



วารสาร

ประกันภัย

1
4
7

ปีที่ 35 ฉบับที่ 147

ISSN 0859-9548

ธนาคารน้ำใต้ดิน “หนองฮีโมเดล”

จังหวัดร้อยเอ็ด แก้ปัญหาภัยแล้ง และน้ำท่วมให้ชุมชนอย่างยั่งยืน



**แนวทางการดำเนินงาน
ของธุรกิจประกันภัย**

เพื่อตอบสนองต่อวิกฤต COVID-19

ประกันภัย พ.ร.บ.

ระบบประกันภัยที่ต้องการ
การเปลี่ยนแปลง

ศูนย์ฝึกอบรม

TGIA Academy

สมาคมประกันวินาศภัยไทย

วารสารประกันภัย สารบัญ

บ.ก. แกลง	3
เรื่องเด่น โครงการธนาคารน้ำใต้ดิน “หนองฮีโมเดล” จังหวัดร้อยเอ็ด แก้ปัญหาภัยแล้ง และ น้ำท่วมให้ชุมชนอย่างยั่งยืน	4
รอบรู้ประกันภัย แนวทางการดำเนินงานของธุรกิจประกันภัยเพื่อตอบสนองต่อวิกฤต COVID-19	14
ระเบียบภาพ	18
วิชาการ IPRB ประกันภัย พ.ร.บ. ระบบประกันภัยที่ต้องการการเปลี่ยนแปลง	19
รอบรู้ประกันภัย พลิกโฉมธุรกิจประกันภัยกับ IFRS17 ตอนที่ 4 (จบ)	31
มูมนักคณิตศาสตร์ประกันภัย Listen	33
กฎหมายและย่อคำชี้ขาดอนุญาโตตุลาการ	35
รายนามบริษัทสมาชิก	37
กิจกรรม Highlight โครงการ “อบรมความรู้ประกันภัย (Training for the Trainers) สำหรับการประกันภัยข้าวนาปี และข้าวโพดเลี้ยงสัตว์” ประจำปี 2563	39





บ.ก. แกลง



สวัสดีครับ ผู้อ่านวารสารประกันภัยทุกท่าน

วารสารประกันภัยฉบับนี้เป็นฉบับแรกที่เราเปลี่ยนจากรูปแบบของการตีพิมพ์เป็นเล่ม และรูปแบบของวารสารอิเล็กทรอนิกส์บนเว็บไซต์มาเป็นวารสารอิเล็กทรอนิกส์ที่เผยแพร่บนโลกออนไลน์ (Online Journal) อย่างเต็มรูปแบบเพียงอย่างเดียว ซึ่งในอนาคตอันใกล้เรามีแผนที่จะปรับปรุงรูปแบบวารสารให้น่าอ่านมากขึ้นและสามารถส่งตรงถึงท่านผู้อ่านทุกท่านได้อย่างรวดเร็วเป็นประจำครับ

สำหรับวารสารประกันภัยโฉมใหม่นี้ เรามีบทความที่น่าสนใจมาแนะนำกันหลายเรื่อง อาทิ **โครงการธนาคารน้ำใต้ดิน “หนองฮีโมเดล” จังหวัดร้อยเอ็ด แก้ปัญหาภัยแล้ง และ น้ำท่วมให้ชุมชนอย่างยั่งยืน** ซึ่งโครงการฯ นี้ถือเป็นโครงการสำคัญของสมาคมฯ และภาคธุรกิจประกันวินาศภัยในการช่วยเหลือสังคมในรูปแบบของการพัฒนาที่สร้างความยั่งยืนให้กับประชาชน ชุมชน และสังคมส่วนรวม ช่วยแก้ปัญหาการขาดแคลนน้ำจากภัยแล้ง และน้ำท่วมซ้ำซาก ตลอดจนสร้างความสมดุลและยั่งยืนของแหล่งน้ำเพื่อการอุปโภค บริโภค รวมถึงแหล่งน้ำเพื่อการเกษตร สามารถช่วยให้ประชาชนมีอาชีพ มีรายได้ และมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น สามารถพึ่งตนเองได้ รวมทั้งเรายังมีบทความในกระแสดังกล่าว **แนวทางการดำเนินงานของธุรกิจประกันภัยเพื่อตอบสนองต่อวิกฤต COVID-19 และ ประกันภัย พ.ร.บ. ระบบประกันภัยที่ต้องการการเปลี่ยนแปลง** มาแนะนำด้วย

สุดท้ายนี้ ท่านผู้อ่านสามารถติดตามวารสารประกันภัยฉบับอิเล็กทรอนิกส์ได้ทั้งบน **เว็บไซต์ (www.tgia.org)** และ **facebook สมาคมประกันวินาศภัยไทย** และสามารถสมัครรับวารสารประกันภัยฉบับอิเล็กทรอนิกส์นี้ผ่าน LINE Group ได้โดย add friend **วารสารประกันภัย TGIA** หรือสแกน QR-Code ด้านล่างครับ ขอขอบคุณท่านผู้อ่านทุกท่านที่ติดตามอ่านวารสารประกันภัยมาอย่างต่อเนื่องด้วยดีเสมอมา แล้วพบกันใหม่ฉบับหน้าครับ



[Signature]

กีเดช อนันต์ศิริประภา
บรรณาธิการ

รายชื่อผู้จัดทำวารสารประกันภัย

เจ้าของ

สมาคมประกันวินาศภัยไทย

บรรณาธิการ

นายกี้เดช อนันต์ศิริประภา

หัวหน้ากองบรรณาธิการ

นายสาโรจน์ เกษมสุขโชติกุล

กองบรรณาธิการ

นางสาวกัลยา จุกหอม

นางสาววัลย์ลิกา บุรณ์ทอง

นางสาวศุภิสรา พิขุนทด

นางสาวศิริพร บุญยรัตน์มงคล

นางสาวปริยาพรพรรณ ศรีชาย

นางสาวนวลปรางค์ เขตสินชัย

นายณัฐพงศ์ คนสูง

ฝ่ายสื่อสารองค์กร

สมาคมประกันวินาศภัยไทย

25 ซอยสุขุมวิท 64/1 ถนนสุขุมวิท

แขวงพระโขนงใต้ เขตพระโขนง กรุงเทพฯ 10260

โทรศัพท์: 0 2108 8399

โทรสาร: 0 2108 8398

เว็บไซต์: www.tgia.org

อีเมล: general@tgia.org

ผู้แปล

บริษัท เพอร์เฟกต์ พลัส ดีไซน์ แอนด์ พรินท์ จำกัด

59/113 ซอยบางบอน 3 ซอย 12 แขวงหลักสอง

เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160

โทรศัพท์: 0 2404 0662

โทรสาร: 0 2404 0664

วารสารประกันภัย จัดทำเผยแพร่ราย 3 เดือน เสนอบทความและข่าวสารความเคลื่อนไหวที่เกี่ยวกับธุรกิจประกันวินาศภัย บทความและความคิดเห็นที่ลงในวารสารประกันภัยฉบับนี้ เป็นความคิดเห็นส่วนบุคคล ซึ่งทางสมาคมประกันวินาศภัยไทย ไม่จำเป็นต้องเห็นด้วยเสมอไป

ธนาคารน้ำใต้ดิน “หนองฮีโมเดล” จังหวัดร้อยเอ็ด แก้ปัญหาภัยแล้ง และ น้ำท่วมให้ชุมชนอย่างยั่งยืน



โดย วลัยลิกา บุรณทอง
ฝ่ายสื่อสารองค์กร
สมาคมประกันวินาศภัยไทย

“

สมาคมประกันวินาศภัยไทย จัดทำโครงการบริหารจัดการแหล่งน้ำชุมชนเพื่อการมีน้ำใช้อย่างสมดุลและยั่งยืน (ธนาคารน้ำใต้ดิน) โดยมอบให้สถาบันน้ำนิเทศศาสตร์คุณดำเนินการ เพื่อแก้ปัญหาภัยแล้ง และ ภัยน้ำท่วมให้กับชุมชนในพื้นที่ตำบลคูก้อ และ ตำบลเด่นราษฎร์ อำเภอนองฮี จังหวัดร้อยเอ็ด ซึ่งเป็นพื้นที่ในเขตทุ่งกุลาร้องไห้ที่มีความแห้งแล้ง และประสบกับภาวะน้ำท่วมซ้ำซาก เป็นพื้นที่นำร่องในการทำธนาคารน้ำใต้ดินที่สมบูรณ์แบบแห่งหนึ่งของไทย และเป็นต้นแบบ “หนองฮีโมเดล” ให้กับชุมชนอื่น ๆ ต่อไป

”





▲ บ่อเปิด

โครงการบริหารจัดการแหล่งน้ำชุมชน เพื่อการมีน้ำใช้อย่างสมดุลและยั่งยืน ในพื้นที่ตำบลดุกอิ่ง และตำบลเด่นราษฎร์ อำเภอนองฮี จังหวัดร้อยเอ็ด นี้เกิดขึ้นจากการที่สมาคมประกันวินาศภัยไทยเล็งเห็นว่า การเกิดภัยธรรมชาติไม่ว่าจะเป็นภัยแล้งหรือภัยน้ำท่วม นั้นเป็นปัญหาใหญ่ของประเทศไทยที่ประชาชนทั่วทุกภาคต้องประสบกับปัญหาเช่นนี้ทุกปี และนับวันจะยิ่งทวีความรุนแรงยิ่งขึ้น ซึ่งส่งผลกระทบต่อชีวิตและความเป็นอยู่ของประชาชน รวมถึงผลกระทบต่อการประกอบอาชีพของพี่น้องเกษตรกรเป็นอย่างมาก ทั้งเรื่องของค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในกระบวนการเพาะปลูก และการเก็บเกี่ยวพืชผลทางการเกษตร ตลอดจนการขาดรายได้จากการประกอบอาชีพ แม้ว่าการประกันภัยข้าวนาปี การประกันภัยข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ รวมถึงการประกันภัยพืชผลทางการเกษตรอื่น ๆ จะมีบทบาทสำคัญในการชดเชยความเสียหายที่เกิดขึ้นให้กับเกษตรกรได้ส่วนหนึ่ง แต่ก็ถือเป็นการช่วยบรรเทาความเสียหายที่ปลายเหตุ



▲ บ่อทูลินวัน



▲ บ่อปิด

ด้วยเหตุนี้ สมาคมประกันวินาศภัยไทยจึงมีแนวคิดในการดำเนินโครงการช่วยเหลือประชาชนและเกษตรกรที่ประสบปัญหาทางการเกษตรเนื่องจากภัยแล้งและน้ำท่วมให้มีคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น โดยการขับเคลื่อนร่วมกับชุมชน สร้างการมีส่วนร่วมในการช่วยแก้ปัญหาภัยแล้งและภัยน้ำท่วมได้อย่างยั่งยืน จึงได้ศึกษาข้อมูลในการช่วยเหลือโดยใช้แนวทางการบริหารจัดการน้ำตามแนวคิดของธนาคารน้ำใต้ดิน และได้รับความกรุณาจากพระนิเทศศาสนคุณ หรือหลวงพ่อสमानสิริปัญญา ประธานสถาบันน้ำนิเทศศาสนคุณ และประธานมูลนิธิสิริปัญญา ได้อนุญาตให้สถาบันน้ำนิเทศศาสนคุณ จัดทำโครงการช่วยเหลือสังคมในรูปแบบของการพัฒนาแหล่งน้ำในชุมชนด้วยระบบธนาคารน้ำใต้ดิน ร่วมกับสมาคมประกันวินาศภัยไทย โดยใช้องค์ความรู้ของท่านในการวางแผนตลอดจนดำเนินการขุดบ่อน้ำที่ถูกต้องตามหลักการธนาคารน้ำใต้ดิน ภายใต้ชื่อ “โครงการบริหารจัดการแหล่งน้ำชุมชน เพื่อการมีน้ำใช้อย่างสมดุลและยั่งยืน” และให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการทำธนาคาร



น้ำใต้ดิน โดยได้คัดเลือกพื้นที่ในตำบลดุกอ และตำบลเด่นราษฎร์ อำเภอนหนองฮี จังหวัดร้อยเอ็ด ซึ่งเป็นพื้นที่อยู่ในเขตทุ่งกุลาร้องไห้ที่มีความแห้งแล้งและประสบกับภาวะน้ำท่วมซ้ำซาก เป็นพื้นที่นาร่องในการทำธนาคารน้ำใต้ดินที่สมบูรณ์แบบแห่งหนึ่งของไทย และเป็นต้นแบบให้กับชุมชนอื่น ๆ ได้



▲ กราบบังการ พระเดชพระคุณพระนิเทศศาสนคุณ (หลวงพ่อสमान สิริปัญญา)

นายอานนท์ วัจสุ นายกสมาคมประกันวินาศภัยไทย พร้อมด้วยคณะผู้บริหารสมาคมฯ ได้เดินทางไปกราบบังการ พระนิเทศศาสนคุณ (หลวงพ่อสमान สิริปัญญา) เพื่อปรึกษาหารือและศึกษาดูงานโครงการธนาคารน้ำใต้ดิน เมื่อวันที่ 16 กันยายน 2562 ณ วัดบุญเรืองสุวรรณาราม อำเภอเมือง จังหวัดหนองคาย



การประชุมร่วมกับอำเภอหนองฮี และ พบปะตัวแทนผู้นำชุมชน



- ▲ สมาคมประกันวินาศภัยไทย และสถาบันน้ำนันทศาสตร์สนคณ ประชุมร่วมกับ ร.ต.อ.หญิงอรุณี อินทรมณี นายอำเภอหนองฮี เพื่อร่วมกันพัฒนาระบบโครงการธนาคารน้ำใต้ดิน เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2562 ณ ที่ว่าการอำเภอหนองฮี



- ▲ สมาคมประกันวินาศภัยไทย และสถาบันน้ำนันทศาสตร์สนคณ พบปะตัวแทนผู้นำชุมชนตำบลดุกอิ่ง และ ตำบลเด่นราษฎร์ เพื่อร่วมกันพัฒนาระบบโครงการธนาคารน้ำใต้ดิน เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2562 ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอหนองฮี



- ▲ การสำรวจพื้นที่ในการขุดบ่อในโครงการธนาคารน้ำใต้ดิน เพื่อเป็นข้อมูลในการทำโครงการ เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2562

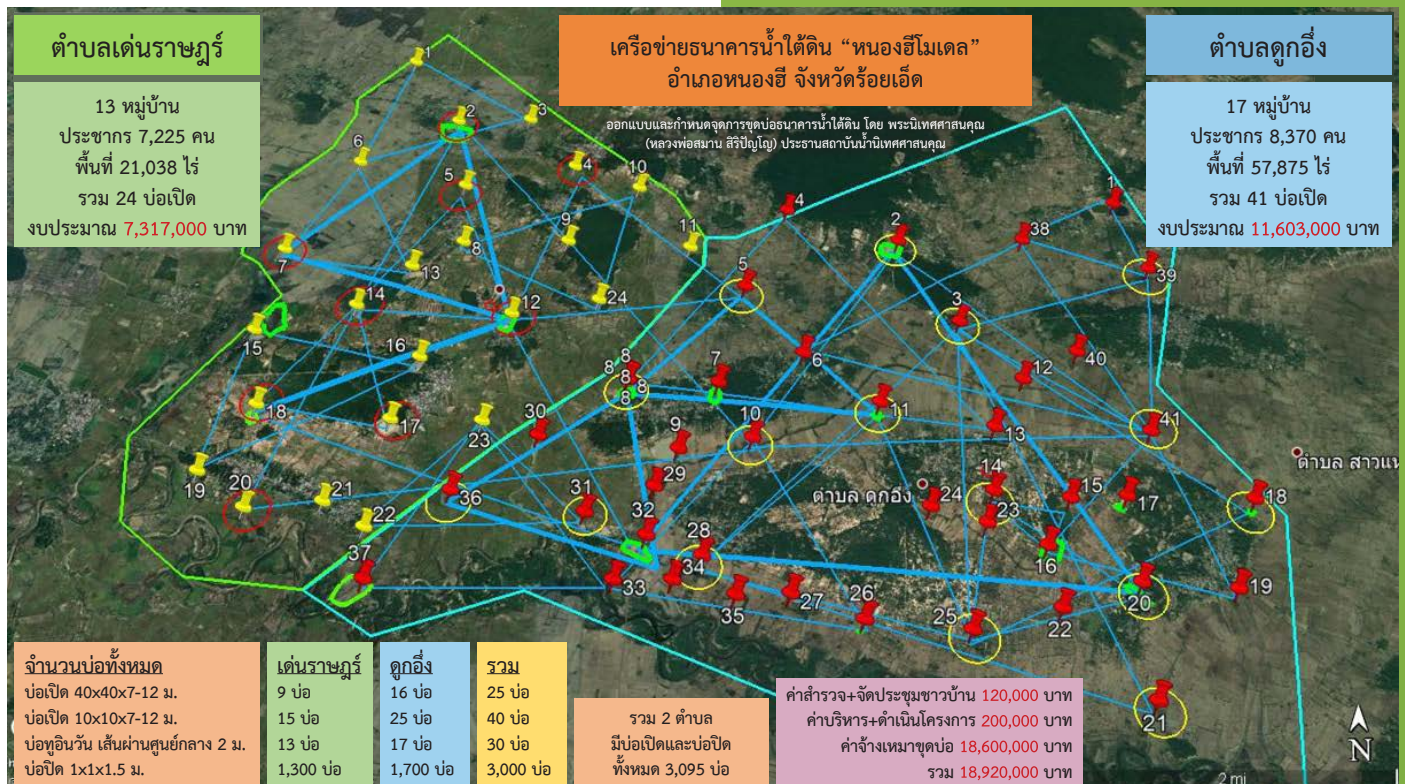
ความร่วมมือของจังหวัดร้อยเอ็ด



▲ สถาบันน้ำนิเทศศาสตร์ฯ เข้าพบนายวันชัย คงเกษม ผู้ว่าราชการจังหวัดร้อยเอ็ด เพื่อนำเสนอโครงการแก้ปัญหามลพิษทางน้ำ และน้ำท่วมของชุมชน เพื่อขออนุญาตขุดบ่อน้ำใต้ดินในพื้นที่ตำบลดุกอ และตำบลเด่นราษฎร์ อำเภอนาคู จังหวัดร้อยเอ็ด

โครงการนี้มีขอบเขตพื้นที่ดำเนินการรวม 2 ตำบล 30 หมู่บ้าน มีประชากร 9,408 คน ครัวเรือน ครอบคลุมพื้นที่กว่า 78,000 ไร่ ใช้งบประมาณจากกองทุนประกันภัยพิบัติจำนวน 18,920,000 บาท มีการขุดบ่อน้ำตามหลักการของธนาคารน้ำใต้ดินในโครงการฯ รวมทั้งสิ้น 3,095 บ่อ โดยมีรูปแบบและขนาดบ่อต่าง ๆ ประกอบด้วย

- 1 การขุดบ่อเปิด ขนาดความกว้าง 40 เมตร ความยาว 40 เมตร ความลึก 7-12 เมตร จำนวน 25 บ่อ (ตำบลเด่นราษฎร์ จำนวน 9 บ่อ และ ตำบลดุกอ จำนวน 16 บ่อ)
- 2 การขุดบ่อเปิด ขนาดความกว้าง 10 เมตร ความยาว 10 เมตร ความลึก 7-12 เมตร จำนวน 40 บ่อ (ตำบลเด่นราษฎร์ จำนวน 15 บ่อ และ ตำบลดุกอ จำนวน 25 บ่อ)
- 3 การขุดบ่อท่อน้ำ ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 2 เมตร ความลึก 7-12 เมตร จำนวน 30 บ่อ (ตำบลเด่นราษฎร์ จำนวน 13 บ่อ และ ตำบลดุกอ จำนวน 17 บ่อ)
- 4 การขุดบ่อปิด โดยการมีส่วนร่วมของชุมชน ขนาดความกว้าง 1 เมตร ความยาว 1 เมตร ความลึก 1.5 เมตร ภายในบริเวณบ้านเรือนและพื้นที่ชุมชนทั้ง 2 ตำบล 30 หมู่บ้าน จำนวน 3,000 บ่อ



รูปแบบการดำเนินการขุดบ่อในโครงการ รวมทั้งหมด 3,095 บ่อ



- ▲ บ่อเปิด ขนาด 40x40x7-12 ม.
จำนวน 25 บ่อ
ค่าขุดบ่อละ 350,000 บาท
- ▲ บ่อเปิด ขนาด 10x10x7-12 ม.
จำนวน 40 บ่อ
ค่าขุดบ่อละ 100,000 บาท
- ▲ บ่อทูลินวัน ขนาดเส้นผ่าน
ศูนย์กลาง 2 ม. จำนวน 30 บ่อ
ค่าขุดบ่อละ 75,000 บาท
- ▲ บ่อปิด ขนาด 1x1x1.5 ม.
จำนวน 3,000 บ่อ
ค่าขุดบ่อละ 1,200 บาท

การประชุมคณะกรรมการกองทุนประกันภัยพิพล พิจารณานอุมัติงบประมาณสนับสนุนโครงการ
จำนวน 18,920,000 บาท เมื่อวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2563



การประชุมชี้แจงเพื่อสร้างการรับรู้ ความเข้าใจโครงการ และการทำประชาคมในชุมชน



- ▲ สมาคมประกันวินาศภัยไทย และสถาบันน้ำนเทศศาสนคุณ จัดประชุมชี้แจงเพื่อสร้างการรับรู้ ความเข้าใจ และการมีส่วนร่วมให้กับประชาชนทั้ง 2 ตำบล
ในลักษณะของการทำประชาคม จำนวน 11 ครั้ง รวม 30 หมู่บ้าน

การดำเนินงานในโครงการนี้สมาคมฯ ได้ให้ความสำคัญต่อความต้องการของประชาชนในพื้นที่โดยได้มีการประชุมรับฟังความคิดเห็นของผู้นำชุมชนพร้อมทั้งชี้แจงรายละเอียดโครงการเพื่อสร้างการรับรู้ ความเข้าใจ และการมีส่วนร่วมให้กับตัวแทนประชาชนทั้ง 2 ตำบลในลักษณะของการทำประชาคมเพื่อให้มีมติเห็นชอบก่อนเริ่มดำเนินการ นอกจากนี้ยังได้รับความร่วมมือด้วยดีจากหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องทั้งในระดับจังหวัด อำเภอ ตำบล และผู้นำชุมชนในพื้นที่ โดยโครงการดังกล่าวได้เริ่มดำเนินการมาตั้งแต่เดือนกันยายน 2562 เป็นต้นมาจนดำเนินการแล้วเสร็จสมบูรณ์ในเดือนมิถุนายน 2563

พิธีส่งมอบบ่อน้ำโครงการบริหารจัดการแหล่งน้ำชุมชนเพื่อการมีน้ำใช้อย่างสมดุลและยั่งยืน (ธนาคารน้ำใต้ดิน) ในพื้นที่ตำบลดุกอ และตำบลเด่นราษฎร์ อำเภอนองฮี จังหวัดร้อยเอ็ด ให้เป็นสาธารณประโยชน์ของชุมชน

หลังจากการดำเนินการขุดบ่อน้ำในโครงการเสร็จสมบูรณ์เป็นที่เรียบร้อยแล้ว สมาคมประกันวินาศภัยไทย และสถาบันน้ำนิเทศศาสตร์คุณ จึงได้จัดพิธีส่งมอบบ่อน้ำโครงการบริหารจัดการแหล่งน้ำชุมชนเพื่อการมีน้ำใช้อย่างสมดุลและยั่งยืน (ธนาคารน้ำใต้ดิน) ในพื้นที่ตำบลดุกอ และตำบลเด่นราษฎร์ อำเภอนองฮี จังหวัดร้อยเอ็ด จำนวน 3,095 บ่อ ให้เป็นสาธารณประโยชน์ของชุมชน ตลอดจนมอบให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ช่วยดูแลบำรุงรักษาต่อไป



- ▲ นายอานนท์ วัจวสุ นายกสมาคมประกันวินาศภัยไทย นายประสาน นิลมานันต์ อดีตนายกสมาคมประกันวินาศภัยไทย นายชนพล มหาวงษ์ รองเลขาธิการด้านกฎหมาย คดี และคุ้มครองสิทธิประโยชน์ สำนักงาน คปภ. นายเกียรติ์ อนันต์ศิริประภา ผู้อำนวยการบริหาร สมาคมประกันวินาศภัยไทย ร่วมส่งมอบธนาคารน้ำใต้ดิน โดยมีนายชำนาญ ชื่นตา รองผู้ว่าราชการจังหวัดร้อยเอ็ด นายกรกฎ บุญญามิ่ง นายอำเภอนองฮี เป็นผู้แทนในการรับมอบ ร่วมด้วย พระนิเทศศาสนคุณ (หลวงพ่อดม สิริปัญโญ) ประธานสถาบันน้ำนิเทศศาสตร์คุณ ดร.รณวฤทธิ์ ปรีชญัตระกุล สมาชิกวุฒิสภา ร่วมเป็นสักขีพยาน เมื่อวันที่ 14 มิถุนายน 2563 ณ หนองหวาย บ้านหนองจาน ตำบลดุกอ อำเภอนองฮี จังหวัดร้อยเอ็ด



ผู้ว่าราชการจังหวัดร้อยเอ็ด พร้อมคณะ เยี่ยมชมโครงการธนาคารน้ำใต้ดิน “หนองฮีโมเดล”

นายวันชัย คงเกษม ผู้ว่าราชการจังหวัดร้อยเอ็ด พร้อมคณะ ได้มาตรวจเยี่ยมโครงการช่วยเหลือสังคม ในรูปแบบการพัฒนาแหล่งน้ำในชุมชนด้วยระบบธนาคารน้ำใต้ดินในพื้นที่องค์การบริหารส่วนตำบลดุกอ อําเภอนองฮี จังหวัดร้อยเอ็ด ลงพื้นที่สำรวจบ่อน้ำ ได้แก่ 1. บ่อด้านหลัง อบต. ดุกอ 2. หนองคอนธาตุ หมู่ 4 3. หนองหวาย ม.8 และร่วมปลูกต้นไม้ กับคณะบริหาร/หัวหน้าส่วนราชการ/เจ้าหน้าที่/ประชาชน ต.ดุกอ เมื่อวันที่ 22 มิถุนายน 2563 ณ บริเวณข้างบ่อบึงหนองหวาย





ชุมชนร่วมกันจัดกิจกรรมปลูกต้นไม้บริเวณรอบบ่อน้ำ

นายจรูญ เวียงแก้ว นายก อบต. ดูกอิ่ง ร่วมกับ คณะบริหาร พนักงาน เจ้าหน้าที่ ผู้นำจิตอาสา และชาวบ้านหนองจาน ร่วมกันปลูกต้นไม้ ตามโครงการคลองสวยน้ำใสภายในตำบล ดูกอิ่ง ปลูกต้นจาน-ต้นคูณ-ต้นมันปลา-หญ้าแฝก ริมฝั่งหนองห้วยบ่อเปิดธนาคารน้ำใต้ดิน บ้านหนองจาน เมื่อวันที่ 25 มิถุนายน 2563



โครงการธนาคารน้ำใต้ดินนี้ ถือเป็นโครงการสำคัญของสมาคม ประกันวินาศภัยไทยและภาคธุรกิจประกันวินาศภัยในการช่วยเหลือสังคม ในรูปแบบของการพัฒนาที่สร้างความยั่งยืนให้กับประชาชน ชุมชน และ สังคมส่วนรวม ช่วยแก้ปัญหาการขาดแคลนน้ำจากภัยแล้ง และน้ำท่วม ช้ำซาก ตลอดจนสร้างความสมดุลและยั่งยืนของแหล่งน้ำเพื่อการอุปโภค บริโภค รวมถึงแหล่งน้ำเพื่อการเกษตร สามารถช่วยให้ประชาชนมีอาชีพ

มีรายได้ และมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น สามารถพึ่งตนเองได้ และเป็นกำลัง สำคัญในการพัฒนาประเทศชาติต่อไป ซึ่งสอดคล้องกับเป้าหมาย การพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals - SDGs) ของ องค์การสหประชาชาติที่ประชาคมโลกตกลงร่วมกันที่จะใช้เป็นกรอบ ในการดำเนินงานด้านการพัฒนาทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม นั่นเอง





รอรบู่ประกันภัย

แนวทางการดำเนินงานของธุรกิจประกันภัย เพื่อตอบสนองต่อวิกฤต COVID-19

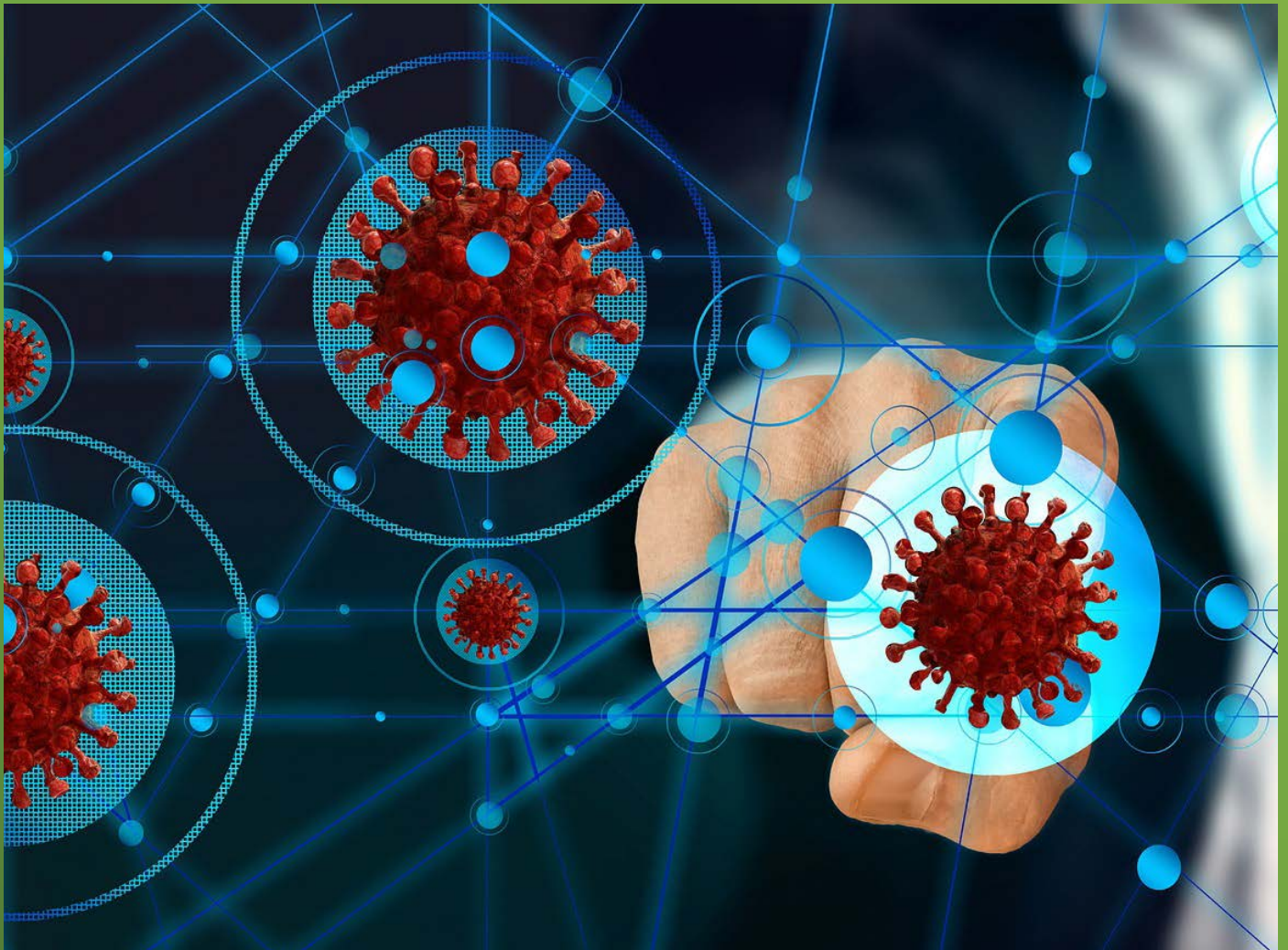


โดย ฌมลธร ศักดิ์ดีชุมพล
สำนักงานอตราเบี้ยประกันวินาศภัย

การระบาดของเชื้อ COVID-19 ทำให้เกิดความกังวลและส่งผลกระทบต่อในวงกว้าง สร้างความเสียหายต่อระบบเศรษฐกิจ สาธารณสุข อุตสาหกรรม ตลอดจนหน่วยงานและชุมชนรากหญ้าต่าง ๆ PricewaterhouseCoopers (PWC United States) ได้ให้คำแนะนำกับผู้นำธุรกิจ在美国ถึงสิ่งที่ควรรู้ 6 ประการ ตลอดจนวิธีการจัดการและตอบสนองต่อวิกฤตการณ์ครั้งนี้ ซึ่งเราสามารถนำข้อควรรู้เหล่านี้มาปรับใช้ให้สอดคล้องกับวิธีการดำเนินงานของภาคธุรกิจในไทยได้

ในสหรัฐฯ บริษัทส่วนใหญ่มีแผนการดำเนินงานธุรกิจอย่างต่อเนื่องในระยะยาว รวมถึงแผนฉุกเฉินทั่ว ๆ ไป ที่มุ่งเน้นเรื่องการส่งเสริมประสิทธิภาพการดำเนินงานหลังเกิดเหตุการณ์อย่างภัยธรรมชาติ การคุกคามทางไซเบอร์ ไฟฟ้าดับท่ามกลางวิกฤตอื่น ๆ อยู่แล้ว แต่กลับไม่สามารถจัดการหรือป้องกันกับตัวแปรที่มีการเปลี่ยนแปลงและ

ส่งผลกระทบอย่างรวดเร็วอย่างการระบาดของเชื้อ COVID-19 หรืออาจเป็นเพราะไม่ได้คำนึงถึงแผนฉุกเฉินด้านสุขภาพ เช่น การกักกันตัว การเปิด-ปิดโรงเรียน การขยายและจำกัดการเดินทาง ซึ่งส่งผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของประชาชนทั้งสิ้น วิกฤตดังกล่าวนี้สร้างความท้าทายเป็นอย่างมาก จุดนี้เองที่ทำให้ “การประกันภัย” เข้ามามีบทบาทสำคัญ เพราะบริษัทประกันภัยมีหน้าที่สำคัญในช่วงเวลาที่เศรษฐกิจตกต่ำ โดยช่วยภาคอุตสาหกรรมรวมถึงธุรกิจห้างร้านและครัวเรือนในการจัดการกับความเสียหายและรองรับความสูญเสียเหล่านั้น แต่ธุรกิจประกันภัยก็หนีไม่พ้นความเสี่ยงและได้รับผลกระทบจากความผันผวนของตลาดการเงิน จึงจำเป็นต้องมีวิธีการจัดการและตอบสนองต่อภาวะวิกฤตในครั้งนี้เช่นเดียวกัน โดยสามารถแบ่งเป็นหัวข้อหลัก ๆ ดังนี้





1

ด้านการจัดการและการตอบสนองต่อภาวะวิกฤต COVID-19 (COVID-19 Crisis Management and Response)

การสื่อสาร (Communication) การสื่อสารทั้งภายในและภายนอกองค์กรมีความสำคัญมาก วิธีที่บริษัทประกันภัยจะตอบสนองต่อเหตุการณ์ที่ตึงเครียดนี้ได้ จำเป็นต้องพยายามสื่อสารเพื่อปรับมุมมองทัศนคติของพนักงานรวมถึงผู้ถือหุ้น ผู้ถือกรมธรรม์ และนักลงทุน ให้สอดคล้องกับนโยบายและวัฒนธรรมองค์กร ไม่เช่นนั้นบริษัทประกันภัยอาจเผชิญกับความเสียหายด้านชื่อเสียงหรือถูกดำเนินคดีต่าง ๆ เพียงเพราะบริษัทถูกมองว่าละเลยต่อความรู้สึกรู้สึกหรือความกังวลใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่าย การสื่อสารเพื่อให้เกิดความเข้าใจและวางใจจึงเป็นสิ่งแรก ๆ ที่บริษัทประกันภัยพึงกระทำเป็นอย่างยิ่ง

ขั้นตอนในการพิจารณาปฏิบัติ

นอกจากพนักงาน ผู้ถือหุ้น ผู้ถือกรมธรรม์ และนักลงทุนต้องเข้าใจข้อเท็จจริงพื้นฐานแล้ว พวกเขาจำเป็นต้องทราบด้วยว่าบริษัทประกันภัยกำลังทำอะไร เพื่ออะไร และส่งผลอย่างไรต่อพวกเขา สถานการณ์เช่นนี้บริษัทประกันภัยต้องมีความพร้อมในการสื่อสารอย่างรวดเร็วต่อพนักงาน ผู้ถือหุ้น ผู้ถือกรมธรรม์ และนักลงทุนในแง่มุมต่าง ๆ ดังนี้

- **พนักงาน (Employees)** บริษัทควรมีนโยบายที่รัดกุม และแจ้งต่อพนักงานให้รับทราบถึงระเบียบและวิธีการจัดการกับความปลอดภัยส่วนบุคคล (Social Distancing) การเปลี่ยนแปลงของระบบและวิธีการปฏิบัติงาน (Work From Home) ให้ความรู้และวิธีการติดต่อสื่อสารกันผ่านทางโซเชียลมีเดีย สิ่งที่สำคัญที่สุดคือ บริษัทควรตรวจสอบให้แน่ใจว่าพนักงานรับทราบและเข้าใจวิธีการปฏิบัติที่แจ้งออกไปแล้วอย่างทั่วถึงและตรงกัน

- **ผู้ถือหุ้น ผู้ถือกรมธรรม์ (Customers)** บริษัทควรชี้แจงให้ผู้ถือหุ้น ผู้ถือกรมธรรม์ ทราบว่า บริษัทจะยืนหยัดเพื่อพวกเขาเหล่านั้น มองหาวิธีที่จะแสดงออกให้พวกเขาเห็นถึงคุณค่าของการประกันภัย เพื่อสร้างความภักดีและเชื่อใจในระยะยาว ตลอดจนแสดงความเห็นใจ อะลุ่มอล่วย ผ่อนปรน และมีวิธีการดำเนินงานรวมทั้งแก้ไขวิกฤตต่าง ๆ อย่างมีอาชีพ

- **หน่วยงานกำกับดูแล (Regulators)** ติดต่อประสานงานกับหน่วยงานกำกับดูแลธุรกิจเพื่อกำหนดปัญหา ความเสี่ยง รวมถึงระเบียบและแนวทางการกำกับดูแลเชิงรุก

- **นักลงทุน (Investors)** การสื่อสารถือเป็นเรื่องสำคัญสำหรับนักลงทุนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่าย ภาวะวิกฤตนี้ถือเป็นช่วงเวลาที่เหมาะสมในการตรวจสอบความถี่และปรับปรุงเนื้อหาของเอกสารที่จะนำเสนอให้กับนักลงทุน

การรักษาความปลอดภัยทางไซเบอร์ (Cybersecurity) ถือว่าเป็นปัจจัยหลักและมีส่วนสำคัญอย่างมาก เพราะนอกจากจะเป็นจุดเสี่ยงในการเกิดอาชญากรรมและภัยคุกคามจากภายนอกแล้ว อาจเกิดภัยคุกคามจากภายในได้อีกด้วย อาทิ เกิดจากความประมาทเลินเล่อของพนักงานในการใช้ระบบงานจากระยะไกล (Work From Home) การรั่วไหลของข้อมูลที่ทำให้เกิดความเสียหายอย่างมีนัยสำคัญ นอกจาก

พนักงานรวมถึงผู้บริหารควรตระหนักรู้และมีทักษะที่จำเป็นแล้ว ระบบการรักษาความปลอดภัยบนเครือข่ายที่ดีก็เป็นสิ่งสำคัญในการป้องกันการสูญเสียด้านข้อมูลและภัยคุกคามต่าง ๆ เช่นกัน ดังนั้นผู้ที่ทำหน้าที่ที่เกี่ยวข้องจึงควรกำหนดนโยบายและควบคุมการเข้าถึงระบบเครือข่ายของบริษัทอย่างเคร่งครัด

ขั้นตอนในการพิจารณาปฏิบัติ

บริษัทประกันภัยจำเป็นต้องมองหาวิธีการเสริมสร้างและปกป้องภัยคุกคามทางไซเบอร์ ซึ่งองค์กร PWC แนะนำให้ทำตามขั้นตอนเหล่านี้ทันที

- ทดสอบการจำลอง Phishing เพื่อหาจุดเสี่ยง พร้อมทั้งหาวิธีการป้องกันและปิดจุดเสี่ยงเหล่านั้น (Phishing คือการสร้างสถานการณ์โดยการส่งข้อความ อีเมล หรือเว็บไซต์ปลอม เพื่อหลอกล่อให้ผู้ใช้ระบบเข้ามา และกรอกข้อมูลส่วนตัวต่าง ๆ หรือ/และส่งโปรแกรมให้ติดตั้งลงเครื่องคอมพิวเตอร์ตามที่แฮกเกอร์ต้องการ)

- เสริมสร้างความแข็งแกร่งให้กับเครือข่าย (Network) โดยใช้เครื่องมือต่าง ๆ ในการรักษาความปลอดภัย เพื่อหลีกเลี่ยงการถูกคุกคามจากผู้ที่ไม่ประสงค์ดี

- กำหนดนโยบายและขั้นตอนการเข้าถึงระบบเครือข่ายจากระยะไกล (Work From Home) ที่รวดเร็ว ปลอดภัย และควรวางแผนเปลี่ยนแปลงการเข้าถึงระบบงานจากระยะไกลแบบทันทีทันใด เพื่อให้ธุรกิจดำเนินไปอย่างต่อเนื่อง

- ลงโปรแกรมป้องกันไวรัส และหมั่นอัปเดตอย่างสม่ำเสมอ

2

ด้านแรงงาน (Workforce)

สภาพแวดล้อมของสำนักงาน (Office Environment) ควรมีนโยบายและจำกัดการเข้าถึงสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ทางกายภาพเพื่อลดการสัมผัส เช่น อุปกรณ์ที่ต้องใช้ร่วมกัน การใช้ลิฟต์ พนักงานบางกลุ่มทำงานจากที่บ้าน (Work From Home) เพื่อลดความแออัด แต่อาจมีพนักงานเพียงบางส่วนประสบปัญหาในการทำงานจากที่บ้านเนื่องจากสภาพแวดล้อมไม่เอื้ออำนวย บริษัทควรหาวิธีรองรับพนักงานกลุ่มนี้ด้วย

ขั้นตอนในการพิจารณาปฏิบัติ

- ขณะที่พนักงานต้องปรับตัวจากการทำงานที่บ้านหรือระยะไกล (Work From Home) บริษัทควรมีความยืดหยุ่นในกระบวนการทำงาน รวมถึงสนับสนุนวิธีการและขั้นตอนการทำงานต่าง ๆ เพื่อให้พนักงานสามารถทำงานได้อย่างต่อเนื่อง





- กำหนดนโยบายการทำงานจากที่บ้าน (Work From Home) ในกรณีที่จำเป็น
- ถ้าการประชุมผ่านวิดีโอ (Video Conference) หรือเทคโนโลยีอื่นไม่รองรับการทำงาน ควรหาวิธีหรือเทคโนโลยีอื่นที่สามารถทดแทนและสนับสนุนการประชุมร่วมกันได้
- วางแผนและจัดเตรียมพื้นที่สำหรับพนักงานที่ต้องเข้ามาปฏิบัติงานในสำนักงาน

ทำความเข้าใจกับสถานการณ์ที่ตึงเครียดและกดดัน (Understanding stress) รับรู้ ทำความเข้าใจ และยอมรับว่าวิกฤตการณ์ครั้งนี้ก่อให้เกิดปัญหาหลาย ๆ ด้านตามมา เช่น การเดินทาง การดูแลเด็กเล็ก รายได้ในครัวเรือน การกักกันหรือจำกัดบริเวณ (Lock Down) ฯลฯ อาจสร้างความเครียด ความกดดันแก่พนักงาน ทำให้ประสิทธิภาพและความรับผิดชอบต่องานที่ลดน้อยลง อาจสร้างผลเสียแก่ภาพลักษณ์ของบริษัท และยังเป็นภาระการสร้างประสบการณ์ที่ไม่ดีแก่ลูกค้า บริษัทควรทำความเข้าใจและยอมรับสิ่งต่าง ๆ ที่จะเกิดขึ้นพร้อมทั้งเตรียมวิธีการรับมือและแผนการแก้ไขไว้ด้วย

ขั้นตอนในการพิจารณาปฏิบัติ

- แนะนำ ช่วยเหลือ และยอมรับกับสถานการณ์ที่เกิดขึ้น
- บริษัทต้องสร้างขวัญและกำลังใจให้พนักงาน
- สื่อสารกับพนักงานด้วยความชัดเจน และตรงไปตรงมาอย่างสม่ำเสมอ เกี่ยวกับขั้นตอนและวิธีการต่าง ๆ ที่บริษัทกำหนดขึ้น เพื่อลดความเครียดและแรงกดดันจากสถานการณ์ครั้งนี้
- ควรทบทวนแผนการลาหรือขาดงานของพนักงานเพื่อให้สอดคล้องและเหมาะสมกับสถานการณ์ในปัจจุบัน

การทำหน้าที่ของฝ่ายทรัพยากรบุคคล (Human resources function) บริษัทและฝ่ายทรัพยากรบุคคลควรพิจารณาขั้นตอนการทำงานให้มีความยืดหยุ่นหรือสนับสนุนวิธีการทำงานในรูปแบบใหม่ ๆ โดยเฉพาะกระบวนการและบรรทัดฐานแบบเดิม ๆ นั้น ต้องมีการปรับเปลี่ยนให้เหมาะสม การคาดหวังหลาย ๆ สิ่งหลาย ๆ อย่างจากพนักงานตั้งแต่การมีส่วนร่วมจนถึงการประเมินผลการปฏิบัติงานอาจไม่ได้รับการตอบสนองที่ดีนักในสถานการณ์แบบนี้

ขั้นตอนในการพิจารณาปฏิบัติ

- ปรับนโยบายของบริษัทเพื่อให้สอดคล้องกับระเบียบข้อบังคับตามกฎหมาย เช่น การจ่ายเงินอย่างต่อเนื่องระหว่างกักกันตัวหรือช่วยเหลือค่าใช้จ่ายในการตรวจสุขภาพ อีกทั้งควรปรึกษาร่างกับฝ่ายบริหาร ความเสี่ยงและกฎหมายเกี่ยวกับความคุ้มครองพนักงานที่ทำงานจากที่บ้านหรือระยะไกล (Work From Home) อย่างเหมาะสม
- บริษัทต้องเรียนรู้และปรับตัวให้เข้ากับสถานการณ์ปัจจุบัน นอกจากการปรับเปลี่ยนสถานที่ทำงานรวมถึงกระบวนการและขั้นตอนการดำเนินงานต่าง ๆ ให้เหมาะสมแล้วนั้น การคาดหวังที่จะได้รับการตอบสนองที่ดีจากพนักงานในวิกฤตการณ์เช่นนี้ คงเป็นเรื่องที่ค่อนข้าง

ลำบาก บริษัทจึงควรปรับเป้าหมายหรือหาวิธีในการสร้างแรงจูงใจให้แก่พนักงานเพื่อให้สอดคล้องกับสถานะเช่นนี้

- วางแผนรอบการจ่ายผลตอบแทนและชะลอการตัดสินใจจนกว่าวิกฤตจะผ่านไป
- พิจารณาขั้นตอนเพื่อควบคุมและดูแลพนักงานกรณีทำงานจากที่บ้านหรือระยะไกล (Work From Home)

3

ด้านการปฏิบัติงานและห่วงโซ่อุปทาน (Operations and supply chain)

ห่วงโซ่อุปทานทางกายภาพ (Physical Supply Chains) มีนัยสำคัญน้อยมากในธุรกิจประกันภัย แตกต่างจากธุรกิจและอุตสาหกรรมอื่น แต่ทำไมธุรกิจประกันภัยกลับได้รับผลกระทบในห่วงโซ่อุปทานนี้! อาจเป็นเพราะวิธีการดำเนินงานของธุรกิจหรือภาคอุตสาหกรรมอื่นได้รับผลกระทบจากภาวะวิกฤต COVID-19 ส่งผลให้ธุรกิจประกันภัยที่รับความเสี่ยงจากธุรกิจนั้น ๆ ได้รับผลกระทบตามไปด้วยนั่นเอง จึงนำมาซึ่งการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน

ในสถานการณ์เช่นนี้ บริษัทประกันภัยอาจได้รับการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเกี่ยวกับประกันสุขภาพ การเดินทาง การยกเลิกกิจการหรือธุรกิจหยุดชะงักเพิ่มมากขึ้น อาจเป็นเพราะนโยบายและการตัดสินใจของภาครัฐกระตุ้นให้เกิดการเรียกร้องเรื่องค่าชดเชยทางการแพทย์และค่าตอบแทนแรงงาน ทำให้ปริมาณการเข้าใช้ข้อมูลผ่านเว็บไซต์และช่องทางโทรศัพท์เพิ่มขึ้นตามไปด้วย ส่งผลให้ระบบการเข้าถึงข้อมูลล่าช้า ติดขัดหรือหยุดชะงักได้

ขั้นตอนในการพิจารณาปฏิบัติ

- เตรียมความพร้อมเรื่องการให้บริการที่อาจเพิ่มมากขึ้น
- หาวิธีหลีกเลี่ยงและป้องกันข้อผิดพลาดต่าง ๆ ที่เกิดจากการทำงานของเทคโนโลยี
- ตรวจสอบทีมงานที่รับผิดชอบ สามารถทำงานจากที่บ้านหรือระยะไกลได้หรือไม่ รวมทั้งวางแผนให้บริการแก่ลูกค้าได้ทุกเวลา
- วางแผนการควบคุมและแก้ไขปัญหาด้วยระบบอัตโนมัติ

4

การเงินและสภาพคล่อง (Finance and liquidity)

บริษัทประกันภัยควรทบทวนและประเมินความน่าเชื่อถือเกี่ยวกับความถูกต้องของนโยบาย แบบจำลองและวิธีการควบคุมความเสี่ยง การด้อยค่าในสถานะวิกฤตใหม่ ๆ ที่อาจเกิดขึ้น โดยเฉพาะเรื่องของอัตราดอกเบี้ยที่ต่ำลง อีกทั้งยังต้องเฝ้าจับตา “วิถีการใช้ชีวิตแบบใหม่ (New Normal)” อาจมีความเกี่ยวพันที่คาดไม่ถึง ซึ่งทั้งหมดนี้จะต้องดำเนินการตามมาตรฐานการบัญชีการสูญเสียเครดิตตามที่คาดการณ์ไว้ รวมทั้งจัดทำข้อกำหนดเพิ่มเติมเพื่อรองรับสถานการณ์ที่ไม่พึงประสงค์ อาทิ การประเมินความสามารถในการจ่ายเงินปันผลจากบริษัทในเครือ



หรือบริษัทย่อย ควรมีข้อกำหนดเพื่อตอบสนองกฎระเบียบนี้ หรืออีกนัยหนึ่งอาจเป็นการอัปเดตกลยุทธ์และการป้องกันความเสี่ยงในรูปแบบของเอกสารและ/หรือนำมาแก้ไขข้อกำหนด ซึ่งเป็นเรื่องปกติของการวางแผนอย่างรอบคอบ และควรประเมินความสามารถของบริษัทในการเปิดเผยข้อมูลล่าสุดเมื่ออยู่ในสถานการณ์ที่ผันผวน ควรตรวจสอบให้แน่ใจว่าบริษัทเข้าใจสิ่งที่จำเป็นเกี่ยวกับการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับเชื้อไวรัส COVID-19 ซึ่งอาจถูกกำหนดโดยสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) และหน่วยงานกำกับดูแลอื่น ๆ จากนั้นควรสร้างกระบวนการอัปเดตให้เป็นเรื่องปกติ พร้อมทั้งเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับธุรกิจ ปัจจัยความเสี่ยง บทการอภิปรายและการวิเคราะห์จากผู้บริหารเกี่ยวกับผลลัพธ์ สภาพคล่องและแหล่งเงินทุน เป็นต้น

5

ด้านภาษีและการค้า (Tax and trade)

บริษัทประกันภัยมีการรายงานภาษีและข้อปฏิบัติตามข้อกำหนดเฉพาะทางอุตสาหกรรม แต่ปัญหาในการยื่นและชำระภาษีที่ธุรกิจประกันภัยต้องพบเจอคือ ผู้เชี่ยวชาญด้านบัญชีทำงานที่อื่น เครื่องมือในการทำงานไม่มีประสิทธิภาพ ขั้นตอนหรือกระบวนการทำงานกำหนดไว้มืดมน สิ่งเหล่านี้สามารถจัดการและแก้ไขได้ในระยะสั้น แต่สิ่งสำคัญคือบริษัทประกันภัยทุกบริษัทต้องเผชิญกับการสูญเสียอย่างมีนัยสำคัญในตลาดทุนและส่งผลกระทบต่อทางภาษี อาจทำให้ผลประโยชน์การขาดทุนอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งเป็นผลมาจากภาวะวิกฤต COVID-19 บริษัทอาจต้องขายหลักทรัพย์และตระหนักถึงการสูญเสียเงินลงทุน ทั้งนี้ บริษัทประกันภัยอาจจะชดเชยความสูญเสียโดยการขายหลักทรัพย์หรือสินทรัพย์ที่มีกำไรออกไป หรือยื่นแบบภาษีเร็วขึ้นเพื่อขอคืนภาษี

6

ด้านกลยุทธ์และชื่อเสียงของบริษัท (Strategy and brand)

ธุรกิจประกันภัยก็เหมือนกับธุรกิจอื่น ๆ ที่มีความเสี่ยงต่อการชะลอตัวทางเศรษฐกิจ การกู้สินเชื่อและตลาดทุน การเกิดภาวะ “เงินเฟ้อ” ทำให้สินค้าราคาแพง รวมทั้งแผนการจ่ายเงินปันผลและโครงการซื้อหุ้นคืนอาจไม่เหมาะสมอีกต่อไป เหตุการณ์ต่าง ๆ เหล่านี้อาจส่งผลกระทบต่อพัฒนาเชิงกลยุทธ์ อาทิ ข้อตกลงการควบรวมกิจการ (Mergers and Acquisitions) ที่ดำเนินไปบางส่วนอาจเกิดความล่าช้า การคิดริเริ่มเชิงกลยุทธ์ใหม่ ๆ อาจถูกเลื่อนออกไปอย่างไม่มีกำหนด ทำให้เกิดแรงกดดัน เช่น แผนการขยายตัวของแผนกไอทีและการอัปเดตโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งทำให้เกิดค่าใช้จ่ายในส่วนนี้ เป็นต้น

ขั้นตอนในการพิจารณาปฏิบัติ

- ควรประเมินสถานการณ์เพื่อคาดการณ์ความต้องการเงินทุนของบริษัทตามสถานะปัจจุบัน

- ทบทวนและตรวจสอบการใช้จ่ายอย่างถี่ถ้วนกับโครงการที่ไม่จำเป็น เพื่อวางแผนสภาพคล่องทั้งระยะสั้นและระยะกลาง ถือเป็นช่วงเวลาที่ดีในการประเมินประสิทธิภาพของกลยุทธ์ด้านกองทุนในการตอบสนองต่อความผันผวน

- ตรวจสอบธุรกรรมทางธุรกิจที่สำคัญ ๆ เพื่อทำแบบจำลองสถานการณ์หรือแบบทดสอบภาวะวิกฤต (Stress test)

- ทบทวนการสื่อสารกับผู้ถือหุ้นเกี่ยวกับการซื้อคืนและเงินปันผล

ไม่ว่าจะอย่างไรก็ตาม เราต้องเดินหน้าต่อ!!

นอกเหนือจากข้อเสนอแนะเกี่ยวกับวิธีที่บริษัทประกันภัยต้องตอบสนองต่อวิกฤต COVID-19 และสถานการณ์ที่ไม่แน่นอนระดับโลกนี้แล้ว ยังทำให้เรามองเห็นภาพรวมเพื่อเตรียมพร้อมที่จะเผชิญกับสถานการณ์ที่โหดร้าย และยอมรับว่าสถานการณ์ปัจจุบันช่างแตกต่างจากที่เราเคยเป็นเมื่อสิบปีก่อน ไม่ว่าจะเป็นระบบการเงินของบริษัทประกันภัยมีความยืดหยุ่นกว่าเดิม ผู้บริโภคมีการเตรียมพร้อมที่ดี รวมถึงความเสียหายที่เพิ่มจำนวนมากขึ้น ท้ายที่สุดแล้ววิกฤตการณ์ครั้งนี้อาจนำมาซึ่งโอกาสของอุตสาหกรรมประกันภัยในการปรับตัวเพื่อเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางที่ดีขึ้น เพราะ...

- COVID-19 เปิดโอกาสให้บริษัทประกันภัยได้สร้างความเชื่อมั่นกับผู้ถือกรมธรรม์ รวมถึงนักลงทุน และยังเป็นขวัญกำลังใจให้กับพนักงานในการฝ่าวิกฤตครั้งนี้ไปด้วยกันอย่างมืออาชีพ เพราะภารกิจหลักของการประกันภัยคือ การช่วยจัดการความเสี่ยงและป้องกันผลกระทบจากวิกฤตต่าง ๆ

- สร้างโอกาสในการควบรวมกิจการเพื่อแก้สถานการณ์การเงินของบริษัท ที่กำลังประสบปัญหาจากภาวะอัตราดอกเบี้ยต่ำ ความผันผวนของตลาดหรือภาวะเศรษฐกิจถดถอย อาจส่งผลให้เกิดการควบรวมที่ง่ายขึ้น

- บริษัทเปลี่ยนแปลงวิธีการติดต่อกับผู้ถือกรมธรรม์และกลุ่มเป้าหมายได้สะดวก รวดเร็วขึ้น

- ปรับปรุงวิธีการของบริษัทในการจัดการอัตราดอกเบี้ยที่ต่ำและกำไรที่น้อยลงอย่างต่อเนื่อง

ไม่ว่าบริษัทประกันภัยจะพยายามปกป้องหรือซื้อสัตย์ต่อธุรกิจอย่างไร ก็ต้องไม่ลืมที่จะเพิ่มขีดความสามารถของบุคลากร มีการตัดสินใจที่ดีและรวดเร็วขึ้น นำเทคโนโลยีใหม่ ๆ มาใช้ในการดำเนินงาน เพราะเมื่อวิกฤตครั้งนี้ผ่านไป บริษัทจะรู้เองว่าการดำเนินงานธุรกิจของคุณอยู่ในระดับมืออาชีพหรือไม่!!

ที่มาข้อมูล : <https://www.pwc.com/us/en/library/covid-19/covid-19-and-insurance-industry.html>





โครงการประกันภัยคุ้มครองโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) แบบกลุ่ม สำหรับบุคลากรทางการแพทย์ของกระทรวงสาธารณสุข

สมาคมประกันวินาศภัยไทย ร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) บริษัทประกันวินาศภัย จำนวน 19 บริษัท และสมาคมประกันชีวิตไทย ร่วมสนับสนุนกรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครองโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 หรือ COVID-19 สำหรับบุคลากรทางการแพทย์ของกระทรวงสาธารณสุข จำนวน 70,000 ราย เบี้ยประกันภัย จำนวน 7 ล้านบาท วงเงินความคุ้มครองรวมทั้งสิ้น 3,500 ล้านบาท โดยมีนายอนุทิน ชาญวีรกูล รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข ให้เกียรติรับมอบกรมธรรม์ประกันภัย ณ ตึกบัญชาการ 1 ทำเนียบรัฐบาล



การประชุมร่วมกับผู้แทน International Union of Marine Insurance (IUMI) ผ่าน Video Conference

คณะกรรมการประกันภัยทางทะเลและโลจิสติกส์ ประชุมร่วมกับผู้แทน International Union of Marine Insurance (IUMI) ในฐานะที่คณะกรรมการฯ เป็นสมาชิกองค์การ IUMI โดยประชุมผ่าน Video Conference เมื่อวันที่ 4 มิถุนายน 2563



IUMI at a Glance

1. International Union of Marine Insurance (IUMI) traces its roots back to 1874
2. Membership
 - 41 national (marine) insurance associations as members
 - 2 new Associate members (Russia and Myanmar)
 - 19 Affiliate Members
 - 20 IUMI Professional Partners
3. Technical Committee infrastructure focused on main marine product areas (but not P&I)
4. Accredited NGO at the International Maritime Organisation (IMO) in London



ประกันภัย พ.ร.บ. ระบบประกันภัย ที่ต้องการการเปลี่ยนแปลง



โดย ธนกุลต คุรุปัญญามาศย์
FCAS นักคณิตศาสตร์ประกันภัย
สำนักงานอตราเบี้ยประกันวินาศภัย

ประกันภัยรถยนต์ คือ เครื่องมือจัดการความเสี่ยงที่ผู้ขับขี่รถยนต์แสดงถึงความรับผิดชอบต่อสังคม ผู้ขับขี่ใด ๆ ที่เป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นจำเป็นต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น อย่างไรก็ตาม ผู้ขับขี่อาจไม่มีทุนทรัพย์เพียงพอในการชดเชยความเสียหายมากมายมหาศาลที่ตนก่อขึ้น ผู้ประสบภัยก็อาจมิได้รับค่าชดเชยในการรักษาที่เกิดจากอุบัติเหตุ ดังนั้นจึงเป็นเหตุผลในการจัดตั้ง “ประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ” เพื่อให้ความคุ้มครองแก่ผู้ประสบภัยจากรถทุกคน

ประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศไทย มีจุดเริ่มต้นนับตั้งแต่พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งกำหนดให้เจ้าของรถต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยด้วยการประกันภัยกับบริษัท ประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับจึงมีชื่อเรียกโดยทั่วไปว่า ประกันภัย พ.ร.บ.





สำหรับเป้าหมายของประกันภัย พ.ร.บ. นั้นเพื่อสร้างระบบที่คุ้มครองประชาชนที่ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากรถยนต์ โดยผู้ประสบภัยหรือทายาทจะได้รับค่าชดเชยต่าง ๆ ประกอบด้วย ค่ารักษาพยาบาล ค่าชดเชยกรณีสูญเสียอวัยวะหรือทุพพลภาพ ค่าปลงศพ ค่าชดเชยการสูญเสียรายได้ แล้วแต่กรณี และไม่เกินอัตราที่กำหนด สำหรับเบี้ยประกันภัยนั้น ได้มีการกำหนดตามประเภทรถ (15 ประเภท ในปัจจุบัน) ขนาดรถยนต์ และประเภทการใช้รถยนต์ ซึ่งในอดีตเป็นการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยขั้นสูง แต่นับตั้งแต่ พ.ศ. 2544 เป็นต้นมาได้ประกาศให้ประกันภัย พ.ร.บ. ใช้อัตราเบี้ยประกันภัยคงที่ตามที่กำหนด

อย่างไรก็ตาม อัตราเบี้ยประกันภัยที่กำหนดนั้นไม่ได้สะท้อนถึงต้นทุนการรับประกันภัยที่แท้จริง กล่าวคือ ประกันภัย พ.ร.บ. ของรถบางประเภทอาจทำให้บริษัทประกันภัยมีกำไร ขณะที่เบี้ยประกันภัยของรถอีกประเภทอาจไม่เพียงพอต่อต้นทุนความเสียหายและค่าใช้จ่ายต่าง ๆ จนทำให้บริษัทประกันภัยขาดทุน แต่บริษัทประกันภัยไม่อาจปฏิเสธการรับประกันภัย พ.ร.บ. ได้ ไม่ว่าเบี้ยประกันภัยนั้นจะทำกำไรหรือขาดทุนก็ตาม นี่จึงเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดการจัดตั้งบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ขึ้นโดยมีผู้ถือหุ้นเป็นบริษัทประกันวินาศภัยในประเทศไทย เพื่อรับประกันภัย พ.ร.บ. สำหรับรถจักรยานยนต์ ตั้งแต่ พ.ศ. 2542 ซึ่งบริษัทประกันวินาศภัยมีหน้าที่สมทบเงินส่วนหนึ่งที่ได้รับจากการประกันภัย พ.ร.บ. สำหรับรถประเภทอื่น ๆ ให้กับบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด เพื่อชดเชยต้นทุนการประกันภัยและค่าใช้จ่ายของประกันภัย พ.ร.บ. สำหรับรถจักรยานยนต์

อนึ่ง เนื่องจากสภาพเศรษฐกิจที่เปลี่ยนแปลงไป ประกันภัย พ.ร.บ. ได้มีการปรับเปลี่ยนจำนวนเงินความคุ้มครองตามมูลค่าเงินที่สูงขึ้นเพื่อทดแทนความต้องการของผู้ประสบภัย โดยระหว่างปี พ.ศ. 2535 จนถึงปัจจุบัน (พ.ศ. 2563) มีการปรับเปลี่ยนจำนวนเงินความคุ้มครองทั้งสิ้น 8 ครั้ง¹ อย่างไรก็ตาม อัตราเบี้ยประกันภัยของประเภทรถส่วนใหญ่กลับมีการปรับปรุงในทิศทางตรงกันข้าม เพื่อให้เบี้ยประกันภัยสามารถสะท้อนความเสี่ยงจากการรับประกันภัยได้มากขึ้น ซึ่งเป็นการปรับลดเบี้ยประกันภัย (สำหรับรถทุกประเภท ยกเว้นรถพ่วงและรถจักรยานยนต์) เป็นจำนวนรวม 6 ครั้ง และปรับเพิ่มเบี้ยประกันภัย (สำหรับรถพ่วงและรถจักรยานยนต์) เป็นจำนวน 3 ครั้ง ในระหว่างช่วงปีข้างต้น

ในช่วง 29 ปีของการเริ่มต้นปรับปรุงและพัฒนาการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับนั้น ผลสัมฤทธิ์ของการประกันภัยได้เป็นไปอย่าง

โดดเด่นในแง่ของการเสริมสร้างความคุ้มครองต่อสังคม ด้านการชดเชยค่าใช้จ่ายต่อผู้ประสบภัยเพื่อลดภาระทางการเงินภายหลังประสบอุบัติเหตุ และด้านมาตรการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยทางถนน เพื่อลดความเสี่ยงของการประกันภัย เช่น การมอบหมวกนิรภัยให้แก่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ การรณรงค์จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น แม้กระนั้น การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับยังคงประสบปัญหาเชิงระบบที่ไม่สอดคล้องกับหลักกฎหมาย หลักการกำหนดเบี้ยประกันภัย และหลักการการประกันภัยภาคบังคับ อยู่ 4 ประการ ดังนี้

ปัญหาในปัจจุบัน

1

รศส่วนหนึ่งไม่มีประกันภัย พ.ร.บ.

ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 กำหนดให้เจ้าของรถ “ต้อง” จัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยด้วยการประกันภัยกับบริษัท ดังนั้นในทางปฏิบัติ รถทุกคันจึงจำเป็นต้องมีประกันภัย พ.ร.บ. ก่อนจอดหรือต่อทะเบียนที่กรมขนส่งทั้งสิ้น

อย่างไรก็ดี สัดส่วนการทำประกันภัย พ.ร.บ. ซึ่งคำนวณจากสถิติการรับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ และ สถิติจำนวนรถยนต์ที่เสียภาษีประจำปี² ดังรูปที่ 1 แสดงให้เห็นว่า มีรถส่วนหนึ่งที่ไม่ได้ทำประกันภัย พ.ร.บ. ซึ่งถือว่าขัดต่อพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ และถึงแม้ว่าสัดส่วนการทำประกันภัย พ.ร.บ. จะมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในทุก ๆ ปี แต่จนถึงในปี พ.ศ. 2560 สัดส่วนของจำนวนรถที่ทำประกันภัย พ.ร.บ. โดยรวมคิดเป็น 90% ของจำนวนรถที่จอดหรือต่อทะเบียนทั้งหมด (รถจักรยานยนต์มีอัตราการทำประกันภัย พ.ร.บ. ที่ 88% และรถอื่น ๆ มีอัตราการทำประกันภัย พ.ร.บ. ที่ 93%) ทั้งนี้ ตัวเลขดังกล่าวยังไม่รวมรถที่ซื้อมาโดยมิได้จอดหรือต่อทะเบียนและมิได้ทำประกันภัย พ.ร.บ. นั้นหมายความว่ามีความเสี่ยงที่วิ่งบนท้องถนนมากกว่า 1 ใน 10 คัน ไม่มีความคุ้มครองจากการประกันภัยเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น ดังนั้นผู้ใช้ทางเท้าและผู้ใช้ท้องถนนนั้นมีโอกาสเป็นอย่างมากที่จะได้รับภาระและการชดเชยที่ไม่เพียงพอ อันเกิดจากความประมาทของผู้ขับขี่ซึ่งไม่ได้ทำประกันภัย

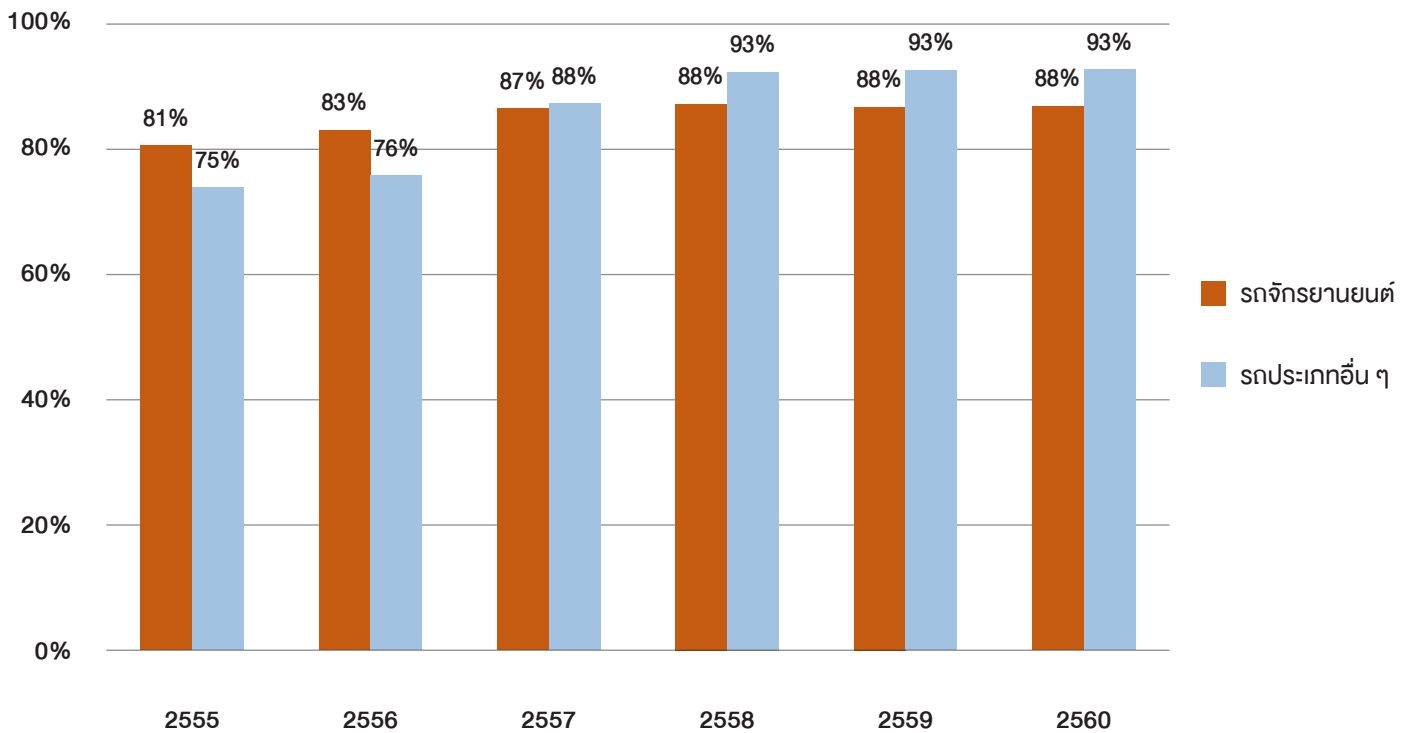


¹ อ้างอิง สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.)

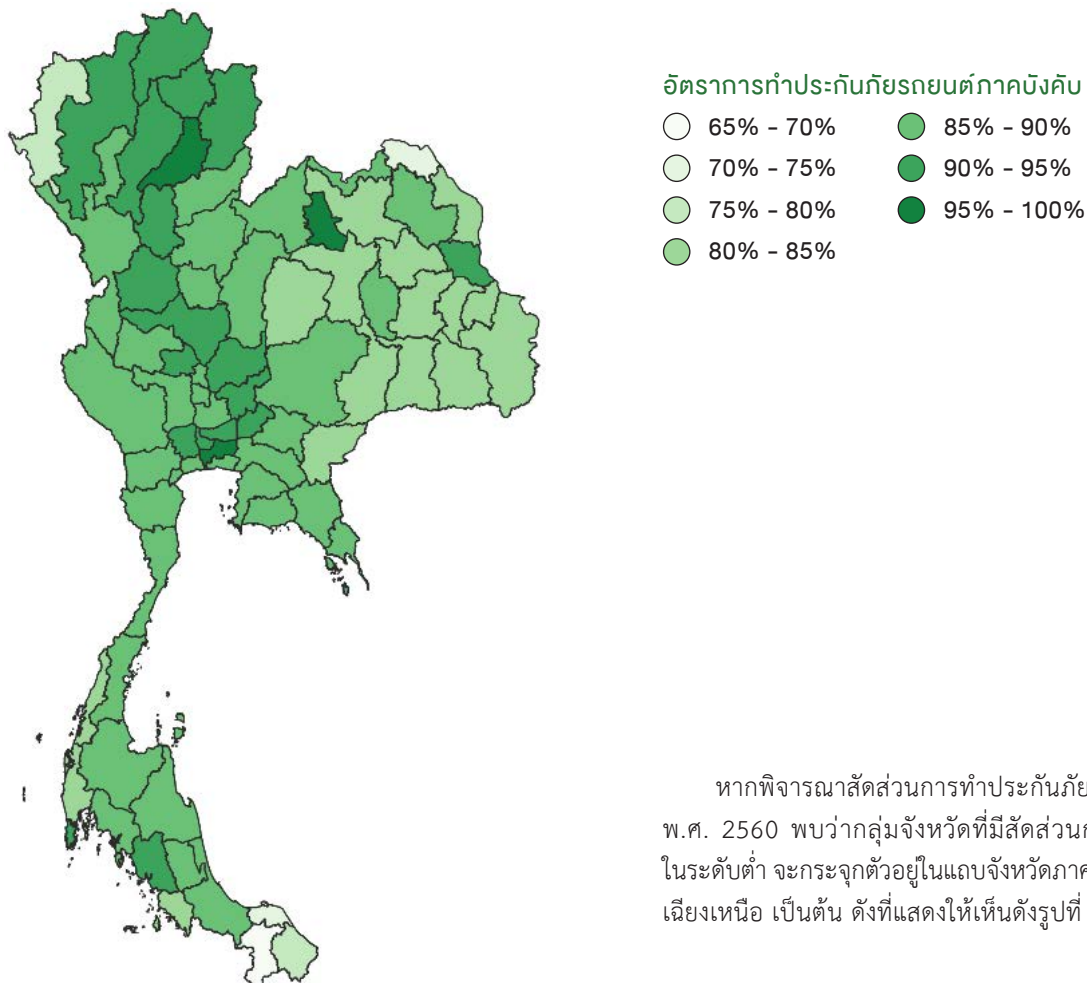
² อ้างอิง กรมการขนส่งทางบก



รูปที่ 1 สัดส่วนการทำประกันภัย พ.ร.บ. ของรถที่จอดหรือต่อทะเบียน ปี 2555-2560



รูปที่ 2 สัดส่วนการทำประกันภัย พ.ร.บ. รายจังหวัด



หากพิจารณาสัดส่วนการทำประกันภัย พ.ร.บ. รายจังหวัด ในปี พ.ศ. 2560 พบว่ากลุ่มจังหวัดที่มีสัดส่วนการทำประกันภัย พ.ร.บ. ในระดับต่ำ จะกระจุกตัวอยู่ในแถบจังหวัดภาคใต้ตอนล่าง ภาคตะวันออก เชียงเหนือ เป็นต้น ดังที่แสดงให้เห็นดังรูปที่ 2



จากสถิติข้างต้นแสดงให้เห็นว่า ระบบการรับประกันภัย พ.ร.บ. ยังมีช่องโหว่ในการทำประกันภัย อันส่งผลให้ยังคงมีรถที่มิได้ทำประกันภัย พ.ร.บ. วิ่งอยู่บนท้องถนน สาเหตุของการไม่มีประกันภัย พ.ร.บ. ประกอบด้วย

ช่องโหว่ของช่วงเวลาระหว่าง
การทำประกันภัย พ.ร.บ. และ
การเสียภาษีประจำปี ทำให้ประกัน
ภัย พ.ร.บ. อาจหมดอายุก่อนต่อ
ทะเบียนรถต่อไป

ไม่มีระบบแจ้งเตือน
การหมดอายุของกรมธรรม์ที่
เข้าถึงผู้ขับขี่ได้โดยตรงอย่าง
แพร่หลาย ทำให้ผู้ขับขี่ลืมตระหนักถึง
วันหมดอายุของกรมธรรม์ และขับขี่
โดยไม่มีประกันภัย พ.ร.บ.

เจ้าของรถ
ตั้งใจไม่ทำประกันภัย พ.ร.บ.
และเสียภาษีประจำปี ด้วยเหตุผล
ต่าง ๆ เช่น รถเก่าเกินไป ไม่ค่อยได้ขับขี่
ไม่ยอมเสียเงิน กระบวนการยุ่งยาก
เนื่องจากต้องซื้อประกันภัย ตรวจสอบ
สภาพรถและต่อทะเบียน เป็นต้น

2

ความคุ้มครองกับซ้อนกัน มีความคลุมเครือ กรณีประมาทร่วมและการวัดความเสียหายต่อชีวิต

ในปัจจุบัน วงเงินความคุ้มครองได้แบ่งอย่างชัดเจนสำหรับความ
คุ้มครองสำหรับความเสียหายเบื้องต้น (ความคุ้มครองเบื้องต้น) เท่านั้น
แต่วงเงินความคุ้มครองเต็มยังมีการทับซ้อนกันระหว่างค่ารักษาพยาบาล
และค่าชดเชยกรณีทุพพลภาพหรือเสียชีวิต อันจะเห็นได้จากประเภทและ
ระดับความคุ้มครองที่มีผลบังคับใช้ ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2563
ดังที่แสดงในตารางที่ 1

ตารางที่ 1 ประเภทและระดับความคุ้มครอง ประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2563

ความคุ้มครอง	ความคุ้มครองสำหรับความเสียหายเบื้องต้น	ความคุ้มครองหากพิสูจน์ว่า มิได้เป็นผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืน
ค่ารักษาพยาบาล	ไม่เกิน 30,000 บาท	ไม่เกิน 80,000 บาท
ค่าชดเชยกรณีสูญเสียอวัยวะ หรือทุพพลภาพอย่างถาวร	35,000 บาท	รวมค่ารักษาพยาบาลแล้วไม่เกิน 200,000 ถึง 500,000 บาท แล้วแต่กรณี
ค่าชดเชยกรณีเสียชีวิต	35,000 บาท	รวมค่ารักษาพยาบาลแล้ว ไม่เกิน 500,000 บาท
ค่าชดเชยกรณีสูญเสียรายได้ จากการเข้ารักษาพยาบาล	ไม่ชดเชย	วันละ 200 บาท ไม่เกิน 20 วัน

แม้ว่านัยหนึ่งของการออกแบบความคุ้มครองทับซ้อนดังกล่าว เพื่อ
ควบคุมระดับค่าสินไหมทดแทนมิให้สูงเกินไป และเพื่อคงระดับเบี้ยประกันภัย
ให้อยู่ในระดับที่ประชาชนสามารถซื้อได้ อย่างไรก็ตาม อาจมีปัญหาด้าน
ความยุติธรรมต่อผู้บาดเจ็บที่เข้ารักษาและเสียชีวิตในเวลาต่อมา ซึ่งเงิน
ชดเชยกรณีเสียชีวิตจะถูกทดแทนด้วยค่ารักษาพยาบาล ส่งผลให้ผู้มีสิทธิ
ได้รับค่าสินไหมทดแทน ได้รับค่าชดเชยน้อยกว่ากรณีเสียชีวิตทันที
ในที่เกิดเหตุ

นอกจากนั้น โครงสร้างความคุ้มครองในปัจจุบัน วงเงินความคุ้มครอง
แยกกันระหว่างความคุ้มครองเบื้องต้น กับความคุ้มครองเต็มอย่างชัดเจน
ซึ่งการปรับความคุ้มครองที่ผ่านมาในอดีตมักจะไม่ปรับวงเงินความคุ้มครอง
แต่ละรายการอย่างคู่ขนาน ทั้งความคุ้มครองเบื้องต้นกับความคุ้มครอง
เต็ม จนอาจทำให้เกิดความเหลื่อมล้ำของระดับความคุ้มครองที่ควร
ได้รับ ระหว่างผู้ละเมิดและผู้ถูกละเมิดในอุบัติเหตุหนึ่ง ๆ



จากตารางความคุ้มครองข้างต้น ไม่มีเกณฑ์วัดอัตราความประมาทของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในอุบัติเหตุ จึงส่งผลให้เกิดปัญหาด้านจริยธรรมและสังคม เช่น ผู้มีประกันภัยมักถูกพิจารณาให้เป็นฝ่ายผิด เพื่อจะได้มีความคุ้มครองต่อฝ่ายที่ไม่มีประกันภัย อันจะเป็นการบิดเบือนข้อเท็จจริงและเป็นแบบอย่างด้านจริยธรรมที่ไม่ดีต่อสังคมโดยรวม ปัญหาด้านความยุติธรรมด้านการชดเชย เนื่องจากผู้เกี่ยวข้องจะถูกพิจารณาว่าเป็นฝ่ายผิดหรือฝ่ายถูกเพียง 2 ประเภทเท่านั้น แม้ว่าในเหตุการณ์จริงฝ่ายละเมิดอาจมีส่วนผิดทั้งหมด และฝ่ายถูกอาจมีส่วนประมาทร่วมบ้าง ดังนั้นมูลค่าที่ชดเชยควรถูกลดหย่อนตามระดับความประมาทของบุคคลในอุบัติเหตุหนึ่ง ๆ ด้วย ปัญหาด้านการจ่ายสินไหมทดแทน

เนื่องจากไม่มีการระบุการจ่ายค่าชดเชยที่เป็นบรรทัดฐานจากกรณีประมาทร่วม หรือกรณีมีหลายกรรมธรรม์ประกันภัย พ.ร.บ. ที่ต้องร่วมรับผิดชอบ จึงทำให้การชดเชยกรณีประมาทร่วมนั้นกลายเป็นประเด็นที่ขาดหลักการประกันภัยอ้างอิง

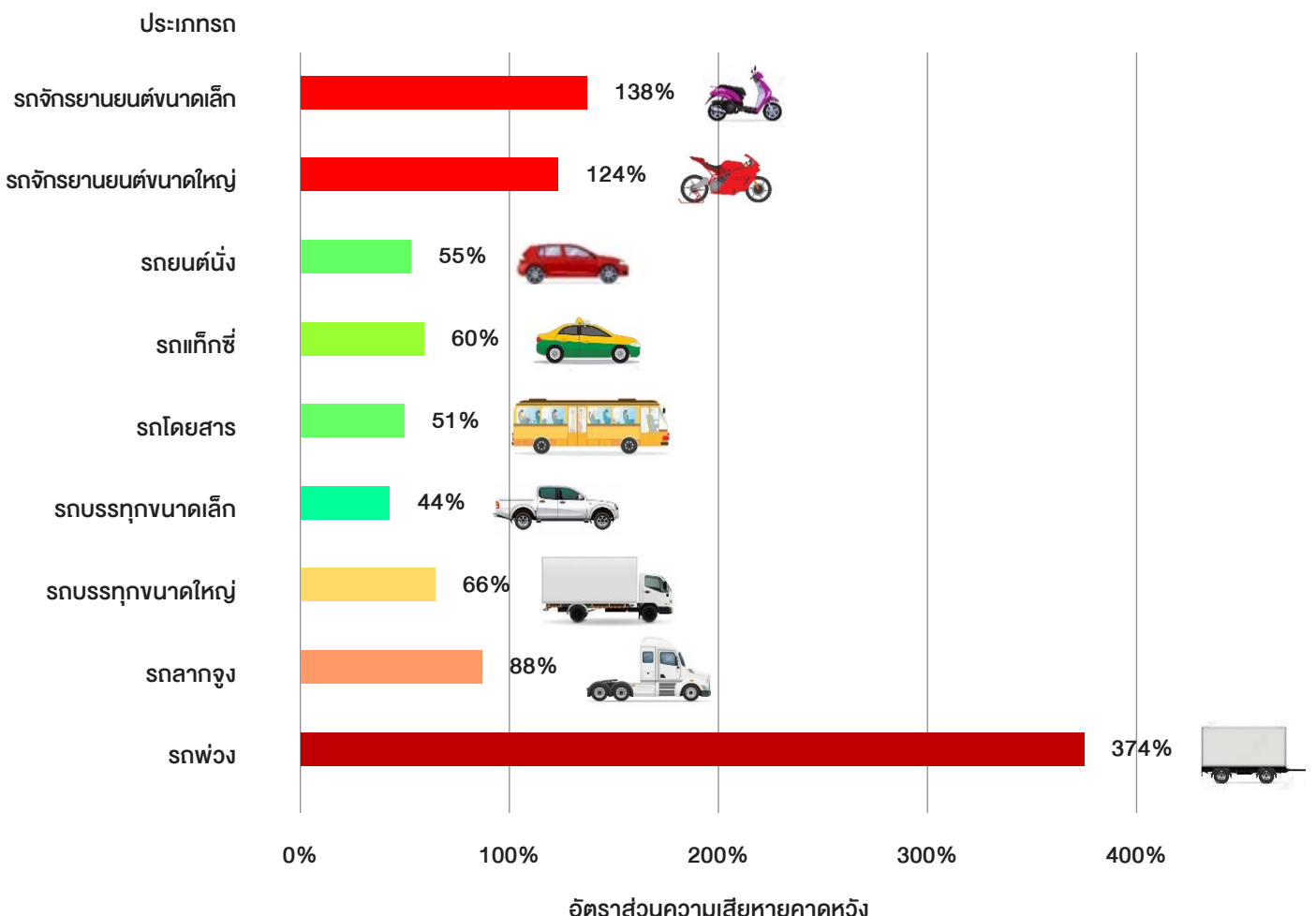
สุดท้าย การประกันภัยในปัจจุบันยังไม่มีเกณฑ์วัดมูลค่าความเสียหายต่อชีวิตที่แน่ชัดและยอมรับได้ทั่วไป จึงทำให้วงเงินความคุ้มครองที่กำหนดในปัจจุบันขาดจุดอ้างอิงในการพิจารณาเพื่อให้ทราบว่าวงเงินความคุ้มครองที่กำหนดนั้นเหมาะสมและเพียงพอต่อผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิตมากน้อยเพียงใด

3

เบี้ยประกันภัย พ.ร.บ. ไม่สอดคล้องกับต้นทุนความเสียหาย และค่าใช้จ่ายที่เหมาะสมในการรับประกันภัยแต่ละประเภท

นับตั้งแต่มีประกันภัย พ.ร.บ. จนถึงปัจจุบันนั้น การปรับเพิ่มลดเบี้ยประกันภัยของรถแต่ละประเภทยังไม่มีหลักเกณฑ์ที่แน่ชัดและมีได้อ้างอิงจากต้นทุนที่แท้จริง ซึ่งจะสังเกตได้จากอัตราส่วนสินไหมทดแทน (Loss Ratio) ของรถแต่ละประเภทยังแตกต่างกันเป็นอันมาก ตามที่แสดงในรูปที่ 3

รูปที่ 3 อัตราส่วนความเสียหายคาดหวัง ประกันภัย พ.ร.บ. สำหรับรถแต่ละประเภท ณ ระดับความคุ้มครองปี 2563





จากรูปข้างต้น จะเห็นได้ว่ากรรมธรรม์ประกันภัย พ.ร.บ. ของรถบางประเภทนั้นมีต้นทุนความเสียหายในระดับต่ำ และยังคงมีกำไรหากหักค่าใช้จ่าย แต่ขณะที่กรรมธรรม์ของรถอีกบางประเภทนั้นไม่เพียงพอ แม้แต่จะรองรับต้นทุนความเสียหายจากการประกันภัย โดยที่ยังไม่รวมค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ ในการรับประกันภัยและบริหารจัดการกรรมธรรม์ อันแสดงให้เห็นถึงเบี้ยประกันภัยในปัจจุบันนั้นยังไม่สะท้อนความเสี่ยงด้านการรับประกันภัยได้เท่าที่ควร ซึ่งยังไม่สอดคล้องกับหลักการกำหนดเบี้ยประกันภัย ดังนี้

- เบี้ยประกันภัยจะต้องเพียงพอที่จะชดเชยค่าความเสียหายที่คาดว่าจะเกิดขึ้นและค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยประเภทนั้น ๆ
- เบี้ยประกันภัยจะต้องมีความยุติธรรม กล่าวคือผู้ที่เสี่ยงภัยสูงควรเสียเบี้ยประกันภัยสูง ผู้ที่เสี่ยงภัยต่ำควรเสียเบี้ยประกันภัยต่ำ
- เบี้ยประกันภัยไม่ควรสูงเกินไปจนทำให้บริษัทประกันภัยมีกำไรเกินควรและเกินอำนาจซื้อของผู้เอาประกันภัย

และไม่สอดคล้องกับหลักการการประกันภัยภาคบังคับ ดังนี้

- ประกันภัยภาคบังคับต้องดำรงอยู่เพื่อมอบความคุ้มครองต่อสังคม เนื่องจากประชาชนเจ้าของรถจำเป็นต้องซื้อ และบริษัทประกันภัยไม่มีสิทธิปฏิเสธการรับประกันภัยภาคบังคับ ดังนั้นเบี้ยประกันภัยที่สูงเกินควรจะลดรอนอำนาจซื้อของประชาชน และเบี้ยประกันภัยที่ต่ำเกินควรจะเป็นสาเหตุให้บริษัทประกันภัยไม่สามารถดำเนินธุรกิจต่อไปได้ อัตราเบี้ยที่เหมาะสมจึงเป็นปัจจัยหลักที่จำเป็นต่อความยั่งยืนในการดำรงอยู่ของประกันภัยภาคบังคับ
- ประกันภัยภาคบังคับไม่ควรสร้างกำไรที่เหลือเพื่อต่อภาคธุรกิจ กล่าวคือเบี้ยประกันภัยควรกำหนดโดยอยู่บนพื้นฐานของระดับกำไรที่น้อยหรือเท่าทุน

4

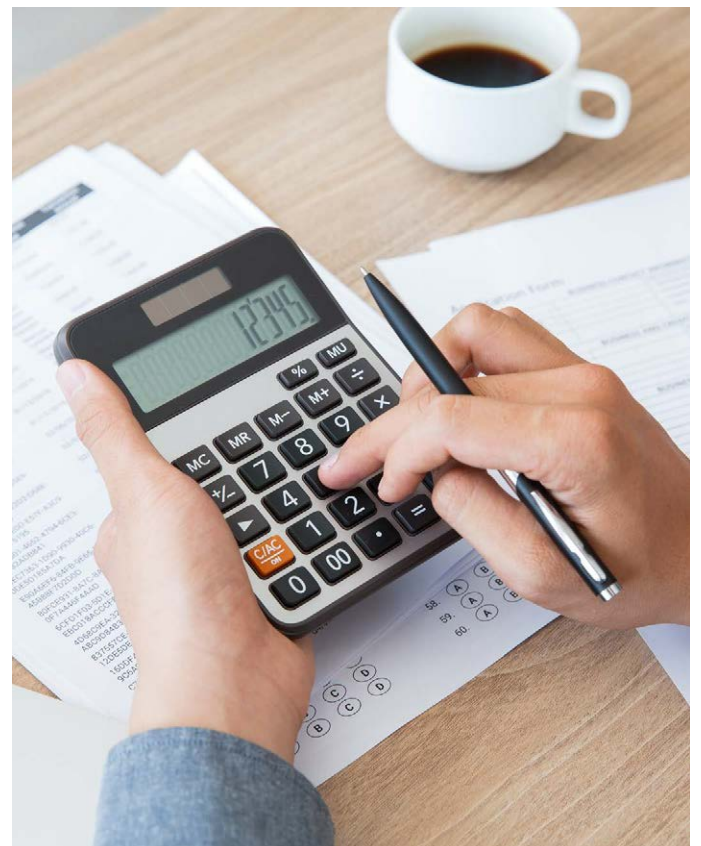
**ไม่มีการกำหนดเกี่ยวกับช่วงเวลา วิธีการ หลักเกณฑ์และ
ผู้รับผิดชอบที่ชัดเจนในการกบฏระดับความคุ้มครอง
และเบี้ยประกันภัยที่เหมาะสม**

ปัจจุบัน การทบทวนอัตราเบี้ยประกันภัย อัตราค่านายหน้าและระดับความคุ้มครองสำหรับประกันภัย พ.ร.บ. นั้น ยังไม่มีกรอบเวลาหลักเกณฑ์ และที่มาที่ไปที่แน่ชัดว่ากำหนดด้วยวิธีการและเหตุผลอย่างไร ซึ่งไม่เพียงพอที่จะทำให้ระดับและประเภทความคุ้มครองไม่สะท้อนตามสภาพเศรษฐกิจที่เปลี่ยนแปลงไปตามกาลเวลาอย่างเหมาะสมและเป็นระบบ ยังทำให้เบี้ยประกันภัยไม่สะท้อนระดับต้นทุนและค่าใช้จ่ายที่เปลี่ยนแปลงไปตามความเสี่ยงของการประกันภัย ระดับความคุ้มครองและอัตราเงินเพื่อระบบประกันภัย พ.ร.บ. ในปัจจุบันจึงเสมือนระบบที่ถูกปิดผนึกไว้ โดยขาดซึ่งการวิเคราะห์และการตัดสินใจด้วยหลักการการประกันภัยและหลักฐานทางสถิติ

หากความคุ้มครองไม่มีการปรับอย่างทันทั่วทั้งที่ให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม ประชาชนผู้เอาประกันภัยซึ่งไม่มีอำนาจในการเลือกระดับความคุ้มครองของประกันภัย พ.ร.บ. จะมิได้รับการชดเชยที่เหมาะสมตามระดับค่ารักษาพยาบาลที่แท้จริง หรือค่าชดเชยที่สมเหตุสมผลต่อผู้เสียชีวิต อันจะเป็นการเสริมสร้างภาระทางการเงินให้แก่ผู้ละเมิดผู้ประสบภัยและทายาทอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

หากเบี้ยประกันภัยไม่มีการปรับอย่างทันทั่วทั้งที่ให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม บริษัทประกันภัยซึ่งไม่มีอำนาจในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยนั้น ก็อาจจ่ายค่านายหน้าที่สูงเกินควรสำหรับประกันภัยที่ยังมีกำไรอยู่ เพื่อให้บริษัทได้รับกรรมธรรม์มาในปริมาณมาก อันเป็นการเอาเปรียบผู้บริโภคและเสริมสร้างความเคยชินที่ไม่ถูกต้องในการทำธุรกิจ หรือบริษัทประกันภัยอาจจำเป็นต้องยอมรับภาระขาดทุนต่อประกันภัยที่เบี้ยประกันภัยไม่เพียงพอ นำไปสู่วิธีแก้ปัญหาที่ไม่ได้แก้ตรงสาเหตุ เช่น การใช้เบี้ยประกันภัย พ.ร.บ.

ส่วนหนึ่งของรถประเภทอื่น ๆ เพื่อสงเคราะห์ต้นทุนประกันภัย พ.ร.บ. ของรถจักรยานยนต์ หรือการใช้เบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจมาเพื่อถ่วงเฉลี่ยการขาดทุนจากประกันภัย พ.ร.บ. เป็นต้น





แนวทางการแก้ปัญหา

ด้วยปัญหาเชิงระบบ 4 ประการหลักที่กล่าวมา ประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับควรมีการเปลี่ยนแปลงบนพื้นฐานของหลักการประกันภัยและความเป็นไปได้ทางปฏิบัติ โดยมุ่งเน้นเป้าหมายด้านความสมดุลแห่งผลประโยชน์ระหว่างประชาชนและบริษัทประกันภัยเป็นหลัก อันจะเป็นอานิสงส์ก่อให้เกิดความยั่งยืนของระบบประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับในระยะยาว สำหรับการประกันวินาศภัยนั้น ความสมดุลแห่งผลประโยชน์จะเกิดขึ้น ณ จุดที่

1. ประชาชนได้รับความคุ้มครองในระดับที่เหมาะสมต่อความเสียหาย
2. ระดับเบี้ยประกันภัยอยู่ในอำนาจซื้อของประชาชน
3. อัตราเบี้ยประกันภัยเพียงพอต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทประกันภัย

สำนักงานอัตราร้อยประกันวินาศภัยจึงขอใช้สถิติเพื่อเสนอแนวทางในการปรับปรุงการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับให้เข้าสู่จุดสมดุลแห่งผลประโยชน์ระหว่างประชาชนและบริษัทประกันภัย ดังนี้

หน่วยงานที่มีอำนาจควรจัดตั้งและมอบหมายคณะทำงานที่ชัดเจนให้มีการทบทวนระดับความคุ้มครองและอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับเป็นประจำทุกปี โดยมีวิธีการและหลักเกณฑ์ที่แน่ชัดในการปรับปรุงทุนและเบี้ยประกันภัย เพื่อคงความสมดุลแห่งผลประโยชน์ไว้ได้ในทุก ๆ ปี โดยมีหลักการพิจารณาและปรับปรุง ดังนี้

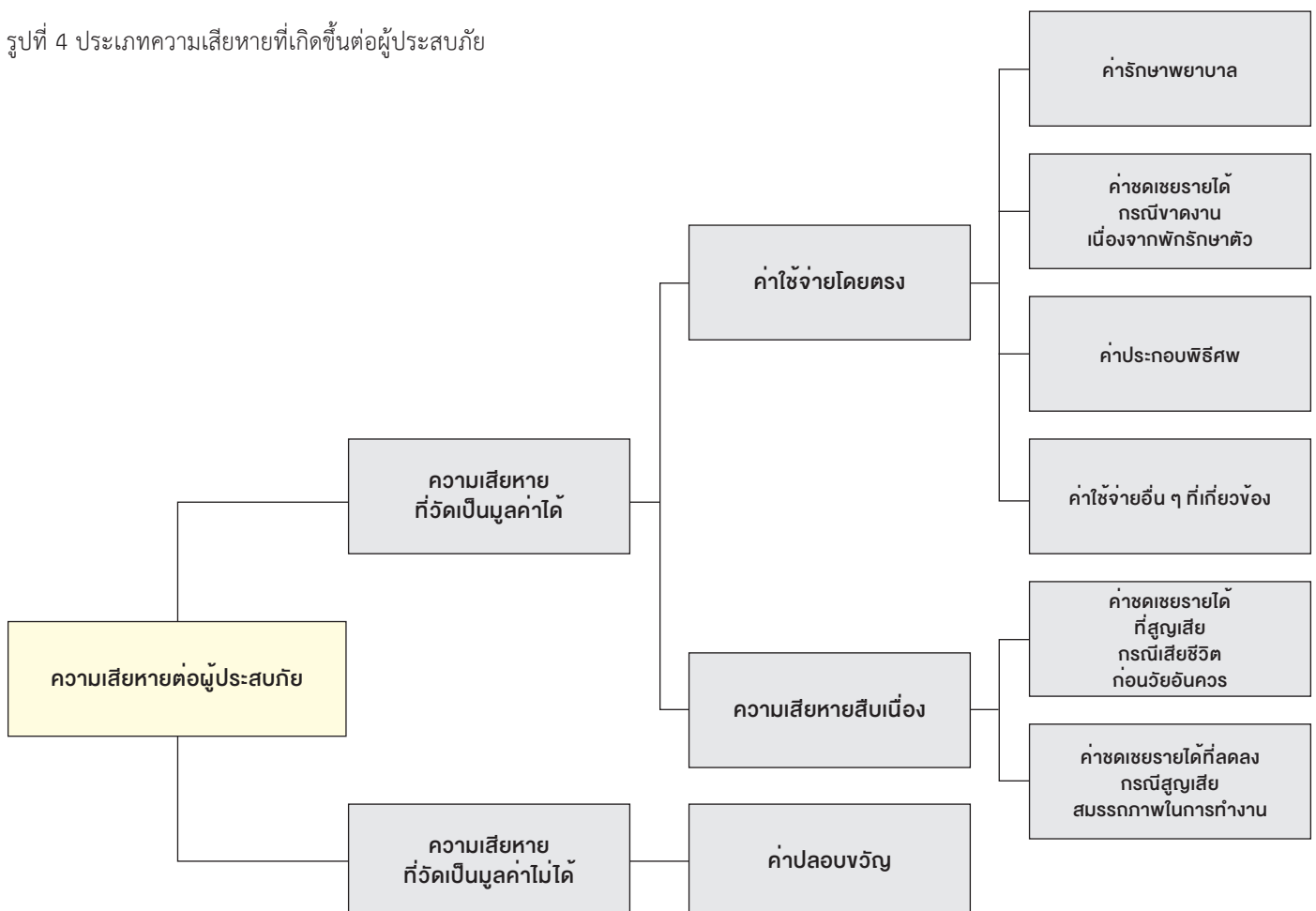
1

ความคุ้มครองและทุนประกันภัย

ประเภทความคุ้มครองและทุนประกันภัยควรแยกตามประเภทความเสียหายจริง

โดยทั่วไปความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อบุคคลเมื่อประสบอุบัติเหตุ สามารถแบ่งเป็นหมวดหมู่ได้ดังรูปที่ 4

รูปที่ 4 ประเภทความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อผู้ประสบภัย





หากเปรียบเทียบกับความคุ้มครองในปัจจุบัน ค่ารักษาพยาบาล ค่าประกอบพิธีศพ ค่าชดเชยรายได้ที่สูญเสียหรือลดลงนั้นรวมอยู่ในวงเงินเดียวกัน จึงควรมีการจำแนกทุนประกันภัยเพิ่มเติมตามประเภทความเสียหายข้างต้น เพื่อความชัดเจนในการชดเชยและความยุติธรรมต่อผู้เสียชีวิต อนึ่ง ในปัจจุบัน ประกันภัย พ.ร.บ. ยังไม่มีความคุ้มครองสำหรับค่าปลอบขวัญต่อครอบครัวผู้ประสบภัย ซึ่งอาจเป็นอีกความคุ้มครองหนึ่งที่อาจพิจารณาเพิ่มให้ได้ แต่ทั้งนี้อาจส่งผลให้เบี้ยประกันภัยเพิ่มสูงขึ้น และจำเป็นต้องกำหนดวงเงินค่าปลอบขวัญให้แน่ชัด มิเช่นนั้นอาจเกิดการเรียกร้องที่สูงเกินจะชดเชยได้

ควรมีเกณฑ์ในการวัดอัตราความประมาทของบุคคลในอุบัติเหตุหนึ่ง ๆ และกำหนดระดับความคุ้มครองที่ลดหลั่นตามระดับความประมาทของผู้ประสบภัย

เนื่องจากในปัจจุบันมีการแบ่งแยกความผิดของบุคคลที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุเป็นเพียงฝ่ายถูกหรือฝ่ายผิดโดยมิได้มีหลักเกณฑ์ที่แน่ชัด มักจะมีข้อโต้แย้งและการบิดเบือนความเป็นจริงจากสถานภาพการทำประกันภัย ดังนั้นควรจัดทำหลักเกณฑ์ในการวัดระดับความประมาทของแต่ละบุคคลในอุบัติเหตุหนึ่ง ๆ ที่สามารถอ้างอิงได้โดยทั่วไป โดยก่อนอื่น ต้องคะแนนความประมาทของบุคคล โดยกำหนดให้การกระทำที่ผิดกฎจราจรร้ายแรงหรือมีโอกาสก่อให้เกิดอุบัติเหตุหรือความเสียหายสูง มีคะแนนความประมาทที่สูง เช่น

ตารางที่ 2 ตัวอย่างคะแนนความประมาทสำหรับพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน

พฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน	คะแนนความประมาท
จับที่ผ่านเส้นหยุดขณะสัญญาณไฟจราจรสีแดง	100
จับที่ผ่านเส้นหยุดขณะสัญญาณไฟจราจรสีเหลือง	50
จับที่เกินความเร็วที่กำหนด	80
ชนครั้งแรก หากสามารถหยุดหรือเบี่ยงได้ทัน	80
จับคร่อมช่องทางเดินรถ	50
เปลี่ยนช่องทางเดินรถโดยไม่มีสัญญาณไฟขอเปลี่ยนช่อง	50
ไม่สวมหมวกนิรภัยขณะเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์	50
ข้ามทางม้าลายขณะสัญญาณไฟจราจรสีแดง	100
ข้ามถนน ณ จุดที่ไม่มีทางม้าลาย	60
จอดรถหรือวางสิ่งของกีดขวางทางจราจรที่ติดขัดจนวิสัย	50
เจตนาก่อให้เกิดอุบัติเหตุ	500

โดยคะแนนความประมาทตามตารางที่ 2 เป็นเพียงตัวอย่าง ซึ่งสามารถนำไปปรับปรุงเพิ่มพฤติกรรมความประมาทที่สามารถพิสูจน์ได้ และปรับเพิ่มคะแนนความประมาทสำหรับพฤติกรรมที่ต้องขจัดเพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุ

เมื่อพิจารณาจากหลักฐานการเกิดอุบัติเหตุ จะสามารถคำนวณคะแนนความประมาทของแต่ละบุคคลที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุได้จากนั้นอัตราความประมาทของแต่ละบุคคล (Contributory Negligence) สามารถคำนวณได้จาก

$$\text{อัตราความประมาทของนาย ก} = \frac{\text{คะแนนความประมาทของนาย ก}}{\text{คะแนนความประมาทรวมของทุกบุคคลที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุหนึ่ง ๆ}}$$

เพื่อเป็นความยุติธรรมต่อบุคคลที่มีระดับความประมาทต่างกัน แก้ปัญหาความคลุมเครือในการตัดสินและชดเชยสำหรับกรณีประมาทร่วม และเพื่อความสะดวกต่อการปรับทุนประกันภัยไปในแนวทางเดียวกัน จึงควรมีการตั้งอัตราส่วนของทุนประกันภัยเพิ่มเติมตามอัตราความประมาท ดังเช่นที่แสดงในตารางที่ 3



ตารางที่ 3 ตัวอย่างอัตราส่วนของทุนประกันภัยตามอัตราความประมาทของบุคคล

อัตราความประมาทของบุคคล	อัตราส่วนของทุนประกันภัยต่อทุนประกันภัยเต็ม	
	ทุนค่ารักษาพยาบาล	ทุนค่าชดเชยกรณีเสียชีวิตหรือทุพพลภาพ
00.00-39.99%	100%	100%
40.00-59.99%	80%	60%
60.00-79.99%	80%	40%
80.00-100.00%	80%	20%

ดังที่แสดงให้เห็นตามตารางที่ 3 ว่าบุคคลที่มีอัตราความประมาทสูง จะมีการลดหลั่นความคุ้มครองลงมา เช่น ผู้ที่มีอัตราความประมาท 85% นั้นมีสิทธิได้รับการชดเชยค่ารักษาพยาบาลไม่เกิน 80% ของวงเงิน ค่ารักษาพยาบาลเต็ม และหากเสียชีวิตจะได้รับค่าชดเชยไม่เกิน 20% ของวงเงินชดเชยกรณีเสียชีวิต ทั้งนี้ อัตราการชดเชยในบรรทัดสุดท้ายของตารางที่ 3 เปรียบเสมือนอัตราการชดเชยเบื้องต้นก่อนพิสูจน์ความผิดในกรณีปัจจุบัน

หากกำหนดให้รถที่มีอัตราความประมาทสูงสุดในอุบัติเหตุเป็นฝ่ายรับผิดชอบความเสียหายต่อผู้ประสบภัยทุกคน ไม่เกินทุนประกันภัยของบุคคลหนึ่ง ๆ ที่หักลดตามอัตราความประมาทแล้วดังนี้ จะช่วยให้มีความชัดเจนในหลักเกณฑ์พิจารณาการจ่ายสินไหมทดแทนและการกำหนดผู้รับผิดชอบ

ควรมีเกณฑ์ในการวัดมูลค่าการสูญเสียรายได้ กรณีเสียชีวิต หรือสูญเสียสมรรถภาพในการทำงาน ที่แน่ชัดและยอมรับได้ทั่วไป

การประกันภัยรถยนต์ในปัจจุบันนั้น ยังไม่มีหลักการที่แน่ชัดในการวัดมูลค่าความเสียหายต่อชีวิต หรือสูญเสียสมรรถภาพในการทำงาน อันเป็นผลให้ประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจมักเกิดการโต้แย้งเรื่องระดับค่าชดเชยที่ไม่เพียงพอต่อความสูญเสีย และทำให้การกำหนดทุนประกันภัยของประกันภัย พ.ร.บ. นั้นไม่มีเกณฑ์อ้างอิงได้ว่าสามารถชดเชยความเสียหายจริงได้พอเพียงเท่าใด ดังนั้นควรมีการตั้งเกณฑ์มาตรฐานเพื่อใช้ในการชดเชยความเสียหายต่อชีวิต โดยคำนึงถึงรายได้ที่สูญเสียไป เช่น รายได้ต่อปี คุณ อายุวัยแรงงาน เป็นต้น จากนั้นจึงกำหนดทุนประกันภัยกรณีเสียชีวิตของประกันภัย พ.ร.บ. เป็นค่า ณ สัดส่วนหนึ่ง ๆ ของรายได้ที่สูญเสียเฉลี่ยของประชากรในประเทศ

ทุนประกันภัยต้องเพียงพอที่จะชดเชยความเสียหายจริง ณ ระดับหนึ่ง ๆ

ทุกครั้งที่มีการปรับเปลี่ยนวงเงินความคุ้มครอง ควรพิจารณาจากการกระจายตัวของความเสียหายจริงแต่ละประเภท เพื่อให้รับรองได้ว่าทุนประกันภัยจะสามารถรองรับความเสียหายได้ในส่วนใหญ่โดยไม่ให้ภาระทางการเงินตกไปอยู่กับผู้ประสบภัยมากเกินไป ควรยิ่งประเภทความเสียหายที่จำเป็นมากเท่าใดก็ควรมีระดับความคุ้มครองที่มากขึ้นเท่านั้น เช่น ค่ารักษาพยาบาลเป็นการชดเชยที่จำเป็นต่อผู้ประสบภัย

เพื่อดำรงชีวิตและหาเลี้ยงชีพต่อไปได้ในภายหน้า จึงควรมีความคุ้มครองที่ค่อนข้างสูง อาทิ 70 ถึง 90 เปอร์เซ็นต์ของค่ารักษาทั้งหมด เป็นต้น

2 เบี้ยประกันภัย

เบี้ยประกันภัยต้องสอดคล้องกับต้นทุนที่เกี่ยวข้อง

อัตราเบี้ยประกันภัยของรถแต่ละประเภทต้องมีการทบทวนและปรับปรุงให้เหมาะสมกับต้นทุนความเสียหายและค่าใช้จ่ายในการรับประกันภัยเป็นประจำ ตามหลักการกำหนดเบี้ยประกันภัยและหลักการการประกันภัยภาคบังคับ อย่างไรก็ตาม การปรับปรุงที่ถี่เกินไปอาจสร้างความลำบากในทางปฏิบัติ และช่วงเวลาทบทวนที่ห่างเกินไปจะทำให้เบี้ยประกันภัยไม่สะท้อนถึงต้นทุนที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างทันท่วงที ดังนั้นช่วงเวลาในการทบทวนและเกณฑ์ในการปรับปรุงเบี้ยประกันภัยควรจัดตั้งให้อยู่ในกรอบที่เหมาะสม เช่น ช่วงเวลาทบทวนต้นทุนควรมีปีละ 1 ครั้ง เกณฑ์ในการปรับปรุงเบี้ยประกันภัยสำหรับรถประเภทหนึ่ง ๆ คืออัตราส่วนรวมคาดหวัง (Expected Combined Ratio) อยู่นอกช่วง 95-105% หรือ อัตราความเสียหายคาดหวัง (Expected Loss Ratio) อยู่นอกช่วง 60-70% เป็นต้น

การทบทวนข้อมูลความเสี่ยง นโยบายการปรับปรุงอัตราเบี้ยประกันภัย พ.ร.บ. ตามระดับความเสียหายล่าสุด พร้อมทั้งการเปิดเผยข้อมูลอุบัติเหตุ และการชดเชยต่อสาธารณชนอย่างโปร่งใส นั้น จะเป็นกลไกที่ส่งผลดีต่ออุตสาหกรรม เศรษฐกิจและสังคมได้นานัปการ อาทิ

- ผู้ขับขี่ได้รับเบี้ยประกันภัยที่เป็นธรรมต่อระดับความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุของรถตน
- บริษัทประกันภัยได้รับการกำหนดเบี้ยประกันภัยที่เป็นธรรมต่อต้นทุนการประกันภัย ทำให้สามารถดำเนินธุรกิจและมอบความคุ้มครองให้กับสังคมต่อไปได้
- สามารถกำหนดค่านายหน้าได้ทางอ้อม ผ่านอัตราเบี้ยประกันภัยที่เหมาะสม เพื่อให้เบี้ยประกันภัยส่วนใหญ่นั้นใช้เพื่อชดเชยให้แก่ประชาชนผู้ประสบภัย



- กลไกนี้จะช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุได้โดยตรง เนื่องจากจะทำให้ผู้ขับขี่ตระหนักได้ว่าตนมีส่วนร่วมในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย หากตนขับอย่างไม่ปลอดภัยจะเป็นส่วนหนึ่งที่ช่วยให้เบี้ยประกันภัยในปีต่อไปลดลง
- เพิ่มความโปร่งใสและความน่าเชื่อถือให้แก่อุตสาหกรรมประกันภัย ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่จะทำให้อุตสาหกรรมเติบโตอย่างยั่งยืน และส่งผลดีต่ออุปสงค์ของการประกันภัยในระยะยาว

เบี้ยประกันภัยควรสอดคล้องกับกำลังซื้อของผู้เอาประกันภัย

แม้ว่าเงื่อนไขที่สำคัญที่สุดในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยนั้นคือการประมาณการตามต้นทุนจริง ณ ระดับทุนประกันภัยหนึ่ง ๆ แต่ระดับทุนประกันภัยที่สามารถกำหนดได้หลากหลาย ก็ส่งผลให้ระดับเบี้ยประกันภัย

นั้นสูงต่ำหลากหลายเช่นกัน แล้วทุนประกันภัยระดับใดคือระดับความคุ้มครองที่เหมาะสม

เนื่องจากระดับความคุ้มครองที่เพิ่มขึ้นจะส่งผลให้เบี้ยประกันภัยเพิ่มขึ้น แต่เบี้ยประกันภัยที่สูงเกินไป จะทำให้ประชาชนไม่สามารถซื้อประกันภัยได้ และระดับความคุ้มครองที่ต่ำเกินไป จะทำให้ผู้ประสบภัยได้รับการชดเชยที่ไม่เพียงพอ และทำให้ภาระทางการเงินตกไปอยู่ที่ผู้เอาประกันภัยเป็นอย่างมาก ดังนั้นระดับรายได้ควรเป็นส่วนหนึ่งในการพิจารณาระดับความคุ้มครองและอัตราเบี้ยประกันภัยของประกันภัย พ.ร.บ. เพื่อสร้างความสมดุลของความสามารถในการซื้อประกันภัย และความเพียงพอในการชดเชย หรือสมดุลแห่งผลประโยชน์ของฝั่งผู้เอาประกันนั่นเอง ดังที่แสดงให้เห็นดังรูปที่ 5

รูปที่ 5 หลักการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย ภายใต้ความสมดุลของระดับรายได้



จากรูปที่ 5 จะสามารถสร้างเกณฑ์ข้อจำกัดสำหรับการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย พ.ร.บ. ครั้งหนึ่ง ๆ ได้ ดังนี้

- เบี้ยประกันภัยต้องเท่ากับต้นทุนความเสียหายคาดหวัง ณ ระดับทุนประกันภัยหนึ่ง ๆ บวกค่าเผื่อความเสี่ยงและค่าใช้จ่ายคาดหวัง
- สัดส่วนของทุนประกันภัยต่อความเสียหายจริงต้องไม่น้อยกว่า สัดส่วนที่กำหนด สำหรับความคุ้มครองหนึ่ง ๆ เช่น สัดส่วนของทุนประกันค่าชดเชยกรณีเสียชีวิตต่อความเสียหายจริงเฉลี่ย (รายได้รายปี คูณ อายุขัยแรงงาน) ต้องไม่น้อยกว่า 20% เป็นต้น
- สัดส่วนเบี้ยประกันภัยต่อรายได้เฉลี่ย หรือสัดส่วนเบี้ยประกันภัยต่ออัตราค่าจ้างขั้นต่ำ ไม่ควรเกินสัดส่วนที่กำหนด

ด้วยหลักการข้อจำกัดที่กล่าวมาข้างต้น หากพิจารณาตามสภาพเศรษฐกิจและอัตราการเกิดอุบัติเหตุที่เปลี่ยนแปลงไป เมื่ออัตราเงินเฟ้อสูง (รายได้และค่าชดเชยโดยเฉลี่ยเพิ่มสูงขึ้น) ก็ควรมีการปรับทุนและเบี้ยประกันภัยให้สูงขึ้นตามไปด้วย หากอัตราเงินเฟ้อต่ำ สามารถคงระดับทุนประกันภัยในระดับที่เพียงพอเท่าเดิมได้ แต่หากความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น ก็ต้องปรับเบี้ยประกันภัยเพิ่มขึ้น และในทางกลับกัน หากความเสี่ยงลดลงก็ต้องปรับลดเบี้ยประกันภัยลง อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่อัตราเงินเฟ้อและความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มสูงขึ้นพร้อม ๆ กันนั้น ควรพิจารณาคงทุนประกันภัยให้เท่าเดิมไว้ เพื่อควบคุมเบี้ยประกันภัยไม่ให้เพิ่มในอัตราที่สูงเกินระดับรายได้ที่สูงขึ้น ดังนั้นในระยะยาวสามารถสรุปนโยบายการปรับปรุงระดับความคุ้มครองและอัตราเบี้ยประกันภัยได้ดังตารางที่ 4



ตารางที่ 4 แนวทางการปรับปรุงระดับความคุ้มครองและอัตราเบี้ยประกันภัยในระยะยาว

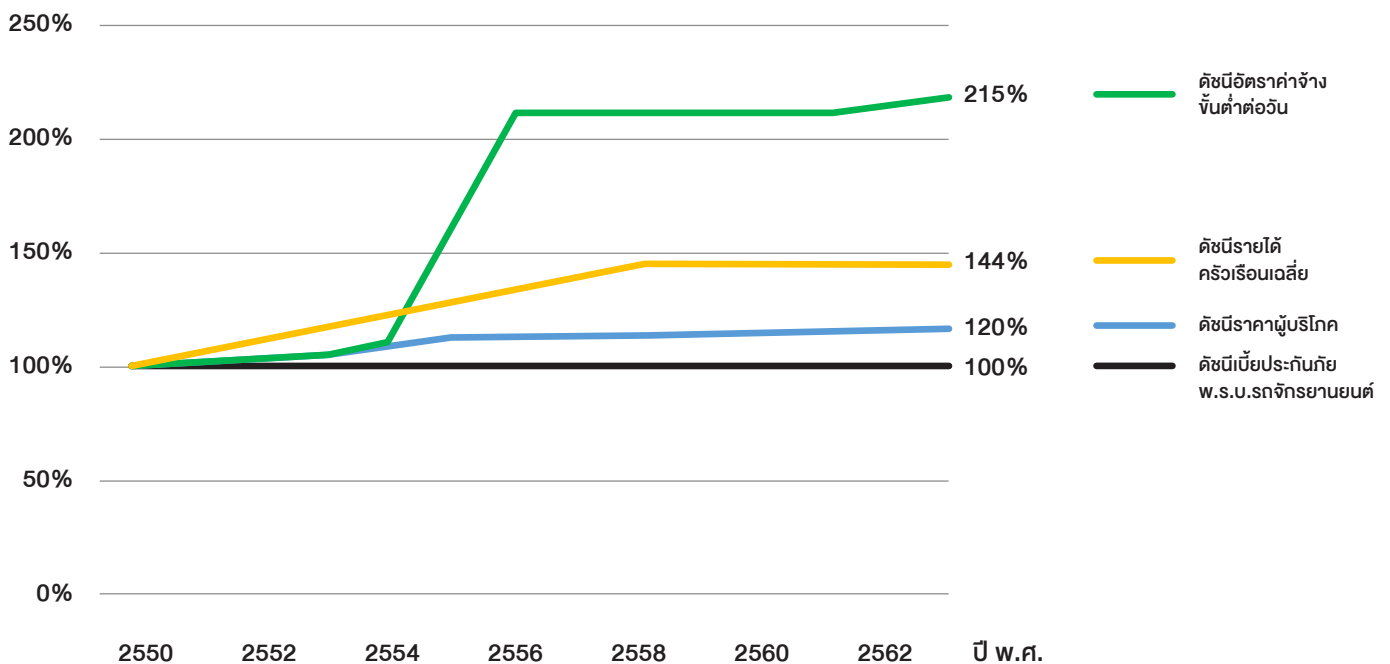
สภาพที่เปลี่ยนแปลง	อัตราเงินเฟ้อสูง	อัตราเงินเฟ้อต่ำ
อัตราการเกิดอุบัติเหตุ เพิ่มขึ้น	ทุนประกัน: คง เบี้ยประกัน: เพิ่ม	ทุนประกัน: คง เบี้ยประกัน: เพิ่ม
อัตราการเกิดอุบัติเหตุ ลดลง	ทุนประกัน: เพิ่ม เบี้ยประกัน: คง/ลด	ทุนประกัน: คง เบี้ยประกัน: ลด

ยกตัวอย่างเช่น กรณีประกันภัย พ.ร.บ. สำหรับรถจักรยานยนต์นั้น นอกจากที่แสดงในรูปที่ 3 แล้วว่าเบี้ยประกันภัยไม่เพียงพอแม้แต่จะจ่ายค่าสินไหมทดแทนที่เกิดขึ้น ส่งผลให้บริษัทประกันภัยต้องแบกรับภาระขาดทุนจากการรับประกันภัย พ.ร.บ. รถจักรยานยนต์ อันขัดแย้งกับ

เงื่อนไขการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยเบื้องต้นที่ต้องทำให้สมฤทธิ์ไม่เพียงเท่านั้น ปัจจัยอื่น ๆ ก็แสดงให้เห็นว่าเบี้ยประกันภัย พ.ร.บ. สำหรับรถจักรยานยนต์ ไม่ได้รับการทบทวนปรับปรุงให้เหมาะสมต่อกำลังซื้อของผู้เอาประกันภัยที่มากขึ้นด้วย ดังที่แสดงให้เห็นในรูปที่ 6

รูป 6 ดัชนีด้านรายได้³ และเบี้ยประกันภัย พ.ร.บ. รถจักรยานยนต์ ปี 2550-2562

มูลค่าดัชนี



สำหรับดัชนีทั้ง 4 ค่าในรูปที่ 6 นั้น ได้ใช้มูลค่าของปี 2550 เป็นปีฐาน จะเห็นได้ว่าตั้งแต่ปี 2550 จนถึงปี 2562 เบี้ยประกันภัย พ.ร.บ. สำหรับรถจักรยานยนต์ได้มีการเปลี่ยนแปลงเลย ในขณะที่อัตราค่าจ้างขั้นต่ำต่อวันเพิ่มขึ้นกว่าหนึ่งเท่าตัว และส่งผลให้รายได้ครัวเรือนเฉลี่ยสูงขึ้นกว่า 44% แต่ดัชนีราคาผู้บริโภคเพิ่มมาเพียง 20% ในช่วงระยะเวลาเดียวกัน หมายความว่าปัจจุบันประชาชนโดยเฉลี่ยมีกำลังซื้อเพิ่ม

มากกว่าในช่วง 10 ปีก่อน นั้นแสดงให้เห็นว่าการคงเบี้ยประกันภัย พ.ร.บ. รถจักรยานยนต์ ในภาวะที่บริษัทประกันภัยขาดทุน และกำลังซื้อของผู้เอาประกันภัยเพิ่มขึ้น จึงไม่ส่งผลดีต่อความสมดุลและความยั่งยืนของระบบประกันภัย เนื่องจากอัตราเบี้ยประกันภัย พ.ร.บ. มิได้รับการปรับปรุงอย่างเหมาะสมและเป็นปัจจุบัน

³ อ้าวอิง สำนักงานสถิติแห่งชาติ, กระทรวงแรงงาน, กระทรวงพาณิชย์



เนื่องจากประชาชนผู้เอาประกันภัยไม่มีสิทธิเลือกระดับความคุ้มครองของประกันภัย พ.ร.บ. และบริษัทประกันภัยไม่มีสิทธิกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยนั้น การสร้างและรักษาสอดคล้องแห่งผลประโยชน์ระหว่างผู้เอาประกันภัยและบริษัทประกันภัยด้วยวิธีการข้างต้นที่กล่าวมา จึงเป็นสิ่งที่จำเป็นอย่างยิ่งยวดในการคงเสถียรภาพของระบบประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ ซึ่งหมายความว่า การเปลี่ยนแปลงภายใต้หลักการสมดุลแห่งผลประโยชน์ จะไม่ทำให้ผู้ซื้อหรือผู้ขายฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งนั้นถูกเอาเปรียบจากอีกฝ่ายหนึ่ง อันจะช่วยลดต้นเหตุที่ก่อให้เกิดการร้องเรียนขึ้นอย่างมาก

ภายหลังจากการพิจารณาทบทวนปรับปรุงตามหลักการประกันภัยแล้ว ควรคำนึงถึงการบังคับใช้ในทางปฏิบัติอย่างเข้มงวดด้วย แม้ว่าความตระหนักในด้านการทำประกันภัยของประชาชนได้มีมากขึ้น และการร่วมมือระหว่างบริษัทประกันภัยและกรมขนส่งจนถึงปัจจุบันในการตรวจสอบประกันภัย พ.ร.บ. นั้น มีผลสัมฤทธิ์อย่างเห็นได้ชัด เห็นได้จากอัตราส่วนการทำประกันภัยที่เพิ่มขึ้นเป็นลำดับจนถึง 90% โดยเฉลี่ย อย่างไรก็ตาม เพื่อรับประกันว่าประชาชนทุกคนจะได้รับ ความคุ้มครองอย่างเหมาะสมเมื่อประสบอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากรถ จึงจำเป็นต้องหาวิธีดำเนินการเพื่อให้อัตราการทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับเป็น 100% หรือใกล้เคียงมากที่สุด โดยแนวทางการเพิ่มอัตราการทำประกันภัยประกอบด้วย

- ลดช่องโหว่ของช่วงเวลาระหว่างวันทำประกันภัย พ.ร.บ. และวันต่อทะเบียนรถให้ใกล้เคียงกันมากที่สุด เพื่อลดโอกาสการขาดต่อประกันภัย พ.ร.บ. ด้วยวิธีการรวบรวมประกันภัย พ.ร.บ. เข้ากับภาษีประจำปีรถยนต์

- กำหนดโทษค่าปรับกรณีขาดต่อทะเบียน และ/หรือ ประกันภัย พ.ร.บ. ที่รุนแรงขึ้น เช่น อัตราค่าปรับกรณีไม่ทำประกันภัย ควรเปลี่ยนจากค่าปรับขั้นสูง (ไม่เกิน 10,000 บาท) ให้เป็นค่าปรับขั้นต่ำ (ไม่น้อยกว่า xx,xxx บาท) หรือเป็นช่วงค่าปรับ เพื่อให้ประชาชนมีความตระหนักต่อโทษของการกระทำที่เป็นภัยต่อเศรษฐกิจและสังคมมากยิ่งขึ้น

- สร้างระบบแจ้งเตือนการต่อทะเบียนรถ และการทำประกันภัย พ.ร.บ. ผ่านข้อความมือถือ หรือแอปพลิเคชันที่ใช้กันโดยทั่วไป เช่น Line เป็นต้น

- เพิ่มความสะดวกในการดำเนินการของเจ้าของรถให้เสร็จในจุดเดียว เช่น กำหนดให้มีการรับทำประกันภัย พ.ร.บ. ที่สำนักงานขนส่งทั่วประเทศ หรือ การทำประกันภัย พ.ร.บ. พร้อมต่อทะเบียนออนไลน์ (ดังที่มีในปัจจุบัน) เป็นต้น พร้อมทั้งรณรงค์ให้เจ้าของรถทราบช่องทางดังกล่าวอย่างทั่วถึง

- ร่นกระบวนการ ตัดเอกสารที่ไม่จำเป็น รวบเอกสารที่เหมือนกันระหว่างขั้นตอนการทำประกันภัยและการต่อทะเบียน หรืออาจรวบกระบวนการทำประกันภัย พ.ร.บ. และต่อทะเบียนเข้าด้วยกัน โดยให้สิทธิสำนักงานขนส่งในการออกกรมธรรม์แทนบริษัทประกันภัย

- เพิ่มความเข้มงวดในการตรวจสอบการซื้อประกันภัย พ.ร.บ. โดยเฉพาะจังหวัดที่มีอัตราการทำประกันภัยต่ำ

- สร้างฐานข้อมูลประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับที่มีข้อมูลทะเบียนรถและโปรแกรมปัญญาประดิษฐ์ ผ่านวิดิโอจากกล้องวงจรปิดบนท้องถนนทุกแห่ง เพื่อตรวจจับรถที่ไม่ได้ทำประกันภัย พ.ร.บ. ได้ตามเวลาจริง

ทุกการเปลี่ยนแปลงย่อมมีผู้ได้รับประโยชน์และผู้เสียประโยชน์ トラバドที่นโยบายการเปลี่ยนแปลงอยู่บนพื้นฐานของความยุติธรรมและความสมดุลของผลประโยชน์ระหว่างผู้มีส่วนได้เสียในสังคมโดยรวม ระบบภายใต้ต้นนโยบายดังกล่าวจะมีเสถียรภาพและความยั่งยืนในระยะยาว ดังเช่นระบบประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ หากมีการทบทวนระดับความคุ้มครองให้เพียงพอต่อความเสียหายเป็นประจำ จะทำให้ประชาชนผู้ประสบภัยได้รับการชดเชยที่เพียงพอ พร้อมลดภาระทางการเงินที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างมีนัยสำคัญ หากมีการปรับปรุงเบี้ยประกันภัยให้สะท้อนถึงต้นทุนการประกันภัยเป็นประจำ จะช่วยให้บริษัทสามารถดำเนินธุรกิจในการมอบความคุ้มครองแก่สังคมต่อไปได้ อีกทั้งประชาชนจะได้รับเบี้ยประกันภัยที่ยุติธรรมต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุของตน

ทั้งนี้ ในปัจจุบันประชาชนไม่มีแหล่งอ้างอิงถึงการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย จึงมักทำให้เกิดความเข้าใจผิดว่ารถมูลค่าสูงควรต้องมีเบี้ยประกันภัย พ.ร.บ. สูงกว่ารถมูลค่าต่ำ ทั้งที่ในความจริงแล้วประกันภัย พ.ร.บ. นั้นไม่ได้คุ้มครองตัวรถ แต่คุ้มครองบุคคลที่ประสบภัยจากรถ เบี้ยประกันภัยจึงต้องผูกกับความเสียหายในการเกิดอุบัติเหตุของรถแต่ละประเภท มิใช่ผูกกับมูลค่าของตัวรถ ดังนั้นการเผยแพร่สถิติด้านอัตราการเกิดอุบัติเหตุและมูลค่าการชดเชยอย่างโปร่งใสต่อสาธารณชน และการสื่อสารต่อสังคมถึงสาเหตุของเบี้ยประกันภัยที่สูงต่ำต่างกัน เป็นสิ่งสำคัญภายใต้ระบบประกันภัย พ.ร.บ. ที่เสนอ เนื่องจากประชาชนจะสามารถรับทราบที่มาที่ไปของเบี้ยประกันภัยว่าเพราะเหตุใดจึงมีการปรับเพิ่มหรือลด อีกทั้งตัวเลขสถิติดังกล่าวจะเป็นตัวกระตุ้นให้ประชาชนเพิ่มความระมัดระวังในการขับขี่ เพื่อให้เบี้ยประกันภัยในปีต่อไปลดลง จึงถือเป็นอีกหนึ่งกลไกที่ช่วยลดอุบัติเหตุบนท้องถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพ



พลิกโฉมธุรกิจประกัน กับ IFRS17 (ตอนที่ 4)



โดย ทอมมี่ (พิเชฐ เจียรมนวิสิน)
นายกสมาคมนักคณิตศาสตร์ประกันภัยแห่งประเทศไทย และ
กรรมการผู้จัดการบริษัท แอคชูเรียล บิสซิเนส โซลูชั่น จำกัด (ABS)

สำหรับบทความ พลิกโฉมธุรกิจประกันกับ IFRS17

นั้นเดินทางมาถึงตอนที่ 4 ซึ่งเป็นตอนจบแล้วในฉบับนี้ เรามาดูเรื่องที่ยังมีคน “สับสน” และ “สงสัย” กันครับว่า “มี IFRS17 แล้วต้องมี RBC อีกหรือไม่?” และ “ความเหมือนและความแตกต่างระหว่าง IFRS17 กับ VoNB/VIF” คืออะไร?



มี IFRS17 แล้วต้องมี RBC อีกหรือไม่?

เราอย่าเพิ่งสับสนระหว่าง IFRS17 (International Financial Reporting Standard 17) กับ RBC (Risk Based Capital) เพราะวัตถุประสงค์ของแต่ละตัวนั้นแตกต่างกันโดยสิ้นเชิง โดย IFRS17 นั้นเป็นมาตรฐานรายงานทางการเงินที่เอาไว้ใช้กับงบการเงิน ซึ่งจะกระทบกับงบกำไรขาดทุนและงบดุล รวมถึงหมายเหตุประกอบไปด้วย แต่สำหรับ RBC แล้วเป็นการคำนวณความสามารถในการชำระหนี้ได้ในอนาคต ซึ่งภาษาทั่วไปเรียกกันว่า Solvency Ratio และถ้าให้เจาะจงสำหรับ RBC แล้วจะถูกเรียกว่า Capital Adequacy Ratio (CAR) นั่นเอง ซึ่งการคำนวณ RBC นั้นจะมุ่งเน้นไปที่งบดุลเป็นหลัก

IFRS17 ต้องการที่จะสะท้อนผลประกอบการบริษัทลงในงบการเงิน ส่วน RBC ต้องการสะท้อนความสามารถในการชำระหนี้ของบริษัท (มีเงินจ่ายผลประโยชน์คืนให้กับผู้ถือกรมธรรม์)

ผลลัพธ์ที่ได้ของ IFRS17 คือ งบการเงินตามมาตรฐานบัญชีสากล ส่วนผลลัพธ์ของ RBC คือ Capital Adequacy Ratio (CAR) ตาม พ.ร.บ. ประกันชีวิต และ พ.ร.บ. ประกันวินาศภัย

ผู้ที่อยู่ในคณะทำงานหลักของ IFRS17 จะมาจาก สภาวิชาชีพบัญชี ส่วนผู้ที่อยู่ในคณะทำงานหลักของ RBC คือ สำนักงาน คปภ. อย่างไรก็ตามทางสำนักงาน คปภ. ก็ไม่ได้นิ่งนอนใจ และก็กำลังจะตั้งคณะทำงานขึ้นมาศึกษาผลกระทบของ IFRS17 เช่นกัน

ตารางเปรียบเทียบ	IFRS17	RBC
มุ่งเน้นไปที่ไหน	งบกำไรขาดทุน งบดุล และหมายเหตุประกอบงบ	งบดุลแบบราคาประเมิน
สะท้อนอะไร	สะท้อนผลประกอบการบริษัทลงในงบการเงิน	สะท้อนความสามารถในการชำระหนี้ของบริษัท (มีเงินจ่ายคืนให้กับผู้ถือกรมธรรม์)
ผลลัพธ์ที่ได้	งบการเงินตามมาตรฐานบัญชีสากล	Capital Adequacy Ratio (CAR) ตาม พ.ร.บ. ประกันชีวิต และ พ.ร.บ. ประกันวินาศภัย
ผู้กำกับดูแลหลัก	สภาวิชาชีพบัญชี	สำนักงาน คปภ.



ถึงแม้วัตถุประสงค์ของ IFRS17 กับ RBC จะแตกต่างกันโดยสิ้นเชิง แต่ทั้งคู่ก็เป็นมาตรวัดที่ทั่วโลกนิยมเอามาใช้คู่กัน เพื่อให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้เห็นภาพในมุมมองที่แตกต่างกัน ซึ่งนักบัญชี นักคณิตศาสตร์ประกันภัย และผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้องนั้น จำเป็นจะต้องศึกษาและนำมาประยุกต์ใช้กับองค์กรและภาคธุรกิจให้เชื่อมต่อ และผลักดันให้ธุรกิจเติบโตอย่างยั่งยืน ด้วยแพลตฟอร์ม (Platform) ที่จะพลิกโฉมธุรกิจประกันภัยในไม่ช้า

ความเหมือนและความแตกต่างระหว่าง IFRS17 กับ VoNB/VIF

VoNB (Value of New Business) และ VIF (Value of In-force) เป็นค่าที่คุ้นเคยกันดีทั้งภาคธุรกิจประกันชีวิตและธุรกิจประกันวินาศภัย ในเวลาที่ต้องการประเมินราคาหุ้นหรือมูลค่ากิจการของบริษัท โดยเฉพาะอย่างยิ่ง จะเป็นวิธีที่ใช้กันในตอนที่ต้องมีการควบรวมกิจการ

Contractual Service Margin (CSM) ในวันที่ออกกรมธรรม์นั้น เปรียบเทียบได้กับ Value of New Business (VoNB)

Contractual Service Margin (CSM) ในเวลาต่อมาหลังจากที่ออกกรมธรรม์ไปแล้วนั้น เปรียบเทียบได้กับ Value of In-force (VIF) โดย Contractual Service Margin (CSM) จะมองจากอดีตจนมาถึงวันนี้ (Retrospective) แต่ Value of In-force (VIF) จะเป็นการมองจากอนาคตข้างหน้ามาเป็นวันนี้ (Prospective)

ทั้งนี้ จะเห็นว่า Contractual Service Margin (CSM) ในมาตรฐาน IFRS17 จะปลดความสำคัญของการคำนวณแบบ VoNB/VIF ลง และการตั้ง Key Performance Index (KPI) ของบริษัทประกันภัยในอนาคตก็มีแนวโน้มที่จะเปลี่ยนจากการใช้ VoNB/VIF มาเป็น Contractual Service Margin (CSM) ของมาตรฐาน IFRS17 แทน

บทท้าย

เนื่องจากมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 17 เรื่อง สัญญาประกันภัย เป็นมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่มีผลกระทบต่อการจัดประเภทและวัดมูลค่า ตลอดจนการแสดงรายการและการเปิดเผยข้อมูลอย่างมีสาระสำคัญต่อธุรกิจประกันชีวิตและประกันวินาศภัย อีกทั้งยังเป็นมาตรฐานที่ต้องร่วมมือจากหลายหน่วยงาน เช่น คณิตศาสตร์ประกันภัย การบัญชี หรือแม้กระทั่งการลงทุน

หลายหน่วยงานในธุรกิจประกันภัยได้ตระหนักถึงความสำคัญและเตรียมติดอาวุธทางความรู้ให้พร้อมเพื่อการปฏิบัติตามมาตรฐานดังกล่าว และได้ทำงานกันอย่างหนักเพื่อที่จะได้นำมาตรฐานนี้ไปใช้และเกิดประโยชน์สูงสุดต่อภาคธุรกิจ

จากที่อ่านมาตรฐานฉบับนี้แล้ว สิ่งหลัก ๆ ที่เปลี่ยนโฉมธุรกิจประกันภัยมีดังนี้

- วิธีการรับรู้รายได้ ที่เปลี่ยนจากเบี้ยประกันภัย (Premium) ให้เป็นเหมือนค่าธรรมเนียม (Service fee)
- วิธีการรับรู้กำไร/ขาดทุนตั้งแต่วันแรกแบบอสมมาตร (Asymmetry) ซึ่งเมื่อเวลาขาดทุน (Onerous contract) ก็จะทำให้บันทึกขาดทุนลงทันที แต่เวลาที่กำไรก็จะให้ทยอยรับรู้ (แบบ Contractual Service Margin)
- วิธีการรับรู้กำไร/ขาดทุนหลังจากที่ได้ขายกรมธรรม์แล้ว ซึ่งต้องเก็บบันทึก (Keep Record) สิ่งที่เคยลงกำไรหรือขาดทุนไปแล้วตลอดเวลา เนื่องจากความเป็นอสมมาตร (Asymmetry) ในการรับรู้ทั้งสองขาที่แตกต่างกัน
- กำไรจะถูกนิยามให้ละเอียดขึ้นโดยแบ่งเป็น Underwriting performance และ Investment performance
- การคำนวณสำรองกรมธรรม์ประกันภัยแบบ Building Bloch Approach ซึ่งในมาตรฐานนี้เรียกว่า General Model (GM) และวิธีการคำนวณแบบเฉพาะเจาะจงไม่ว่าจะเป็น Premium Allocation Approach (PAA) ที่ธุรกิจประกันวินาศภัยจะใช้เป็นหลัก ส่วนหลักการของ Variable Fee Approach (VFA) นั้นจะเป็นของบริษัทประกันภัยที่ขาย Universal Life หรือ Unit Linked เท่านั้น

สิ่งที่ต้องย้ำอีกครั้งคือ ถึงแม้จะทำให้การรับรู้รายได้/รายได้ (Revenue/Income) เปลี่ยนไป แต่ มาตรฐานฉบับนี้ไม่ได้ทำให้กำไรทั้งหมดเปลี่ยน (No change in total profit) สิ่งที่จะเปลี่ยนไปคือการทยอยรับรู้กำไร (Change in profit pattern/Profit emergence) ในแต่ละปีเท่านั้น ที่อาจจะทยอยรับรู้ได้ช้าลง

และสิ่งที่สำคัญที่สุดสำหรับการเตรียมตัวให้พร้อมกับมาตรฐานบัญชีฉบับนี้ คือ เรื่องการเตรียมข้อมูล (Data) การเตรียมระบบ (System) การเตรียมกระบวนการ (Process) และที่ขาดไม่ได้เลยก็คือ การเตรียมความรู้ให้กับบุคลากร ผู้บริหาร รวมถึงนักลงทุนทั่วไป มีคนบอกว่าใครเข้าใจมาตรฐานฉบับนี้แล้วรับรองว่าสามารถเกษียณได้เร็วขึ้นครับ เพราะงานนี้พอจะได้ศึกษามากเท่าไรแล้ว ก็ยิ่งรู้ว่ามันซับซ้อนมากแค่ไหน และก็ยังอยากเกษียณเร็วขึ้นเท่านั้นครับ (จะได้ไม่ต้องทำให้ปวดหัว....ฮา....)

สุดท้ายแล้ว ในฐานะนายกสมาคมนักคณิตศาสตร์ประกันภัยแห่งประเทศไทย ผมคิดว่าการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงิน IFRS17 มาใช้นี้จะทำให้งบการเงินโปร่งใส เข้าใจง่าย และเปรียบเทียบกับธุรกิจอื่นได้ง่ายขึ้น ซึ่งเป็นผลดีกับทุกฝ่าย โดยเฉพาะอย่างยิ่งจะทำให้งบการเงินของธุรกิจประกันภัยเป็นที่น่าสนใจมากยิ่งขึ้น หากแต่การนำมาปฏิบัติใช้และต้นทุนในการจัดทำรายงานงบการเงินตามมาตรฐานสากลนี้ ยังคงต้องวางแผนอย่างละเอียดและจัดทำให้เหมาะสม ไม่ว่าจะเป็นเรื่อง การเตรียมความพร้อมให้กับบุคลากร การสร้างความเข้าใจให้กับผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้องในด้านต่าง ๆ การเปลี่ยนแปลงของบทบาทและความรับผิดชอบในแต่ละส่วนงาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งกับนักคณิตศาสตร์ประกันภัยที่คงจะเปลี่ยนไปอย่างสิ้นเชิง รวมไปถึงความพร้อมของการจัดทำแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ประกันภัย ระบบซอฟต์แวร์ ระบบดำเนินงาน และการเชื่อมโยงกับระบบที่มีอยู่เดิมของบริษัทประกันภัย เพื่อให้ประโยชน์เกิดขึ้นสูงสุดกับภาคธุรกิจและส่วนรวม ด้วยต้นทุนและระยะเวลาในการจัดทำที่ควบคุมได้ จึงจะเรียกได้ว่าเกิดประโยชน์กับทุกฝ่ายอย่างแท้จริง





LISTEN



โดย ทอมมี (พิเชฐ เจียรณณทวีสลน)
 นายคสมาคมนักคณิศศาสตรปริกษณกษแห่งประเทศทย และ
 กรรณการผู้จ้ดการบรชษ แอคชัวเรล บสชเนส โซลูชัน จ้ากั (ABS)

เคยได้ย่นหมครบว่าบางทลก็มคณถามว่าทำไมคณเรถถึงมี 1 ปาก
 แต่มี 2 หู และนั่นก็เพรคณเรถาจะเกดข้ันมาเพรเป็นผู้รับฟัง มากกว่า
 การที่จะเป็นเพรผู้พูด เหมือนที่คณทัวไปเขาสอนเด็กกันว่า เราคควรใส่
 ความพยายามในการฟังให้มากกว่าการพูดเป็น 2 เท่า การเป็นผู้ฟังที่ดี
 นั้นจึงเป็นเรอที่จ้าเป็นและสำคัญ ไม่ว่าจสำหรับคณทัวไป และก็คงจะ
 รวมไปถถึงคณที่เป็นแอคชัวรีด้วย ไม่นั่นแล้ว คณเรถก็จะไม่สามารถ
 เดบโตและเพรพุนความรู้ให้กับตัวเองในกายภาคหน้าได้

เพรว่าการเรยนรู้ที่ดลที่สุดของมนุษย์เรถก็คือการฟัง หรือที่ภาษา
 อังกฤษเขาเรยกว่า LISTEN นั่นเอง และเม่อตัวอักษร 6 ตัวของคำว่า
 LISTEN มาเรยกันใหม่แล้ว มกัตกใจนะครบที่มันสามารถเชยनได้ว่า
 SILENT ซะด้วย ซ้สองค่าน้ใช้ตัวอักษร 6 ตัวเหมือนกัน เพรแต่วาง
 ตำแหน่งกันคณละที่เท่านั้น แต่ที่น้าลลกซ้่งไปกว่านั้นก็คือความหมายของ

คาสองค่าน้ก็มีความสัณพันธ์ด้วย เพรถ้าเรถไม่เจยบ แล้วเรถจะไปฟัง
 ใครเขาพูดได้อย่างไร จร้งหมครบ

เรถลองมาดูความหมายของคาสองค่าน้ เท่าที่มเปิดมาจาก <http://dictionary.cambridge.org> กันนะครบ

• **LISTEN** = to give attention to someone or something
 in order to hear them

• **SILENT** = without talking or without any sound

จากการเปิด dictionary ข้างต้นแล้ว มเลยสรุบได้ว่าการฟังนั้น
 มันเป็นได้มากกว่าการได้ย่น เพรว่าการฟังนั้นจะต้องบวกกับการใส่ใจ
 กับล้่งนั้น ๆ ด้วย หมายความว่า LISTEN = hear + attention นั่นเอง

ย้งไม่เพรเท่านั้นครบ ตัวอักษรของคำว่า LISTEN แต่ละตัวนั้น ถ้า
 ลองคด ๆ ดูแล้ว เรถย้งสามารถแตกอกไปเป็นล้่งต่อไปนี้ได้





L Leadership

หมายถึง ความเป็นผู้นำ

I In-dept knowledge

หมายถึง การที่มีความแตกฉานในความรู้

S Service mind

หมายถึง ความเอื้อเฟื้อเผื่อแผ่ และคอยช่วยเหลือคนอื่น

T Talent

หมายถึง ความสามารถ

E Endurance & Enthusiasm

หมายถึง ความอดทน และ กระตือรือร้นที่จะเรียนรู้

N Negotiation

หมายถึง การรู้จักพูดคุยกและเจรจา

Leadership หมายถึง ความเป็นผู้นำ

การฟังทำให้เราได้มาซึ่งความเป็นผู้นำ เพราะผู้นำที่ดีจะต้องเป็นผู้รับฟังที่ดีด้วย ไม่ใช่สักแต่จะสั่งงานเพียงอย่างเดียว ถ้าลองหยุดพูดซักนิด และหันมาใส่ใจกับสิ่งที่คนรอบข้างกำลังจะพูดขึ้น ผมคิดว่าผู้นำแบบนี้เป็นผู้นำที่น่าติดตามและทำงานอย่างถวายใจให้ด้วยได้อย่างแน่นอน และวิสัยทัศน์ของความเป็นผู้นำนั้น ส่วนหนึ่งก็คงมาจากการได้ฟังความเห็นจากคนรอบข้าง แอควีร์ที่ว่ากันว่าเป็นกุนช้อ จจริง ๆ แล้วก็ต้องมีกุนช้อระดับย่อยขึ้นมาเพื่อเสริมทัพและย่อยข้อมูลข่าวสารเพื่อประกอบการพิจารณาตัดสินใจได้ด้วยเหมือนกัน

“ผู้นำที่ไม่รับฟังความเห็นของผู้อื่นก็จะเป็นไม่ใช่ผู้นำที่แท้จริง”

In-dept knowledge หมายถึง การที่มีความแตกฉานในความรู้

ผมเชื่อว่าความรู้จะเกิดขึ้นมาอัตโนมัติเองเมื่อเราสามารถแยกแยะสิ่งใดสิ่งหนึ่งออกได้ ยกตัวอย่างเช่น เมื่อก่อนเราไม่รู้ว่าจะอะไรคือ สีคราม และอะไรคือ สีเหลือง แต่พอเมื่อใดที่ได้ศึกษาอย่างเข้าใจ จนสามารถแยกแยะและบอกได้ว่าสีไหนคือสีคราม สีไหนคือสีเหลืองออกได้ เมื่อนั้นผมจึงจะถือว่าความรู้นั้นได้เกิดขึ้นตรงจุดนั้น

ในตัวความรู้ที่มีนั้นก็อาจจะได้มาจากการอ่านหรือการฟัง และแน่นอนครับว่า ยิ่งรับฟังก็ยิ่งแตกฉานในความรู้ เพราะจะได้มีการสื่อสารกันทั้งสองทางไปในตัวระหว่างผู้ฟังกับผู้พูด แต่ผมก็ไม่เกียมนะครับที่จะมีคนบอกว่ายิ่งอ่านก็ยิ่งมีความรู้ แต่ถ้าเป็นไปไม่ได้เราเอาสิ่งที่อ่านมาถกเถียงอภิปรายกันเพื่อให้ความรู้ที่ได้มานั้นมีความแตกฉานและตกผลึกกันมากขึ้น และก็อย่าลืมนะครับว่า ถ้าเราพยายามฟังให้มากกว่าพูดแล้วความรู้นั้นก็จะไม่หนีหายไปไหนไกลหรอกครับ

“ยิ่งรับฟังก็ยิ่งแตกฉานในความรู้”

Service mind หมายถึง ความเอื้อเฟื้อเผื่อแผ่ และคอยช่วยเหลือคนอื่น

เทคนิคของการที่จะเริ่มต้นเป็นผู้รับฟังที่ดีนั้น เราควรจะทำจิตใจให้เอื้อเฟื้อเผื่อแผ่ไว้ซะก่อน ถ้ามีใจอยากช่วยเหลือคนอื่น หรือมี service mind ที่ดีอยู่แล้ว การจะเป็นผู้ฟังที่ดีนั้นก็คงไม่ยาก

เพียงแค่เราฟังอย่างตั้งใจก็หมายถึงการที่เราได้แสดงความมีน้ำใจเข้าอกเข้าใจให้แก่ผู้พูดแล้ว และสิ่งนั้นจะส่งเสริมให้เราเป็นผู้ฟังที่ดียิ่งขึ้น

“ผู้รับฟังที่ดีนั้น เราควรจะทำจิตใจให้เอื้อเฟื้อเผื่อแผ่ไว้ซะก่อน”

Talent หมายถึง ความสามารถ

ถ้าเราฟังบ่อย ๆ และสามารถนำสิ่งที่ได้ฟังเหล่านั้นไปลงมือปฏิบัติจริง และหมั่นฝึกฝนอยู่เรื่อย ๆ ก็จะทำให้เกิดความสามารถที่เรียกว่า Talent ขึ้น สำหรับคำ ๆ นี้แล้ว เมื่อได้มีโอกาสได้ใช้ภาษาอังกฤษกับเจ้าของภาษาเขาบ่อย ๆ เราก็จะรู้ว่า Talent นั้นจริง ๆ แล้วไม่ได้แปลว่าพรสวรรค์หรอก แต่ Talent ในภาษาอังกฤษนั้นส่วนใหญ่คำก็ยังหมายถึงการสร้างความสามารถขึ้นมาใหม่ไว้ให้อยู่กับตัวกันมากกว่า

ส่วนคำว่าพรสวรรค์ จริง ๆ ในภาษาอังกฤษนั้น เราจะเรียกว่า Gift กันมากกว่า หมายถึง ความสามารถที่เหมือนกับว่าพระเจ้าได้ประทานไว้ให้เป็นของขวัญมาตั้งแต่เกิด

“ฟังบ่อย ๆ และลงมือปฏิบัติจริง ก็จะทำให้เกิดความสามารถขึ้น”

Endurance & Enthusiasm หมายถึง ความอดทน และ กระตือรือร้นที่จะเรียนรู้

การจะฟังสิ่งใดสิ่งหนึ่งให้ดีขึ้นนอกจากที่จะต้องอาศัยความอดทน (Endurance) แล้ว เรายังจะต้องมีความกระตือรือร้นที่จะเรียนรู้ (Enthusiasm) ในสิ่งที่เรากำลังจะตั้งใจฟังเอาไว้ให้ด้วย ลองคิดดูสิครับว่า ถ้าเราขาดสองสิ่งนี้แล้วเราจะกลายเป็นผู้ฟังที่ฟังคนอื่นพูดไม่รู้เรื่องหรือไม่ การมีความอดทนและกระตือรือร้นที่จะเรียนรู้นั้นยังเป็นรากฐานของการก่อเกิดความรู้ ความสามารถ อย่างคาดไม่ถึงอีกด้วย

“การฟังจะต้องอาศัยความอดทนและความกระตือรือร้นที่จะเรียนรู้”

Negotiation หมายถึง การรู้จักพูดคุยกและเจรจา

ตัวอักษรตัวสุดท้ายของคำว่า LISTEN นี้ก็คือ Negotiation นั่นเอง เพราะหลักการพื้นฐานของการพูดคุยกเจรจานั้นจะต้องอาศัยการฟังที่ดีเท่านั้นเป็นจุดเริ่มต้น เมื่อใดก็ตามที่เราเป็นผู้ฟังที่ดี ก็จะทำให้การเจรจาได้ผลและมีประสิทธิภาพอย่างไม่น่าเชื่อ

“เมื่อใดก็ตามที่เราเป็นผู้ฟังที่ดี ก็จะทำให้การเจรจาได้ผล”

สุดท้ายนี้ ผมอยากจะฝากไว้ว่า ถ้าสังคมมีคนที่จะเอาแต่พูด แต่ไม่ยอมรับฟังกันและกันเลย สังคมนั้นก็คงเป็นสังคมที่เต็มไปด้วยคนเห็นแก่ตัว ไม่มีน้ำใจ และไม่คิดที่จะช่วยเหลือกัน เราพยายามฟังให้มากกว่าพูดกันเถอะครับ อย่าลืมนะครับ ถ้าจะฟังก็ควรที่จะฟังอย่างตั้งใจและเข้าอกเข้าใจในสิ่งที่ผู้พูดเขากำลังจะพูด รับรองว่าสังคมจะมีแต่รอยยิ้มให้กัน และกันอย่างแน่นอนครับ





ฎีกาย่อย

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3181/2559

โจทก์ บริษัท ว.ประกันภัย จำกัด

จำเลย บริษัท เทียมศิริ บุติค รีสอร์ท จำกัด

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ (ป.พ.พ.) มาตรา 674, 675, 887

คำว่า “คนเดินทางหรือแขกอาศัย” ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ (ป.พ.พ.) มาตรา 674 หมายถึง บุคคลอื่นใดที่ใช้บริการเข้าพักในโรงแรม หรือ โฮเต็ล หรือ สถานที่อื่นทำนองเช่นนั้น ดังนั้นการที่ ก. เข้าพักอาศัยที่โรงแรมของจำเลย จึงถือได้ว่า ก. เป็นแขกอาศัยตามบทบัญญัติกฎหมายดังกล่าว ส่วนจำเลยซึ่งเป็นเจ้าสำนักโรงแรมประกอบกิจการเพื่อให้บริการแขกอาศัยโดยมีค่าตอบแทน ได้ยกเว้นไม่เรียกเก็บค่าตอบแทนจาก ก. ก็ทำให้ ก. มิใช่แขกอาศัยตามบทบัญญัติของกฎหมายดังกล่าวไม่

โจทก์ฟ้องขอคิดดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี จากต้นเงิน 900,000 บาท นับแต่วันที่ 15 กันยายน 2554 ที่โจทก์จ่ายเงินไป คิดถึงวันฟ้องเป็นดอกเบี้ย 11,250 บาท ขอให้บังคับจำเลยชำระเงิน 911,250 บาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี จากต้นเงิน 900,000 บาท นับถัดจากวันฟ้องเป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จแก่โจทก์

จำเลยให้การขอให้อยกฟ้อง

ศาลชั้นต้นพิพากษายกฟ้อง ค่าฤชาธรรมเนียมให้เป็นพับ

โจทก์อุทธรณ์

ศาลอุทธรณ์ภาค 3 พิพากษายืน ค่าฤชาธรรมเนียมชั้นอุทธรณ์ให้เป็นพับ โจทก์ฎีกา

ศาลฎีกาแผนกคดีพาณิชย์และเศรษฐกิจวินิจฉัยว่า ข้อเท็จจริงที่คู่ความมิได้โต้แย้งกันในชั้นฎีกาอ้างเป็นยุติว่า โจทก์เป็นผู้รับประกันภัยรถตู้ หมายเลขทะเบียน ฮน 4130 กรุงเทพมหานคร ไว้จากนางวรรณามิระยะเวลาประกันภัย 1 ปี เริ่มต้นวันที่ 28 มกราคม 2554 สิ้นสุดวันที่ 28 มกราคม 2555 มีข้อตกลงคุ้มครองกรณีรถยนต์เสียหายหรือสูญหายจำนวนเงินเอาประกันภัย 900,000 บาท โดยมีธนาคารเกียรตินาคิน จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับประกันภัย นายการุณ เชาว์ฤทธิ์ที่โจทก์รับประกันภัยจากผู้เอาประกันภัย มีนายกิตติ เป็นคนขับ นำมาใช้เป็นยานพาหนะในระหว่างการเดินทางเลือกตั้งสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรแบบบัญชีรายชื่อในจังหวัดนครราชสีมา จำเลยดำเนินกิจการโรงแรมใช้ชื่อว่า เทียมศิริ บุติค รีสอร์ท ระหว่างที่นายการุณเชาว์ฤทธิ์มาใช้นั้น นายการุณให้นายกิตติเข้าพักที่โรงแรมของจำเลยตั้งแต่วันที่ 27 พฤษภาคม 2554 ที่ห้องพักหมายเลข 0208 โดยจำเลยไม่คิดค่าที่พัก เนื่องจากนายการุณรู้จักกับนายประจักษ์ชัย บิดาของกรรมการจำเลย ซึ่งเป็นผู้ลงสมัครรับเลือกตั้งสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรแบบบัญชีรายชื่อสังกัดพรรคการเมืองเดียวกัน ต่อมาวันที่ 28 พฤษภาคม 2554 เวลาประมาณ 21 นาฬิกา จำเลยจัดให้นายกิตติเข้าพักที่ห้องพักหมายเลข 9001 เป็นห้องติดริมถนนโดยจอดรถตู้ไว้ที่หน้าห้องพักจนเวลาประมาณ 5 นาฬิกา ของวันที่ 29 พฤษภาคม 2554 นายกิตติ

ตื่นขึ้นมาพบว่ากุญแจรถตู้และโทรศัพท์เคลื่อนที่ซึ่งวางอยู่ภายในห้องพักและรถตู้ที่จอดไว้หน้าห้องพักสูญหายไป จึงแจ้งจำเลยและแจ้งความต่อพนักงานสอบสวนสถานีตำรวจภูธรโพธิ์กลาง จังหวัดนครราชสีมา ต่อมาเมื่อวันที่ 15 กันยายน 2554 โจทก์ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเป็นเงิน 900,000 บาท ให้แก่ธนาคารเกียรตินาคิน จำกัด (มหาชน) ผู้รับประกันภัยแล้ว

ปัญหาต้องวินิจฉัยตามฎีกาของโจทก์ว่า จำเลยต้องรับผิดชอบโจทก์หรือไม่ เห็นว่า คำว่า คนเดินทางหรือแขกอาศัยตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 674 หมายถึง บุคคลอื่นใดที่ใช้บริการเข้าพักในโรงแรมหรือโฮเต็ลหรือสถานที่อื่นทำนองเช่นนั้น ดังนั้นการที่นายกิตติเข้าพักอาศัยที่โรงแรมของจำเลย จึงถือได้ว่านายกิตติเป็นแขกอาศัยตามบทบัญญัติของกฎหมายดังกล่าว ส่วนจำเลยซึ่งเป็นเจ้าสำนักโรงแรมประกอบกิจการเพื่อให้บริการแขกอาศัยโดยมีค่าตอบแทน ได้ยกเว้นไม่เรียกเก็บค่าตอบแทนจากนายกิตติก็ทำให้นายกิตติมิใช่แขกอาศัยตามบทบัญญัติของกฎหมายดังกล่าวไม่ ข้อเท็จจริงที่โจทก์และจำเลยนำสืบมารับฟังได้ว่า รถตู้จอดอยู่ภายในบริเวณโรงแรมซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของจำเลย แต่กรณีที่เจ้าสำนักโรงแรมจะต้องรับผิดชอบเพื่อทรัพย์สินของคนเดินทางหรือแขกอาศัยที่สูญหายจะต้องพิจารณาด้วยว่า ความสูญหายเกิดแต่เหตุสุดวิสัย หรือแต่สภาพแห่งทรัพย์สินนั้น หรือแต่ความผิดของคนเดินทางหรือแขกอาศัยผู้นั้นเอง ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 675 วรรคสาม โจทก์มีนายพุทธิชัย พนักงานของโจทก์เบิกความเป็นพยานว่า ภายหลังเกิดเหตุได้สอบถามนายกิตติ ผู้ขับรถตู้ที่โจทก์รับประกันภัยนางวรรณามิระยะเวลาประกันภัย และนายวัชพล พนักงานของจำเลย และได้ถ่ายภาพบริเวณหน้าห้องพักและภายในห้องพักที่นายกิตติเข้าพัก ตามบันทึกล้อยคำ และภาพถ่ายตามบันทึกล้อยคำของนายกิตติ ได้ความว่าวันเกิดเหตุนายกิตติได้เข้าพักในห้องพักหมายเลข 9001 ที่อยู่ติดถนนโดยมีนายวัชพลพนักงานของจำเลยมาเปิดห้องพักให้ ก่อนเข้านอนนายกิตติได้ผลัดหน้าต่างกระจกห้องเปิดแง้มไว้ ไม่ได้สังเกตว่าเหล็กขอล็อกหน้าต่างยังล็อกหน้าต่างอยู่หรือไม่ ภายในห้องพักมี 2 เตียงนอน นายกิตติถอดกางเกงที่มีกุญแจรถตู้และโทรศัพท์เคลื่อนที่ติดอยู่ติดขาขวาทิ้งไว้ที่เตียงนอนอีกเตียงหนึ่งแล้วกลับไป ตื่นขึ้นมาอีกครั้งปรากฏว่ากางเกงกุญแจรถตู้ รถตู้และโทรศัพท์เคลื่อนที่ได้หายไป จึงได้แจ้งจำเลยและเจ้าพนักงานตำรวจมาตรวจสอบห้องพัก พบว่ากลอนหน้าต่างห้องพักไม่ได้ล็อกตามภาพถ่าย และได้ความจากบันทึกล้อยคำของนางวรรณามิระยะเวลาประกันภัยว่าห้องพักไม่มีร่องรอยการรื้อถอน เห็นว่า ห้องพักหมายเลข 9001 เป็นห้องพักอยู่ชั้นล่างติดพื้นดิน มีหน้าต่างกระจกอยู่ไม่สูงจากพื้นดิน บริเวณ



ดังกล่าวเป็นพื้นที่เปิดโล่งติดถนนสาธารณะ บุคคลทั่วไปสามารถผ่านบริเวณดังกล่าวได้ นายกิตติเปิดหน้าต่างห้องพักไว้ เมื่อไม่ปรากฏร่องรอยจัดแจงที่ประตู เชื่อว่า คนร้ายเข้ามาภายในห้องพักทางหน้าต่างกระจกแล้วลักเอากางเกงของนายกิตติที่อยู่บนเตียงนอนซึ่งมีกุญแจรถคล้องอยู่ที่หูกางเกงกับโทรศัพท์เคลื่อนที่ไป ทั้งนายกิตติมิได้เก็บรักษากุญแจรถไว้ในที่มิดชิด จึงเป็นการง่ายที่คนร้ายจะลักเอากุญแจรถไป การที่รถตู้สูญหายไปจึงเป็นความประมาทของนายกิตติที่เปิดหน้าต่างห้องพักไว้ จำเลยซึ่งเป็นเจ้าสำนักโรงแรมจึงไม่ต้องรับผิดชอบตามกฎหมายดังกล่าว และที่โจทก์ฎีกาว่าจำเลยไม่จัดให้มีพนักงานรักษาความปลอดภัยคอยตรวจดูแลบริเวณพื้นที่และห้องพักให้เพียงพอจนเป็นเหตุให้มีคนร้ายเข้ามาลักทรัพย์นั้น เห็นว่า

โจทก์นำสืบไม่ได้ว่าจำเลยประมาทเลินเล่ออย่างใด อันเป็นผลโดยตรงทำให้รถตู้ที่โจทก์รับประกันภัยสูญหาย แต่ข้อเท็จจริงกลับฟังได้ว่า รถตู้สูญหายเกิดจากความประมาทเลินเล่อของนายกิตติผู้ขับรถตู้ที่โจทก์รับประกันภัย พยานหลักฐานที่โจทก์นำสืบมาจึงฟังไม่ได้ว่า จำเลยทำละเมิดต่อนางวรรณณา ผู้เอาประกันภัย โจทก์จึงไม่อาจรับช่วงสิทธิผู้เอาประกันภัยมาฟ้องให้จำเลยรับผิดชอบได้ที่ศาลอุทธรณ์ภาค 3 พิพากษายกฟ้องโจทก์มานั้น ศาลฎีกาเห็นพ้องด้วยในผล ฎีกาของโจทก์ฟังไม่ขึ้น

พิพากษายืน ค่าฤชาธรรมเนียมชั้นฎีกาให้เป็นพับ

(ประสิทธิ์ สนามชวด-เกษม เกษมปัญญา-พิรศักดิ์ ไวกาสี)

ย่อคำชี้ขาด

ข้อพิพาทหมายเลขคดีที่ 309/2562

เรื่อง ประกันภัยรถยนต์ (ยกเลิกการเข้าร่วมบันทึกตกลงซื้อขายค่าสินไหมทดแทนข้อ 5.2)
ประเด็นข้อพิพาทที่ว่า คู่กรณีต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายตามข้อเสนอข้อพิพาทหรือไม่ เพียงใด

ข้อเท็จจริงในข้อพิพาทนี้มีว่า ผู้เสนอข้อพิพาทเป็นผู้รับประกันภัยรถยนต์คันหมายเลขทะเบียน 1กค-7555 กรุงเทพมหานคร (กรมธรรม์ซ่อมศูนย์) ส่วนคู่กรณีเป็นผู้รับประกันภัยรถกระบะคันหมายเลขทะเบียน ผก-7766 นครปฐม เมื่อวันที่ 20 พฤศจิกายน 2559 รถฝ่ายผู้เสนอข้อพิพาทขับมาถึงที่เกิดเหตุปากซอยบางพระ 27 ม.4 ได้มีรถคู่กรณีขับโดยประมาทเฉี่ยวชนรถผู้เสนอข้อพิพาทได้รับความเสียหาย หลังเกิดเหตุคู่กรณียอมรับผิดชอบและออกหลักฐานใบรับรองความเสียหายไว้ให้ ผู้เสนอข้อพิพาทจึงนำรถเข้าไปจัดซ่อมที่ศูนย์บริการเป็นเงินจำนวน 16,272 บาท จึงรับช่วงสิทธิมาเรียกร้องค่าเสียหายจากคู่กรณีจำนวนดังกล่าวพร้อมด้วยดอกเบี้ย

คู่กรณียื่นคำคัดค้านว่าคู่กรณีได้มีหนังสือยกเลิกการเข้าศูนย์บริการซ่อมห้าง ซึ่งมีผลตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคม 2558 ฉะนั้นการขอใช้ค่าซ่อมรถฝ่ายผู้เสนอข้อพิพาทจึงเรียกร้องจากคู่กรณีในราคาอุกกลางเท่านั้น

อนุญาโตตุลาการวินิจฉัยว่า การที่ผู้เสนอข้อพิพาทรับประกันภัยซ่อมศูนย์นำรถเข้าซ่อมที่ศูนย์โดยเสียค่าแรง หักซ่อมห้างและภาษีแล้วเป็นเงินจำนวน 6,092 บาท ค่าอะไหล่หักภาษีแล้วเป็นเงิน 10,180 บาท

รวมเป็นเงินทั้งหมด 16,272 บาท เมื่อรถผู้เสนอข้อพิพาทได้รับความเสียหาย ย่อมเข้าซ่อมศูนย์ได้ตามกรมธรรม์ที่ระบุไว้ การที่คู่กรณีอ้างว่าคู่กรณีขอยกเลิกการเข้าร่วมบันทึกตกลงซื้อขายค่าสินไหมทดแทนระหว่างบริษัทข้อ 5.2 การขอใช้ค่าเสียหายซ่อมรถยนต์ ที่ระบุว่า ซ่อมศูนย์บริการของตัวแทนที่จำหน่ายรถยนต์ที่กำหนดให้ชดเชยค่าแรง 80 เปอร์เซ็นต์ ซึ่งมีผลตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคม 2558 เป็นต้นไป แต่เมื่อรถคู่กรณีก่อละเมิดให้รถผู้เสนอข้อพิพาทเสียหาย ผู้เสนอข้อพิพาทย่อมนำเข้าซ่อมยังศูนย์ได้ การที่คู่กรณีขอยกเลิกข้อตกลงดังกล่าว ทำให้คู่กรณีไม่ได้รับส่วนลดค่าแรงตามข้อตกลงนี้ คู่กรณีซึ่งเป็นฝ่ายก่อละเมิดจะต้องชำระเต็มตามจำนวนที่ซ่อมศูนย์จริงซึ่งจะมีราคาสูงกว่า แต่การที่ผู้เสนอข้อพิพาทนำสืบไ้ยินยอมลดค่าแรงให้จึงเป็นประโยชน์กับคู่กรณีที่ต้องชำระค่าเสียหายน้อยลง

อนุญาโตตุลาการชี้ขาดให้คู่กรณีชำระเงินจำนวน 16,272 บาท พร้อมดอกเบี้ยกับให้ใช้ค่าธรรมเนียมแทนผู้เสนอข้อพิพาท ตามที่ผู้เสนอข้อพิพาทนำสืบและคำขอท้ายข้อเสนอข้อพิพาท





รายชื่อบริษัทสมาชิกสมาคมประกันวินาศภัยไทย

ลำดับ	บริษัท	ลำดับ	บริษัท	ลำดับ	บริษัท
1	บริษัท กรุงเทพประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2285 8888 โทรสาร: 0 2610 2100 URL: www.bangkokinsurance.com E-mail: corp.comm1@bangkokinsurance.com	11	บริษัท เจที 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	21	บริษัท ไทยโพลีประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2246 9635-54 โทรสาร: 0 2246 9660-1 URL: www.thaipaiboon.com E-mail: communic@thaipaiboon.com generaladmin@thaipaiboon.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 ชับบ้ามัคคีประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2555 9100 โทรสาร: 0 2955 0205 URL: www.chubb.com/th E-mail: CorporateAffairs.TH@Chubb.com	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 กรุงเทพประกันภัยประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2624 1111 โทรสาร: 0 2624 1234 URL: www.kpi.co.th E-mail: admin@kpi.co.th	13	บริษัท ชมโปะ ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2119 3000 โทรสาร: 0 2636 2340-1 URL: www.sompo.co.th E-mail: cs@sompo.co.th	23	บริษัท ไทยศรีประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2820 7000 Call Center: 1219 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 2396 2093-4 URL: www.rvp.co.th	14	บริษัท ซิกม่าประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2651 5995 Call Center: 1758 โทรสาร: 0 2650 9600, 0 2650 9720 URL: www.cigna.co.th E-mail: executiveth@cigna.com	24	บริษัท ไทยเศรษฐกิจประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2853 8888 สายด่วน: 1352 โทรสาร: 0 2853 8889 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 ทิพยประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2239 2200 Call Center: 1736 โทรสาร: 0 2239 2049 URL: www.dhipaya.co.th E-mail: nongluxi@dhipaya.co.th	25	บริษัท ธนชาตประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2308 9300 สายด่วน: 0 2662 8999 โทรสาร: 0 2308 9333 URL: www.thanachartinsurance.co.th E-mail: mail.insure@thanachart.co.th
6	บริษัท คัมภีร์โตเกียวมารีนประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2257 8000 โทรสาร: 0 2253 3701, 0 2253 4222 URL: www.tokiomarine.com/th-general E-mail: products@tokiomarinesafety.co.th	16	บริษัท ทุนประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2078 5656 สายด่วน: 1183 โทรสาร: 0 2078 5601-3 URL: www.tuneinsurance.co.th E-mail: customercare@tuneprotect.com	26	บริษัท นวกิจประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2664 7777 Call Center: 1748 โทรสาร: 0 2636 7999 URL: www.navakij.co.th E-mail: marketing@navakij.co.th
7	บริษัท เคเอสเค ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2022 1111 โทรสาร: 0 2022 1122-3 URL: www.kskinsurance.co.th E-mail: info.thailand@kskgroup.com	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 นามสินประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2016 3333 Call Center: 0 2107 3333 โทรสาร: 0 2911 4477 URL: www.namsengins.co.th E-mail: email@namsengins.co.th
8	บริษัท จริณประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2276 1024 โทรสาร: 0 2275 4919 URL: www.charaninsurance.co.th E-mail: charanins@charaninsurance.co.th	18	บริษัท ไทยประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2613 0100 Claim Hotline: 1309 โทรสาร: 0 2652 2872 URL: www.thaiins.com E-mail: tic@thaiins.com	28	บริษัท นิวอินเดียแอสซิวรันซ์ 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 จีนี อินซัวรันส์ (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2261 3680 โทรสาร: 0 2259 1402, 0 2261 3690 URL: www.genie.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 นิวแอมท์เชอร์ อินซัวรันส์ โทรศัพท์: 0 2649 1000 โทรสาร: 0 2649 1998 URL: www.aig.co.th
10	บริษัท เจเนอราลี่ ประกันภัย (ไทยแลนด์) จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2685 3828 Call Center: 1394 โทรสาร: 0 2685 3830 URL: www.generali.co.th E-mail: gen-complaint@generali.co.th	20	บริษัท ไทยพัฒนาประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2253 4141, 0 2253 4343 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 6920-9 สายด่วน: 0 2233 1998-9 โทรสาร: 0 2237 1856 URL: www.bui.co.th E-mail: bui@bui.co.th



ลำดับ	บริษัท	ลำดับ	บริษัท	ลำดับ	บริษัท
31	บริษัท ประกันภัยไทยวิวัฒน์ จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2695 0800 Call Center: 1231 โทรสาร: 0 2695 0808 URL: www.thaivivat.co.th	41	บริษัท สินทรัพย์ประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2792 5555 สายด่วน: 1729 โทรสาร: 0 2541 5631 URL: www.asset.co.th E-mail: praic@asset.co.th	51	บริษัท เอ็ม เอส ไอ จี ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2825 8888 Call Center: 0 2007 9000 สายด่วน: 1259 โทรสาร: 0 2318 8550 URL: www.msig-thai.com
32	บริษัท แปซิฟิก ครอส ประกันสุขภาพ จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2401 9189 โทรสาร: 0 2401 9187 URL: www.pacificcrosshealth.com E-mail: contactus@th.pacificcrosshealth.com	42	บริษัท สินมั่นคงประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2378 7000 Call Center: 1596 โทรสาร: 0 2377 3322 URL: www.smk.co.th E-mail: hr@smk.co.th	52	บริษัท เอราวัณประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2224 0056 โทรสาร: 0 2221 1390 URL: www.erawanins.com E-mail: eichotline@erawanins.com
33	บริษัท พุทธธรรมประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2105 4689 โทรสาร: 0 2911 0991-4 URL: www.phutthatham.com E-mail: pti@phutthatham.com	43	บริษัท อลิอันซ์ อยุธยา ประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2657 2555 สายด่วน: 1292 โทรสาร: 0 2657 2500 URL: www.azay.co.th E-mail: info@azay.co.th	53	บริษัท เอไอจี ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2649 1999 โทรสาร: 0 2649 1998 URL: www.aig.co.th
34	บริษัท ฟอลคอนประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2037 9888, 0 2037 9988, 0 2037 9955 โทรสาร: 0 2676 9898 URL: www.falconinsurance.co.th E-mail: fcicustomerservice@falconinsurance.co.th	44	บริษัท อาคเนย์ประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2631 1311 Call Center: 1726 โทรสาร: 0 2237 7409 URL: www.seic.co.th E-mail: contact@seigroup.co.th	54	บริษัท เอไอเอ จำกัด (ประกันวินาศภัย) สาขาประเทศไทย โทรศัพท์: 0 2783 4888 Call Center: 0 2783 4884 โทรสาร: 0 2783 4889 URL: www.aianonlife.co.th E-mail: thsc-nlc.os@aia.com
35	บริษัท มิตซูบิชิ อินซัวรันซ์ จำกัด สาขาประเทศไทย โทรศัพท์: 0 2679 6165-87 สายด่วน: 0 2679 5000 โทรสาร: 0 2679 6209-14 URL: www.ms-ins.co.th E-mail: info@ms-ins.co.th	45	บริษัท อินทราประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2247 9261 สายด่วน: 0 2642 5353, 08 8819 9910 โทรสาร: 0 2247 9260 URL: www.indara.co.th E-mail: contact@indara.co.th	55	บริษัท แอ็กซ่าประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2118 8000 โทรสาร: 0 2285 6383 URL: www.axa.co.th E-mail: axathai@axa.co.th
36	บริษัท มิตรแท้ประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2640 7777 โทรสาร: 0 2640 7799 URL: www.mittare.com E-mail: contactcenter@mittare.com	46	บริษัท เอเชียประกันภัย 1950 จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2869 3399 สายด่วน: 0 2869 3333 โทรสาร: 0 2250 5277 URL: www.asiainsurance.co.th	56	บริษัท แอลเอ็มจี ประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2661 6000 Call Center: 1790 โทรสาร: 0 2665 2728 URL: www.lmginsurance.co.th
37	บริษัท เมืองไทยประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2665 4000, 0 2290 3333 Call Center: 1484 โทรสาร: 0 2665 4166, 0 2274 9511, 0 2276 2033 URL: www.muangthaiinsurance.com E-mail: ccc@muangthaiinsurance.com	47	บริษัท เอช โอเอ็นเอ โอเวอร์ซีส์ อินซัวรันซ์ จำกัด สาขาประเทศไทย โทรศัพท์: 0 2611 4040 โทรสาร: 0 2611 4324 URL: www.chubb.com/th E-mail: customerservice.th@chubb.com	57	บริษัท ไอโออี กรุงเทพ ประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2620 8000 โทรสาร: 0 2677 3979 URL: www.aioibkkins.co.th E-mail: ABI-PR@aioibkkins.co.th
38	บริษัท วิริยะประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2129 8888 สายด่วน: 1557 โทรสาร: 0 2641 3900 URL: www.viriyah.co.th E-mail: info@viriyah.co.th	48	บริษัท เอ็ทน่า ประกันสุขภาพ (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2677 0000 Call Center: 0 2232 8666 โทรสาร: 0 2230 6500 URL: www.aetna.co.th		
39	บริษัท สหนิรภัยประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2236 0049, 0 2236 1290, 0 2236 1291 โทรสาร: 0 2236 1300, 0 2236 1211 URL: www.union-insurance.com E-mail: info@union-insurance.com	49	บริษัท เอฟดับบลิวดีประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2202 9500, 0 2760 9500 โทรสาร: 0 2202 9555 URL: www.fwdgi.co.th E-mail: enquiry@fwdgi.co.th		
40	บริษัท สหมงคลประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2687 7777 โทรสาร: 0 2687 7700 URL: www.upp.co.th E-mail: bkk_ram@upp.co.th uppinsbkk@hotmail.com	50	บริษัท เอฟพีจี ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) โทรศัพท์: 0 2231 2640 โทรสาร: 0 2231 2653-4 URL: www1.fpgins.com		

หมายเหตุ

1. บริษัท เจเนอราลี่ ประกันภัย (ไทยแลนด์) จำกัด (มหาชน) เปลี่ยนแปลงหมายเลขโทรศัพท์ Call Center
2. บริษัท ไซนัวอินซัวรันส์ (ไทย) จำกัด (มหาชน) เปลี่ยนชื่อเป็น บริษัท จีนิ อินซัวรันส์ (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)
3. บริษัท ฟอลคอนประกันภัย จำกัด (มหาชน) เปลี่ยนแปลงหมายเลขโทรศัพท์
4. บริษัท สยามซิติประกันภัย จำกัด (มหาชน) เปลี่ยนชื่อเป็น บริษัท เอฟดับบลิวดีประกันภัย จำกัด (มหาชน)





โครงการ “อบรมความรู้ประกันภัย (Training for the Trainers) สำหรับการประกันภัยข้าวนาปี และข้าวโพดเลี้ยงสัตว์” ประจำปี 2563

สมาคมประกันวินาศภัยไทย ร่วมจัดโครงการ “อบรมความรู้ประกันภัย (Training for the Trainers) สำหรับการประกันภัยข้าวนาปี และข้าวโพดเลี้ยงสัตว์” ประจำปี 2563 เพื่อเสริมสร้างความรู้ ความเข้าใจด้านประกันภัย โดยเฉพาะ การประกันภัยข้าวนาปี และข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ให้กับผู้ที่เกี่ยวข้องกับเกษตรกรโดยตรง ซึ่งผู้ที่ผ่านการอบรมจะนำความรู้ที่ได้รับไปถ่ายทอดให้แก่เกษตรกรในพื้นที่ในลักษณะการสร้างเครือข่าย ด้านองค์ความรู้และความเข้าใจอย่างทั่วถึงและต่อเนื่อง เพื่อให้การดำเนินโครงการเกิดผลสำเร็จ อย่างเป็นรูปธรรม มีความต่อเนื่องและสอดคล้อง กับแนวทางการดำเนินโครงการประกันภัยข้าวนาปี และข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ โดยในปี 2563 นี้ กำหนด จัดขึ้นใน 5 จังหวัด ประกอบด้วย จังหวัดเพชรบุรี ราชบุรี ตาก กาฬสินธุ์ และ พัทลุง โดยจัดอบรมครั้ง แรกระหว่างวันที่ 8-9 มิถุนายน 2563 ณ โรงแรม ดุสิตธานี หัวหิน อำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี





ก้าวแรกสู่การเป็น นายหน้าประกันวินาศภัยอย่างมืออาชีพ กับ TGIA Academy

“TGIA Academy” สมาคมประกันวินาศภัยไทย จัดตั้งขึ้นเพื่อยกระดับวิชาชีพของคนกลางประกันภัย (ตัวแทน-นายหน้า) ให้ได้รับความเชื่อถือไว้วางใจจากประชาชน โดยเฉพาะเรื่องของการให้บริการที่ดี มีความเข้าใจในผลิตภัณฑ์ประกันภัย กฎหมายประกันภัย ตลอดจนมีจรรยาบรรณในการประกอบวิชาชีพ



สำหรับผู้ที่ต้องการประกอบอาชีพเป็นคนกลางประกันภัยจะต้องผ่านการสอบความรู้เพื่อขอรับใบอนุญาตเป็นนายหน้าประกันวินาศภัย และ ผ่านการอบรมหลักสูตรเพื่อขอรับใบอนุญาตเป็นนายหน้าประกันวินาศภัย ตามที่สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) ประกาศกำหนดไว้

- การสอบความรู้เพื่อขอรับใบอนุญาตฯ สมัครสอบได้ที่ สำนักงาน คปภ.
- การอบรมหลักสูตรเพื่อขอรับใบอนุญาตฯ สมัครเข้าอบรมฯ ได้ที่ สมาคมประกันวินาศภัยไทย



วิชาการอบรมฯ ในหลักสูตร ประกอบด้วย

1. บทบาทและความสำคัญของธุรกิจประกันภัยต่อเศรษฐกิจและบทบาทหน้าที่ของนายหน้าประกันวินาศภัยต่อธุรกิจประกันวินาศภัย (1 ชั่วโมง)
2. จรรยาบรรณและคุณธรรมในการประกอบวิชาชีพนายหน้าประกันวินาศภัย (2 ชั่วโมง)
3. หลักการประกันภัยและกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับนายหน้าประกันวินาศภัย (3 ชั่วโมง)
4. ความรู้เกี่ยวกับผลิตภัณฑ์ประกันวินาศภัย (4 ชั่วโมง)
5. ความรู้เกี่ยวกับการเสนอขายและการบริการที่ดี (2 ชั่วโมง)

- ระยะเวลาการอบรมฯ รวมทั้งสิ้น 12 ชั่วโมง (อบรม 2 วัน วันละ 6 ชั่วโมง)



ผู้ที่สนใจดูรายละเอียดเพิ่มเติมได้ที่ TGIA Academy สมาคมประกันวินาศภัยไทย
<https://www.tgia.org/tgiaacademy-TH> (การอบรมเพื่อขอรับใบอนุญาตเป็นนายหน้าประกันวินาศภัย)
สามารถสแกน QR-Code เพื่อเข้าสู่เว็บไซต์ หรือสอบถามเพิ่มเติมได้ที่ โทร. 0 2108 8399 ต่อ 1404, 1405

