์ประกันภัย บทบาทของผู้กำหนดนโยบายกับนักคณิตศาสตร์ประกันภัย	31
ประกาศ	32
ฎีกาย่อและย่อคำชี้ขาดอนุญาโตตุลาการ	34
รายนามบริษัทสมาชิก	37

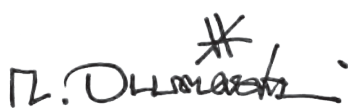


สวัสดีครับ ผู้อ่านวารสารประกันภัยทุกท่าน

สวัสดีปีใหม่ครับ วารสารประกันภัยฉบับส่งท้ายปีเก่า 2561 ต้อนรับปีใหม่ 2562 นี้ กอง บ.ก. ขอเสนอเรื่องราวที่กำลังเป็นประเด็นสำคัญสำหรับวงการประกันภัยรถยนต์ จากการที่ภาคธุรกิจประกันภัยได้ร่วมกับ สำนักงาน คปภ. ปรับปรุงหลักเกณฑ์เรื่องความคุ้มครองของค่าขาดประโยชน์จากการใช้รถ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของค่าสินไหมทดแทนที่บริษัทประกันภัยจะต้องเข้ามารับผิดชอบแทนผู้ขับขี่กรณีที่เกิดอุบัติเหตุประกันภัยภาคสมัครใจเป็นฝ่ายผิด เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมต่อผู้บริโภค โดย สำนักงาน คปภ. เริ่มประกาศใช้หลักเกณฑ์ใหม่ดังกล่าวตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2562 เป็นต้นไป ทั้งนี้ การปรับปรุงหลักเกณฑ์ดังกล่าวอาจมีผลกระทบต่อต้นทุนความเสียหายของผู้รับประกันภัยรถยนต์ ซึ่งทางสำนักงานอัตรารับประกันวินาศภัย (IPRB) ได้ศึกษาวิเคราะห์และนำเสนอเป็นบทความเรื่อง “คาดการณ์ผลกระทบต่อต้นทุนความเสียหายของผู้รับประกันภัยจากการชดเชยค่าขาดประโยชน์จากการใช้รถ” ให้ได้ติดตามกันครับ

ในฉบับนี้ยังมีบทความต่อเนื่องจากฉบับที่แล้วเรื่อง “ความเชื่อ ความจริง และหนทางอนาคต ของการพัฒนาประกันภัยชาวไทยในประเทศไทย: ตอนที่ 2” และตามติดการปรับปรุงกฎหมายครั้งสำคัญที่จะส่งผลกระทบต่อวงการธุรกิจประกันวินาศภัยไทยได้จากบทความเรื่อง “ร่างพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย ฉบับที่...พ.ศ...กับธุรกิจประกันวินาศภัยไทย” ซึ่งร่าง พ.ร.บ. ฉบับนี้มุ่งเน้นให้ความสำคัญคุ้มครองประชาชนโดยตรง โดยมีการแก้ไขเพิ่มเติมและปรับปรุงสาระสำคัญใน 4 ประเด็นหลัก คือ 1. เพิ่มบทบัญญัติเพื่อรองรับการใช้วิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ในธุรกิจประกันภัยในระบบเศรษฐกิจดิจิทัล 2. ปรับปรุงหลักเกณฑ์ที่ใช้กำกับดูแลตัวแทนประกันภัยและนายหน้าประกันภัย 3. ปรับปรุงหลักเกณฑ์ที่ใช้กำกับดูแลผู้ประเมินวินาศภัย โดยการแก้ไขคุณสมบัติและกำหนดลักษณะต้องห้ามของผู้ประเมินวินาศภัย และ 4. เพิ่มบทบัญญัติเกี่ยวกับการฉ้อฉลประกันภัย นอกจากนี้คอลัมน์ประจำฉบับก็ยังมีความน่าสนใจให้ติดตามกันอีกหลายเรื่องครับ

ในนามของกอง บ.ก. วารสารประกันภัย สมาคมประกันวินาศภัยไทย ผมขออวยพรให้อ่านวารสารทุกท่านประสบแต่ความสุข ความสมหวัง พร้อมทั้งมีสุขภาพพลานามัยที่สมบูรณ์แข็งแรงตลอดปี 2562 ครับ



กีเดช อนันต์ศิริประภา
บรรณาธิการ

รายชื่อผู้จัดทำวารสารประกันภัย ปี 2561

เจ้าของ

สมาคมประกันวินาศภัยไทย

บรรณาธิการ

นายกกีเดช อนันต์ศิริประภา

ผู้ช่วยบรรณาธิการ

ดร. จุฑาทอง จารุมิลินท

หัวหน้ากองบรรณาธิการ

นายสาโรจน์ เกษมสุขโชติกุล

กองบรรณาธิการ

นางสาวกัลยา จุกหอม

นางสาววัลย์ลิกา บุรินทร์ทอง

นางสาวศุภิสรา พิขุนทด

นางสาวศิริพร บุญยรัตน์มงคล

นางสาวปริยาพรรณ ศรีชัย

นางสาวนวลปรารถน์ เขตสินชัย

นายณัฐพงศ์ คนสูง

ฝ่ายสื่อสารองค์กร

สมาคมประกันวินาศภัยไทย

223 ซอยร่วมฤดี ถนนวิฑู แขวงลุมพินี

เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330

โทรศัพท์: 0 2256 6032-8

โทรสาร: 0 2256 6039

www.tgia.org

E-mail: general@tgia.org

สุปเฒ

บริษัท พรินท์ ซิตี จำกัด

29/45-46 ถนนพระราม 1 แขวงรองเมือง

เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330

โทรศัพท์: 0 2215 9988

โทรสาร: 0 2215 5599

วารสารประกันภัย จัดพิมพ์เผยแพร่ราย 3 เดือน
เสนอบทความและข่าวสารความเคลื่อนไหวที่เกี่ยวข้องกับ
ธุรกิจประกันวินาศภัย บทความและความคิดเห็นที่ลง
ตีพิมพ์ในวารสารประกันภัยฉบับนี้ เป็นความคิดเห็น
ส่วนบุคคล ซึ่งทางสมาคมประกันวินาศภัยไทยไม่จำเป็นต้องเห็นด้วยเสมอไป



คาดการณ์ผลกระทบต่อต้นทุนความเสียหายของผู้รับประกันภัยจากการชดเชยค่าขาดประโยชน์จากการใช้รถ



นายวรสิทธิ์ รุตินการ, ASA, ASAT
นายธนกฤต ครูปัญญามาศย์, ACAS
สำนักงานอตราเบี้ยประกันวินาศภัย

ตามที่ภาคธุรกิจประกันภัยได้ร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) ปรับปรุงหลักเกณฑ์เรื่องความคุ้มครองของค่าขาดประโยชน์จากการใช้รถ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของค่าสินไหมทดแทนที่บริษัทประกันภัยจะต้องเข้ามารับผิดชอบแทนผู้ขับขี่กรณีที่เกิดคันเอาประกันภัยภาคสมัครใจเป็นฝ่ายผิด เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมต่อผู้บริโภค ลดปัญหาการร้องเรียนต่าง ๆ จนกระทั่งเมื่อวันที่ 17 ธันวาคม 2561 สำนักงาน คปภ. ได้มีคำสั่งนายทะเบียนที่ 70/2561 เรื่อง ให้แก้ไขแบบ ข้อความกรมธรรม์ประกันภัย และเอกสารแนบท้ายของกรมธรรม์ประกันภัย เพื่อกำหนดอัตราชดเชยค่าขาดการใช้ประโยชน์รถยนต์ โดยให้มีผลบังคับใช้กับกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ที่เริ่มคุ้มครองตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2562 เป็นต้นไปนั้น (ตารางที่ 1)

ตารางที่ 1 อัตราค่าชดเชยค่าขาดการใช้ประโยชน์รถ แยกตามประเภทรถคู่กรณี

ประเภทรถคู่กรณี	ค่าชดเชยขั้นต่ำต่อวัน (บาท)
รถยนต์ส่วนบุคคลขนาดไม่เกิน 7 ที่นั่ง	500
รถยนต์รับจ้างสาธารณะ-ขนาดไม่เกิน 7 ที่นั่ง	700
รถยนต์ขนาดเกินกว่า 7 ที่นั่ง	1,000

ที่มา: คำสั่งนายทะเบียนที่ 70/2561 เรื่อง ให้แก้ไขแบบ ข้อความกรมธรรม์ประกันภัย และเอกสารแนบท้ายของกรมธรรม์ประกันภัย ลงวันที่ 17 ธันวาคม 2561

สำนักงานอตราเบี้ยประกันวินาศภัยได้ดำเนินการวิเคราะห์ผลกระทบต้นทุนความเสียหายของผู้รับประกันภัยโดยใช้ฐานข้อมูลอุตสาหกรรมที่สำนักงานฯ รวบรวม และข้อมูลอื่นที่ได้รับการอนุเคราะห์จากบริษัทประกันภัยในการตั้งสมมติฐานและวิเคราะห์ผลกระทบครั้งนี้

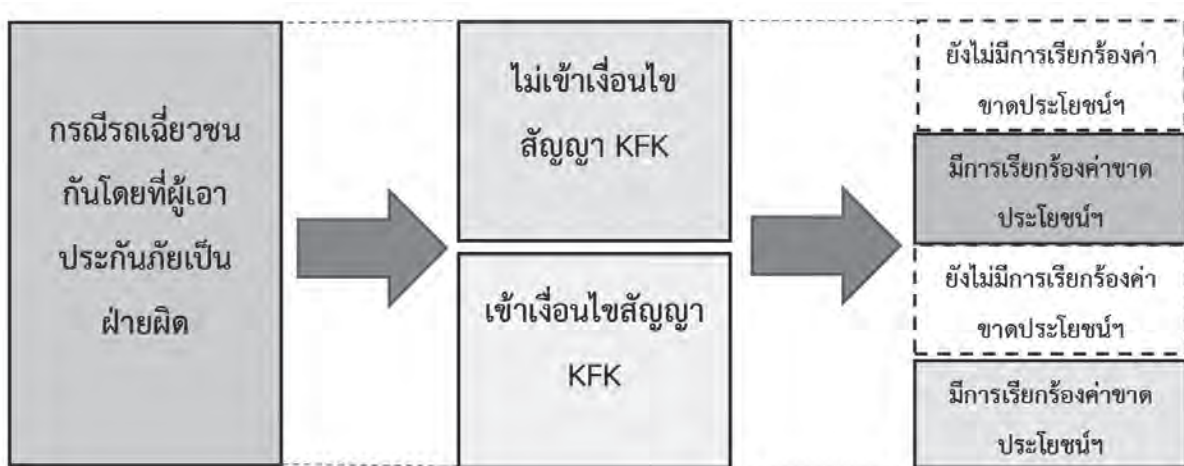
สำนักงานฯ ได้วิเคราะห์ความถี่ในการเรียกร้องค่าขาดประโยชน์ (Frequency) และจำนวนเงินค่าขาดประโยชน์ (Severity) โดยคำนึงถึงปัจจัยที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการวิเคราะห์ ประกอบด้วย ประเภทรถที่ถูกชน (เนื่องจากสำนักงาน คปภ. กำหนดอัตราการชดเชยขั้นต่ำแตกต่างกันระหว่างรถแต่ละประเภท) มูลค่าความเสียหายต่อตัวรถคู่กรณี (ส่งผลต่อจำนวนวันในการจัดซ่อม) อัตราการจ่ายค่าขาดประโยชน์ (เพื่อพิจารณาว่ามีผู้เสียหายอีกเท่าใดที่สามารถเรียกร้องได้) ประเภทรถและประเภทกรมธรรม์ประกันภัย (ส่งผลต่อความถี่ในการเกิดอุบัติเหตุ) โดยรายละเอียดการวิเคราะห์จะแสดงในหัวข้อถัดไป



ความถี่ในการเรียกร้องค่าขาดประโยชน์ฯ (Frequency)

ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุรถยนต์เฉี่ยวชนกัน ผู้เสียหายที่เป็นฝ่ายถูกมีสิทธิตามกฎหมายที่จะเรียกร้องค่าขาดประโยชน์ฯ จากผู้ที่เป็นฝ่ายผิด โดยบริษัทประกันภัยของผู้เอาประกันภัยฝ่ายผิดจะจ่ายค่าชดเชยค่าขาดประโยชน์ฯ ให้กับผู้เสียหายที่มาเรียกร้องกับบริษัทประกันภัยแทนผู้เอาประกันภัย สำนักงานฯ ได้ประเมินความถี่ในการเรียกร้องค่าขาดประโยชน์ฯ โดยพิจารณาจากจำนวนสินไหมทดแทนที่ผู้เสียหายสามารถเรียกร้องค่าขาดประโยชน์ฯ กับบริษัทประกันภัยได้ โดยแสดงดังแผนภาพที่ 1

แผนภาพที่ 1 แสดงกรณีที่ผู้เสียหายสามารถเรียกร้องค่าขาดประโยชน์ฯ จากบริษัทประกันภัยได้



หมายเหตุ: KFK (Knock-for-Knock) คือ สัญญาสละสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายซึ่งกันและกันตามกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์

จากแผนภาพที่ 1 จะเห็นว่าความถี่ที่ผู้เสียหายฝ่ายถูกสามารถเรียกร้องค่าขาดประโยชน์ฯ กับบริษัทประกันภัยได้ (มีคู่กรณีเป็นผู้เอาประกันภัยและเป็นฝ่ายผิด) สามารถหาได้จากจำนวนสินไหมทดแทนกรณีรถเฉี่ยวชนกันและผู้เอาประกันภัยเป็นฝ่ายผิด ซึ่งสามารถแยกได้เป็น 2 กรณี ดังนี้

1. กรณีที่ไม่เข้าเงื่อนไขสัญญา KFK สำนักงานฯ ใช้ข้อมูลจำนวนสินไหมทดแทนจาก สินไหมทดแทนที่มีการชดเชยความเสียหายต่อตัวรถยนต์ให้กับคู่กรณีในหมวดความรับผิดชอบทรัพย์สินของบุคคลภายนอก (Third Party Property Damage หรือ TPPD)
2. กรณีที่เข้าเงื่อนไขสัญญา KFK สำนักงานฯ ใช้ข้อมูลจำนวนสินไหมทดแทนได้จาก สินไหมทดแทนจากฐานข้อมูลอุตสาหกรรมของสำนักงานฯ



ค่าขาดประโยชน์จากการใช้รถ คืออะไร? คลป.



ผู้ขับขี่รถคันเอาประกันภัยเป็นฝ่ายผิด คลป.



เอกสารประกอบการเรียกร้องค่าเสียหาย คลป.



เรื่องเด่น

สำนักงานฯ คำนวณความถี่ในการเรียกร้องค่าขาดประโยชน์ฯ โดยใช้ข้อมูลจำนวนสินไหมทดแทนจากสองกรณีข้างต้น โดยแบ่งตามช่วงมูลค่าความเสียหายต่อตัวรถยนต์ของคู่กรณี อย่างไรก็ตาม สำนักงานฯ ได้พิจารณาถึงอัตราการจ่ายค่าขาดประโยชน์ฯ จากข้อมูลที่ได้รับเพิ่มเติมจากบริษัทประกันภัย เพื่อประเมินว่ามีผู้เสียหายจำนวนเท่าใดที่ยังไม่เคยเรียกร้องค่าขาดประโยชน์ฯ และสามารถใช้สิทธิในการเรียกร้องค่าขาดประโยชน์ฯ ได้ โดยสรุปดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 แสดงความถี่ในการเรียกร้องค่าขาดประโยชน์ฯ แยกตามช่วงมูลค่าสินไหมทดแทนในการซ่อมรถ

มูลค่าความเสียหายต่อตัวรถยนต์ของคู่กรณี (บาท)	ความถี่ในการเรียกร้องค่าขาดประโยชน์ฯ (Frequency)		
	ความถี่กรณีรถยนต์เสียหายกันโดยที่ผู้เอาประกันภัยเป็นฝ่ายผิด และไม่เข้าเงื่อนไขสัญญา KFK ①	ความถี่กรณีรถยนต์เสียหายกันโดยที่ผู้เอาประกันภัยเป็นฝ่ายผิด และเข้าเงื่อนไขสัญญา KFK ②	อัตราการจ่ายค่าขาดประโยชน์ฯ ตามที่ได้รับข้อมูลเพิ่มเติมจากบริษัทประกันภัย ③
ไม่เกิน 10,000	3.28%	2.17%	12.86%
10,001 - 20,000	0.98%	0.65%	12.86%
20,001 - 40,000	0.52%	0.34%	12.86%
มากกว่า 40,000	0.39%	0.26%	20.35%
รวม	5.18%	3.43%	13.26%

หมายเหตุ: ① คำนวณได้จาก จำนวนคู่กรณีที่ได้รับสินไหมทดแทนชดเชยความเสียหายต่อตัวรถยนต์ในหมวด TPPD ซึ่งไม่เข้าเงื่อนไขสัญญา KFK / จำนวนหน่วยเสี่ยงภัยของการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจทั้งหมด
② คำนวณได้จาก จำนวนสินไหมทดแทนกรณีรถยนต์เสียหายกันโดยผู้เอาประกันภัยเป็นฝ่ายผิด และเข้าเงื่อนไขสัญญา KFK / จำนวนหน่วยเสี่ยงภัยของการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจประเภท 1
③ คำนวณได้จาก ผลรวมจำนวนสินไหมทดแทนที่มีการจ่ายค่าขาดประโยชน์ฯ จากบริษัทประกันภัยที่ให้ข้อมูลเพิ่มเติม / ผลรวมจำนวนสินไหมทดแทนที่มีการชดเชยความเสียหายต่อตัวรถยนต์ให้กับคู่กรณีในหมวด TPPD ของบริษัทประกันภัยที่ให้ข้อมูลเพิ่มเติม

จากตารางที่ 2 จะเห็นได้ว่า ความถี่กรณีรถยนต์เสียหายกันโดยที่ผู้เอาประกันภัยเป็นฝ่ายผิด และไม่เข้าเงื่อนไขสัญญา KFK เป็นความถี่เฉลี่ยที่คำนวณรวมทุกประเภทกรมธรรม์ สำนักงานฯ จึงทำการปรับปรุงความถี่ดังกล่าวหลังจากที่คำนวณต้นทุนความเสียหายจากค่าขาดประโยชน์ฯ แล้ว โดยแยกตามประเภทรถและประเภทกรมธรรม์ เพื่อให้สะท้อนถึงความถี่ในการเกิดอุบัติเหตุที่แตกต่างกันตามลักษณะของตัวรถและผู้ซื้อกรมธรรม์แต่ละประเภท อนึ่ง ตามที่แสดงในตารางที่ 2 สำนักงานฯ มีสมมติฐานสำคัญที่ใช้ในการคำนวณดังนี้

1. ผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าขาดประโยชน์ฯ จะเรียกร้องค่าขาดประโยชน์ฯ ทั้งหมด (Conservative approach)
2. แม้ว่าจากความถี่ในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน TPPD ในช่วงปี 2556-2559 ไม่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญ แต่สำนักงานฯ มีความเห็นว่า การที่สำนักงาน คปภ. ออกคำสั่งนายทะเบียนดังกล่าว จะส่งผลให้ต้นทุนการรับประกันภัยรถยนต์ปรับเพิ่มขึ้นจนอาจทำให้ผู้เอาประกันภัยที่มีความเสี่ยงภัยต่ำบางส่วนตัดสินใจไม่ทำประกันภัย จึงเพิ่มประมาณการความถี่ในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน TPPD อีก 5% ซึ่งจะนำไปรวมในขั้นตอนการคำนวณต้นทุนความเสียหาย

จำนวนเงินค่าขาดประโยชน์ฯ เฉลี่ยต่อคู่กรณี (Severity)

สำนักงานฯ ได้ประเมินจำนวนเงินค่าขาดประโยชน์ฯ คาดหวังต่อวัน โดยอ้างอิงจากสัดส่วนหน่วยเสี่ยงภัยตามประเภทรถ และอัตราชดเชยขาดประโยชน์ฯ ขั้นต่ำต่อวัน ตามคำสั่งนายทะเบียน ดังแสดงในตารางที่ 3



ตารางที่ 3 แสดงจำนวนเงินค่าขาดประโยชน์ฯ คาดหวังต่อวัน

ประเภทรถ	สัดส่วนหน่วยเสี่ยงภัย	จำนวนเงินค่าขาดประโยชน์ฯ ชั้นต่ำต่อวัน (บาท)	จำนวนเงินค่าขาดประโยชน์ฯ ชั้นต่ำเฉลี่ยต่อวัน (บาท)	จำนวนเงินค่าขาดประโยชน์ฯ คาดหวังต่อวัน (บาท)
รถที่มีที่นั่งไม่เกิน 7 ที่นั่ง	94.3%	500	524	629
รถรับจ้างสาธารณะ ที่มีที่นั่งไม่เกิน 7 ที่นั่ง	1.4%	700		
รถที่มีที่นั่งเกิน 7 ที่นั่ง	4.3%	1,000		

หมายเหตุ: จำนวนเงินค่าขาดประโยชน์ฯ คาดหวังต่อวัน คำนวณถึงการจ่ายค่าขาดประโยชน์ฯ มากกว่าอัตราขั้นต่ำ โดยประเมินเพิ่มจากจำนวนเงินค่าขาดประโยชน์ฯ ชั้นต่ำเฉลี่ยต่อวัน อีก 20%

เพื่อเปรียบเทียบจำนวนเงินค่าขาดประโยชน์ฯ เฉลี่ยต่อคู่กรณี ก่อนและหลังคำสั่งนายทะเบียนมีผลบังคับใช้ สำนักงานฯ ได้พิจารณาข้อมูลค่าขาดประโยชน์ฯ แยกตามช่วงมูลค่าความเสียหายต่อตัวรถของคู่กรณี เนื่องจากมูลค่าความเสียหายมีผลกระทบต่อจำนวนวันในการจัดซ่อม ซึ่งถือเป็นจำนวนวันที่สามารถเรียกร้องค่าขาดประโยชน์ฯ จากบริษัทประกันภัยได้ ทั้งนี้ สำนักงานฯ ได้เลือกใช้จำนวนวันโดยเฉลี่ยในการจัดซ่อมโดยอ้างอิงจากข้อมูลการจัดซ่อมรถยนต์ของบริษัท อีเอ็มซีเอส ไทย จำกัด (EMCSTHAI) เพื่อประกอบการคำนวณจำนวนเงินค่าขาดประโยชน์ฯ เฉลี่ยต่อคู่กรณี หลังคำสั่งนายทะเบียนมีผลบังคับใช้ รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4

ตารางที่ 4 แสดงจำนวนเงินค่าขาดประโยชน์ฯ ต่อคู่กรณี แยกตามช่วงมูลค่าสินไหมทดแทนในการซ่อมรถ

มูลค่าความเสียหายต่อตัวรถยนต์ของคู่กรณี(บาท)	จำนวนเงินค่าขาดประโยชน์ฯ ต่อคู่กรณี (Severity)			
	จำนวนเงินค่าขาดประโยชน์ฯ เฉลี่ยต่อคู่กรณี ปีอุบัติเหตุ 2556-2559 (บาท)	จำนวนเงินค่าขาดประโยชน์ฯ คาดหวังต่อวัน (บาท)	จำนวนวันโดยเฉลี่ยในการจัดซ่อม ที่ได้รับจาก EMCSTHAI	จำนวนเงินค่าขาดประโยชน์ฯ เฉลี่ยต่อคู่กรณี หลังคำสั่งนายทะเบียน มีผลบังคับใช้ (บาท)
	④	⑤	⑥	⑦ = ⑤ × ⑥
ไม่เกิน 10,000	2,792	629	11	6,724
10,001 - 20,000	4,708	629	15	9,745
20,001 - 40,000	6,595	629	19	12,098
มากกว่า 40,000	13,872	629	35	21,928



จากตารางที่ 4 สำนักงานฯ ใช้สมมติฐานที่ว่าในแต่ละช่วงมูลค่าความเสียหายต่อตัวรถ จำนวนเงินค่าขาดประโยชน์ค่าทดแทน มีมูลค่าเท่ากัน คือ 629 บาท ตามที่แสดงในตารางที่ 3 เนื่องจากโอกาสเฉี่ยวชนรถแต่ละประเภทจะกระจายตามสัดส่วนของประเภทรถ แต่จะแตกต่างกันเพียงจำนวนวันจอดซ่อม ซึ่งในที่นี้ได้เลือกใช้ระยะเวลาตั้งแต่วันที่ส่งรถเข้าซ่อมจนถึงวันที่ซ่อมเสร็จ เพื่อให้เหมาะสมกับระยะเวลาที่ผู้เสียหายขาดประโยชน์จากการใช้รถตามความเป็นจริง

ต้นทุนความเสียหายจากค่าขาดประโยชน์ฯ (Loss cost)

สำนักงานฯ คำนวณต้นทุนความเสียหายค่าขาดประโยชน์ฯ โดยนำ ความถี่ในการเรียกร้องค่าขาดประโยชน์ฯ (Frequency) มาคูณกับจำนวนเงินค่าขาดประโยชน์ฯ เฉลี่ยต่อคู่กรณี (Severity) โดยเปรียบเทียบระหว่างต้นทุนความเสียหายในปัจจุบัน (ก่อนคำสั่งนายทะเบียนที่ 70/2561 มีผลบังคับ) และต้นทุนความเสียหายจากการประเมินของสำนักงานฯ (หลังคำสั่งนายทะเบียนที่ 70/2561 มีผลบังคับ) ดังแสดงในตารางที่ 5

ตารางที่ 5 แสดงต้นทุนความเสียหายจากค่าขาดประโยชน์ฯ แยกตามช่วงมูลค่าสินไหมทดแทนในการซ่อมรถ

มูลค่าความเสียหายต่อตัวรถยนต์ของคู่กรณี (บาท)	ต้นทุนความเสียหายจากค่าขาดประโยชน์ฯ ก่อนคำสั่งนายทะเบียนมีผลบังคับใช้		ต้นทุนความเสียหายจากค่าขาดประโยชน์ฯ หลังคำสั่งนายทะเบียนมีผลบังคับใช้	
	ต้นทุนความเสียหายค่าขาดประโยชน์ฯ กรณีไม่เข้าเงื่อนไขสัญญา KFK (บาท)	ต้นทุนความเสียหายค่าขาดประโยชน์ฯ กรณีเข้าเงื่อนไขสัญญา KFK (บาท)	ต้นทุนความเสียหายค่าขาดประโยชน์ฯ กรณีไม่เข้าเงื่อนไขสัญญา KFK (บาท)	ต้นทุนความเสียหายค่าขาดประโยชน์ฯ กรณีเข้าเงื่อนไขสัญญา KFK (บาท)
	⑧ = ① × ③ × ④	⑨ = ② × ③ × ④	⑩ = ① × ⑦ × 1.05	⑪ = ② × ⑦
ไม่เกิน 10,000	12	8	231	146
10,001 - 20,000	6	4	101	64
20,001 - 40,000	4	3	66	42
มากกว่า 40,000	11	7	91	57
รวม	33	22	489	309

หมายเหตุ: ต้นทุนความเสียหายค่าขาดประโยชน์ฯ กรณีไม่เข้าเงื่อนไขสัญญา KFK ได้เพิ่มอีก 5% เนื่องจากเห็นว่าผู้ประกอบการที่มีความเสี่ยงภัยต่ำบางส่วนตัดสินใจไม่ทำประกันภัยเพราะต้นทุนการรับประกันภัยสูงขึ้น

จากผลการวิเคราะห์ตามตารางที่ 5 จะเห็นว่า หลังจากที่ได้คำสั่งนายทะเบียนที่ 70/2561 มีผลบังคับใช้ ต้นทุนความเสียหายจากค่าขาดประโยชน์ฯ กรณีไม่เข้าเงื่อนไขสัญญา KFK เฉลี่ยทุกประเภทกรรมธรรม์จะเพิ่มขึ้นจาก 33 บาท เป็น 489 บาท (เพิ่มขึ้นประมาณ 456 บาท) และต้นทุนความเสียหายค่าขาดประโยชน์ฯ กรณีเข้าเงื่อนไขสัญญา KFK จะเพิ่มขึ้นจาก 22 บาท เป็น 309 บาท (เพิ่มขึ้นประมาณ 287 บาท)

ทั้งนี้ สำนักงานฯ ได้พิจารณาและพบว่าความถี่ในการเกิดอุบัติเหตุของรถยนต์และกรรมธรรม์แต่ละประเภทมีความแตกต่างกัน จึงได้ทำการปรับปรุงต้นทุนความเสียหายจากค่าขาดประโยชน์ฯ ที่เพิ่มขึ้น กรณีไม่เข้าเงื่อนไขสัญญา KFK ด้วยความถี่สัมพัทธ์ในการเกิดสินไหมทดแทนต่อตัวรถยนต์ของคู่กรณี ปี 2556-2559 และ บวกด้วยต้นทุนความเสียหายจากค่าขาดประโยชน์ฯ ที่เพิ่มขึ้น กรณีเข้าเงื่อนไขสัญญา KFK เฉพาะกรรมธรรม์ประเภท 1 สำหรับรถยนต์บางประเภท ดังที่แสดงในตารางที่ 6



ตารางที่ 6 แสดงต้นทุนความเสียหายจากค่าขาดประโยชน์ฯ ที่เพิ่มขึ้น แยกตามประเภทและประเภทกรรมสิทธิ์

รหัสรถ	ขนาดรถ	ประเภทกรรมสิทธิ์		
		1	2, 3	2+, 3+
110		652*	327	343
210	<= 20 ที่นั่ง	674*	354	370
220	<= 20 ที่นั่ง	869*	526	640
320	<= 4 ตัน	772*	342	311
	5-12 ตัน	1,327*	996	
	> 12 ตัน	1,641*	1,266	
420		1,840	1,890	
520		723	510	
730		2,150*	1,807	

หมายเหตุ: * รวมต้นทุนความเสียหายค่าขาดประโยชน์ฯ ที่เพิ่มขึ้น กรณีเข้าเงื่อนไขสัญญา KFK ซึ่งเป็นมูลค่า 287 บาท

จากตารางที่ 6 สำนักงานฯ ได้เลือกแสดงต้นทุนความเสียหายจากค่าขาดประโยชน์ฯ ที่จะเพิ่มขึ้น สำหรับประเภทรถที่มีหน่วยเสี่ยงภัยในปริมาณมาก (หน่วยเสี่ยงภัยรวมประมาณ 95% ของหน่วยเสี่ยงภัยทั้งหมด) จะเห็นได้ว่า หลังจากคำสั่งนายทะเบียนที่ 70/2561 มีผลบังคับใช้ รถยนต์รหัส 110 กรรมสิทธิ์ประเภท 1 มีต้นทุนความเสียหายจากค่าขาดประโยชน์ฯ ที่จะเพิ่มขึ้นประมาณ 652 บาท ซึ่งสูงกว่ากรรมสิทธิ์ประเภทอื่นในรถยนต์รหัสเดียวกัน เนื่องจากระดับความเสี่ยงภัยของผู้ที่ทำประกันภัยประเภท 1 นั้นสูงกว่าระดับความเสี่ยงภัยของผู้ที่ทำประกันภัยประเภทอื่น

อย่างไรก็ตาม การวิเคราะห์ต้นทุนความเสียหายจากค่าขาดประโยชน์ฯ ที่สำนักงานฯ ได้นำเสนอในบทความนี้ มีเป้าประสงค์เพื่อเป็นแนวทางในการคาดการณ์ผลกระทบจากกำหนดอัตราค่าขาดประโยชน์ฯ ขั้นต่ำ ที่มีต่อต้นทุนการรับประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจในระดับอุตสาหกรรม และเพื่อแสดงให้เห็นว่า บริษัทประกันภัยควรพิจารณาถึงต้นทุนที่จะเพิ่มขึ้นในการรับประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจในอนาคต ทั้งนี้ บริษัทประกันภัยสามารถนำการวิเคราะห์ดังกล่าวไปปรับใช้ให้เหมาะสมกับระดับความเสี่ยงภัยตามนโยบายการรับประกันภัยของแต่ละบริษัท เช่น หากระดับความเสี่ยงของผู้เอาประกันภัยของบริษัทต่ำกว่าระดับอุตสาหกรรมก็สามารถปรับลดความถี่ในการเกิดความเสียหายต่อรถยนต์ได้ หรือหากบริษัทคาดการณ์ว่ามีสิทธิเรียกร้องค่าขาดประโยชน์ฯ จะไม่ได้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนทั้งหมด ก็สามารถปรับปรุงสมมติฐานด้านความถี่ในการเรียกร้องค่าขาดประโยชน์ฯ ได้ หรือหากเห็นว่าจำนวนเงินค่าขาดประโยชน์ฯ ที่จ่าย แตกต่างจากมูลค่าดังที่แสดงในการวิเคราะห์ของสำนักงานฯ เนื่องจากบริษัทมีแนวทางการจ่ายค่าขาดประโยชน์ฯ ที่แตกต่างออกไป ก็สามารถปรับปรุงสมมติฐานด้านจำนวนเงินค่าขาดประโยชน์ฯ ได้





ความเชื่อ ความจริง และหนทางอนาคต ของการพัฒนาประกันภัยข้าวนาปีในประเทศไทย

: ตอนที่ 2 (จบ)



โดย ดร. จุฑาทอง จารุมลิท

ในวารสารประกันภัยฉบับที่แล้ว ผู้เขียนได้กล่าวถึงบันทึกข้อคิดเห็นในประเด็นที่สำคัญที่ได้จากประสบการณ์แลกเปลี่ยนความรู้ทั้งในวงประชุมคณะทำงาน หรือวงการศึกษาวิจัยการพัฒนาการประกันภัยพืชผลไปแล้ว 1 ประเด็น นั่นคือ “ในประเทศไทยภาครัฐสามารถถ่ายโอนความเสี่ยงภัยธรรมชาติของเกษตรกรมายังผู้รับประกันภัยเอกชนได้ขณะนี้เลยหรือไม่” สำหรับฉบับนี้ผู้เขียนจะกล่าวต่อในประเด็นที่เหลือกัน...

ประเด็นที่ 2 การปรับเปลี่ยนนโยบายการอุดหนุนของรัฐ และการมีส่วนร่วมจ่ายค่าเบี้ยประกันภัยของเกษตรกรให้เพิ่มขึ้น จะยังคงไว้ซึ่งรูปแบบประกันภัยเดิมต่อไปได้หรือไม่

ตามเจตนารมณ์ของรัฐตั้งแต่เริ่มโครงการประกันภัยข้าวนาปี เป็นการประกันภัยภาคสมัครใจของเกษตรกร โดยมี ธ.ก.ส. เป็นตัวกลางระหว่างเกษตรกร และผู้รับประกันภัย ในปี 2554 มีพื้นที่ปลูกข้าวนาปีเข้าร่วมโครงการประกันภัย 1 ล้านไร่ และลดลงเรื่อย ๆ ในปี 2555-2557 โดยมาเพิ่มสูงขึ้นเป็น 27.2 ล้านไร่ในปี 2559 สาเหตุเพราะนโยบายการอุดหนุนค่าเบี้ยประกันภัยของ ธ.ก.ส. ที่ให้กับลูกค้าสินเชื่อการเพาะปลูกข้าวนาปีเปลี่ยนแปลงไปจากการอุดหนุนค่าเบี้ยประกันภัย 10 บาทต่อไร่ เป็นอุดหนุนที่เหลือทั้งหมดจากที่รัฐช่วยเหลืออยู่แล้ว (ตารางที่ 1)

จากสถิติตั้งแต่เริ่มต้นโครงการประกันภัยข้าวนาปี ในปี 2554 ที่อัตราเบี้ยประกันภัยเป็นอัตราเดียว และเกษตรกรมีส่วนร่วมจ่ายค่าเบี้ยประกันภัย 50 บาท/ไร่ (ธ.ก.ส. อุดหนุนค่าเบี้ยประกันภัยให้ลูกค้าสินเชื่อ ธ.ก.ส. อีก 10 บาท/ไร่) และที่เหลือรัฐอุดหนุน 69.47 บาท/ไร่ จากอัตราเบี้ยประกันภัย 129.47 บาท/ไร่ รวมอากรแสตมป์และภาษีมูลค่าเพิ่ม มีพื้นที่เอาประกันภัยทั้งหมด 1,059,131 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 1.73 ของพื้นที่เพาะปลูกทั่วประเทศ ซึ่งการอุดหนุนค่าเบี้ยประกันภัยให้เกษตรกรร่วมจ่ายในลักษณะนี้นอกจากจะส่งผลต่อปริมาณพื้นที่สมัครใจเข้าร่วมโครงการฯ โดยรวมแล้ว ยังส่งผลให้มีพื้นที่เข้าร่วมโครงการฯ อยู่ในเขตพื้นที่เสี่ยงสูงเท่านั้นด้วย ซึ่งส่งผลให้อัตราความเสียหาย (loss ratio) ต่อระบบประกันภัยสูงถึงร้อยละ 556.91 ในปี 2554 และในทำนองเดียวกันอัตราความเสียหายร้อยละ 294.64 ในปี 2555

ถึงแม้จะมีการปรับอัตราเบี้ยประกันภัยตามเขตพื้นที่เสี่ยงเป็น 5 อัตรา ในปี 2556 แล้วก็ตาม อัตราความเสียหายต่อระบบประกันภัย ยังคงสูงมาก เนื่องจากปริมาณพื้นที่เข้าร่วมโครงการฯ มีอยู่น้อย ดังนั้น ในปี 2559 เพื่อให้อัตราเบี้ยประกันภัยลดลงในระดับที่เหมาะสม กระทรวงการคลังจึงได้ปรับเปลี่ยนนโยบายให้ลูกค้าสินเชื่อที่เพาะปลูกข้าวของ ธ.ก.ส. เข้ามาอยู่ในระบบประกันภัย โดย ธ.ก.ส. ได้อุดหนุนค่าเบี้ยประกันภัยทั้งหมดที่นอกเหนือจากรัฐให้การอุดหนุน (ตามเกณฑ์ที่ ธ.ก.ส. กำหนด) ทำให้พื้นที่เข้าร่วมโครงการประกันภัยสูงถึง 27,176,735 ไร่ โดยอัตราเบี้ยประกันภัยเป็นอัตราเดียว 100 บาท/ไร่ ทั่วประเทศ และต่อมาในปี 2560 ปรับอัตราเบี้ยประกันภัยลงเป็น 90 บาท/ไร่ ตามลำดับ อย่างไรก็ตาม ในปี 2561 เกษตรกรทั่วไปที่ไม่ใช่ลูกค้า ธ.ก.ส. ที่ร่วมจ่ายค่าเบี้ยประกันภัยเองจำนวน 36 บาท/ไร่ มีเกษตรกรสมัครใจเข้าร่วมโครงการฯ อยู่ที่ 694,658 ไร่ (ร้อยละ 2.29 ของพื้นที่เพาะปลูกทั้งหมดของเกษตรกรทั่วไปที่ไม่ใช่ลูกค้า ธ.ก.ส.)

ดังนั้น หากมีการปรับเปลี่ยนนโยบายการอุดหนุนของรัฐ และให้เกษตรกรมีส่วนร่วมจ่ายค่าเบี้ยประกันภัยของเกษตรกรเพิ่มขึ้น นอกจากจะส่งผลต่อปริมาณพื้นที่ที่สมัครใจเข้าร่วมโครงการฯ แล้ว ก็อาจจะส่งผลต่อความเสี่ยงต่อ portfolio ในระบบประกันภัยอีกด้วย เนื่องจากเกษตรกรในพื้นที่เสี่ยงต่ำก็จะมีแรงจูงใจที่จะเข้าร่วมโครงการฯ อีกต่อไป ในขณะที่เกษตรกรในเขตพื้นที่เสี่ยงสูงก็ยังคงอยู่ในโครงการฯ ซึ่งก็จะส่งผลให้อัตราความเสียหายต่อระบบประกันภัยสูง และเกิดความไม่ยั่งยืนในระยะยาว การคงไว้ซึ่งอัตราเบี้ยประกันภัยเท่าเดิม และแบบอัตราเดียวทั้งประเทศ ก็อาจจะทำไม่ได้ต่อไป

“The greatest danger in times of turbulence is not the turbulence – it is to act with yesterday’s logic.”
– Peter Drucker



ตารางที่ 1: การพัฒนาการประกันภัยส่วนบุคคลในประเทศไทย และตัวชี้วัดที่สำคัญ ตั้งแต่ ปี 2554 - ปัจจุบัน

การประกันภัยข้าวงานปี								
รายการ	2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561
มติคณะรัฐมนตรี	3 พฤษภาคม 2554	26 มิถุนายน 2555	20 สิงหาคม 2556	24 มิถุนายน 2557	28 เมษายน 2558	21 มิถุนายน 2559	27 มิถุนายน 2560	10 เมษายน 2561
1. รายละเอียดที่สำคัญของกรมธรรม์								
(1) คุณสมบัติผู้เอาประกันภัย	เป็นเกษตรกรผู้ปลูกข้าวจังหวัดขึ้นทะเบียนกับกรมส่งเสริมการเกษตร (ทพ.ศ.1)	เป็นเกษตรกรผู้ปลูกข้าวจังหวัดขึ้นทะเบียนกับกรมส่งเสริมการเกษตร (ทพ.ศ.)	ทำประกันภัยภายใน 45 วัน นับตั้งแต่วันที่เริ่มเพาะปลูก	เป็นเกษตรกรผู้ปลูกข้าวจังหวัดขึ้นทะเบียนกับกรมส่งเสริมการเกษตร (ทพ.ศ.)	เป็นเกษตรกรผู้ปลูกข้าวจังหวัดขึ้นทะเบียนกับกรมส่งเสริมการเกษตร (ทพ.ศ.)	เป็นเกษตรกรผู้ปลูกข้าวจังหวัดขึ้นทะเบียนกับกรมส่งเสริมการเกษตร (ทพ.ศ.) หรือเกษตรกรทั่วไปผู้ปลูกข้าว	เป็นเกษตรกรผู้ปลูกข้าวจังหวัดขึ้นทะเบียนกับกรมส่งเสริมการเกษตร (ทพ.ศ.)	
(2) อัตราเบี้ยประกันภัย (รวมอากรแสตมป์และภาษีมูลค่าเพิ่ม)	อัตราเดียวทั้งประเทศ 120 บาท/ไร่ (129.47 บาท/ไร่)	อัตราตามพื้นที่เสี่ยง 5 โซน		อัตราเดียวทั้งประเทศ 100 บาท/ไร่ (108.07 บาท/ไร่)	อัตราเดียวทั้งประเทศ 90 บาท/ไร่ (97.37 บาท/ไร่)	อัตราเดียวทั้งประเทศ 90 บาท/ไร่ (97.37 บาท/ไร่)		
		475 บาท/ไร่ (510.39 บาท/ไร่)	450 บาท/ไร่ (483.64 บาท/ไร่)					
		440 บาท/ไร่ (472.94 บาท/ไร่)	420 บาท/ไร่ (451.54 บาท/ไร่)					
		350 บาท/ไร่ (376.64 บาท/ไร่)	330 บาท/ไร่ (355.24 บาท/ไร่)					
		230 บาท/ไร่ (247.17 บาท/ไร่)	220 บาท/ไร่ (236.47 บาท/ไร่)					
		120 บาท/ไร่ (129.47 บาท/ไร่)	115 บาท/ไร่ (124.12 บาท/ไร่)					
(3) ค่าสินไหมทดแทน	60 วันแรก จ่าย 606 บาท/ไร่ ตั้งแต่วันที่ 61 จ่าย 1,400บาท/ไร่	อัตรา 1,111 บาท/ไร่ ยกเว้น ศีตรูพืชหรือโรคระบาด อัตรา 555 บาท/ไร่			อัตรา 1,260 บาท/ไร่ ยกเว้น ศีตรูพืชหรือโรคระบาด อัตรา 630 บาท/ไร่			
(4) ประเภทภัยที่คุ้มครอง	6 ประเภท : อากาศไม่ ทั้งช่วง สมพายุหรือได้เป็น อากาศหนาว ลูกเห็บ ไฟไหม้	7 ประเภท : อากาศไม่ ทั้งช่วง สมพายุหรือได้เป็น อากาศหนาว ลูกเห็บ ไฟไหม้ ศีตรูพืชหรือโรคระบาด						

การประกันภัยข้าวนาปี									
รายการ	2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561	
มติคณะรัฐมนตรี	3 พฤษภาคม 2554	26 มิถุนายน 2555	20 สิงหาคม 2556	24 มิถุนายน 2557	28 เมษายน 2558	21 มิถุนายน 2559	27 มิถุนายน 2560	10 เมษายน 2561	
2. นโยบายการอุดหนุนค่าเบี้ยประกันภัยและการมีส่วนร่วมจ่ายของเกษตรกร									
(1) ค่าเบี้ยประกันภัยที่รัฐอุดหนุน	69.47 บาท/ไร่		410.39 บาท/ไร่	100 บาท/ไร่	383.64 บาท/ไร่	68.07 บาท/ไร่		61.37 บาท/ไร่	
			382.94 บาท/ไร่	90 บาท/ไร่	361.54 บาท/ไร่				
			296.64 บาท/ไร่	80 บาท/ไร่	275.24 บาท/ไร่				
			177.17 บาท/ไร่	70 บาท/ไร่	166.47 บาท/ไร่				
			69.47 บาท/ไร่	60 บาท/ไร่	64.12 บาท/ไร่				
(2) ค่าเบี้ยประกันภัยของเกษตรกรทั่วไปที่ไม่ใช่ลูกค้า ร.ก.ส. ร่วมจ่าย	60 บาท/ไร่		100 บาท/ไร่	100 บาท/ไร่		40 บาท/ไร่		36 บาท/ไร่	
			90 บาท/ไร่	90 บาท/ไร่					
			80 บาท/ไร่	80 บาท/ไร่					
			70 บาท/ไร่	70 บาท/ไร่					
			60 บาท/ไร่	60 บาท/ไร่					
(3) ค่าเบี้ยประกันภัยของเกษตรกรลูกค้า ร.ก.ส. ร่วมจ่าย (ร.ก.ส. อุดหนุน)	50 บาท/ไร่ (10 บาท/ไร่)		90 บาท/ไร่ (10 บาท/ไร่)	90 บาท/ไร่		0 บาท/ไร่ (อุดหนุนค่าเบี้ยทั้งหมดตามที่ ร.ก.ส. กำหนด)		0 บาท/ไร่ (อุดหนุนค่าเบี้ยทั้งหมดตามที่ ร.ก.ส. กำหนด)	
			80 บาท/ไร่ (10 บาท/ไร่)	80 บาท/ไร่					
			70 บาท/ไร่ (10 บาท/ไร่)	70 บาท/ไร่					
			60 บาท/ไร่ (10 บาท/ไร่)	60 บาท/ไร่					
			50 บาท/ไร่ (10 บาท/ไร่)	50 บาท/ไร่					
3. ระยะเวลาการดำเนินการ									
ระยะเวลาทายบทบรรณ	ภาคอื่น 1 กค. - 31 สค. 54 ภาคใต้ 1 กค. - 31 สค. 54	ภาคอื่น 27 กค.- 26 ตค. 55 ภาคใต้ 27 สค.- 26 พย. 55	9 ก.ย. - 31 ส.ค. 56	24 มิ.ย. - 31 ส.ค. 57	ภาคอื่น 1 พ.ค. - 14. ค. 58 ภาคใต้ 1 พ.ค. - 11 ส.ค. 58	เกษตรกรทั่วไป 15 กค. - 15 สค. 59 (ไม่เกิน 5 แสนไร่) เกษตรกรลูกค้า รกส. 15 ก.ค. - 30 ส.ค. 59 ภาคใต้ 15 ก.ค. - 15 ส.ค. 59	เกษตรกรทั่วไป 4 ก.ค. - 15 ส.ค. 60 (ไม่เกิน 8 แสนไร่) เกษตรกรลูกค้า รกส. 4 ก.ค. - 31 ส.ค. 60 ภาคใต้ 4 ก.ค. - 15 ส.ค. 60	เกษตรกรลูกค้า รกส. และเกษตรกรทั่วไป ตั้งแต่ 1 แสนไร่ นับเดือนมิถ - 30 มิ.ย. 61 (ไม่เกิน 1 ล้านไร่) ภาคใต้ - 15 ส.ค. 61	

การประกันภัยทัวนาปี									
รายการ	2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561	
มติดิน-รัฐบาล 2554	3 พฤษภาคม 2554	26 มิถุนายน 2555	20 สิงหาคม 2556	24 มิถุนายน 2557	28 เมษายน 2558	21 มิถุนายน 2559	27 มิถุนายน 2560	10 เมษายน 2561	
4. ตัวชี้วัดที่สำคัญ									
(1) จำนวนพื้นที่ที่เข้าร่วมโครงการ (ไร่) (% ของของพื้นที่เพาะปลูกทั้งประเทศ)	1,059,131.00 (1.73%)	872,440.50 (1.34%)	120 (0.00%)	830,673.75 (1.31%)	1,512,218.00 (2.67%)	27,176,735.00 (48.10%)	26,117,855.25 (46.10%)	27,596,822.00 (51.50%)	
(2) อัตราความเสียหายเชิงพื้นที่ (Damage Ratio) (2.1) โครงการประกันภัย (2.2) ภาครัฐ	52.85% 16.50%	31.82% 10.32%	23.30% 4.97%	17.74% 3.14%	10.65% 4.04%	3.28% 2.77%	7.43% 6.56%	5.36% 3.89%	
(3) จำนวนเบี้ยประกันภัยสุทธิ (บาท)	136,564,533	87,102,870.00	43,192.69	263,939,482.50	491,200,342.79	2,286,601,963.75	2,015,676,101.08	2,171,043,787.50	
(4) ค่าสินไหมทดแทน (บาท)	760,546,825.27	256,638,005.05	31,108	128,074,588.78	152,786,859.90	822,452,143.79	2,097,322,141.11	1,629,869,282.90	
(5) อัตราความเสียหายสุทธิ (Net Loss Ratio)	556.91%	294.64%	72.01%	48.52%	31.10%	35.97%	104.05%	75.07%	

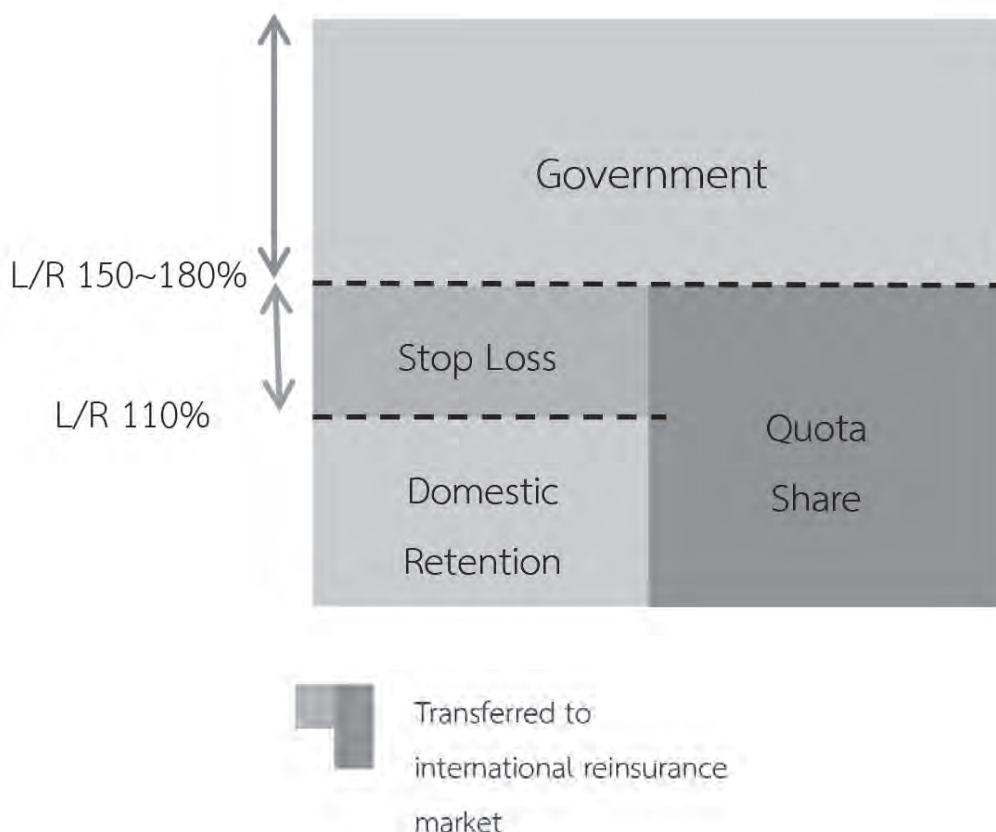
หมายเหตุ : ข้อมูล ณ วันที่ 30 มกราคม 2562

ประเด็นที่ 3 ในอนาคตจะมีการเปลี่ยนแปลงอย่างไรได้โครงการเกิดการขยายผลในวงกว้างขึ้น และทำให้โครงการมีความยั่งยืน

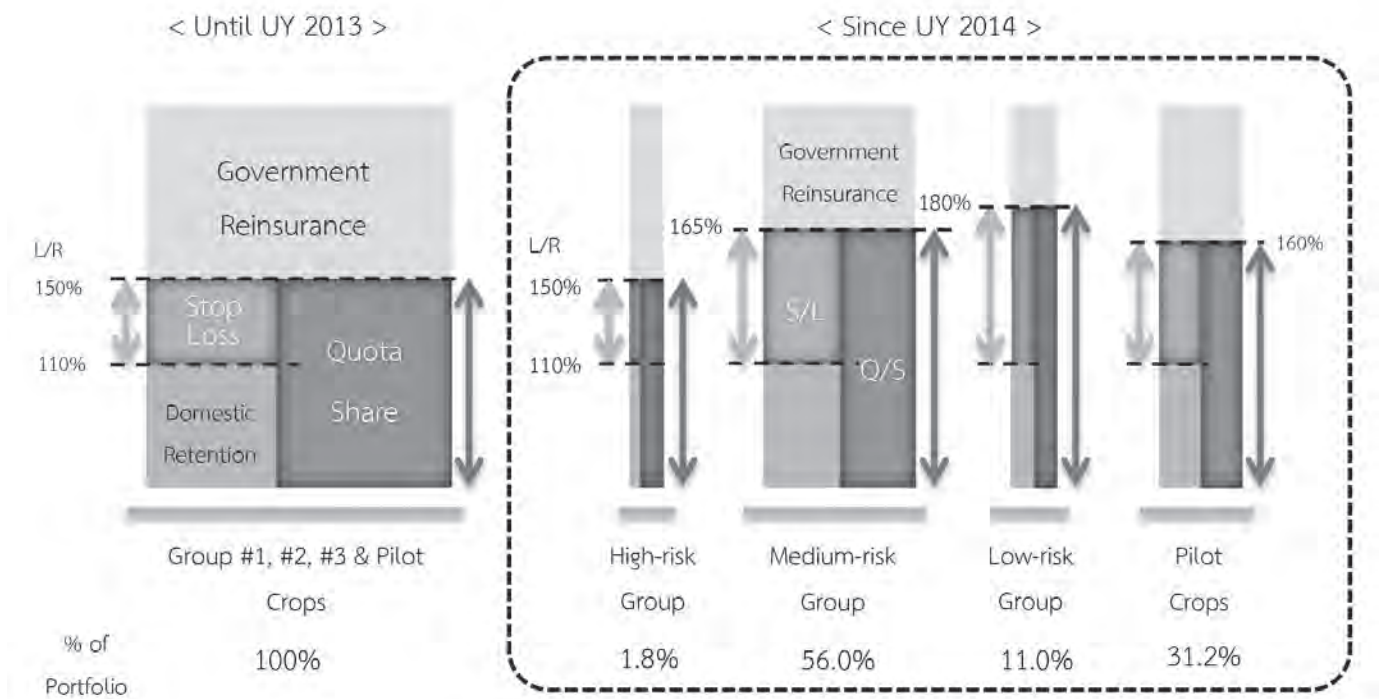
จากประเด็นที่ 1 และ 2 ข้างต้น นอกจากจะมีการเปลี่ยนแปลงในด้านการประเมินความเสียหาย และรูปแบบประกันภัยให้ตอบสนองความต้องการของเกษตรกรให้มากขึ้นในระยะ 1-3 ปีนี้แล้ว การที่จะดำเนินการการประกันภัยพืชผลให้เป็นรูปธรรม ภาครัฐนอกจากจะต้องเป็นผู้นำในเรื่องการบูรณาการข้อมูลและความเชี่ยวชาญจากหลากหลายฝ่ายแล้ว ก็ยังต้องให้การอุดหนุนในหลาย ๆ ด้าน ทั้งเรื่องระบบการจัดการ และการอุดหนุนค่าเบี้ยประกันภัย ซึ่งไม่ต่างจากประเทศอื่น ไม่ว่าจะเป็นประเทศที่มีระดับรายได้สูง เช่น แคนาดา ฝรั่งเศส สหรัฐอเมริกา หรือประเทศที่มีระดับรายได้ปานกลาง เช่น จีน อินเดีย ฟิลิปปินส์ ที่มีการอุดหนุนค่าเบี้ยประกันภัย หากภาครัฐมีความมุ่งมั่นที่จะนำเครื่องมือประกันภัยมาใช้เป็นเครื่องมือบริหารความเสี่ยงให้กับเกษตรกร แทนการให้ความช่วยเหลือเป็นกรณีพิเศษเป็นคราว ๆ เมื่อเกิดภัยพิบัติแล้ว ในระยะปานกลางรัฐควรพิจารณาแนวทางให้มีกลไกการประกันภัยต่อโดยรัฐ เพื่อให้ระบบประกันภัยพืชผลมีความยั่งยืน โดยรัฐเข้ามามีบทบาทในการประกันภัยต่อแหล่งสุดท้าย (Reinsurer of Last Resort) เพื่อดูแลเฉพาะความเสียหายระดับสูงสุด ที่เป็นองค์ประกอบหนึ่งในอัตราเบี้ยประกันภัย (Catastrophe Load)

ในมุมมองของการบริหารงานนั้น การเข้ามามีบทบาทเป็นผู้รับประกันภัยต่อโดยรัฐนั้น มีการดำเนินการในหลายประเทศ เช่น สหรัฐอเมริกา แคนาดา สเปน เม็กซิโก จีน อินเดีย และเกาหลี ในที่นี้จะยกตัวอย่างกลไกการประกันภัยต่อของรัฐในประเทศเกาหลี ซึ่งมีกฎหมายรองรับโดยเฉพาะ คือ Agricultural and Fishery Disaster Insurance Act 2011 และมีการกำหนดอัตราความเสียหาย (Loss Ratio) ที่จะเข้าสู่การประกันภัยต่อโดยรัฐอย่างชัดเจน สำหรับพืชแต่ละประเภท โดยอัตราความเสียหายกำหนดไว้ที่ร้อยละ 150 ถึงร้อยละ 180 ขึ้นกับกลุ่มความเสี่ยงของพืชผล (รูปที่ 1 และ 2) และรัฐกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยต่อที่ร้อยละ 6.25 โดยเฉลี่ย ซึ่งขณะนี้นักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย ก็ได้เข้ามาเป็นผู้นำในการยกร่างกฎหมายที่จำเป็นต่อการพัฒนาการประกันภัยพืชผลของไทยด้วย

รูปที่ 1: กลไกการประกันภัยต่อของรัฐ ในประเทศเกาหลี



รูปที่ 2: อัตราความเสียหาย (Loss Ratio) ที่รัฐกำหนดระดับการประกันภัยต่อ ตามกลุ่มความเสี่ยงของพืช 4 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มความเสี่ยงสูง กลาง ต่ำ และนำร่อง



- หมายเหตุ: 1. (1) High Risk Group : Astringent Persimmon, Sweet Potato Soybean (3 Crops)
 (2) Medium Risk Group: Apple, Pear, Sweet Persimmon, Autumn Potato, Onion (12 Crops)
 (3) Low Risk Group: Tangerine, Chestnut, Spring Potato, 8 Greenhouse crops, Greenhouse
 (4) Pilot Crops : Pear (MPCI), Sweet Persimmon (MPCI), Apple (MPCI), Peach, Grape, Rice (15 Crops)
 2. อ้างอิงจากรายงานของคณะกรรมการการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจ สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ เรื่อง “การปฏิรูปการประกันภัยภาคการเกษตร” กรกฎาคม 2559

ท้ายนี้ โครงการประกันภัยข้าวถือเป็นตัวอย่างโครงการขนาดใหญ่โครงการหนึ่งที่ภาคธุรกิจประกันภัยเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนนโยบายภาครัฐในการดูแลความเสี่ยงให้กับเกษตรกรที่เป็นกลุ่มบุคคลสำคัญของประเทศ เป็นเรื่องปกติที่ต้องมีการแก้ปัญหาเฉพาะหน้าหรือการวางวิสัยทัศน์ในระยะยาว เมื่อวันที่ 24 ตุลาคม 2561 คณะรัฐมนตรีก็มีมติอนุมัติให้มีการประกันภัยข้าวโพดหลังฤดูทำนาตามโครงการสานพลังประชารัฐ เพื่อเป็นมาตรการหนึ่งในการจูงใจให้เกษตรกรมีความยั่งยืนจากกิจกรรมปลูกข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ในช่วงฤดูนาปรัง ซึ่งก็แสดงให้เห็นถึงความสำคัญในการใช้เครื่องมือการประกันภัยเป็นส่วนหนึ่งของนโยบายรัฐในวงกว้างขึ้น

บรรณานุกรม

1. Mahul, Olivier and Stutley, Charles. 2010. “Government Support to Agricultural Insurance Challenges and Opportunities for Developing Countries”, World Bank
2. Mahul, Olivier., Verma, Niraj., and Clarke, Daniel J. 2012. “Improving Farmers’ Access to Agricultural Insurance in India” World Bank





ทำบุญครบรอบ 51 ปี สมาคมประกันวินาศภัยไทย

นายจิรพันธ์ อัคระธนกุล นายกสมาคมประกันวินาศภัยไทย เป็นประธานในพิธีทำบุญเนื่องในโอกาส “วันครบรอบ 51 ปี การก่อตั้ง สมาคมประกันวินาศภัยไทย” โดยมีคณะกรรมการบริหาร บริษัท สมาชิก คณะผู้บริหารและพนักงานสมาคมฯ ร่วมในพิธี เมื่อวันที่ 16 พฤศจิกายน 2561 ณ สมาคมประกันวินาศภัยไทย



สัมมนา เรื่อง “การกำกับการปฏิบัติตามกฎหมายของ บริษัทประกันวินาศภัย ประจำปี 2561”

คณะกรรมการกฎหมายและกฎระเบียบ จัดสัมมนา เรื่อง “การกำกับการปฏิบัติตามกฎหมายของ บริษัทประกันวินาศภัย ประจำปี 2561” เมื่อวันที่ 15-17 พฤศจิกายน 2561 ณ โรงแรมสยามเบย์ฮอว์ จังหวัดชลบุรี



แสดงความยินดี อธิบดีกรมส่งเสริมการเกษตร คนใหม่

นายจิรพันธ์ อัคระธนกุล นายกสมาคมประกันวินาศภัยไทย พร้อมด้วย นายทีเดช อนันต์ศิริประภา ผู้อำนวยการบริหาร สมาคมประกันวินาศภัยไทย และ ดร. จุฑาทอง จารุมิสิทธิ์ เลขาธิการ สำนักงานอตราเบี้ยประกันวินาศภัย ร่วมมอบดอกไม้เพื่อแสดงความยินดีแก่นายสาธิต สาราบรรณ ในโอกาสเข้ารับตำแหน่งอธิบดีกรมส่งเสริมการเกษตร เมื่อวันที่ 6 ธันวาคม 2561 ณ กรมส่งเสริมการเกษตร

สัมมนา เรื่อง กลยุทธ์และเทคนิคการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน

คณะทำงานเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนระหว่างบริษัทประกันภัย จัดสัมมนาเรื่อง กลยุทธ์และเทคนิคการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน เมื่อวันที่ 20 พฤศจิกายน 2561 ณ สมาคมประกันวินาศภัยไทย





พิธีมอบวุฒิบัตรและปิดการอบรม IMDP รุ่นที่ 23

คณะกรรมการพัฒนาธุรกิจและวิชาการประกันภัย จัดอบรมโครงการพัฒนาผู้บริหารธุรกิจประกันวินาศภัย (IMDP) รุ่นที่ 23 ระหว่างวันที่ 3 กันยายน 2561 ถึง วันที่ 25 พฤศจิกายน 2561 และได้จัดอบรมหัวข้อการจัดทำแผนธุรกิจประกันภัย พร้อมกับพิธีมอบวุฒิบัตรและปิดการอบรม เมื่อวันที่ 23-25 พฤศจิกายน 2561 ณ โรงแรมเคปดารา พัทยาเหนือ จังหวัดชลบุรี



สัมมนา Thailand Insurance CIO Forum 2018 “Cybersecurity Preparedness and AI Innovation for Insurance 2019”

ชมรมไอทีประกันภัย (Insurance IT Club) จัดสัมมนา Thailand Insurance CIO Forum 2018 “Cybersecurity Preparedness and AI Innovation for Insurance 2019” ระหว่างวันที่ 30 พฤศจิกายน 2561 ถึง วันที่ 2 ธันวาคม 2561 ณ โรงแรม Royal Cliff Beach Hotel Pattaya จังหวัดชลบุรี



ประชุมชี้แจงแนวทางปฏิบัติเรื่อง การชดใช้ค่าขาดประโยชน์จากการใช้รถ และประกาศ คปภ. เรื่อง หลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขในการชดใช้เงิน หรือค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยของบริษัทประกันวินาศภัย พ.ศ.2559 ครั้งที่ 1

คณะกรรมการประกันภัยยานยนต์ จัดประชุมชี้แจงแนวทางปฏิบัติเรื่องการชดใช้ค่าขาดประโยชน์จากการใช้รถ และประกาศ คปภ. เรื่อง หลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขในการชดใช้เงิน หรือค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยของบริษัทประกันวินาศภัย พ.ศ. 2559 ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 24 ธันวาคม 2561 ณ โรงแรม สามพราน ริเวอร์ไซด์ จังหวัดนครปฐม

คณะกรรมการ กกร. เพื่อผลักดัน Regional Digital Trade Platform

คณะกรรมการประกันภัยทางทะเลและโลจิสติกส์ ส่งนายพิศิษฐ์ เภาวิจิตร และนายปิยวุฒิ กิจเจริญ เข้าร่วมเป็นคณะกรรมการร่วมสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย สมาคมธนาคารไทย (กกร.) เพื่อผลักดัน Regional Digital Trade Platform โดยได้ร่วมประชุมไปเมื่อวันที่ 26 กันยายน 2561 และวันที่ 3 ธันวาคม 2561 ณ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย



สัมมนา TGIA HealthTech Forum 2018

คณะกรรมการประกันภัยอุบัติเหตุและสุขภาพ จัดสัมมนา TGIA HealthTech Forum 2018 เมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2561 ณ Conference Hall, GlowFish (Sathorn) อาคารสาทรธานี 2



การเสวนาหัวข้อ “การใช้ระบบประกันภัยในการบริหารความเสี่ยงด้านโลจิสติกส์ และอุตสาหกรรมการค้าและบริการเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน” ณ จังหวัดอุบลราชธานี

คณะกรรมการประกันภัยทางทะเลและโลจิสติกส์ ได้ส่งนายพนพล มีสุขเสมอ เข้าร่วมเป็นวิทยากรการเสวนาหัวข้อ “การใช้ระบบประกันภัยในการบริหารความเสี่ยงด้านโลจิสติกส์ และอุตสาหกรรมการค้าและบริการเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน” จัดโดยสำนักงาน คปภ. เมื่อวันที่ 6 พฤศจิกายน 2561 ณ ห้องประชุมศาลากลางช่องเม็ก อำเภอสิรินธร จังหวัดอุบลราชธานี



เปิดอบรม CCPR รุ่นที่ 22

นายจิรพันธ์ อัคระธนกุล นายกสมาคมประกันวินาศภัยไทย เป็นประธานเปิดการอบรมหลักสูตร “การสื่อสารองค์กรและการประชาสัมพันธ์สำหรับเจ้าหน้าที่ประกันวินาศภัย” รุ่นที่ 22 หรือ CCPR #22 จัดโดย สมาคมประกันวินาศภัยไทย ร่วมกับ สถาบันฝึกอบรม MCOT ACADEMY บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน) เพื่อเสริมสร้างและพัฒนาความรู้ความเข้าใจ และเปิดมุมมองแนวทางการทำงานด้านสื่อสารองค์กรและประชาสัมพันธ์ของธุรกิจประกันวินาศภัยในยุคดิจิทัลให้กับผู้ปฏิบัติงานด้านสื่อสารองค์กรและประชาสัมพันธ์ของบริษัทประกันภัย โดยมีนายเชมทัตต์ พลเดช กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน) ร่วมในพิธีเปิดพร้อมปาฐกถาพิเศษ เมื่อวันที่ 6 ตุลาคม 2561 ณ บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน)



ประชุมหารือ รวบรวมแลกเปลี่ยนข้อมูลการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนการประกันภัยอุบัติเหตุและสุขภาพที่มีเหตุชวนสงสัย

คณะกรรมการประกันภัยอุบัติเหตุและสุขภาพ จัดประชุมหารือรวบรวมถึงแลกเปลี่ยนข้อมูลการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนการประกันภัยอุบัติเหตุและสุขภาพที่มีเหตุชวนสงสัย ซึ่งได้มีตัวอย่างให้กับบริษัทสมาชิกเพื่อเป็นกรณีศึกษา เมื่อวันที่ 8 ตุลาคม 2561 ณ สมาคมประกันวินาศภัยไทย



ระเบียนภาพ



สัมมนา เรื่อง “การป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถและการฉ้อฉลประกันภัย” ครั้งที่ 2

ชมรมสินไหมชดเชยประกันภัย จัดสัมมนาเรื่อง “การป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถและการฉ้อฉลประกันภัย” เมื่อวันที่ 30 พฤศจิกายน 2561 ณ โรงแรมแคนทารี โคราช จังหวัดนครราชสีมา



สัมมนา เรื่อง “Overview IFRS 17 : Insurance Contracts (มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 17 เรื่อง สัญญาประกันภัย)”

คณะกรรมการการบัญชี - การเงิน และการลงทุน จัดสัมมนาเรื่อง “Overview IFRS 17 : Insurance Contracts (มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 17 เรื่อง สัญญาประกันภัย)” เมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2561 ณ โรงแรมแมนดาริน แมเนจ บาย เซ็นเตอร์ พอยท์



ศึกษาดูงานเกี่ยวกับข้อมูลอะไหล่แท้และอะไหล่ทดแทน

คณะทำงานจัดทำราคาค่าซ่อมรถยนต์ และคณะทำงานรับรองคุณภาพอะไหล่รถยนต์ จัดศึกษาดูงานเกี่ยวกับข้อมูลอะไหล่แท้และอะไหล่ทดแทน เมื่อวันที่ 25 ตุลาคม 2561 ณ บริษัท ย.รุ่งโรจน์กลการ (2001) จำกัด ถนนพุทธมณฑลสาย 2 และวันที่ 31 ตุลาคม 2561 ณ บริษัท จิ้นเซ้งฮวดอะไหล่ยนต์ จำกัด จังหวัดสมุทรปราการ



สัมมนา เรื่อง “รับประกันภัย รั้วกันโรค”

ชมรมประกันภัยอุบัติเหตุและสุขภาพ จัดสัมมนา เรื่อง “รับประกันภัย รั้วกันโรค” เมื่อวันที่ 11 ตุลาคม 2561 ณ โรงแรม สวิสไฮเทล เลอ คองคอร์ด



โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการสำหรับผู้บริหารด้านการประกันภัยรถยนต์ประจำปี 2561

คณะกรรมการประกันภัยยานยนต์ ร่วมกับสำนักงาน คปภ. จัดโครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการสำหรับผู้บริหารด้านการประกันภัยรถยนต์ขึ้น เมื่อวันที่ 17-19 พฤศจิกายน 2561 ณ โรงแรม The Cavalli Casa จังหวัดพระนครศรีอยุธยา



โครงการกิจกรรมประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อ Social Media ด้านการประกันภัยอุบัติเหตุและสุขภาพ

คณะกรรมการประกันภัยอุบัติเหตุและสุขภาพ มอบรางวัลนาฬิกาอัจฉริยะเพื่อสุขภาพ Xiaomi รุ่น Amazfit Bip แก่ผู้ที่ได้รับรางวัลในกิจกรรม Like & Share พร้อมใส่แคปชั่น (ข้อความ) โดน ๆ เกี่ยวกับอุบัติเหตุและการดูแลสุขภาพทางเพจ Facebook สมาคมประกันวินาศภัยไทย เมื่อวันที่ 8 ตุลาคม 2561 ณ สมาคมประกันวินาศภัยไทย



ร่วมประชุมสภาธุรกิจประกันภัยอาเซียน ครั้งที่ 44

นายณพล สันติการณ์ อุปนายกสมาคมประกันวินาศภัยไทย ในฐานะหัวหน้าคณะผู้แทน (Chief Delegate) พร้อมด้วย นายกิตติเดช อนันต์ศิริประภา ผู้อำนวยการบริหาร สมาคมประกันวินาศภัยไทย เข้าร่วมการประชุมสภาธุรกิจประกันภัยอาเซียน (ASEAN Insurance Council: AIC) ครั้งที่ 44 ระหว่างวันที่ 26-30 พฤศจิกายน 2561 ซึ่งการประชุมดังกล่าวเป็นการเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนจากสมาคมประกันภัยต่าง ๆ ของอาเซียนได้แลกเปลี่ยนความคิดเห็นและข้อมูลในการดำเนินธุรกิจประกันภัยในอาเซียน รวมถึงการติดตามความคืบหน้าของคณะทำงานต่างๆ ที่อยู่ภายใต้สภาธุรกิจประกันภัยอาเซียน อาทิ ASEAN Council of Bureau Meeting (COB), ASEAN Insurance Education Committee Meeting (AIEC), ASEAN Natural Disaster Research Work Sharing (ANDREWS) และ ASEAN Reinsurance Working Committee เป็นต้น ณ กรุงกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย



ประชุมชี้แจง ประกาศ คปภ. เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข ในการกำหนดมาตรฐานขั้นต่ำในการบริหารจัดการความเสี่ยงของ บริษัทประกันวินาศภัย ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการฉ้อฉล พ.ศ. 2561 และประกาศ คปภ. เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการออก การเสนอขายกรมธรรม์ประกันภัยของบริษัทประกันวินาศภัย และการปฏิบัติหน้าที่ของตัวแทนประกันวินาศภัย นายหน้าประกันวินาศภัย และธนาคาร พ.ศ. 2561

คณะกรรมการกฎหมายและกฎระเบียบ จัดประชุมชี้แจง ประกาศ คปภ. เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการกำหนด มาตรฐานขั้นต่ำในการบริหารจัดการความเสี่ยงของบริษัทประกันวินาศภัย ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการฉ้อฉล พ.ศ. 2561 และประกาศ คปภ. เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการออก การเสนอขายกรมธรรม์ประกันภัยของ บริษัทประกันวินาศภัย และการปฏิบัติหน้าที่ของตัวแทนประกันวินาศภัย นายหน้าประกันวินาศภัย และธนาคาร พ.ศ. 2561 เมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2561 ณ โรงแรมเดอะสุโกศล กรุงเทพฯ

มอบซอฟต์แวร์พัฒนาระบบข้อมูลการขึ้นทะเบียนเกษตรกร

นายจิรพันธ์ อัครชนกุล นายกสมาคมประกันวินาศภัยไทย มอบซอฟต์แวร์ สำหรับการบริหารจัดการฐานข้อมูลขนาดใหญ่ มูลค่ารวม 9,999,150 บาท ให้แก่นายสำราญ สารบรรณ อธิบดีกรมส่งเสริมการเกษตร เพื่อนำไปพัฒนาระบบ ข้อมูลการขึ้นทะเบียนเกษตรกร ปรับปรุงระบบฐานข้อมูลให้มีประสิทธิภาพ และการรายงานความเสียหายจากภัยธรรมชาติ รองรับการขายประกันภัยพืชผลของ ประเทศให้ครอบคลุมพืชเศรษฐกิจทุกชนิดตามนโยบายรัฐ รองรับปริมาณข้อมูลที่เพิ่มขึ้น และก่อให้เกิดการบูรณาการข้อมูลทั้งระบบ เมื่อวันที่ 6 ธันวาคม 2561 ณ กรมส่งเสริมการเกษตร





CEO Focus Group

สมาคมประกันวินาศภัยไทย ร่วมกับ บริษัท วิลลิส ทาวเวอร์ส วัทสัน (ประเทศไทย) จำกัด จัดสัมมนา CEO Focus Group หัวข้อ “Demystifying IFRS 17 for General Insurers” เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ (International Financial Reporting Standards) หรือ IFRS ฉบับที่ 17 ให้กับ CEOs และ CFOs ของบริษัทประกันวินาศภัย โดยมี นายทีเคช อนันต์ศิริประภา ผู้อำนวยการบริหารสมาคมฯ ให้เกียรติกล่าวต้อนรับพร้อมบรรยายภาพรวมอุตสาหกรรมประกันวินาศภัย เมื่อวันที่ 14 พฤศจิกายน 2561 ณ สมาคมประกันวินาศภัยไทย



การประชุมข้อมูลประกันภัยและการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย แห่งประเทศไทย (2018 IIRFA Steering Committee Meeting)

ดร. จุฑาทอง จารุมิลินท เลขาธิการสำนักงานอัตราเบี้ยประกันวินาศภัย (IPRB) และนายทีเคช อนันต์ศิริประภา ผู้อำนวยการบริหารสมาคมประกันวินาศภัยไทย เข้าร่วมการประชุมข้อมูลประกันภัยและการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยแห่งประเทศไทย (2018 IIRFA Steering Committee Meeting) ร่วมกับ 8 ประเทศสมาชิก จัดขึ้นระหว่างวันที่ 16-18 ตุลาคม 2561 ณ เมืองดานัง ประเทศเวียดนาม ซึ่งการประชุมได้เน้นถึงความสำคัญของการมีฐานข้อมูลกลางของอุตสาหกรรมประกันภัย และการสร้างมูลค่าเพิ่มจากการเชื่อมโยงฐานข้อมูลเพื่อสนับสนุนการเติบโตของธุรกิจประกันภัยอย่างยั่งยืน ซึ่ง IPRB มีแผนดำเนินการร่วมกับประเทศสมาชิกในปี 2562 ได้แก่ ระบบคณิตศาสตร์และบัญชีมาตรฐาน IFRS 17 ซึ่งทาง Korea Insurance Development Institute (KIDI) ได้พัฒนาขึ้น และแบบจำลองความเสี่ยงภัยพิบัติของ General Insurance Rating Organization of Japan (GIROJ) ซึ่งทั้ง 2 โครงการนี้จะประโยชน์กับอุตสาหกรรมประกันภัยของไทย



Online Crisis Management

ชมรมประชาสัมพันธ์ประกันภัย จัดสัมมนาหัวข้อ “Online Crisis Management” เพื่อให้ผู้เข้าร่วมสัมมนาได้รับความรู้เกี่ยวกับการบริหารจัดการภาวะวิกฤตที่เกิดขึ้นกับองค์กรในโลกออนไลน์ เรียนรู้แนวทางการบริหารประเด็นเพื่อป้องกันวิกฤตขององค์กร รวมทั้งสามารถวางแผนการสื่อสารและบริหารจัดการภาวะวิกฤตในโลกออนไลน์ได้อย่างมืออาชีพ เมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2561 ณ สมาคมประกันวินาศภัยไทย



แสดงความยินดี ผอ.สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง คนใหม่

นายจิรพันธ์ อัคระธนกุล นายกสมาคมประกันวินาศภัยไทย พร้อมด้วย ดร. จุฑาทอง จารุมลิตนท เลขาธิการ สำนักงานอตราเบี้ยประกันวินาศภัย (IPRB) ร่วมมอบดอกไม้เพื่อแสดงความยินดีแก่นายลวณ แสงสนิท ในโอกาสเข้ารับตำแหน่งผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจการคลัง เมื่อวันที่ 30 พฤศจิกายน 2561 ณ สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง



งาน “พี่เพื่อน้อง จากผองเพื่อนชาวประกันและมวลิตรรุกิจเพื่อสังคม ปีที่ 15”

สมาคมประกันวินาศภัยไทย มอบทุนการศึกษาและค่าอาหารกลางวัน จำนวนเงิน 30,000 บาท ในงาน “พี่เพื่อน้อง จากผองเพื่อนชาวประกันและมวลิตรรุกิจเพื่อสังคม ปีที่ 15” โดยมี นางสาววัลย์ลิกา บุรณ์ทอง ผู้จัดการฝ่ายสื่อสารองค์กร 1 เป็นผู้แทนในการมอบเงิน เมื่อวันที่ 10 พฤศจิกายน 2561 ณ โรงเรียนวัดดอนผิงแดด จังหวัดเพชรบุรี



รณรงค์ลดอุบัติเหตุ “ปีใหม่ปลอดภัย มาไม่ขับ”

สมาคมประกันวินาศภัยไทย ร่วมออกบูธรณรงค์ลดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่ ปี 2562 ในงาน “ปีใหม่ปลอดภัย มาไม่ขับ” จัดโดย มูลนิธิเมาไม่ขับ โดยสมาคมฯ ได้ร่วมแจกน้ำดื่ม และโบรชัวร์ประชาสัมพันธ์ ให้กับผู้ที่เดินทางไปต่างจังหวัดในช่วงเทศกาลปีใหม่ โดยมี นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานเปิดงาน เมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2561 ณ สถานีขนส่งหมอชิต และวันที่ 28 ธันวาคม 2561 ณ สถานีรถไฟหัวลำโพง



มอบวุฒิบัตรอบสม CCPR รุ่นที่ 22

สมาคมประกันวินาศภัยไทย จัดพิธีมอบวุฒิบัตรแก่ผู้สำเร็จการอบรมหลักสูตร “การสื่อสารองค์กรและการประชาสัมพันธ์สำหรับเจ้าหน้าที่ประกันวินาศภัย รุ่นที่ 22” (Corporate Communications & Public Relations for Insurance Executive - CCPR 22) จัดโดยสมาคมประกันวินาศภัยไทย ร่วมกับ MCOT ACADEMY บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน) โดยมีนายชัยนันต์ สันติวาสะ ผู้อำนวยการฝ่าย MCOT ACADEMY บมจ. อสมท ให้เกียรติมอบวุฒิบัตร ซึ่งผู้เข้ารับการอบรมในหลักสูตรนี้ได้รับความรู้และแนวทางการทำงานจากผู้ทรงคุณวุฒิและผู้เชี่ยวชาญด้านการสื่อสารองค์กรและการประชาสัมพันธ์เพื่อนำไปประยุกต์ใช้ในการปฏิบัติงานในยุคดิจิทัล เพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้กับธุรกิจประกันวินาศภัยได้ เมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2561 ณ โรงแรม บัดดี้ โอเรียนทอล ริเวอร์ไซด์ จังหวัดนนทบุรี



ร่างพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย ฉบับที่.... พ.ศ.....กับธุรกิจประกันวินาศภัยไทย



โดย พิชริภรณ์ พิศเพ็งกุลวัฒน์
ฝ่ายวิชาการทั่วไป สมาคมประกันวินาศภัยไทย

สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) ได้ดำเนินการแก้ไขกฎหมายแม่บทว่าด้วยการประกันภัยโดยการยกร่างพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย ฉบับที่.... พ.ศ..... ซึ่งได้ดำเนินการแก้ไขแยกเป็น ๓ กลุ่ม ประกอบด้วย กลุ่มที่ ๑ บทบัญญัติที่มุ่งเน้นให้ความคุ้มครองประชาชนโดยตรง และสร้างความเข้มแข็งให้แก่ธุรกิจประกันประกันวินาศภัยเพิ่มขึ้นต่อไป กลุ่มที่ ๒ บทบัญญัติเกี่ยวกับการเสริมสร้างเสถียรภาพและความมั่นคงของบริษัท และกลุ่มที่ ๓ บทบัญญัติเกี่ยวกับการส่งเสริมการควบไอนกิจการและความรับผิดชอบของกรรมการ

โดยในกลุ่มแรกนั้น สืบเนื่องจากพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. ๒๕๓๕ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับผู้ประเมินวินาศภัย ตัวแทนประกันวินาศภัยและนายหน้าประกันวินาศภัยมีบทบัญญัติหลายประการไม่สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน รวมถึงมีการฉ้อโกงการประกันภัยทั้งจากตัวแทนประกันวินาศภัย นายหน้าประกันวินาศภัย และบุคคลภายนอกเพิ่มมากขึ้น ทำให้เกิดความเสียหายแก่ประชาชนและระบบธุรกิจประกันภัย ดังนั้น จึงเห็นควรให้มีการแก้ไขหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการกำกับดูแลผู้ประเมินวินาศภัย ตัวแทนประกันวินาศภัย และนายหน้าประกันวินาศภัยใหม่ เพื่อให้การควบคุมและกำกับดูแลการประกอบธุรกิจประกันภัยเป็นไปอย่างเหมาะสมและสอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป รวมถึงการเพิ่มเติมเพื่อการรองรับการใช้วิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ในธุรกิจประกันภัยด้วย

° สรุปสาระสำคัญ

ร่างพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย (ฉบับที่ ...) พ.ศ..... นี้ มุ่งเน้นให้ความคุ้มครองประชาชนโดยตรง ซึ่งมีสาระสำคัญที่มีการแก้ไขเพิ่มเติมและปรับปรุงบทบัญญัติได้มีการแบ่งกลุ่มที่เกี่ยวข้องกับพระราชบัญญัติเป็น ๔ ประเด็นหลัก กล่าวคือ

๑. **เพิ่มบทบัญญัติเพื่อรองรับการใช้วิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ในธุรกิจประกันภัยในระบบเศรษฐกิจยุคดิจิทัล** (มาตรา ๔/๑) ถือเป็นประเด็นใหม่ ทั้งนี้ เพื่อให้สอดคล้องกับบริบทของเศรษฐกิจโลกและเศรษฐกิจไทยที่ได้เปลี่ยนไปจากเดิม ซึ่งวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์หรือเทคโนโลยีได้กลายมาเป็นส่วนหนึ่งของการดำรงชีวิตของประชาชนในปัจจุบันมากขึ้น ดังนั้น ผู้ที่เกี่ยวข้องจึงต้องปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง
๒. **ปรับปรุงหลักเกณฑ์ที่ใช้กำกับดูแลตัวแทนประกันภัย และนายหน้าประกันภัย** รายละเอียดของการแก้ไขและเพิ่มเติมสรุปได้ดังนี้
 - ๒.๑ แก้ไขเพิ่มเติมคุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของตัวแทนประกันวินาศภัย (มาตรา ๖๔)
 - (๑) ผู้ขอรับใบอนุญาตเป็นตัวแทนประกันวินาศภัย ตามพระราชบัญญัตินี้เดิมกำหนดไว้ว่าจะต้อง “ไม่เป็นคนวิกลจริตหรือจิตฟั่นเฟือนไม่สมประกอบ” แต่พระราชบัญญัตินี้ได้มีการเพิ่มเติมในประเด็นของ “...คนไร้ความสามารถ หรือคนเสมือนไร้ความสามารถ”
 - (๒) กำหนดให้ผู้ขอรับใบอนุญาตเป็นตัวแทนประกันวินาศภัยจากเดิม “ไม่เป็นบุคคลล้มละลาย” ได้เพิ่มเติมเป็น “...หรือเคยเป็นบุคคลล้มละลายทุจริต”

* ข้อมูล ณ วันที่ ๑๘ มกราคม ๒๕๖๒



- (๓) เพิ่มเติมในส่วนของผู้ขอรับใบอนุญาตเป็นตัวแทนประกันวินาศภัยว่า “ได้รับการศึกษาวิชาประกันวินาศภัยตามที่สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยประกาศกำหนด หรือสอบความรู้เกี่ยวกับการประกันวินาศภัยได้ตามหลักสูตร วิธีการ และเงื่อนไขที่สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริม การประกอบธุรกิจประกันภัยประกาศกำหนด.”
- (๔) เพิ่มเติมนิยามของตัวแทนประกันวินาศภัยที่ครอบคลุมมากขึ้น กล่าวคือ อยู่ระหว่างการสั่งพักใบอนุญาต หรือ เคยถูกเพิกถอนใบอนุญาตเป็นตัวแทนประกันวินาศภัย หรือใบอนุญาตเป็นนายหน้าประกันวินาศภัย หรือใบอนุญาตเป็นตัวแทนประกันชีวิต หรือใบอนุญาตเป็นนายหน้าประกันชีวิตตามกฎหมายว่าด้วยประกันชีวิต และยังไม่พ้นกำหนดห้าปีนับถึงวันยื่นคำขอรับใบอนุญาต (กรณีเคยถูกเพิกถอน...)”
- (๕) เพิ่มเติมในลักษณะต้องห้าม กล่าวคือ “ผู้ที่มีประวัติเสียหายหรือประวัติที่แสดงถึงการขาดความรับผิดชอบตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด”

๒.๒ แก้ไขเพิ่มเติมคุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของนายหน้าประกันวินาศภัย

- (๑) กรณีนิติบุคคลที่จะขอรับใบอนุญาตเป็นนายหน้าประกันวินาศภัยไทยต้อง “เป็นนิติบุคคลตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด” และ “มีวัตถุประสงค์ในการประกอบกิจการนายหน้าประกันวินาศภัย” (มาตรา ๖๗)
- (๒) ลักษณะต้องห้ามของนายหน้าประกันวินาศภัยที่ครอบคลุมมากขึ้น กล่าวคือ อยู่ระหว่างการสั่งพักใบอนุญาต หรือ เคยถูกเพิกถอนใบอนุญาตเป็นนายหน้าประกันวินาศภัย หรือใบอนุญาตเป็นตัวแทนประกันชีวิต หรือใบอนุญาตเป็นนายหน้าประกันชีวิตตามกฎหมายว่าด้วยประกันชีวิต และยังไม่พ้นกำหนดห้าปีนับถึงวันยื่นคำขอรับใบอนุญาต (กรณีเคยถูกเพิกถอน...)” (มาตรา ๖๗)
- (๓) เพิ่มเติมนิยามของนายหน้าประกันวินาศภัย “มีประวัติเสียหายหรือประวัติที่แสดงถึงการขาดความรับผิดชอบตามที่คณะกรรมการกำหนด” (มาตรา ๖๗)
- (๔) เพิ่มเติมความเข้มงวดในการที่นิติบุคคลจะต้องมีความพร้อมในการประกอบธุรกิจ และการร่วมรับผิดชอบในบุคคลที่ได้รับ การแต่งตั้งมอบหมายจากการกระทำเป็นนายหน้าประกันวินาศภัย...” (มาตรา ๖๘/๑ มาตรา ๖๘/๒ และมาตรา ๖๘/๓)

๒.๓ แก้ไขเพิ่มเติมการกำกับดูแลตัวแทนประกันวินาศภัย และนายหน้าประกันวินาศภัย

- (๑) เพิ่มเติมในเรื่องการกำหนดหลักเกณฑ์ให้คณะกรรมการมีอำนาจประกาศหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขให้ตัวแทนและนายหน้าประกันวินาศภัยปฏิบัติ เช่น การชักชวน ชี้ช่อง การโฆษณา การเปิดเผยข้อมูล เป็นต้น (มาตรา ๗๔/๑)
- (๒) กำหนดข้อห้ามมิให้ตัวแทนและนายหน้าประกันวินาศภัยนำข้อความหรือภาพโฆษณา หรือหนังสือชักชวนที่ไม่ได้รับความเห็นชอบจากบริษัทไปใช้ชักชวน ชี้ช่อง หรือจัดการให้บุคคลทำสัญญาประกันภัย (มาตรา ๗๔/๒)
- (๓) กำหนดอำนาจหน้าที่นายทะเบียนและพนักงานมีอำนาจในการกำกับดูแลตัวแทนและนายหน้าประกันวินาศภัย (มาตรา ๗๕)

๓. ปรับปรุงหลักเกณฑ์ที่ใช้กำกับดูแลผู้ประเมินวินาศภัย โดยการแก้ไขคุณสมบัติและกำหนดลักษณะต้องห้ามของผู้ประเมินวินาศภัย ซึ่งประเด็นที่สำคัญ คือ ผู้ประเมินวินาศภัยต้องเป็นนิติบุคคลตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด และต้องมีสำนักงานใหญ่หรือสำนักงานสาขาในประเทศไทย (มาตรา ๓๕/๓)



๔. เพิ่มบทบัญญัติเกี่ยวกับการฉ้อฉลประกันภัย ซึ่งเป็นบทบัญญัติใหม่เพื่อเป็นการป้องกันและแก้ไขปัญหายุ่งยากเกี่ยวกับการฉ้อฉลที่อาจเกิดขึ้นในธุรกิจประกันภัย

๔.๑ กำหนดความรับผิดสำหรับผู้หลอกลวงผู้อื่นด้วยการชักชวน ชี้อ้าง หรือจัดการให้ผู้นั้นทำสัญญาประกันภัยกับบริษัท แต่ไม่ได้ดำเนินการให้มีการทำสัญญาประกันภัยเกิดขึ้น เป็นการหลอกลวง ปกปิดความจริง (มาตรา ๑๐๘/๓)

๔.๒ กำหนดความรับผิดของผู้เรียกร้องผลประโยชน์ตามกรมธรรม์ประกันภัยโดยทุจริตหรือแสดงหลักฐานเท็จ (มาตรา ๑๐๘/๔)

๔.๓ กำหนดความรับผิดผู้เรียกหรือรับสินบน เพื่อให้มีการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน (มาตรา ๑๐๘/๕)

ข้อมูลเพิ่มเติม สามารถศึกษาได้จากตารางเปรียบเทียบพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. ๒๕๓๕ และที่แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับปัจจุบัน) และร่างพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย (ฉบับที่) พ.ศ.....โดยดาวนโหลดได้ที่

https://drive.google.com/file/d/1UELub-lzd5vNStqIMqPkGDauL_GXwGT3/view?usp=sharing หรือ QR Code นี้



ผลต่อธุรกิจประกันวินาศภัย

พระราชบัญญัตินี้มีกำหนดบังคับใช้เมื่อพ้นกำหนด ๑๘๐ วันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป ซึ่งหากมีผลใช้บังคับแล้ว น่าจะช่วยให้การเสริมสร้างความเชื่อมั่นและสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้กับธุรกิจประกันวินาศภัยไทย ในขณะที่ก็จะเป็นการช่วยกำกับดูแลตัวแทนนายหน้าประกันวินาศภัย รวมถึงผู้ประเมินวินาศภัยอย่างเคร่งครัดและรัดกุมมากขึ้น เนื่องจากการกำหนดโทษที่เพิ่มขึ้น คนกลางประกันภัยจึงต้องตระหนักในการปฏิบัติหน้าที่มากยิ่งขึ้น เพื่อให้เป็นไปตามบทบัญญัติของกฎหมายด้วย

ทั้งนี้ การเพิ่มบทบัญญัติเพื่อรองรับการใช้วิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ในธุรกิจประกันภัย จะส่งผลให้การนำเทคโนโลยีมาใช้ในการเสนอขายผลิตภัณฑ์ประกันภัยและการประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้บริโภคในการเข้าถึงผลิตภัณฑ์และการบริการด้านการประกันภัยมากขึ้น และส่งผลดีต่อผู้ประกอบการในระยะยาวต่อไปได้

นอกจากนี้ กฎหมายฉบับนี้มีการเพิ่มบทบัญญัติเกี่ยวกับการฉ้อฉลประกันภัย จึงน่าจะช่วยให้การป้องกันและปราบปรามการฉ้อฉลประกันภัยได้อย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น อีกทั้งการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายดังกล่าวจะส่งผลให้มีมาตรการในการช่วยคุ้มครองสิทธิประโยชน์ของประชาชนเพิ่มมากขึ้นอีกด้วย

ปัจจุบัน^๒ ร่างพระราชบัญญัตินี้ได้ผ่านการพิจารณาของสภานิติบัญญัติแห่งชาติแล้ว และอยู่ระหว่างการรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง ก่อนที่จะผ่านการพิจารณาในขั้นตอนสุดท้ายและประกาศบังคับใช้ต่อไป

^๒ ๑๘ มกราคม ๒๕๖๒





รอบรู้ประกันภัย

พลิกโฉมวงการประกันภัย ด้วยดิจิทัลเทคโนโลยี



โดย ฌมลธร ศักดิ์ศิษุผล

วงการประกันภัยต้องประสบกับภาวะมัวหมองมาอย่างยาวนาน จากขั้นตอนการรับประกันภัยจนถึงประสิทธิภาพในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนที่ล่าช้า เพราะขาดซึ่งข้อมูล รวมถึงการวิเคราะห์ที่เฉพาะเจาะจงและเหมาะสมกับลูกค้าหรือผู้เอาประกันภัย ถึงเวลาแล้วที่วงการประกันภัยต้องเปลี่ยน เพราะความคาดหวังความต้องการของลูกค้ามีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วในช่วงหลายปีที่ผ่านมา บริษัทประกันภัยต้องทำงานอย่างหนักเพื่อทำความเข้าใจ เข้าถึงความต้องการของลูกค้าด้วยการใช้ดิจิทัลเทคโนโลยี⁽¹⁾ ข้อมูล และการวิเคราะห์เชิงลึกเพื่อตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้า

เพราะประกันภัยคือธุรกิจที่อยู่บนพื้นฐานของความเชื่อใจไว้วางใจ รวมถึงการบริการที่ดี ปัจจุบันมีลูกค้าราว 15% ที่พอใจกับการใช้งานผ่านดิจิทัลเทคโนโลยีและ Application ต่าง ๆ ซึ่งบริษัทประกันภัยสามารถเพิ่มจำนวนลูกค้าเหล่านี้ได้อีก โดยหลักการแล้วไม่ว่าธุรกิจใด ๆ ก็ตาม ลูกค้าจะยอมควักหรือจ่ายเงินออกจากกระเป๋า ก็ต่อเมื่อพวกเขารู้สึกเสมือนว่าได้ทำธุรกิจร่วมกับบริษัทแล้วได้รับผลตอบแทนที่คุ้มค่า ดังนั้น ธุรกิจประกันภัยจึงควรเป็นผู้นำประสบการณ์ที่ดี ทำให้ชีวิตของลูกค้าง่าย สะดวก และดีขึ้นด้วยดิจิทัลเทคโนโลยีที่เหมาะสม เช่น การมีช่องทางติดต่อกับบริษัทประกันภัยหลากหลายช่องทาง หรือการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนผ่าน Application เป็นต้น

ในเชิงธุรกิจการประกันภัย นอกจากการรับประกันภัยที่ดีและมีผลิตภัณฑ์ที่ตรงต่อความต้องการของลูกค้าแล้ว การจัดการกับข้อเรียกร้องการจ่ายค่าสินไหมทดแทนได้อย่างมีประสิทธิภาพนั้น ถือว่าเป็นหัวใจหลักเลยทีเดียว เพราะเป็นการรักษาสัมพันธ์ที่ดีกับลูกค้าในระยะยาว บริษัทประกันภัยที่มีการจัดการระบบได้อย่างดีเยี่ยมเท่านั้น จึงจะเป็นผู้ได้เปรียบด้านการแข่งขันในการสร้างฐานลูกค้าให้เติบโตและทำกำไรได้อย่างมหาศาล นโยบายของการประกันภัยที่ดีที่สามารถนำดิจิทัลเทคโนโลยีเข้ามาประยุกต์ใช้ได้ 4 ขั้นตอน ดังนี้

CUSTOMER EXPERIENCE TECH FOR INSURANCE



BLAKEMORGAN
www.blakemorgan.com
&
William Brower, LexisNexis Risk Solutions

ที่มา รูป <https://www.forbes.com/sites/blakemorgan/2018/05/02/4-ways-to-disrupt-insurance-with-customer-technology/#108d1961382e>

⁽¹⁾ ดิจิทัลเทคโนโลยี คือการใช้อินเทอร์เน็ตเป็นสื่อกลางในการรับข่าวสารหรือกิจกรรมต่าง ๆ ผ่านโทรศัพท์มือถือ สื่อโฆษณา/หรืออุปกรณ์อื่นในรูปแบบดิจิทัล



1. การได้ลูกค้าใหม่ (New Customer Acquisition)

ดิจิทัลเทคโนโลยีช่วยให้บริษัทประกันภัยทำงานได้ง่าย สะดวก รวดเร็ว และยังใช้เป็นกลยุทธ์ในการเข้าถึงลูกค้ากลุ่มใหม่ ๆ ได้อย่างชาญฉลาด จะเห็นได้จากบริษัทประกันภัยหลาย ๆ บริษัท มีผลิตภัณฑ์ที่หลากหลายแบ่งตามประเภทกลุ่มลูกค้า (Segmentation) ซึ่งเกิดจากการนำข้อมูลมาใช้ประโยชน์ร่วมกับดิจิทัลเทคโนโลยี โดยนำมาวิเคราะห์ แยกแยะ จัดกลุ่มตามประเภทลูกค้า เพื่อตอบโจทย์ความต้องการรวมทั้งเข้าถึงกลุ่มเป้าหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทำให้บริษัทประกันภัยสามารถกำหนดราคา และการรับประกันภัยลูกค้าได้อย่างเหมาะสม อีกทั้งยังสามารถนำเทคโนโลยีเข้ามาตรวจสอบการฉ้อฉลในกรณีเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนที่ไม่ปกติได้อีกด้วย ในมุมมองของลูกค้าหรือผู้เอาประกันภัย การเข้าถึงข้อมูลข่าวสารที่สะดวก รวดเร็ว และง่ายจากการใช้ดิจิทัลเทคโนโลยี Application ต่าง ๆ ถือเป็นปัจจัยหลักที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อสินค้าหรือผลิตภัณฑ์ เช่น การขายผ่านช่องทางออนไลน์ทำให้การเปรียบเทียบราคาทำได้ง่าย สะดวก รวดเร็ว และยังสามารถตอบข้อซักถามเกี่ยวกับรายละเอียดของแพคเกจ เบี้ยประกันภัย และอื่น ๆ เพื่อเป็นข้อมูลก่อนตัดสินใจเลือกซื้อผลิตภัณฑ์ เหตุผลนี้เองที่ทำให้บริษัทประกันภัยจำเป็นต้องนำดิจิทัลเทคโนโลยีมาใช้เพื่อให้เกิดการได้เปรียบทางธุรกิจมากขึ้น

2. การรับประกันภัย (Underwriting and Retention)

ในระบบการรับประกันภัยนั้น บริษัทประกันภัยสามารถใช้ข้อมูลที่มีอยู่เพื่อพิจารณาข้อมูลเกี่ยวกับลูกค้า เช่น ที่อยู่ ประวัติเกี่ยวกับครอบครัว รวมถึงพฤติกรรมลูกค้าก่อนที่จะเริ่มเสนอขายผลิตภัณฑ์ที่เหมาะสมและเริ่มการรับประกันภัยเมื่อลูกค้าตอบตกลง แต่หนึ่งในความท้าทายของการรับประกันภัยคือ บริษัทประกันภัยจะทราบได้อย่างไรว่าต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มเป็นจำนวนเงินเท่าใด กรณีที่พฤติกรรมของลูกค้าหรือผู้เอาประกันภัยเปลี่ยนแปลงไปหลังจากรับประกันภัยแล้ว ถือเป็นความเสี่ยงที่บริษัทต้องรับไว้ ดังนั้น บริษัทรับประกันภัยจำเป็นต้องนำดิจิทัลเทคโนโลยีหรือ Application ต่าง ๆ เข้ามาช่วยสนับสนุนการดำเนินงานในส่วนนี้ เช่น telematics (อุปกรณ์ที่ใช้สำหรับติดรถยนต์ใช้คู่กับประกันภัยรถยนต์ชั้น 1 ทำให้ทราบประวัติในการขับขี่ การใช้ความเร็ว การเบรก และแม้กระทั่งการเลี้ยวต่าง ๆ) ซึ่งเป็นอีกหนึ่งเทคโนโลยีจัดอยู่ในประเภท Connector Device ที่สามารถจัดการกับความเสี่ยงได้อย่างแม่นยำโดยดูจากข้อมูลการใช้รถยนต์ของผู้เอาประกันภัย โดยจะติดอุปกรณ์ดังกล่าวไว้ในรถยนต์เพื่อตรวจสอบพฤติกรรมการขับขี่ เช่น รถยนต์วิ่งกี่กิโลเมตร ความเร็วในการขับขี่ ขับด้วยความปลอดภัยระดับใดหรือไม่ หรือบางบริษัทมีการเสนอขายประกันภัยให้กับลูกค้าในรูปแบบจ่ายเท่าที่ขับ เพื่อลดความเสี่ยงในการใช้รถยนต์ได้อีกทางหนึ่ง การยืดหยุ่นหรือปรับแต่งอย่างเหมาะสมนั้นช่วยทำให้วิธีการรับประกันภัยมีความแม่นยำและยังเป็นการรักษาลูกค้าไว้ได้เป็นอย่างดี

3. ระบบการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน (The Process of Claims)

บ่อยครั้งที่การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนสร้างความสูญเสียให้กับบริษัทประกันภัย แต่ด้วยดิจิทัลเทคโนโลยีที่ก้าวหน้ากลับเป็นเรื่องง่ายมากสำหรับบางบริษัทที่จะลดความสูญเสียจากการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนให้เป็นเม็ดเงินเข้าบริษัทได้ การนำเทคโนโลยีมาพัฒนาระบบการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน เช่น การใช้แบบฟอร์มที่มีข้อมูลลูกค้าโดยที่ลูกค้าไม่ต้องกรอกด้วยตนเอง มี Application ที่ช่วยให้ส่งข้อมูลได้ง่ายขึ้นและไม่ต้องตอบคำถามเดิมซ้ำ ๆ เทคโนโลยีทำให้เจอวิธีการใหม่ ๆ ในการโต้ตอบหรือสร้างปฏิสัมพันธ์ เช่น ตัวแทนหรือฝ่ายรับประกันภัยมีการแจ้งเตือนเพื่ออัปเดตสถานะการเคลมค่าสินไหมทดแทนรวมถึงข้อมูลที่เป็นประโยชน์ถึงลูกค้า การจ่ายค่าสินไหมทดแทนทางอิเล็กทรอนิกส์แทนการจ่ายเป็นเช็ค (Cheque) สามารถสร้างความแตกต่างให้กับลูกค้าและทำให้ชีวิตพวกเขาง่ายขึ้น อีกทั้งยังถือเป็นการประหยัดต้นทุนในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนและยังเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานภายในบริษัทประกันภัยอีกด้วย

การเรียกร้องค่าสินไหมแบบเดิม ๆ เช่น ผู้เอาประกันภัยแจ้งเคลมประกันเพื่อเปลี่ยนหลังคาเนื่องจากพายุลูกเห็บ ผู้สำรวจภัย (Surveyor) จำเป็นต้องปีนขึ้นไปเพื่อสำรวจความเสียหายตามที่ถูกผู้เอาประกันภัยได้แจ้งไว้ ทำให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ด้วยเทคโนโลยีในปัจจุบันทำให้ความเสี่ยงเหล่านี้นหมดไป เนื่องจากบริษัทประกันภัยร่วมมือกับผู้เชี่ยวชาญที่มีข้อมูลทั้งภาพและวิดีโอ อย่าง Lexis Nexis ผู้สร้างโดรน (Drone) ที่ปัจจุบันนำมาเป็นเครื่องมือเพื่อใช้ตรวจจับความเสียหายของทรัพย์สิน ทำให้ผู้สำรวจภัยมองเห็นจากภาพทางอากาศเพื่อตรวจสอบความเสียหายได้อย่างรวดเร็ว ปลอดภัยและแม่นยำ หลายๆ บริษัทใช้วิธีการแชทซึ่งสามารถตอบคำถามลูกค้าได้ทันทีผ่านวิดีโอแชทหรือ Chat bot ส่วนลูกค้าสามารถส่งข้อมูลและหลักฐานความเสียหายของทรัพย์สินเพื่อเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนผ่านทาง Face time ได้ทันทีเช่นเดียวกัน และในอีกไม่เกิน 2 – 3 ปี เราจะได้เห็นการเปลี่ยนแปลงที่รวดเร็วเกี่ยวกับการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนซึ่งมีความสำคัญมากกับทุก ๆ บริษัทประกันภัย



ที่มารูป "image : www.freepik.com"

4. การมีปฏิสัมพันธ์ที่ดีในระยะยาว (Ongoing CX Engagement)

ประกันภัยเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการสร้างสัมพันธ์ภาพที่ดีกับลูกค้าหรือผู้เอาประกันภัย เทคโนโลยีและอุปกรณ์ IOT (Internet of Things) สามารถเข้าถึงข้อมูลล่าสุดของลูกค้าหรือผู้เอาประกันภัยได้ตลอดเวลา เช่น ทราบว่าลูกค้ามีบ้านใหม่ มีบุตร หรือแม้แต่วัยรุ่นคันใหม่ การติดต่อสื่อสารกับลูกค้าอย่างต่อเนื่องเป็นสิ่งสำคัญในการสร้างสัมพันธ์ภาพที่ดีกับลูกค้า รวมทั้งยังเป็นการเปิดโอกาสในการนำเสนอข่าวสารหรือผลิตภัณฑ์ใหม่ ๆ เพิ่มเติมให้กับลูกค้าในระยะยาว บริษัทประกันภัยขนาดใหญ่จึงเน้นเรื่องการสื่อสารและเข้าถึงลูกค้าในแบบวงกว้าง เพราะสามารถนำความคิดเห็นตลอดจนข้อเสนอแนะของลูกค้ามาวิเคราะห์ เพื่อปรับปรุงและพัฒนาระบบได้อย่างต่อเนื่อง บริษัทประกันภัยจึงไม่ควรชะล่าใจหรือหนึ่งเดียวกับการเปลี่ยนแปลงของดิจิทัลเทคโนโลยี อย่างไรก็ตาม ดิจิทัลเทคโนโลยีจะเข้ามามีบทบาทสำคัญในการขับเคลื่อนและสร้างโอกาสใหม่ ๆ ให้กับอุตสาหกรรมประกันภัยได้ก็ต่อเมื่อบริษัทประกันภัยยอมเสี่ยงที่จะเปลี่ยนแปลงในการนำดิจิทัลเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการดำเนินธุรกิจ

ทั้ง 4 นโยบายข้างต้นมุ่งเน้นเรื่องการยกระดับในการนำดิจิทัลเทคโนโลยีเข้ามาเพื่อสร้างประสบการณ์ที่ดีให้กับลูกค้า ดิจิทัลเทคโนโลยียังสามารถสร้างโอกาสใหม่ ๆ ที่น่าสนใจให้กับบริษัทประกันภัย ซึ่งสิ่งที่กล่าวถึงนี้ส่งผลต่อรายได้ กำไร หรือผลประโยชน์ในระยะยาว เพราะบริษัทประกันภัยมีแนวโน้มที่จะเจอกับผลกระทบอย่างมากในเรื่องของการเปลี่ยนระบบเป็นดิจิทัลเทคโนโลยี ด้วยเหตุที่ระบบการรับประกันภัยและการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนมีความยุ่งยากซับซ้อน การทำให้เป็นระบบอัตโนมัตินั้นถือเป็นเรื่องที่ทำนาย บริษัทประกันภัยจะได้ประโยชน์อย่างมากจากการสร้างนวัตกรรมใหม่ ๆ เช่น การใช้เทคโนโลยี 3D ในการขอรับประกันภัยทรัพย์สินและการออกกรมธรรม์โดยเครื่องจักรซึ่งเป็นการเพิ่มรายได้และลดต้นทุน เพราะยุคนี้เป็นยุคของ Machine learning การวิเคราะห์เชิงลึก และ IOT (Internet of Things) ซึ่งจะส่งผลดีอย่างมากกับธุรกิจ อ้างอิงจากบทวิเคราะห์ของ Bain และ Google บริษัทประกันภัยของประเทศเยอรมันนี้เป็นต้นแบบที่บุกเบิกการนำระบบดิจิทัลเทคโนโลยีมาใช้อย่างต่อเนื่อง คาดว่าเบี้ยประกันภัยรับจะเพิ่มขึ้นประมาณ 20% จากส่วนแบ่งของทั้งตลาดภายใน 5 ปี เพราะการดำเนินงานมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น ค่าใช้จ่ายและต้นทุนต่ำลง ทำให้บริษัทประกันภัยสามารถปรับลดราคาผลิตภัณฑ์ส่งผลดีให้กับผู้บริโภค ขณะเดียวกันยังเป็นแรงจูงใจในการซื้อให้กับลูกค้าเก่าและลูกค้าใหม่ซึ่งส่งผลดีกับอุตสาหกรรมประกันภัยเช่นเดียวกัน อีกทั้งบริษัทประกันภัยยังสามารถนำเงินจากการปรับลดค่าใช้จ่ายและต้นทุนในการดำเนินงานไปลงทุนเพื่อสร้างนวัตกรรมใหม่ ๆ ในการสร้างและพัฒนาระบบประกันภัยไปสู่ยุคดิจิทัลที่สมบูรณ์แบบได้ในที่สุด





บทบาทยของผู้กำหนดนโยบาย กับนักคณิตศาสตร์ประกันภัย

โดย พิเชฐ เจริญนิทวิสิน (ทอมมี่)

นายกสมาคมนักคณิตศาสตร์ประกันภัยแห่งประเทศไทย /
กรรมการผู้จัดการ บริษัท แอควีเรียล บิสซิเนส โซลูชัน จำกัด



ในฉบับนี้ ผมขออนุญาตยกเรื่องราวที่น่าสนใจเกี่ยวกับทิศทางของภาพรวมในประเทศ เพื่อการขับเคลื่อนเข้าสู่ไทยแลนด์ 4.0 อย่างยั่งยืนและมั่นคง โดยการช่วยกันมองภาพต่าง ๆ ให้กว้างและไกลขึ้น ซึ่งผมยังจำปาฐกถาที่เคยได้รับฟังจากอธิรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังท่านหนึ่ง “คุณกรณ์ จาติกวณิช” ที่เคยได้กล่าวไว้ให้กับสมาคมนักคณิตศาสตร์ประกันภัยแห่งประเทศไทย และค่อนข้างสอดคล้องกับทิศทางของประเทศที่กำลังจะมุ่งไป ซึ่งปาฐกถาของท่าน (ในครั้งแรก) มีดังนี้

“ผมเชื่อว่าเราต้องการนักคณิตศาสตร์ประกันภัยมากขึ้นกว่าเดิม เพราะสังคมเรานั้นสนใจแต่การแก้ปัญหาระยะสั้น โดยไม่มีใครสนใจแก้ปัญหาระยะยาวอย่างเพียงพอ เราจึงต้องการคนที่ไม่ตามกระแสแต่มองภาพไปที่ระยะยาวแทน

จากประสบการณ์ของผมทั้งในภาครัฐบาลและภาคธุรกิจ ผมบอกได้ว่าแนวคิดที่มองไปที่ข้อมูลและข้อเท็จจริงเท่านั้นที่จะช่วยจัดการความเสี่ยงและทำให้อยู่รอด โดยเป็นตัวแบ่งแยกระหว่างความสำเร็จออกจากความล้มเหลว

ผมได้ผ่านเหตุการณ์ร้ายแรงที่เกิดขึ้นกับประเทศไทยหลายครั้ง เช่น วิกฤติการเงินต้มยำกุ้งในปี 2540 ซึ่งตอนนั้นมีนักวิเคราะห์ออกมาเตือนล่วงหน้าเป็นเวลา 3 ปีเต็ม ๆ แต่คนทั่วไปกลับไม่สนใจคำเตือนนี้

และในปี 2554 ที่เกิดน้ำท่วม ธนาคารโลกได้ประมาณความเสียหายของประเทศไทยถึง 45,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งถูกจัดอันดับความเสียหายเป็นอันดับ 4 ของโลก ตั้งแต่ที่เคยมีการเก็บสถิติมา

เหตุการณ์น้ำท่วมนี้ เกิดจากธรรมชาติ หรือว่า เราสามารถคาดการณ์ล่วงหน้าได้?

หลังจากวิกฤติต้มยำกุ้ง เราได้มีการปรับปรุงการกำกับดูแลในเรื่องงบประมาณและการตรวจสอบสถาบันการเงินให้เข้มงวดขึ้น เห็นได้จากในปี 2551 ได้เกิดวิกฤติการณ์ hamburger crisis ซึ่งส่งผลกระทบต่อฝั่งตะวันตก แต่ไม่ได้กระทบต่อสถาบันการเงินฝั่งเอเชียมากนัก เป็นข้อพิสูจน์ได้ว่าการปรับปรุงของเราได้ผล และถ้าเราทำมาก่อนปี 2540 ก็คงไม่เกิดวิกฤติการเงินต้มยำกุ้งเป็นแน่

และถ้าหน่วยงานทุกฝ่ายเข้าใจข้อมูลและได้มีการวิเคราะห์เรื่องน้ำท่วมอย่างดีพอ เราก็คงจะหลีกเลี่ยงวิกฤติการณ์น้ำท่วมที่เกิดขึ้นในไทยได้แน่นอน

การที่เกิดวิกฤติต้มยำกุ้งนั้น นักคณิตศาสตร์ประกันภัยได้ทำหน้าที่ของตัวเองในการประเมินวิเคราะห์ความเสี่ยงในอนาคตหรือไม่? หรือ ผู้กำหนดนโยบายอย่างผมที่ทำหน้าที่ได้ไม่ดีพอ? หรือ ผู้กำหนดนโยบายตัดสินใจผิดพลาดจากข้อมูลที่ได้จากนักคณิตศาสตร์ประกันภัย? หรือเราไม่สามารถมีข้อมูลที่ดีพอ?

ผมมองว่าเป็นความผิดพลาดของทั้งสองฝ่าย ฝ่ายนักคณิตศาสตร์ประกันภัยมีข้อมูล แต่ขาดการนำเสนอให้ประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้รู้ตัว ส่วนฝ่ายระดับนโยบาย จริง ๆ เรามีข้อมูลที่วิเคราะห์เอาไว้ แต่ขาดการนำไปใช้ประกอบการตัดสินใจ โดยเฉพาะการตัดสินใจแต่ละอย่างส่วนใหญ่เกิดจากการหวังผลทางการเมืองในระยะสั้น

มันไม่ใช่ความผิดของนักการเมือง แต่เป็นความคาดหวังของประชาชนที่มีต่อนักการเมืองเสียมากกว่า เช่น ทางภาครัฐตัดสินใจที่จะลดระดับน้ำในเขื่อนลง ทั้ง ๆ ที่ข้อมูลระบุชัดเจนว่าหลังจากน้ำท่วมไปแล้ว 1 ปี (พ.ศ. 2555) จะเกิดภาวะแล้งขึ้น จนในปี พ.ศ. 2555 นั้นก็เกิดภาวะแล้งครั้งใหญ่ขึ้นจริง โดยที่น้ำในเขื่อนมีไม่เพียงพอ

คำถามที่ฝากไปคิด คือ นักการเมืองตัดสินใจอย่างไม่มีเหตุผลหรือไม่ยอมเชื่อข้อมูลจากนักวิเคราะห์ที่กันแน่ อันที่จริงเป็นเพราะความเสี่ยงทางการเมืองมากกว่าหรือไม่ เพราะในตอนนั้นภาวะแล้งจะถือเป็นปัญหาใหม่ ซึ่งคงจะไม่ค่อยมีคนวิจารณ์กันซักเท่าไร แต่หากเกิดน้ำท่วมซ้ำอีกครั้ง อันนั้นประชาชนคงรับไม่ได้แน่

ดังนั้น นักคณิตศาสตร์ประกันภัยจะรู้ได้อย่างไรว่าข้อมูลที่จะวิเคราะห์จะเป็นไปในทิศทางใด หากคนที่นำข้อมูลเหล่านั้นไปตัดสินใจแล้วปรากฏว่าออกมาผิดพลาด (เช่น ปรากฏว่าไม่มีภาวะแล้ง แต่เกิดน้ำท่วมซ้ำรอยแทน) ก็จะมีผลทางการเมืองอย่างมากกับคนที่ตัดสินใจ

หรือนักคณิตศาสตร์ประกันภัยจะทำอะไรที่จะผลักดันให้ผู้กำหนดนโยบายได้ตัดสินใจบนการพยากรณ์หรือจำลองอนาคตถึงภัยพิบัติล่วงหน้า ทั้ง ๆ ที่รู้ว่าถ้าทำแล้วก็จะยังไม่เห็นผลลัพธ์ในทันที (แต่จะเกิดในระยะยาว ซึ่งผู้กำหนดนโยบายตอนนั้นอาจจะเปลี่ยนคนและปิดทองหลังพระไป)”





ประกาศ

ประกาศ

วารสารฉบับนี้ได้รับรวม คำสั่ง ประกาศที่สำคัญ ๆ ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจประกันวินาศภัย ในช่วงเดือน ตุลาคม-ธันวาคม 2561 นำเสนอให้ผู้อ่านได้รับทราบ ดังนี้

คำสั่งนายทะเบียน

คำสั่งนายทะเบียนมี 2 ฉบับ ดังนี้

1. คำสั่งนายทะเบียนที่ 53/2561 ลงวันที่ 2 พฤศจิกายน 2561 เรื่อง หลักเกณฑ์การให้ความเห็นชอบแบบและข้อความกรมธรรม์ประกันภัย เอกสารประกอบเอกสารแนบท้าย และอัตราเบี้ยประกันภัย สำหรับการประกันภัยการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ การประกันภัยการขนส่งสินค้าในประเทศ การประกันภัยตัวเรือ และการประกันภัยความรับผิดที่เกี่ยวกับธุรกิจการขนส่งทางทะเลและโลจิสติกส์ (Marine and Logistics Liability Insurance)

เพื่อเป็นการลดขั้นตอน เกิดความคล่องตัว และรวดเร็วในการพิจารณาให้ความเห็นชอบแบบและข้อความกรมธรรม์ประกันภัย เอกสารประกอบเอกสารแนบท้าย และอัตราเบี้ยประกันภัย สำหรับการประกันภัยการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ การประกันภัยการขนส่งสินค้าในประเทศ การประกันภัยตัวเรือ และการประกันภัยความรับผิดที่เกี่ยวกับธุรกิจการขนส่งทางทะเลและโลจิสติกส์ (Marine and Logistics Liability Insurance) จึงออกคำสั่งไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 คำสั่งนี้เรียกว่า คำสั่งนายทะเบียนที่ 53/2561 เรื่อง หลักเกณฑ์การให้ความเห็นชอบแบบและข้อความกรมธรรม์ประกันภัย เอกสารประกอบเอกสารแนบท้าย และอัตราเบี้ยประกันภัย สำหรับการประกันภัยการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ การประกันภัยการขนส่งสินค้าในประเทศ การประกันภัยตัวเรือ และการประกันภัยความรับผิดที่เกี่ยวกับธุรกิจการขนส่งทางทะเลและโลจิสติกส์ (Marine and Logistics Liability Insurance)

ข้อ 2 คำสั่งนี้มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 2 พ.ย. 2561 เป็นต้นไป

ข้อ 3 ให้ยกเลิกคำสั่งนายทะเบียนที่ 15/2558 เรื่อง หลักเกณฑ์การให้ความเห็นชอบแบบและข้อความกรมธรรม์ประกันภัย เอกสารประกอบเอกสารแนบท้าย และอัตราเบี้ยประกันภัย สำหรับการประกันภัยการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และการประกันภัยตัวเรือ ลงวันที่ 4 สิงหาคม 2558

ข้อ 4 ในกรณีที่บริษัทยื่นขอรับความเห็นชอบแบบและข้อความกรมธรรม์ประกันภัย เอกสารประกอบ เอกสารแนบท้าย และอัตราเบี้ยประกันภัยสำหรับการประกันภัยการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ การประกันภัยการขนส่งสินค้าในประเทศ การประกันภัยตัวเรือ และการประกันภัยความรับผิดที่เกี่ยวกับธุรกิจการขนส่งทางทะเลและโลจิสติกส์ (Marine and Logistics Liability Insurance) โดยทำคำรับรองว่าแบบและข้อความกรมธรรม์ประกันภัย เอกสารประกอบ เอกสารแนบท้าย และอัตราเบี้ยประกันภัย เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในคำสั่งนี้ ให้ถือว่าบริษัทได้รับความเห็นชอบจากนายทะเบียนนับแต่วันที่สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย ประทับตรารับเรื่องขอรับความเห็นชอบ และบริษัทชำระค่าธรรมเนียมเรียบร้อยแล้ว

ข้อ 5 แบบและข้อความกรมธรรม์ประกันภัย เอกสารประกอบ และเอกสารแนบท้ายที่บริษัทยื่นขอรับความเห็นชอบตามข้อ 4 ต้องจัดทำ หรือผ่านการพิจารณาจากองค์กร ดังต่อไปนี้

5.1 จัดทำโดย The International Underwriting Association of London (IUA) หรือ The Lloyds's Market Association (LMA) หรือคณะกรรมการร่วมของทั้งสององค์กร หรือ Joint Cargo Committee (JCC) หรือคณะกรรมการอื่นที่คล้ายกัน หรือองค์กรอื่นในระดับเดียวกันที่นายทะเบียนเห็นชอบ หรือ

5.2 ผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการประกันภัยทางทะเลและโลจิสติกส์ ของสมาคมประกันวินาศภัยไทย

อัตราเบี้ยประกันภัยที่บริษัทยื่นขอรับความเห็นชอบตามข้อ 4 ต้องสามารถแสดงที่มาหรือระบุแหล่งข้อมูล

ข้อ 6 บริษัทที่ยื่นขอรับความเห็นชอบแบบและข้อความกรมธรรม์ประกันภัย เอกสารประกอบ เอกสารแนบท้าย และอัตราเบี้ยประกันภัยตามข้อ 4 ต้องมีอัตราส่วนความเพียงพอของเงินกองทุนไม่ต่ำกว่าอัตราที่นายทะเบียนอาจกำหนดมาตรการที่จำเป็นในการกำกับดูแลสถานะการเงินของบริษัทนั้นได้ ตามประกาศคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยว่าด้วยการกำหนดประเภทและชนิดของเงินกองทุน รวมทั้งหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการคำนวณเงินกองทุนของบริษัทประกันวินาศภัย

ข้อ 7 ในการยื่นขอรับความเห็นชอบแบบและข้อความกรมธรรม์ประกันภัย เอกสารประกอบ เอกสารแนบท้าย และ อัตราเบี้ยประกันภัยที่บริษัทยื่นขอรับความเห็นชอบ ตามข้อ 4 บริษัทจะต้องนำส่งเอกสารต่อนายทะเบียน ดังต่อไปนี้

7.1 ใบคำขอรับความเห็นชอบแบบและข้อความกรมธรรม์ประกันภัย เอกสารประกอบ เอกสารแนบท้าย และอัตราเบี้ยประกันภัย ลงนามโดยกรรมการผู้มีอำนาจ และประทับตราบริษัท (ถ้ามี)

7.2 สำเนาใบเสร็จชำระค่าธรรมเนียม

7.3 หนังสือรับรองอัตราส่วนความเพียงพอของเงินกองทุน

7.4 แบบและข้อความกรมธรรม์ประกันภัย เอกสารประกอบ เอกสารแนบท้าย และอัตราเบี้ยประกันภัย ที่ขอรับความเห็นชอบ โดยใช้



หั่วกระดาษบริษัท จำนวนสองชุด

7.5 เอกสารสรุปสาระสำคัญ เงื่อนไขทั่วไป ข้อตกลงคุ้มครอง และช้อยกเว้น เป็นภาษาไทย

7.6 เอกสารที่แสดงให้เห็นว่าแบบและข้อความกรมธรรม์ประกันภัย เอกสารประกอบ หรือเอกสารแนบท้าย ที่ยื่นขอรับความเห็นชอบนั้นได้จัดทำโดย The International Underwriting Association of London หรือ The Lloyd's Market Association หรือคณะกรรมการร่วมของทั้งสององค์กร หรือ Joint Cargo Committee หรือคณะกรรมการอื่นที่คล้ายกัน หรือองค์กรอื่นในระดับเดียวกันที่นายทะเบียนเห็นชอบ

7.7 หนังสือแจ้งผลการพิจารณาจากคณะกรรมการประกันภัยทางทะเลและโลจิสติกส์ สมาคมประกันวินาศภัยไทย

7.8 ในกรณีที่ปรากฏก่อนนายทะเบียนว่าแบบและข้อความกรมธรรม์ประกันภัย เอกสารประกอบ เอกสารแนบท้าย และอัตราเบี้ยประกันภัยที่บริษัทยื่นมิได้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในคำสั่งนี้ ให้ถือว่าแบบและข้อความกรมธรรม์ประกันภัย เอกสารประกอบ เอกสารแนบท้าย และอัตราเบี้ยประกันภัยไม่ได้รับความเห็นชอบจากนายทะเบียนมาแต่ต้น

รายละเอียดคำสั่งนายทะเบียน ท่านสามารถ Download ได้จากเว็บไซต์ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (www.oic.or.th)

2. คำสั่งนายทะเบียนที่ 54/2561 ลงวันที่ 2 พฤศจิกายน 2561 เรื่อง หลักเกณฑ์การให้ความเห็นชอบแบบและข้อความกรมธรรม์ประกันภัย เอกสารประกอบ เอกสารแนบท้าย และอัตราเบี้ยประกันภัย สำหรับการประกันภัยเฉพาะราย

เพื่อกำหนดประเภทการประกันภัยที่สามารถมาขอรับความเห็นชอบแบบและข้อความกรมธรรม์ประกันภัยสำหรับการประกันภัยเฉพาะรายเพิ่มเติมยิ่งขึ้น และเป็นการลดขั้นตอนและให้เกิดความคล่องตัวในการพิจารณาให้ความเห็นชอบแบบและข้อความกรมธรรม์ประกันภัย เอกสารประกอบ เอกสารแนบท้าย และอัตราเบี้ยประกันภัย สำหรับการประกันภัยเฉพาะราย ดังต่อไปนี้

ในกรณีที่บริษัทยื่นขอรับความเห็นชอบแบบและข้อความกรมธรรม์ประกันภัย เอกสารประกอบ เอกสารแนบท้าย และอัตราเบี้ยประกันภัย สำหรับการประกันภัยเฉพาะรายที่เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในคำสั่งนี้ นายทะเบียนจะพิจารณาให้ความเห็นชอบภายในสามสิบวันนับแต่วันที่สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย ประทับตรารับเรื่องขอรับความเห็นชอบ และบริษัทชำระค่าธรรมเนียมเรียบร้อยแล้ว หากสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย มิได้มีหนังสือทักท้วงไปยังบริษัทหรือมีหนังสือเรียกให้บริษัทมาชี้แจงหรือส่งเอกสารหลักฐานอื่นเพิ่มเติมภายในสามสิบวันนับแต่วันที่รับเรื่องขอรับความเห็นชอบให้ถือว่าแบบและข้อความกรมธรรม์ประกันภัย เอกสารประกอบ เอกสารแนบท้าย และอัตราเบี้ยประกันภัย ดังกล่าว ได้รับความเห็นชอบจากนายทะเบียนในวันถัดจากวันครบกำหนดสามสิบวัน

รายละเอียดคำสั่งนายทะเบียน ท่านสามารถ Download ได้จากเว็บไซต์ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (www.oic.or.th)

ประกาศนายทะเบียน

ประกาศนายทะเบียน มี 1 ฉบับ ดังนี้

ประกาศคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการกำหนดมาตรฐานขั้นต่ำในการบริหารจัดการ ความเสี่ยงของบริษัทประกันวินาศภัย ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการฉ้อฉล พ.ศ. 2561

ความเสี่ยงด้านการฉ้อฉลถือเป็นความเสี่ยงสำคัญด้านปฏิบัติการที่อาจส่งผลกระทบต่อรายได้ เงินกองทุน ชื่อเสียง หรือการดำรงอยู่ของบริษัทประกันภัย รวมถึงความเชื่อมั่นของประชาชนที่มีต่อธุรกิจประกันภัย ดังนั้น เพื่อให้บริษัทมีกระบวนการและมาตรการในการบริหารจัดการความเสี่ยงด้านการฉ้อฉล จึงเห็นควรกำหนดแนวทางในการบริหารจัดการความเสี่ยงด้านการฉ้อฉล เพื่อให้บริษัทสามารถยับยั้ง ป้องกัน ตรวจสอบ รายงาน จัดการ และเยียวยาความเสียหายจากการฉ้อฉล ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

บริษัทต้องจัดทำนโยบายการบริหารความเสี่ยงด้านการฉ้อฉลเป็นลายลักษณ์อักษร ซึ่งได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท พร้อมทั้งสื่อสารสาระสำคัญของนโยบายดังกล่าวให้ทุกหน่วยงานทราบและนำไปปฏิบัติอย่างเคร่งครัด ทั้งนี้ บริษัทต้องทบทวนนโยบายการบริหารความเสี่ยงด้านการฉ้อฉลอย่างน้อยปีละหนึ่งครั้งหรือทุกครั้งที่เกิดเหตุการณ์อันอาจส่งผลกระทบต่อความมั่นคงทางการเงินหรือความน่าเชื่อถือของบริษัทอย่างมีนัยสำคัญ

การจัดทำนโยบายการบริหารความเสี่ยงด้านการฉ้อฉลตามวรรคหนึ่ง บริษัทอาจกำหนดเป็นส่วนหนึ่งของความเสี่ยงด้านปฏิบัติการตามนโยบายบริหารความเสี่ยงแบบองค์รวมของบริษัทหรือจะจัดทำขึ้นเป็นการเฉพาะก็ได้

ทั้งนี้ บริษัทต้องจัดส่งนโยบายการบริหารความเสี่ยงด้านการฉ้อฉลในรูปสื่ออิเล็กทรอนิกส์ให้สำนักงานภายในสามสิบวันนับตั้งแต่วันที่ประกาศนี้ มีผลใช้บังคับ และภายในสามสิบวันนับจากวันที่คณะกรรมการบริษัทอนุมัติการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญ

รายละเอียดคำสั่งนายทะเบียน ท่านสามารถ Download ได้จากเว็บไซต์ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (www.oic.or.th)



ฎีกาย่อย

คำพิพากษาศาลฎีกาที่
ผู้เข้าเป็นคู่ความแทน โจทก์
จำเลย

10347/2557

นางช้อย ทารักษ์ โดยนางกำมิต วัลลือ
บริษัท พ.ประกันภัย จำกัด กับพวก
พ.ร.บ.อนุญาโตตุลาการ พ.ศ. 2530 มาตรา 10 (เดิม)

กรมธรรม์ข้อ 9 ที่ระบุว่า “ถ้ามีการขัดแย้งเกิดขึ้นภายใต้
กรมธรรม์ประกันภัยนี้ คู่กรณีจะเสนอให้นำข้อขัดแย้งดังกล่าวให้
อนุญาโตตุลาการคนหนึ่ง ซึ่งคู่กรณีแต่งตั้งขึ้นเป็นลายลักษณ์อักษรเป็น
ผู้วินิจฉัย หรือถ้าคู่กรณีไม่สามารถตกลงเลือกบุคคลเดียวกันภายใน 30
วัน นับแต่วันที่คู่กรณีอีกฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดร้องขอเป็นลายลักษณ์อักษร
อาจจะเสนอให้แต่งตั้งอนุญาโตตุลาการสองคน ฝ่ายละ 1 คน
เป็นผู้วินิจฉัย ในกรณีที่อนุญาโตตุลาการสองคนตกลงกันไม่ได้ ให้
อนุญาโตตุลาการตั้งผู้ชี้ขาดเป็นลายลักษณ์อักษรทำการชี้ขาด”
หาใช่เป็นการบังคับให้คู่กรณีจำต้องเสนอข้อพิพาทต่ออนุญาโตตุลาการ
ก่อนเสมอไปไม่ แต่มีความหมายไปในทางให้โอกาสคู่กรณีฝ่ายหนึ่งเสนอ
ต่อคู่กรณีอีกฝ่ายหนึ่งให้นำข้อพิพาทให้อนุญาโตตุลาการชี้ขาด หาก
จำเลยที่ 1 มีความจริงใจให้มีการเสนอข้อพิพาทต่ออนุญาโตตุลาการ
ก่อน จำเลยที่ 1 น่าจะให้การต่อสู้ในเรื่องนี้ไว้หรือยื่นคำร้องขอให้ศาลมี
คำสั่งจำหน่ายคดีเพื่อให้โจทก์และจำเลยทั้งสองไปดำเนินการทาง
อนุญาโตตุลาการก่อนเสียตั้งแต่เนิ่น ๆ หาใช่เพื่อยื่นคำร้องกล่าวอ้างเรื่อง
นี้ขึ้น หลังจากจำเลยทั้งสองยื่นคำให้การนานถึง 6 ปีเศษ พฤติกรรมของ
จำเลยที่ 1 ถือได้ว่าจำเลยที่ 1 สละสิทธิที่จะหยิบยกข้อ 9 แห่งเงื่อนไข
ทั่วไปดังกล่าวขึ้นกล่าวอ้างแล้ว

ม. ผู้เอาประกันภัยชดเชยกับ ธ. ยุติไปก่อนที่ ธ. นำอาวรูป
มายิง ม. ฟังไม่ได้ว่า ม. เสียชีวิตขณะเข้าร่วมทะเลาะวิวาทหรือมีส่วน
ย่วยให้เกิดการทะเลาะวิวาท จึงไม่เข้าช้อยกเว้นตามกรมธรรม์

โจทก์ฟ้องขอให้บังคับจำเลยทั้งสองร่วมกันชำระเงิน 460,000
บาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 15 ต่อปี ของต้นเงิน 400,000 บาท
นับถัดจากวันฟ้องเป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จแก่โจทก์

จำเลยทั้งสองให้การขอให้ยกฟ้อง

ระหว่างพิจารณา โจทก์ถึงแก่ความตาย นางกำมิต วัลลือ ยื่น
คำร้องขอเข้าเป็นคู่ความแทน ศาลชั้นต้นมีคำสั่งอนุญาต

ศาลชั้นต้นพิพากษาให้จำเลยที่ 1 ชำระเงิน 400,000 บาท
พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2540
เป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จแก่โจทก์ กับให้จำเลยที่ 1 ใช้ค่าฤชา
ธรรมเนียมแทนโจทก์ โดยกำหนดค่าทนายความ 10,000 บาท สำหรับ
ค่าขึ้นศาลให้ใช้แทนในทุนทรัพย์ที่โจทก์ขณะคดียกฟ้องจำเลยที่ 2 และ
ที่ 3 ค่าฤชาธรรมเนียมในส่วนของจำเลยที่ 2 และที่ 3 ให้เป็นพับ

จำเลยที่ 1 อุทธรณ์

ศาลอุทธรณ์ภาค 5 พิจารณาแก้เป็นว่า ให้จำเลยที่ 1 รับผิดชอบ
ดอกเบี้ยนับแต่วันฟ้องวันที่ 10 สิงหาคม 2541 เป็นต้นไป นอกจาก
ที่แก้ให้เป็นไปตามคำพิพากษาศาลชั้นต้น ค่าฤชาธรรมเนียมชั้นอุทธรณ์
ให้เป็นพับ

จำเลยที่ 1 ฎีกา

ศาลฎีกาแผนกคดีพาณิชย์และเศรษฐกิจวินิจฉัยว่า ข้อเท็จจริง
รับฟังได้ในเบื้องต้นว่า นายมานิตย์ พนักงานของจำเลยที่ 1 สาขาลำปาง
ทำสัญญาประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคลไว้ต่อจำเลยที่ 1 โดยมีข้อตกลง
ว่าหากนายมานิตย์เสียชีวิต จำเลยที่ 1 จะจ่ายเงิน 400,000 บาท แก่
โจทก์ผู้รับประโยชน์ ซึ่งเป็นมารดานายมานิตย์ ตามตารางกรมธรรม์
ประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคล ต่อมาวันที่ 1 พฤศจิกายน 2540 ซึ่งอยู่
ในระยะเวลาประกันภัย นายมานิตย์ชดเชยกับนายรัชชัย มีผู้เข้าห้าม
และแยกจากกัน นายรัชชัยกลับเข้ามาในบ้านพักแล้วเอาอาวุธปืนออก



นายมานิตย 1 นัด เสียชีวิต พนักงานอัยการจังหวัดลำปางฟ้องนาย รัชชัยต่อศาลชั้นต้น ขอให้หาผู้อื่นโดยเจตนาและเกี่ยวกับอาวุธปืน คดี ถึงที่สุด ศาลอุทธรณ์ภาค 6 พิพากษาลงโทษจำคุกนายรัชชัย ส่วนโจทก์ ยื่นเรื่องขอรับเงิน 400,000 บาท จากจำเลยที่ 1 จำเลยที่ 1 มีหนังสือ ถึงโจทก์ไม่ยอมจ่ายเงินอ้างว่า นายมานิตยถูกยิงเสียชีวิตขณะที่เข้าร่วม ทะเลาะวิวาทหรือมีส่วนช่วยให้เกิดการทะเลาะวิวาท เข้าช้อยกเว้นการ ประกันภัยตามกรมธรรม์ประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคลไม่คุ้มครอง โจทก์จึงฟ้องเป็นคดีนี้โดยยื่นคำร้องขอดำเนินคดีอย่างคนอนาถา ศาล ชั้นต้นนัดไต่สวนคำร้อง จำเลยทั้งสามยื่นคำให้การเมื่อโจทก์เสียค่าขึ้น ศาลครบถ้วน ศาลชั้นต้นจึงรับฟ้อง รับคำให้การ นัดสืบพยานโจทก์ จำเลยทั้งสาม ครั้นถึงวันนัดจำเลยทั้งสามยื่นคำร้องขอดำเนินการทาง อนุญาโตตุลาการก่อนตามข้อ 9 เงื่อนไขของกรมธรรม์ประกันภัย อุบัติเหตุส่วนบุคคล ขอให้ศาลมีคำสั่งจำหน่ายคดี ศาลชั้นต้นยกคำร้อง ให้ดำเนินการคดีต่อไป

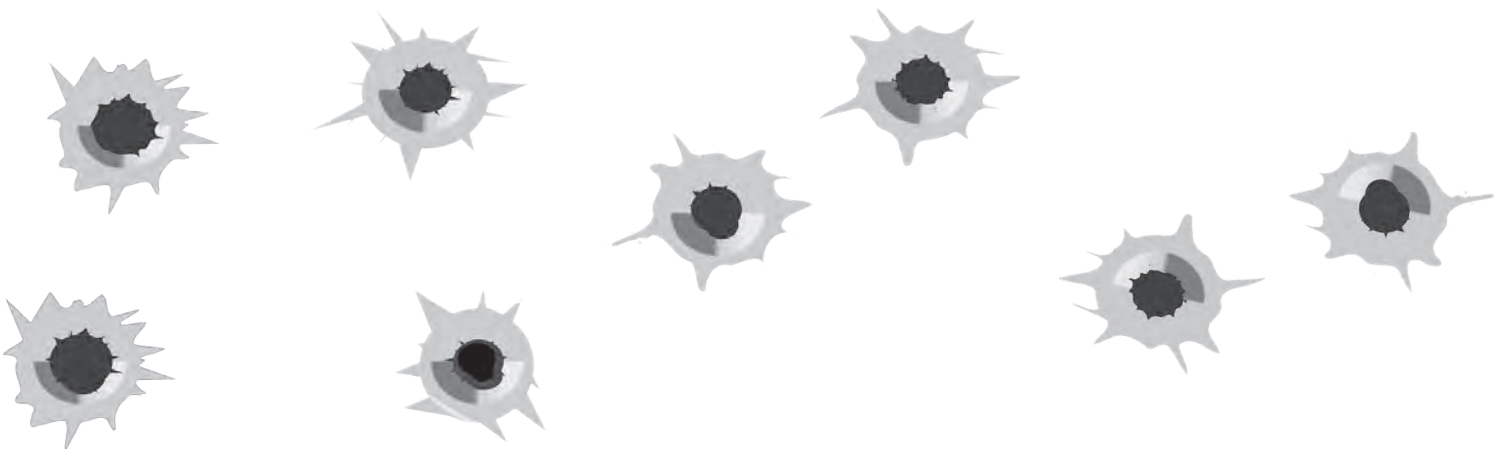
มีปัญหาต้องวินิจฉัยตามฎีกาของจำเลยที่ 1 ข้อแรกว่า โจทก์ มีอำนาจฟ้องหรือไม่ จำเลยที่ 1 ฎีกาว่า โจทก์ฟ้องคดีโดยมิได้เสนอ ข้อพิพาทต่ออนุญาโตตุลาการเพื่อชี้ขาดเสียก่อนตามข้อ 9 แห่งเงื่อนไข ทั่วไปของกรมธรรม์ประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคล จึงไม่มีอำนาจฟ้อง นั้น เห็นว่า ข้อ 9 ของกรมธรรม์ดังกล่าวระบุว่า “ถ้ามีการขัดแย้ง เกิดขึ้นภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยนี้ คู่กรณีจะเสนอให้นำข้อขัดแย้ง ดังกล่าวให้อนุญาโตตุลาการคนหนึ่ง ซึ่งคู่กรณีแต่งตั้งขึ้นเป็นลายลักษณ์ อักษรเป็นผู้วินิจฉัย หรือถ้าคู่กรณีไม่สามารถตกลงเลือกบุคคลเดียวกัน ภายใน 30 วัน นับแต่วันที่ถูกคู่กรณีอีกฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดร้องขอเป็น ลายลักษณ์อักษร อาจจะเสนอให้แต่งตั้งอนุญาโตตุลาการสองคน ฝ่ายละ 1 คน เป็นผู้วินิจฉัย ในกรณีที่อนุญาโตตุลาการสองคนตกลงกันไม่ได้ ให้ อนุญาโตตุลาการตั้งผู้ชี้ขาดเป็นลายลักษณ์อักษรทำการชี้ขาด” เช่นนี้ ตามข้อ 9 หากใช่เป็นการบังคับให้คู่กรณีจำต้องเสนอข้อพิพาทต่อ อนุญาโตตุลาการก่อนเสมอไปไม่ แต่มีความหมายไปในทางให้โอกาส คู่กรณีฝ่ายหนึ่งเสนอต่อคู่กรณีอีกฝ่ายหนึ่งให้นำข้อพิพาทให้

อนุญาโตตุลาการชี้ขาด ประกอบกับ หากจำเลยที่ 1 มีความจริงใจให้มี การเสนอข้อพิพาทต่ออนุญาโตตุลาการก่อน จำเลยที่ 1 น่าจะให้การ ต่อสู้ในเรื่องนี้ไว้หรือยื่นคำร้องขอให้ศาลมีคำสั่งจำหน่ายคดีเพื่อให้โจทก์ จำเลยทั้งสามไปดำเนินการทางอนุญาโตตุลาการก่อนเสียตั้งแต่เนิ่น ๆ หากใช่เพื่อยื่นคำร้องกล่าวอ้างเรื่องนี้ขึ้น เป็นเวลาหลังจากจำเลยทั้งสาม ยื่นคำให้การนานถึง 6 ปีเศษ พฤติกรรมของจำเลยที่ 1 เช่นนี้ถือได้ว่า จำเลยที่ 1 สละสิทธิที่จะหยิบยกข้อ 9 แห่งเงื่อนไขทั่วไปดังกล่าวขึ้น กล่าวอ้างแล้ว คำพิพากษาศาลฎีกาที่จำเลยที่ 1 อ้างมาในฎีกา ข้อเท็จจริงไม่ตรงกับคดีนี้ นำมาเทียบเคียงไม่ได้ ที่ศาลอุทธรณ์ภาค 5 เห็นว่า โจทก์มีอำนาจฟ้อง ศาลฎีกาเห็นพ้องด้วย ฎีกาของจำเลยที่ 1 ข้อนี้ ฟังไม่ขึ้น

มีปัญหาวินิจฉัยตามฎีกาของจำเลยที่ 1 ข้อต่อไปว่า จำเลยที่ 1 ต้องรับผิดชอบเงินแก่โจทก์หรือไม่ โดยจำเลยที่ 1 ฎีกาว่า นายมานิตย ถึงแก่ความตายอันเป็นผลมาจากนายมานิตยเข้าร่วมทะเลาะวิวาทหรือ ช่วยให้เกิดการทะเลาะวิวาท เข้าช้อยกเว้นไม่ต้องรับผิดชอบ เห็นว่า ศาลล่าง ทั้งสองได้วินิจฉัยไว้ถูกต้องชัดแจ้งแล้วว่า นายมานิตยผู้เอาประกันภัย ชกต่อยกับนายรัชชัยยุติไปก่อนที่นายรัชชัยนำอาวุธปืนมายิง นายมานิตย ฟังไม่ได้ว่านายมานิตยเสียชีวิตขณะเข้าร่วมทะเลาะวิวาท หรือมีส่วนช่วยให้เกิดการทะเลาะวิวาท จึงไม่เข้าช้อยกเว้นข้อ 2 ง. ที่จะให้ต้องรับผิด ศาลฎีกาจึงไม่จำต้องวินิจฉัยซ้ำอีก ที่ศาลอุทธรณ์ ภาค 5 พิพากษาให้จำเลยที่ 1 ชำระเงินแก่โจทก์นั้น ศาลฎีกาเห็นพ้อง ด้วย ฎีกาข้อนี้ของจำเลยที่ 1 ฟังไม่ขึ้น

พิพากษายืน ค่าฤชาธรรมเนียมชั้นฎีกาให้เป็นพับ

(ประทีป ดุลพินิจธรรมา - วิรุฬห์ แสงเทียน - เมทินี ชโลธร)
ศาลจังหวัดลำปาง - นายชำนาญ อินทศร
ศาลอุทธรณ์ภาค 5 - นายโอภาส อนันตสมบุรณ์





ย่อคำชี้ขาด

ข้อพิพาทหมายเลขแดงที่
เรื่อง
ประเด็นข้อพิพาทมีว่า

2862/2560

ประกันภัยรถยนต์

จำนวนเงินที่ผู้เสนอข้อพิพาทเรียกร้องมาตามข้อพิพาทนี้
ขาดอายุความหรือไม่

ข้อเท็จจริงในข้อพิพาทนี้มีว่า ผู้เสนอข้อพิพาทเป็นผู้รับประกันภัยรถยนต์คันหมายเลขทะเบียน 2กบ-4130 กรุงเทพมหานคร ประเภทคุ้มครองความเสียหายโดยสิ้นเชิง ส่วนคู่กรณีเป็นผู้รับประกันภัยค้าจุนรถยนต์คันหมายเลขทะเบียน 30-0253 นครปฐม เมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน 2557 เวลา 18 นาฬิกา คู่กรณีขับรถโดยประมาทเฉี่ยวชนรถผู้เสนอข้อพิพาทได้รับความเสียหายและเป็นเหตุให้นางสาวเกษร ผู้โดยสารรถคันที่ผู้เสนอข้อพิพาทรับประกันภัยไว้ ได้รับบาดเจ็บเข้ารักษาตัวที่โรงพยาบาล ต่อมาผู้เสนอข้อพิพาทได้เรียกร้องค่าซ่อมรถคืนจากคู่กรณีเป็นเงินจำนวน 288,139 บาทและทางคู่กรณีได้จ่ายค่าซ่อมรถคืนแก่ผู้เสนอข้อพิพาทตามจำนวนเงินดังกล่าวแล้ว แต่ค่ารักษาพยาบาลตามรย.02 เป็นเงิน 11,316 บาทคู่กรณียังไม่จ่ายจึงขอใช้สิทธิไล่เบี้ยเงินดังกล่าวจากคู่กรณี

คู่กรณียื่นคำคัดค้านว่าคู่กรณีไม่ต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายเสียหายให้แก่ผู้เสนอข้อพิพาทตามที่เรียกร้องมาเนื่องจากขาดอายุความ เพราะเหตุตามข้อพิพาทนี้เกิดเหตุเมื่อวันที่ 19 พฤศจิกายน 2557 แต่ผู้เสนอข้อพิพาทยื่นคำเสนอข้อพิพาท เมื่อ 31 มกราคม 2560 อีกทั้งยังมีการเรียกร้องค่าซ่อมรถจำนวน 288,139 บาทต่อคู่กรณีและทางคู่กรณีได้พิจารณาจ่ายเงินค่าซ่อมรถตามจำนวนดังกล่าวไปแล้วเมื่อวันที่ 23 พฤศจิกายน 2558 โดยผู้เสนอข้อพิพาทไม่ได้เรียกร้องค่ารักษาพยาบาลตามรย. 02 ตามกรมธรรม์ภาคสมัครใจจำนวน 11,316 บาทรวมด้วยในคราวเดียวกัน

อนุญาโตตุลาการวินิจฉัยว่า สำหรับข้อพิพาทนี้มีปัญหาประเด็นเดียวว่า จำนวนเงินที่ผู้เสนอข้อพิพาทเรียกร้องมาตามข้อพิพาทนี้ขาดอายุความหรือไม่ การที่คู่กรณีต่อสู้ว่าเมื่อผู้เสนอข้อพิพาทเรียก

ร้องค่าซ่อมรถต่อคู่กรณีและคู่กรณีได้จ่ายไปแล้วแต่ไม่เรียกร้องค่ารักษาพยาบาลที่ผู้เสนอข้อพิพาทจ่ายไปตามรย.02 ในคราวเดียวกันกับที่เรียกร้องค่าซ่อมรถจึงขาดอายุความ เห็นว่าเมื่อเกิดเหตุเรื่องนี้ในวันที่ 19 พฤศจิกายน 2557 ที่รถฝ่ายคู่กรณีไปก่อละเมิดต่อรถฝ่ายผู้เสนอข้อพิพาท ทำให้รถฝ่ายผู้เสนอข้อพิพาทเสียหายแล้วและยังทำให้ผู้โดยสารมาที่รถฝ่ายผู้เสนอข้อพิพาทได้รับบาดเจ็บเข้ารักษาพยาบาล แม้ผู้เสนอข้อพิพาทจะได้จ่ายค่าซ่อมรถไปแล้วและยังจ่ายค่ารักษาพยาบาลของผู้โดยสารตามรย.02 เป็นเงิน 11,316 บาทไปอีก การที่ผู้เสนอข้อพิพาทเรียกค่าซ่อมรถโดยคู่กรณีได้จ่ายแล้ว แต่ไม่ได้เรียกร้องค่ารักษาพยาบาลของผู้โดยสารมาที่รถฝ่ายผู้เสนอข้อพิพาทมาด้วยการเพ่งรู้แล้วเรียกร้องไปทางคู่กรณีแต่คู่กรณีไม่ชำระ จนผู้เสนอข้อพิพาทเสนอข้อพิพาทเรื่องนี้มาเมื่อวันที่ 31 มกราคม 2560 ซึ่งล่วงเลย 2 ปีนับแต่วันวินาศภัย จึงขาดอายุความตามที่คู่กรณีต่อสู้ ดังนี้ คู่กรณีจึงไม่ต้องรับผิดชอบชำระหนี้ส่วนนี้แก่ผู้เสนอข้อพิพาท

อนุญาโตตุลาการชี้ขาดให้ยกคำเสนอข้อพิพาท ค่าธรรมเนียมเป็นพับ



ที่มารูป “image : www.freepik.com”



รายชื่อบริษัทสมาชิก สมาคมประกันวินาศภัยไทย

1 บริษัท กรุงเทพประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2285 8888 โทรสาร: 0 2610 2100 URL: www.bangkokinsurance.com E-mail: comm1@bangkokinsurance.com	11 บริษัท ไซมอนชีวันส์ (ไทย) จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2259 3718-19, 0 2261 3680-9 โทรสาร: 0 2259 1402, 0 2261 3690 URL: www.chinains.co.th E-mail: cics@loginfo.co.th	21 บริษัท ไทยโพลูประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2246 9635-54 โทรสาร: 0 2246 9660-1 URL: www.thaipai boon.com E-mail: communic@thaipai boon.com generaladmin@thaipai boon.com
2 บริษัท กรุงเทพประกันภัยสุขภาพ จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2769 7788 โทรสาร: 0 2769 7798 URL: www.bhi.co.th E-mail: info@bhi.co.th	12 บริษัท ชมโปะ ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2119 3000 โทรสาร: 0 2636 2340-1 URL: www.sompo.co.th E-mail: info@sompo.co.th	22 บริษัท ไทยรับประกันภัยต่อ จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2660 6111, 0 2666 8088 โทรสาร: 0 2660 6100, 0 2666 8080 URL: www.thaire.co.th E-mail: mailbox@thaire.co.th
3 บริษัท กรุงไทยพานิชประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2624 1111 โทรสาร: 0 2624 1234 URL: www.kpi.co.th E-mail: admin@kpi.co.th	13 บริษัท ชิกม่าประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2651 5995 โทรสาร: 0 2650 9600, 0 2650 9720 URL: www.cigna.com E-mail: executiveth@cigna.com	23 บริษัท ไทยศรีประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2878 7111, 0 2860 8001 โทรสาร: 0 2439 4840 URL: www.thaisri.com E-mail: info@thaisri.com
4 บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด โทรศัพท์: 0 2100 9191 Call Center 1791 โทรสาร: 0 2643 0293-4 URL: www.rvp.co.th	14 บริษัท โตเกียวมารีนประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2686 8888 โทรสาร: 0 2686 8601-2 URL: www.tokiomarine.co.th E-mail: info@tokiomarine.co.th	24 บริษัท ไทยเศรษฐกิจประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2630 9055, 0 2630 9111 สายด่วน 1352 โทรสาร: 0 2237 4621, 0 2237 4624 URL: www.tsi.co.th E-mail: webmaster@tsi.co.th
5 บริษัท คิง ไว ประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2624 1000 โทรสาร: 0 2238 0836 URL: www.kwgi.co.th E-mail: info.thailand@kwgi.com	15 บริษัท ทิพย์ประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2239 2200 โทรสาร: 0 2239 2049 URL: www.dhipaya.co.th E-mail: nongluxi@dhipaya.co.th	25 บริษัท ธนชาติประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2308 9300 โทรสาร: 0 2308 9333 URL: www.thanachartinsurance.co.th E-mail: mailinsure@thanachart.co.th
6 บริษัท เคเอสเค ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2022 1111 โทรสาร: 0 2022 1122-3 URL: www.kskinsurance.co.th	16 บริษัท ทูเนประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2769 9888 สายด่วน 1183 โทรสาร: 0 2769 9801-3 URL: www.tuneinsurance.co.th E-mail: info@tuneinsurance.com	26 บริษัท นวกิจประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2664 7777 โทรสาร: 0 2636 7999 URL: www.navakij.co.th E-mail: marketing@navakij.co.th
7 บริษัท จรุธประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2276 1024 โทรสาร: 0 2275 4919 URL: www.charaninsurance.com E-mail: charanins@charaninsurance.co.th	17 บริษัท เทเวศประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2670 4444 สายด่วน 1291 โทรสาร: 0 2629 1080 URL: www.deves.co.th E-mail: callcenter@deves.co.th	27 บริษัท นานินประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2911 4567, 0 2911 4488 โทรสาร: 0 2911 4477 URL: www.namsengins.co.th E-mail: email@namsengins.co.th
8 บริษัท เจเนอราลี่ประกันภัย (ไทยแลนด์) จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2685 3828 โทรสาร: 0 2685 3830 URL: www.generali.co.th E-mail: info@generalithailand.com	18 บริษัท ไทยประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2613 0100 Claim Hotline: 1309 โทรสาร: 0 2652 2873 URL: www.thaiins.com E-mail: tic@thaiins.com	28 บริษัท นิวอินเดียแอสซัวร์นซ์ จำกัด (สาขาประเทศไทย) โทรศัพท์: 0 2245 9988 โทรสาร: 0 2248 7109 URL: www.newindia.co.in E-mail: newindia@loxinfo.co.th secretary@newindia-bkk.com
9 บริษัท เจพี ประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2290 0555 โทรสาร: 0 2246 2357 URL: www.jpinsurance.co.th, www.jpinsurance.net E-mail: info@jpinsurance.co.th	19 บริษัท ไทยประกันสุขภาพ จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2202 9200 โทรสาร: 0 2642 3130 URL: www.thaihealth.co.th E-mail: info@thaihealth.co.th	29 บริษัท นิวแอมพ์เชอร์ อินซัวร์นซ์ โทรศัพท์: 0 2649 1000 โทรสาร: 0 2649 1500 URL: www.aig.com
10 บริษัท ชับบส์แม็คคิประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2555 9100 โทรสาร: 0 2955 0205 URL: www.chubb.com/th E-mail: CorporateAffairs.TH@Chubb.com	20 บริษัท ไทยพัฒนาประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2253 4141, 0 2253 4343, 0 2253 4646 โทรสาร: 0 2253 0550, 0 2253 0606 URL: www.thaipat.co.th E-mail: contact@thaipat.co.th	30 บริษัท บางกอกสหประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2238 4111, 0 2233 6920 โทรสาร: 0 2237 1856, 0 2236 7861 URL: www.bui.co.th E-mail: bui@bui.co.th



รายนามบริษัทสมาชิก

31 บริษัท ประกันคุ้มภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท: 0 2257 8000 โทรสาร: 0 2253 3701, 0 2253 4222 URL: www.safety.co.th E-mail: marketing@safety.co.th	41 บริษัท สยามซิตีประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท: 0 2202 9500 โทรสาร: 0 2202 9555 URL: www.siamcityinsurance.com E-mail: siam.web@siamcityins.com	51 บริษัท เอ็ทน่า ประกันสุขภาพ (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) โทรศัพท: 0 2677 0000 โทรสาร: 0 2230 6500 URL: www.aetna.co.th
32 บริษัท ประกันภัยไทยวิวัฒน์ จำกัด (มหาชน) โทรศัพท: 0 2695 0800 โทรสาร: 0 2695 0808 URL: www.thaivivat.co.th	42 บริษัท สหนิกรภัยประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท: 0 2236 0049, 0 2236 1290, 0 2236 1231 โทรสาร: 0 2236 1300 URL: www.union-insurance.com E-mail: info@union-insurance.com	52 บริษัท เอฟพีจี ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) โทรศัพท: 0 2231 2640 โทรสาร: 0 2231 2653-4 URL: www.fpgins.com
33 บริษัท แปซิฟิค ครอส ประกันสุขภาพ จำกัด (มหาชน) โทรศัพท: 0 2401 9189 โทรสาร: 0 2401 9187 URL: www.pacificcrosshealth.com E-mail: contactus@th.pacificcrosshealth.com	43 บริษัท สหมงคลประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท: 0 2687 7777 โทรสาร: 0 2687 7700 URL: www.upp.co.th E-mail: bkk_ram@upp.co.th uppinsbkk@hotmail.com	53 บริษัท เอ็ม เอส ไอ จี ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) โทรศัพท: 0 2825 8888 โทรสาร: 0 2318 8550 URL: www.msig-thai.com
34 บริษัท พุทธธรรมประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท: 0 2585 9009 โทรสาร: 0 2911 0991-4 URL: www.phutthatham.com E-mail: pti@phutthatham.com	44 บริษัท สินทรัพย์ประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท: 0 2792 5555, 0 2023 7522 สายด่วน 1729 โทรสาร: 0 2541 5170 URL: www.asset.co.th E-mail: praic@asset.co.th	54 บริษัท เอรಾವันประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท: 0 2224 0056 โทรสาร: 0 2221 1390 URL: www.erawanins.com E-mail: eichotline@erawanins.com
35 บริษัท ฟอลคอนประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท: 0 2676 9888 โทรสาร: 0 2676 9898 URL: www.falconinsurance.co.th E-mail: fcicustomerservice@falconinsurance.co.th	45 บริษัท สินมั่นคงประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท: 0 2378 7000 โทรสาร: 0 2377 3322 URL: www.smk.co.th E-mail: hr@smk.co.th	55 บริษัท เอไอจี ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) โทรศัพท: 0 2649 1000 โทรสาร: 0 2658 0640 URL: www.aig.com
36 บริษัท มิตรชยุ สมุติโม อินชัวร์นซ์ จำกัด สาขาประเทศไทย โทรศัพท: 0 2679 6165 โทรสาร: 0 2679 6209-14 URL: www.ms-ins.co.th E-mail: wanna@ms-ins.co.th, info@ms-ins.co.th	46 บริษัท อลิอันซ์ ประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท: 0 2638 9000 Call Center 0 2638 9333 โทรสาร: 0 2638 9030 URL: www.allianz.co.th E-mail: contact@allianz.co.th	56 บริษัท เอไอเอ จำกัด (ประกันวินาศภัย) สาขาประเทศไทย โทรศัพท: 0 2783 4888 Call Center 0 2783 4884 โทรสาร: 0 2783 4889 URL: www.aianonlife.co.th E-mail: thsc-nlc.os@aia.com
37 บริษัท มิตรแท้ประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท: 0 2640 7777 โทรสาร: 0 2640 7799 URL: www.mittare.com E-mail: contactcenter@mittare.com	47 บริษัท อาคเนย์ประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท: 0 2631 1311 โทรสาร: 0 2237 7409 URL: www.seic.co.th E-mail: contact@segroun.co.th	57 บริษัท แอควาประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท: 0 2118 8000 โทรสาร: 0 2285 6383 URL: www.axa.co.th E-mail: axathai@axa.co.th
38 บริษัท เมืองไทยประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท: 0 2665 4000, 0 2290 3333 โทรสาร: 0 2665 4166, 0 2274 9511, 0 2276 2033 URL: www.muangthaiinsurance.com E-mail: ccc@muangthaiinsurance.com	48 บริษัท อินทรประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท: 0 2247 9261, 0 2247 6570 โทรสาร: 0 2247 9260 URL: www.indara.co.th E-mail: contact@indara.co.th	58 บริษัท แอลเอ็มจี ประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท: 0 2661 6000 โทรสาร: 0 2665 2728 URL: www.lmginsurance.co.th
39 บริษัท วิริยะประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท: 0 2129 8888 โทรสาร: 0 2641 3580 URL: www.viriyah.co.th E-mail: info@viriyah.co.th	49 บริษัท เอเชียประกันภัย 1950 จำกัด (มหาชน) โทรศัพท: 0 2869 3399 โทรสาร: 0 2250 5277 URL: www.asiainsurance.co.th	59 บริษัท ไอโออี กรุงเทพ ประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท: 0 2620 8000 โทรสาร: 0 2677 3979 URL: www.aioibkkins.co.th E-mail: Pr@aioibkkins.co.th
40 บริษัท ศรีอยุธยา เจนเนอรัล ประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท: 0 2657 2555 โทรสาร: 0 2657 2500 URL: www.sagi.co.th E-mail: info@sagi.co.th	50 บริษัท เอช โอเอ็นเอ โอเวอร์ซีส์ อินชัวร์นซ์ จำกัด สาขาประเทศไทย โทรศัพท: 0 2611 4040 โทรสาร: 0 2611 4310 URL: www.chubb.com/th E-mail: customerservice.th@chubb.com	

หมายเหตุ: บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด เพิ่ม หมายเลข Call Center

ประกาศ ย้าย ที่ทำการ

สมาคมประกันวินาศภัยไทย
จะย้ายที่ทำการไปยังสำนักงานแห่งใหม่
เลขที่ 25 ซอยสุขุมวิท 64/1
ถนนสุขุมวิท แขวงพระโขนงใต้
เขตพระโขนง กรุงเทพฯ 10260
โทรศัพท์ 0 2108 8399
E-mail: general@tgia.org
www.tgia.org



สมาคมประกันวินาศภัยไทย
Thai General Insurance Association

เลขที่ 25 ซอยสุขุมวิท 64/1 ถนนสุขุมวิท แขวงพระโขนงใต้ เขตพระโขนง กรุงเทพฯ 10260
โทร. 0 2108 8399 เว็บไซต์: www.tgia.org

สมาคมประกันวินาศภัยไทย มีกำหนดย้ายที่ทำการไปยังสำนักงานแห่งใหม่
ตั้งแต่วันที่ 29 เมษายน 2562 เป็นต้นไป



เปิดทำการ ณ ที่ทำการแห่งใหม่
ตั้งแต่วันที่ 29 เมษายน 2562
เป็นต้นไป

รางวัลสมาคมการค้ายอดเยี่ยม* 3 ปีซ้อน

จากการประกวดโครงการสมาคมการค้าดีเด่น

ประจำปี 2559 ปี 2560 และ ปี 2561

จัดโดย คณะกรรมการส่งเสริมและพัฒนาสมาคมการค้า

สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย ร่วมกับ

กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์



* รางวัลสูงสุดสำหรับสมาคมการค้าที่มีความเป็นเลิศในทุกด้านในกลุ่มสมาคมที่จดทะเบียนเกินกว่า 16 ปีขึ้นไป ตามเกณฑ์ในการประเมินศักยภาพด้านการบริหารจัดการตามหลัก Balanced Scorecard ทั้ง 4 มิติ คือ ผลสำเร็จตามพันธกิจ ความสามารถในการบริหารจัดการ คุณภาพการให้บริการ และการพัฒนาองค์กร



สมาคมประกันวินาศภัยไทย
Thai General Insurance Association

www.tgia.org