



วารสาร

ประกันภัย

109

ปีที่ 25 ฉบับที่ 109 เดือน ตุลาคม-ธันวาคม 2553

ISSN 0859-9548

HELP!

“2015 and Beyond” บทสรุปการสัมมนาการประกันภัย ครั้งที่ 23

- Enterprise Risk Management Survey 2010

- สถิติเหตุการณ์น้ำท่วมครั้งใหญ่ในประเทศไทย

- Beyond Required Loss Reserving
มูลค่าเพิ่มจากการคำนวณ
เงินสำรองตามเกณฑ์

- กฎหมายธุรกิจต่างแดน :
การประกันภัยในโครงการ PPP ในออสเตรเลีย

- การประชุม EAIC ครั้งที่ 25
(25th EAST Asian Insurance Congress)

บท.แฉง	3
Risk Intelligence	
Enterprise Risk Management Survey 2010	4
รอรูปรักนัย	
สฤตฤเหตุการณ์น้ำท่วมครั้งหญในปรเทศไทย	8
สมคมปรักนวินาศภัย ร่วมน่งน้ำใจช่วยเหลือ	
ผู้ปรสบอุทกภัย ปี 2553	11
กฎหมายธุรกิจต่างแดน :	25
การปรักนัยในโครงการ PPP ในออสเตรเลีย	
Actuarial Colors	
Beyond Required Loss Reserving	12
มูลค่าเพิ่มจากการคำนวณเงินสำรองตามเกณฑ์	
เรื่องเด่น	
บทสรุปการสัมมนาการปรักนัย ครั้งที่ 23	14
“2015 and Beyond”	
ระเบียบภาพ	19
รอรูปรักนัย	28
ประกาศ	30
ฎิกาย่อ แลย่อกำชี้ขาดอนุญาโตฯ	32
สรรหามาเล่า	
กฎเหล็ก ‘โซเชี่ยล เน็ตเวิร์ก’ อย่าหมกมุ่น งุ่นง่าน นานเกิน	35
รายนามบริษัทสมาชิก	37



วารสารประกันภัย ฉบับส่งท้ายปี 2553 นี้ ได้รวบรวมเหตุการณ์ภัยพิบัติที่เกิดขึ้นในบ้านเรา คือเหตุการณ์น้ำท่วมครั้งใหญ่ที่สุดในรอบหลายปีที่ผ่านมา มีประชาชนได้รับความเดือดร้อนจากเหตุการณ์อุทกภัยในครั้งนี้เป็นจำนวนมาก ยามที่เราประสบภัยพิบัติครั้งใด ก็ จะพบกับน้ำจิตน้ำใจคนไทยที่ร่วมกันช่วยเหลือผู้ที่ประสบภัยกันอย่างเต็มที่

สำหรับเนื้อหาสาระด้านการประกันภัยฉบับนี้ มีบทความที่น่าสนใจเกี่ยวกับการบริหารความเสี่ยงของบริษัทประกันภัย ในคอลัมน์ Risk Intelligence และบทความเรื่อง Beyond Required Loss Reserving มูลค่าเพิ่มจากการคำนวณเงินสำรองตามเกณฑ์ และกฎหมายธุรกิจต่างแดน : การประกันภัยในโครงการ PPP ในออสเตรเลีย มาให้ผู้อ่านได้ติดตามความเคลื่อนไหว นอกจากนี้ยังมีบทสรุปจากการสัมมนาการประกันภัย ครั้งที่ 23 “2015 and Beyond” ซึ่งจัดขึ้นในเดือนพฤศจิกายนที่ผ่านมา พร้อมกับกิจกรรมความช่วยเหลือผู้ประสบอุทกภัยในปี 2553 ที่สมาคมประกันวินาศภัยมีส่วนร่วมในการช่วยเหลือ บรรเทาความเดือดร้อนแก่ผู้ประสบภัยน้ำท่วมอีกด้วย และอีกหนึ่งกิจกรรมที่น่าสนใจและบอกต่อให้ผู้อ่าน

ได้รับทราบ คือ สมาคมประกันวินาศภัย ได้จัดพิมพ์หนังสือการ์ตูน **“เด็กไทย รัก ความปลอดภัย”** รวม 5 เรื่องสั้นจากผลงานชนะเลิศการประกวดวาดภาพการ์ตูนในโครงการ **“ยุวทูตประกันภัย รุ่นที่ 3”** เพื่อเผยแพร่ความรู้ด้านการประกันภัยแก่นักเรียน นักศึกษา และประชาชนทั่วไป ผ่านตัวการ์ตูนที่สามารถอ่านและเข้าใจได้ง่าย จำนวน 5,000 เล่ม สนใจติดต่อขอรับหนังสือได้ที่สมาคมประกันวินาศภัย

ในโอกาสนี้ กองบรรณาธิการวารสารประกันภัยขออวยพรปีใหม่ 2554 ให้กับผู้อ่านวารสารทุกท่านจงประสบแต่ความสุข คิดสิ่งใดขอให้สมปรารถนาทุกประการ และอย่าลืมติดตามอ่านวารสารประกันภัยได้ใหม่ในปี 2554 สวัสดิ์ปีใหม่ครับ

บรรณาธิการ

เจ้าของ: สมาคมประกันวินาศภัย **คณะผู้จัดทำ:** คณะกรรมการพัฒนาธุรกิจและประชาสัมพันธ์ นายชูชัย วชิรบรรจง (ประธาน) นางกรทิพย์ มงคลชัยอรัญญา (รองประธาน) นายอรรณ ศรีวงศ์ไทย (รองประธาน) นายทีเดช อนันต์ศิริประภา (ที่ปรึกษา) นายอินโดม โลกาพัฒนา (ที่ปรึกษา) นางวรรณิ คงภักดีพงษ์ (ที่ปรึกษา) นางสาวทิพวรรณ ภาคพิเศษ (กรรมการ) นางสาวกานดา วัฒนยังสมสุข (กรรมการ) นายสันติ เอี่ยมมุขปริษา (กรรมการ) ดร.บุญส่ง เสริมศรีสุวรรณ (กรรมการ) นายสุชาติ สุยานันท์ (กรรมการ) นางดวงดาว วิจักจณ์จารุ (กรรมการ) นางโชติมา พัวศิริ (กรรมการ) นายประสิทธิ์ชัย สุนทราภิรมย์ (กรรมการ) นางสาวปรียาพรรณ ศรีชาย (เลขานุการฯ) นางสาวปิยะพร คำตาเพชร (เลขานุการฯ) นางสาวสริน ตั้งสิริมรกต (ผู้ช่วยเลขานุการฯ) นางสาวนวลปรางค์ เขตสินชัย (ผู้ช่วยเลขานุการฯ) **ที่ปรึกษากองบรรณาธิการ:** นายทินวัฒน์ ศุภผลศิริ นายพิพัฒน์ เทพยัญญ์พันธ์ นายอินโดม โลกาพัฒนา นายอรรณ ศรีวงศ์ไทย นางสาวนิตยา พิริยะธรรมวงศ์ นางกรทิพย์ มงคลชัยอรัญญา นางนิพร ไตรทิพเทวินทร์ นายอาทร ติตติรานนท์ นายพิชิต เมฆกิตติกุล **บรรณาธิการ:** นายชลอ เพ็ญอารมย์ **หัวหน้ากองบรรณาธิการ:** นางสาววัลย์ลิกา บุณย์ทอง **กองบรรณาธิการ:** นายสุพนธ์ นากสุวรรณภา นางสาวกัลยา จุกหอม นางศิริพร สุโรจนกุล นางสาวศุภิสรา พิขุนทด นางสาวปรียาพรรณ ศรีชาย นางสาวจุฑาทิพย์ ลอเงิน นางสาวภัทรพร น้ำเงิน นางสาวพรหมน พิริยะสกุลย์

สมาคมประกันวินาศภัย

223 ซอยร่วมฤดี ถนนวิทย์ แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330 โทรศัพท์: 0-2256-6032-8 โทรสาร: 0-2256-6039-40

Website: www.thaigia.com E-mail: general@thaigia.com

รูปเล่ม: บริษัท ทริฟเฟิลพลัส ครีเอชั่น จำกัด โทรศัพท์ & โทรสาร : 0-2939-2781-2

บทความและความคิดเห็นในวารสารฉบับนี้เป็นความคิดเห็นของแต่ละบุคคล ทางสมาคมประกันวินาศภัยไม่จำเป็นต้องเห็นด้วยเสมอไป



Enterprise

ผลการสำรวจเกี่ยวกับการบริหารความเสี่ยง

ผลการสำรวจสามารถแบ่งออกได้เป็น 6 ประเด็นหลักดังนี้

1. การบริหารความเสี่ยงของบริษัทประกันภัยในช่วงวิกฤติทางการเงินที่ผ่านมามีความหลากหลาย

58% ของผู้ตอบแบบสอบถามพอใจกับผลการบริหารความเสี่ยงในช่วง 2 ปีที่ผ่านมา ในขณะที่ 31% รู้สึกปานกลาง และ 11% ยังไม่พอใจกับผลการบริหารความเสี่ยง

เกินกว่า 2 ใน 3 ของผู้ตอบแบบสอบถามเห็นว่าการบริหารความเสี่ยงของบริษัทมีส่วนช่วยส่งเสริมผลประกอบการในช่วง 2 ปีที่ผ่านมา เทคนิคการควบคุมความเสี่ยงและวัฒนธรรมความเสี่ยงที่เข้มแข็งถือเป็น 2 วิธีหลักที่บริษัทประกันภัยส่วนใหญ่ใช้เพื่อช่วยส่งเสริมผลประกอบการ ในขณะที่ 1) การจัดการความเสี่ยงแต่ละเหตุการณ์ 2) การติดตามความเสี่ยงและการรายงานผล และ 3) ชีตจำกัดความเสี่ยงและการควบคุม นับเป็นองค์ประกอบของการบริหารความเสี่ยงที่มีส่วนช่วยเช่นเดียวกัน

2. ความเสี่ยงที่ยอมรับได้มีความสำคัญต่อความสำเร็จของการบริหารความเสี่ยง

บทความด้านบริหารความเสี่ยงส่งท้ายปีนี้ จะเป็นการสรุปผลการสำรวจการบริหารความเสี่ยงของบริษัทประกันภัย (Enterprise Risk Management Survey) หรือที่เรียกว่า ERM Survey ฉบับล่าสุดซึ่งจัดทำโดย TowersWatson เมื่อสิ้นปีที่ผ่านมา การจัดทำ ERM Survey ครั้งนี้ถือว่าเป็นการทำ ERM Survey ครั้งใหญ่ที่สุดสำหรับการทำ ERM Survey ของธุรกิจประกันภัยทั่วโลกที่ได้เคยมีมา

TowersWatson ได้จัดทำ ERM Survey ทุกๆ 2 ปี โดยการทำ ERM Survey ในครั้งนี้เป็นการทำ Web-based Survey ในช่วงเดือนพฤษภาคมและมิถุนายน 2010 กว่า 70% ของผู้ตอบแบบสอบถามเป็น Chief Risk Officer, Chief Financial Officer และ Chief Actuary ของบริษัทประกันภัย มีผู้ตอบแบบสอบถามทั้งสิ้น 465 คน จาก 234 บริษัททั่วโลก รวมทั้งบริษัทประกันภัยในประเทศไทยด้วย โดย 31% ของผู้ตอบแบบสอบถามมาจากบริษัทประกันภัยในทวีปอเมริกาเหนือ 21% จากทวีปยุโรป 19% จากทวีปเอเชีย และ 29% จากส่วนอื่นที่เหลืออยู่

ผู้ตอบแบบสอบถามมาจากบริษัทประกันชีวิต 37% บริษัทประกันวินาศภัย 29% บริษัทประกันภัยต่อ 13% ส่วนที่เหลืออีก 21% เป็นบริษัทประกันภัยที่รับประกันภัยหลายประเภท เช่น บริษัทที่รับประกันภัยทั้งประกันชีวิตและวินาศภัย เป็นต้น

เกินกว่าครึ่งหนึ่งของผู้ตอบแบบสอบถามมาจากบริษัทประกันภัยที่มีเบี้ยประกันภัยรับเกิน 1 พันล้านเหรียญสหรัฐต่อปี ในขณะที่ 13% ของผู้ตอบแบบสอบถามมาจากบริษัทประกันภัยที่มีเบี้ยประกันภัยรับเกิน 1 หมื่นล้านเหรียญสหรัฐต่อปี และที่เหลืออีก 37% ของผู้ตอบแบบสอบถามมาจากบริษัทที่มีเบี้ยประกันภัยรับน้อยกว่า 1 พันล้านเหรียญสหรัฐต่อปี

ผลการศึกษาที่ได้ นี้จะเป็นประโยชน์ต่อบริษัทประกันภัยเป็นอย่างยิ่ง เนื่องจากข้อมูลที่ได้ถือเป็น Benchmark เพื่อเปรียบเทียบกับการบริหารความเสี่ยงของแต่ละบริษัทได้ดำเนินการอยู่ ตลอดจนเป็นข้อมูลที่จะช่วยในการปรับและพัฒนาแผนการบริหารความเสี่ยงและการทำแผนธุรกิจในอนาคตได้อีกประการหนึ่ง

Risk Management Survey 2010



ดร. ปิยวดี ไชวiturกิจ

TOWERS WATSON

ประมาณ 60% ของผู้ตอบแบบสอบถามมีการกำหนดความเสี่ยงที่ยอมรับได้อย่างชัดเจนเป็นเอกสาร บริษัทประกันภัยที่มีขนาดเล็กให้ความสำคัญกับการกำหนดความเสี่ยงที่ยอมรับได้เพิ่มขึ้นเป็นอย่างมาก แต่ยังคงถือว่าตามหลังบริษัทประกันภัยขนาดกลางและบริษัทขนาดใหญ่

แนวโน้มนี้แสดงให้เห็นว่าการกำหนดความเสี่ยงที่ยอมรับได้เริ่มกลายเป็นส่วนหนึ่งในการควบคุมและกำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัท โดยถูกใช้เป็นเครื่องมือในการอธิบาย วัด และติดตามระดับความเสี่ยงซึ่งบริษัทเต็มใจและสามารถที่จะรับได้ การกำหนดความเสี่ยงที่ยอมรับได้ซึ่งสัมพันธ์กับงบดุล อาทิเช่น เงินกองทุนตามระดับความเสี่ยงโดยใช้แบบจำลองมาตรฐาน เงินกองทุนตามระดับความเสี่ยงโดยใช้แบบจำลองภายในของบริษัท การลดอันดับความน่าเชื่อถือ และการลดลงของราคาหุ้น สามารถพบได้ทั่วไป ส่วนการกำหนดความเสี่ยงที่ยอมรับได้ซึ่งสัมพันธ์กับรายได้ อาทิ ความผันผวนของรายได้ รายได้ที่ลดลง หรือการลดลงของ ROE เริ่มถูกนำมาใช้เพิ่มมากขึ้น

66% ของผู้ตอบแบบสอบถามพึงพอใจกับประสิทธิผลของการบริหารความเสี่ยงในช่วงเกิดวิกฤติทางการเงิน โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริษัทประกันภัยชั้นนำซึ่งมีการเชื่อมโยงการกำหนดความ

เสี่ยงที่ยอมรับได้กับขีดจำกัดความเสี่ยงในระดับล่างพึงพอใจกับประสิทธิผลของการบริหารความเสี่ยงในช่วงเกิดวิกฤติทางการเงินเป็นอย่างมาก

3. ผลกระทบของการบริหารความเสี่ยงต่อการทำธุรกิจเพิ่มสูงขึ้น

ผู้ตอบแบบสอบถามเห็นว่าการบริหารความเสี่ยงของบริษัทก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในการทำธุรกิจเป็นอย่างมาก โดยเพิ่มจาก 78% ของผู้ตอบแบบสอบถามในปี 2008 เป็น 92% ในปี 2010 แนวโน้มนี้สอดคล้องกับการพัฒนาการบริหารความเสี่ยงของบริษัทให้มีประสิทธิผลและมีการบูรณาการเพิ่มมากขึ้น ซึ่งเป็นผลมาจาก

การพัฒนากระบวนการและระบบในการบริหารความเสี่ยง ความรู้ความเข้าใจที่เพิ่มมากขึ้น และแรงกดดันจากหน่วยงานจัดอันดับความน่าเชื่อถือและผู้กำกับดูแล

4. ความเพียงพอของทรัพยากรที่มีจะส่งผลต่อการพัฒนาการบริหารความเสี่ยง

การขาดแคลนทรัพยากรโดยเฉพาะอย่างยิ่งบุคลากรที่มีทักษะและประสบการณ์ด้านการบริหารความเสี่ยงเป็นสาเหตุที่ทำให้ความสามารถในการบริหารความเสี่ยงและเงินกองทุนของบริษัทไม่คืบหน้าเท่าที่ควร ผู้ตอบแบบสอบถาม 56% เห็นว่าปัญหาด้าน





บุคลากรถือเป็นประเด็นท้าทายที่สุด รองลงมาคือปัญหาเรื่องข้อมูล (45%) และ วัฒนธรรมความเสี่ยง (41%)

การขาดแคลนบุคลากรด้านการบริหารความเสี่ยงเห็นได้ชัดในบริษัท ประกันภัยในเอเชียแปซิฟิก ปัญหาเรื่องบุคลากรยังพบได้ในบริษัทประกันภัยขนาดเล็กที่ได้ดำเนินการใช้แบบจำลอง ภายในสำหรับการคำนวณเงินกองทุน หรือที่เรียกว่า Economic Capital อย่างไรก็ตามเพียง 23% ของผู้ตอบแบบสอบถามให้ความสำคัญกับการพัฒนาบุคลากรด้านนี้

ปัญหาเรื่องข้อมูลถือเป็นประเด็นหลักสำหรับบริษัทประกันภัยขนาดใหญ่ ซึ่งมีระบบที่ซับซ้อนและอาจไม่เชื่อมโยงกันทั่วทั้งองค์กร นอกจากนี้ดำเนินการใช้แบบจำลองภายในสำหรับการคำนวณเงินกองทุนซึ่งต้องอาศัยคุณภาพของข้อมูลภายในบริษัทก็เป็นอีกสาเหตุหนึ่งที่พบได้ทั่วไป

ปัญหาวัฒนธรรมความเสี่ยง โดยเฉพาะอย่างยิ่งการปลูกฝังแนวคิด และการนำการบริหารความเสี่ยงไปใช้ทั่วทั้งองค์กรถือเป็นอีกประเด็นที่ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความสำคัญ อย่างไรก็ตาม ผู้ตอบแบบสอบถามเห็นว่าการเข้ามามีส่วนร่วมและสนับสนุนการบริหารความเสี่ยงของคณะกรรมการบริษัท และผู้บริหารระดับสูงของบริษัทตลอดจนโครงสร้างการกำกับดูแลด้านการบริหารความเสี่ยงที่ชัดเจนมากขึ้น และบทบาทของ Chief Risk Officer ที่เพิ่มมากขึ้น ล้วนแต่ช่วยให้การบริหารความเสี่ยงประสบความสำเร็จมากขึ้น

5. การคำนวณเงินกองทุนโดยใช้แบบจำลองภายในของบริษัทเองให้เป็นมาตรฐานโดยทั่วกันเริ่มชะลอตัว

บริษัทประกันภัยส่วนใหญ่มีการคำนวณเงินกองทุนโดยใช้แบบจำลองภายในของบริษัทเพิ่มมากขึ้น โดยเพิ่มจาก 57% ในปี 2008 เป็น 67% ในปี 2010 และบริษัทส่วนใหญ่วางแผนที่จะพัฒนาแบบจำลองภายในให้มีประสิทธิภาพดียิ่งขึ้นในอนาคต

ขนาดของบริษัทมีผลต่อการคำนวณเงินกองทุนโดยใช้แบบจำลองภายในของบริษัท บริษัทประกันภัยขนาดใหญ่ส่วนใหญ่ได้ดำเนินการในเรื่องนี้ (87%) รองลงมาคือบริษัทขนาดกลาง (77%) ตามด้วยบริษัทขนาดเล็ก (46%) ซึ่งเป็นผลมาจากการที่บริษัทขนาดใหญ่มีทรัพยากรและความสามารถที่สูงกว่า ทั้งยังเผชิญกับความเสี่ยงที่ซับซ้อนกว่า อย่างไรก็ตาม วิธีการในการคำนวณเงินกองทุนโดยใช้แบบจำลองภายในของบริษัทเริ่มคงตัวและการทำแบบจำลองภายในให้เป็นมาตรฐานของบริษัทเริ่มชะลอตัวลง

6. Solvency II ถือเป็นความท้าทายและมีอิทธิพลเพิ่มมากขึ้น

การนำ Solvency II มาใช้คาดว่าจะส่งผลกระทบในแง่ลบต่างๆ อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเพิ่มเงินกองทุน การเพิ่มอัตราเบี้ยประกันภัย และการปรับเปลี่ยนผลิตภัณฑ์ประกันภัย นอกจากนี้แล้ว Solvency II ยังจะนำไปสู่การควบรวมบริษัทประกันภัยในที่สุดเนื่องจาก Solvency II อยู่ในระหว่างการดำเนินการบังคับใช้กับบริษัทประกันภัยในทวีปยุโรป ดังนั้น บริษัทเหล่านี้จึงให้ความสำคัญกับการเปลี่ยนแปลงเนื่องจาก Solvency II มากที่สุด อย่างไรก็ตาม บริษัทประกันภัยในทวีปเอเชียกลับให้ความสำคัญกับ Solvency II มากที่สุด (35%) ตามด้วยบริษัทประกันภัยในทวีปอเมริกาเหนือ (13%)

10 คำถามที่บริษัทประกันภัยควรถามตัวเอง เกี่ยวกับการบริหารความเสี่ยง

1. การติดตามความเสี่ยงและการรายงานผล (Risk Monitoring and Reporting)

บริษัทของเราและโครงสร้างการกำกับดูแลช่วยเกื้อหนุนให้การติดตามความเสี่ยงและการรายงานผลการบริหารความเสี่ยงไปยังผู้บริหารระดับสูงและคณะกรรมการบริษัทมีความโปร่งใสและเกิดขึ้นอย่างสม่ำเสมอหรือไม่

2. ความเสี่ยงที่ยอมรับได้ (Risk Appetite Statement)

บริษัทมีการกำหนดความเสี่ยงที่ยอมรับได้และสื่อสารเรื่องนี้ไปยังผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของบริษัทอย่างมีประสิทธิภาพหรือไม่

3. ขีดจำกัดความเสี่ยงและการควบคุม (Risk Limits and Controls)

บริษัทมีการกำหนดขีดจำกัดความเสี่ยงสำหรับความเสี่ยงหลักอย่างเพียงพอหรือไม่ บริษัทมีการวิเคราะห์อย่างเพียงพอเพื่อเชื่อมโยงขีดจำกัดความเสี่ยงเหล่านี้กับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ของบริษัทหรือไม่

4. แบบจำลองภายในสำหรับการคำนวณเงินกองทุน (Economic Capital Modeling)

บริษัทมีความสามารถในการประเมินความเสี่ยงที่รับไว้และตีมูลค่าออกมาหรือไม่ บริษัทให้ความสำคัญกับผลลัพธ์ที่ได้มากน้อยเพียงใด

5. โครงสร้างการกำกับดูแลด้านการบริหารความเสี่ยง (Risk Governance Structure)

คณะกรรมการบริหารของบริษัทรับรู้และมีส่วนร่วมอย่างเพียงพอในประเด็นหลักต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารความเสี่ยงหรือไม่

6. การใช้แบบจำลองภายในสำหรับการคำนวณเงินกองทุนประกอบการตัดสินใจ (Use of Economic Capital in Decision Making)

การตัดสินใจเกี่ยวกับการจัดสรรเงินกองทุน กลยุทธ์ด้านสินทรัพย์ และกลยุทธ์การประกันภัยต่อ เป็นผลมาจากการวิเคราะห์ซึ่งใช้แบบจำลองภายในสำหรับการคำนวณเงินกองทุนประกอบการตัดสินใจด้วยหรือไม่

7. วัฒนธรรมความเสี่ยง (Risk Culture)

วัฒนธรรมองค์กรของบริษัทและรูปแบบการจ่ายผลตอบแทนสนับสนุนการสร้างสมดุลระหว่างความเสี่ยงและผลตอบแทนอย่างเหมาะสมหรือไม่

8. ความสามารถในการวางแผนและการทดสอบสถานการณ์ต่างๆ (Scenario Testing/Planning Capabilities)

บริษัทมีระบบและกระบวนการที่เหมาะสมอยู่เพื่อติดตามและจัดการ

ความเสี่ยงที่เกิดขึ้นได้อย่างทันทั่วทั้งที่หรือไม่

9. การจัดการเหตุการณ์ความเสี่ยงแต่ละเหตุการณ์ (Managing Individual Risk Exposures)

บริษัทมีการกำหนดเจ้าของความเสี่ยงซึ่งจะเป็นผู้รับผิดชอบในการบริหารจัดการความเสี่ยงหลักของบริษัทหรือไม่

10. ความสามารถ ทักษะ และทรัพยากรที่เกี่ยวข้องกับการบริหารความเสี่ยง (Risk Resources, Skills, and Capabilities)

บริษัทมีบุคลากรที่มีทักษะ ตลอดจนมีระบบและกระบวนการที่เหมาะสมในการส่งเสริมการบริหารความเสี่ยงอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้การบริหารความเสี่ยงของบริษัทล้ำหน้าบริษัทประกันภัยอื่นๆ และดีกว่าข้อกำหนดของผู้กำกับดูแลตลอดจนหน่วยงานจัดอันดับความน่าเชื่อถือหรือไม่



สถิติเหตุการณ์น้ำท่วมครั้งใหญ่ ในประเทศไทย

อุทกภัยครั้งใหญ่ของประเทศไทย ในปี พ.ศ. 2553 ที่ผ่านมา เป็นเหตุการณ์ การเกิดน้ำท่วมในประเทศไทยหนักที่สุดในรอบหลายสิบปี เนื่องจากมีฝนตกหนัก ในหลายพื้นที่ ในช่วงเดือนตุลาคม-พฤศจิกายน พ.ศ. 2553 ก่อให้เกิดความเสียหายอย่างหนักทั้งชีวิตและทรัพย์สิน ในหลายพื้นที่

สาเหตุเกิดจากอิทธิพลของร่อง ความกดอากาศต่ำพัดผ่านภาคใต้ตอนบน ภาคกลาง และภาคตะวันออก และมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ ทำให้ประเทศไทยมีฝนตกชุกหนาแน่นและมีฝนตกหนักถึงหนักมาก หลายพื้นที่เกิดน้ำท่วมเฉียบพลัน น้ำป่าไหลหลาก เข้าท่วมบ้านเรือนราษฎรและพื้นที่การเกษตร ร่องมรสุมกำลังแรงดังกล่าวมีสาเหตุจากปรากฏการณ์ลานีญาที่มาเร็วกว่าปกติ ทาง ดร. รอยล จิตดอน ผู้อำนวยการสถาบันสารสนเทศทรัพยากรน้ำและการเกษตร ได้ชี้ว่าฝนได้ตกลงมาในพื้นที่

หลังเขาเป็นเวลาหลายวัน เฉลี่ยมากกว่า 100 มิลลิเมตรต่อวัน ประกอบกับความแปรปรวนของร่องฝน ซึ่งปกติจะต้องเคลื่อนลงไปแถวภาคใต้แล้ว ทำให้ปริมาณน้ำในอ่างเก็บน้ำหลายแห่งมีปริมาณน้ำเกินกว่าระดับกักเก็บ โดยเฉพาะเขื่อนลำพระเพลิง เขื่อนลำตะคอง เขื่อนป่าสักชลสิทธิ์ จนต้องเร่งระบายน้ำออกสู่พื้นที่ท้ายเขื่อน ซึ่งทำให้หลายพื้นที่เกิดอุทกภัยอย่างหนัก

ในช่วงแรกเหตุอุทกภัยดังกล่าว เป็นเพียงอุทกภัยธรรมดา และไม่ได้ตึงเครียดแต่อย่างใด แต่สถานการณ์ได้เลวร้ายลงจนกระทั่งกลายมาเป็นสาธารณภัยครั้งร้ายแรงในที่สุด เป็นเวลาเกือบหนึ่งเดือนที่พื้นที่ได้รับผลกระทบจากอุทกภัยและได้มีผู้เสียชีวิต รายแรกๆ

สำหรับสาเหตุของอุทกภัยใน จังหวัดนครราชสีมา ยังพบว่ามีการรुक้าลำน้ำลำตะคองและลำพระเพลิง

ทำให้พื้นที่ไม่สามารถเก็บกักน้ำเอาไว้ได้ โดยการรูก้าดังกล่าวเกิดขึ้นเพราะความเพื่องฟูของธุรกิจโรงแรมและรีสอร์ทอีกด้วย สำหรับสาเหตุของอุทกภัยในภาคใต้ ระบุว่าเกิดจากอิทธิพลของพายุดีเปรสชันบริเวณอ่าวไทยตอนล่างเคลื่อนตัวผ่านภาคใต้ ทำให้ภาคใต้มีฝนตกชุกหนาแน่น และมีฝนตกหนักถึงหนักมากในหลายพื้นที่ ทำให้เกิดน้ำท่วมเฉียบพลันน้ำไหลหลากเข้าท่วมบ้านเรือนราษฎร และพื้นที่การเกษตร วาตภัยและคลื่นมรสุมซัดฝั่งทั้งยังพายุไซโคลนจาล ทำให้ผลกระทบจากอุทกภัยเพิ่มมากขึ้นเมื่อประกอบกับลมกำลังแรงราว 50 กิโลเมตร

สำหรับประเทศไทยมีการเกิดอุทกภัยครั้งใหญ่ๆ อยู่ด้วยกันหลายครั้ง วารสารประกันภัยได้นำข้อมูลสถิติเกี่ยวกับเหตุการณ์น้ำท่วมครั้งใหญ่ในประเทศไทยที่ผ่านมาให้ผู้อ่านได้รับทราบดังนี้

น้ำท่วมกรุงเทพฯ ครั้งใหญ่ ปี 2526 และปี 2538

พ.ศ. 2526 เกิดเหตุการณ์น้ำท่วมกรุงเทพฯ อย่างหนัก สาเหตุจากมีพายุพัดผ่านภาคเหนือ-ภาคกลาง ประกอบกับพายุหลายลูกพัดผ่านกรุงเทพฯ ในช่วงเดือนตุลาคมนานกว่า 4 เดือน จึงส่งผลกระทบเกิดปัญหาวิกฤติน้ำท่วมในปี 2526 โดยเฉพาะปัญหาจากราจรที่รุดกับเรือใช้เส้นทางเดียวกัน

พ.ศ. 2538 เป็นอีกครั้งหนึ่งที่กรุงเทพฯ ประสบกับน้ำท่วม ในช่วงที่ พล.ต.จำลอง ศรีเมือง ยังเป็นผู้นำราชการกรุงเทพมหานคร น้ำเหนือหลากท่วมอยุธยา ปทุมธานี หมู่บ้าน white house ตอนเหนือของกรุงเทพฯ น้ำท่วมร่วม 2 เดือน

ส่วนปี พ.ศ. 2549 นั้นเกิดอุทกภัยทางภาคเหนือ ทำให้น้ำเหนือไหลเข้าสู่แม่น้ำเจ้าพระยา จังหวัดที่โดนหนักๆ



เช่น พิษณุโลก นครสวรรค์ อ่างทอง แต่สำหรับกรุงเทพฯ นั้นน้ำท่วมเฉพาะ บางส่วนที่ติดกับแม่น้ำเจ้าพระยาซึ่งไม่รุนแรงเท่าปี พ.ศ. 2538

ภัยพิบัติกรุงเทพฯ ปี 2531

เวลาตีสองของวันที่ 22 พฤศจิกายน 2531 ชาวบ้าน ต.กะทูน อ.พิบูล จ.นครศรีธรรมราช ต้องประสบชะตากรรมเลวร้ายที่สุดในชีวิต เมื่อจู่ๆ น้ำป่าจากภูเขาเหนือหมู่บ้านได้ซัดเอาดินโคลน หินและท่อนซุงขนาดใหญ่เข้าถล่มบ้านเรือนจนราบคาบราบราบ ชั่วข้ามคืนหมู่บ้านแห่งนี้กลายเป็นทะเลโคลน ชาวประมงที่พักของบ้านเรือนนับพันหลังถูกทับถมอยู่ใต้ท่อนซุงกองมโหฬาร ชาวบ้านมากกว่า 700 ชีวิต ต้องสังเวยให้แก่ภัยพิบัติครั้งนี้



น้ำท่วมอำเภอหาดใหญ่ ปี 2543 ปี 2548

วันที่ 21-23 พฤศจิกายน 2543 อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา เกิดฝนตกหนัก 3 วัน 3 คืน ทำให้น้ำจากเขตเทือกเขา ลันกาลาตีรี บริเวณพรมแดนระหว่าง ประเทศไทยกับมาเลเซีย ไหลป่าเข้าท่วมตัวเมืองชั้นในซึ่งมีลักษณะเป็นแอ่งกระทะอย่างรวดเร็ว และถือเป็นเหตุการณ์น้ำท่วมครั้งที่เลวร้ายที่สุด สร้างความเสียหายเป็นมูลค่ามากกว่า 10,000 ล้านบาท จำนวนผู้เสียชีวิตตามประกาศจากทางราชการ 35 คน แต่จำนวนผู้เสียชีวิตจริง ข้อมูลอย่างไม่เป็นทางการ สูงถึง 233 คน ไม่รวมชาวต่างประเทศ

เกิดอุทกภัยซ้ำอีกครั้งใน 16 อำเภอของจังหวัดสงขลา และเขตรอบนอกของตัวเมืองหาดใหญ่ ระหว่างวันที่ 13-20 ธันวาคม 2548 ซึ่งฝนไม่รุนแรงเท่าในปี พ.ศ. 2543 แต่มีผู้ประสบความเดือดร้อนเป็นจำนวนมาก

น้ำป่าถล่มอำเภอวังชัน แพร่ ปี 2544

กลางดึกของวันที่ 4 พฤษภาคม 2544 น้ำป่าจากอุทยานแห่งชาติเวียงโกศัยไหลทะลักเข้าถล่มใส่หมู่บ้านหลายตำบลของ อ.วังชัน จ.แพร่ มีผู้เสียชีวิต 23 ราย สูญหาย 16 คน บาดเจ็บ 58 คน ถือเป็นเหตุการณ์น้ำท่วมรุนแรงที่สุดในรอบ 100 ปี ของ จ.แพร่ จำได้จนขึ้นใจเลยว่า ฝนตกติดต่อกันถึง 3 วัน 3 คืนกระทั่งประมาณตีหนึ่งก็ไหลทะลักเข้ามาในพื้นที่อย่างรุนแรงจนถนน-สะพาน ถูกตัดขาด บ้านเรือนถูกน้ำพัดหายไป 45 หลังคาเรือน

น้ำท่วม-ดินถล่มบ้านน้ำก้อ แพร่ ปี 2544

ขณะที่ฝนกำลังตกลงมาราวฟ้ารั่วในคืนวันที่ 11 สิงหาคม 2544 ณ บ้านน้ำก้อ ตำบลน้ำก้อ อำเภอห่มสั จังหวัดเพชรบูรณ์ ชาวบ้านกำลังหลับใหลอย่างมีความสุข โดยไม่มีใครรู้สึกตัวว่า

น้ำป่าบนภูเขาสูงกำลังเคลื่อนตัว ถ้าโถมเข้าใส่หมู่บ้านที่อยู่ในรัศมีทางน้ำอย่างรวดเร็ว ด้วยความบ้าคลั่งของน้ำป่าที่หอบเอาทั้งดินโคลน และต้นไม้ ได้ซัดเอาบ้านเรือนหลายสิบหลังหายไปใผริบตาในกลางดึกของวันนั้น เช้าวันรุ่งขึ้นหลังสิ้นฤทธิ์ของน้ำป่า บ้านน้ำก้อเหลือแต่สิ่งปรักหักพังและซากศพ เหตุการณ์ครั้งนี้ได้กลืนชีวิตคนหนุ่มสาว ไม่เว้นแม้เด็กและคนชราไปถึง 147 คน

ซุง-โคลนถล่มจมน้ำแม่ระมาด-ตาก ปี 2547

วันที่ 22 พฤษภาคม 2547 ฝนกระหน่ำลงมาอย่างไม่ลืมหูลืมตา น้ำป่าจากบนเขาได้พัดเอาโคลนและท่อนซุงที่มีคนลักลอบตัดไว้ ลงมาถล่มเขตเทศบาลแม่ระมาด จ.ตาก ผู้คนหายไปกับสายน้ำ และจมนอยู่ใต้ทะเลโคลนจำนวนมาก บ้านถูกพัดหายไปทั้งหลังนับร้อย เบื้องต้นมีผู้เสียชีวิต 4 ราย และสูญหายอีกนับ 10 ชาวบ้าน 6,019 คน จาก 2,113 ครอบครัวได้รับความเดือดร้อน



เชียงใหม่ น้ำท่วมหนัก ปี 2548

วันที่ 14 สิงหาคม 2548 ภายหลังฝนถล่มหนักในภาคเหนือตอนบน ทำให้หลายจังหวัดถูกน้ำท่วมจนบาดาล กระแสน้ำเหนือที่ไหลลงสู่แม่น้ำปิง ได้ทะลักเข้าท่วมตัวเมืองเชียงใหม่อย่างรวดเร็ว มีระดับสูงเป็นประวัติการณ์ในรอบ 50 ปี บ้านเรือนราษฎรในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ นับพันหลังถูกน้ำท่วมได้รับความเสียหาย ตลาดวโรรส ตลาดลำไย ตลาดไนท์บาซาร์ระดับน้ำสูงรวม 70 ซม. พื้นที่บางแห่งระดับน้ำสูงเกือบ 2 เมตร

ฝนกลุ่ม-น้ำท่วมภาคใต้ ปี 2548

ข้อมูลจากกระทรวงมหาดไทย รายงานสถานการณ์น้ำท่วมในภาคใต้ ตั้งแต่วันที่ 14-24 ธ.ค. 2548 มีพื้นที่ประสบภัยรวม 8 จังหวัด คือ สงขลา นครศรีธรรมราช ปัตตานี นราธิวาส พัทลุง ตรัง ยะลา และสตูล มีประชาชนได้รับความเดือดร้อน 1.6 ล้านคน มีผู้เสียชีวิตทั้งสิ้น 25 ราย แบ่งเป็น จ.สงขลา 13 ราย ตรัง 2 ราย ปัตตานี 1 ราย พัทลุง 3 ราย ยะลา 4 ราย นครศรีธรรมราช และสตูลจังหวัดละ 1 ราย และยังมีผู้สูญหายไปอีก 1 ราย ที่ จ.ยะลา มูลค่าความเสียหายประมาณ 600 ล้านบาท

อุทกภัยและโคลนถล่ม 5 จังหวัดในเขตภาคเหนือ ตอนล่าง ปี 2549

เหตุการณ์ที่ฝนตกผิดปกติในพื้นที่เป็นเวลาหลายวัน ในบริเวณภาคเหนือตอนล่าง ในช่วงปลายเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2549 ทำให้ดินบนภูเขาไม่สามารถอุ้มน้ำฝนที่ตกลงมาได้ ส่งผลให้เกิดภาวะน้ำท่วม และดินถล่มในช่วงกลางคืนของวันที่ 22 พฤษภาคม 2549 ต่อเนื่องถึงเช้ามืดของวันที่ 23 พฤษภาคม 2549 ก่อให้เกิดความสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนจำนวนมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในจังหวัดอุตรดิตถ์ ที่มีพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากเหตุการณ์นี้มากที่สุด มีผู้เสียชีวิตถึง 75 คน จากจำนวนผู้เสียชีวิตและสูญหายทั้งหมด 116 ราย ใน 5 จังหวัดที่ประสบเหตุการณ์อุทกภัยและโคลนถล่มครั้งนี้

“น่าน” วิกฤติ! น้ำท่วมหนักสุดในรอบ 43 ปี

อิทธิพลของมรสุมตะวันตกเฉียงใต้กำลังปานกลาง ที่พัดปกคลุมทะเลอันดามันและประเทศไทยตอนบน ประกอบกับร่องความกดอากาศต่ำกำลังแรงพาดผ่านภาคเหนือตอนบน ส่งผลให้บริเวณภาคเหนือตอนบน มีฝนตกหนักถึงหนักมากในหลายพื้นที่

โดยเฉพาะ จ.น่าน เกิดน้ำท่วมหนักจนสถานการณ์เข้าสู่ขั้นวิกฤติ น้ำในแม่น้ำน่านมีระดับเพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว จนเอ่อล้นเข้าท่วมพื้นที่ริมตลิ่ง โดยเฉพาะพื้นที่ อ.ท่าวังผา ได้รับผลกระทบมากที่สุด จากการวัดปริมาณน้ำในแม่น้ำน่านที่จุด อ.ท่าวังผา เมื่อวันที่ 20 สิงหาคม 2549 ที่ผ่านมา พบว่าปริมาณน้ำขึ้นสูงถึง 9.30 เมตร ซึ่งเลยจุดวิกฤติที่ 7 เมตร ทำให้น้ำไหลทะลักเข้าท่วมในพื้นที่ลุ่ม และพื้นที่ริมฝั่ง 2 ตำบล รวม 6 หมู่บ้าน คือ ต.ป่าคา และ ต.ศรีภูมิ บ้านเรือนกว่า 3,000 หลังคาเรือนจมอยู่ใต้บาดาล ระดับน้ำสูงถึง 3 เมตร เรียกว่าท่วมเกือบมิดหลังคาบ้าน ชาวบ้านต้องอพยพหนีตายขึ้นไปยังบนที่สูง

สำหรับเขตเทศบาลเมืองน่าน ระดับน้ำในแม่น้ำน่านได้ทะลักเข้าท่วมบ้านเรือนที่อยู่ริมแม่น้ำน่านอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะบ้านท่าลี่ บ้านพวงพยอม และบ้านดอนศรีเสริม ขณะที่นายธาดา สุขภักดิ์ พอ.ศูนย์อุทกวิทยาและระดับน้ำ ภาคเหนือตอนบน กรมชลประทานเปิดเผยว่า ระดับน้ำที่วัดได้บริเวณสะพานผาขวาง อ.ท่าวังผา สูงถึง 13.50 เมตร จากปกติ 6.50 เมตร และน้ำท่วมครั้งนี้มีความรุนแรงเทียบเท่าเมื่อปี 2506 หรือ 43 ปีที่ผ่านมา

ต่อมาปี 2553 ได้เกิดฝนตกหนักติดต่อกันสองวันสองคืน ตั้งวันที่ 17 ก.ค. จนถึงเช้าวันที่ 18 ก.ค. 2553 ทำให้เกิดน้ำหลากเข้าท่วมบ้านเรือนราษฎร และดินถล่มปิดทางเข้าหมู่บ้าน อ.ปัว และ อ.ท่าวังผา ซึ่งถือว่าเป็นเหตุการณ์น้ำท่วมหนักอีกครั้งหนึ่งใน จ.น่าน

ที่มา : อุทกภัยในประเทศไทย พ.ศ. 2553
: วิกีพีเดีย สารานุกรมเสรี สถิติเหตุการณ์น้ำท่วมครั้งใหญ่ในประเทศไทย
: www.bangkokbiznews.com



จากเหตุการณ์น้ำท่วมในหลายพื้นที่ของประเทศไทย ทำให้มีประชาชนได้รับความเดือดร้อนเป็นจำนวนมาก ทุกครั้งเราจะพบว่า “คนไทย” จะออกมาร่วมแรงร่วมใจกันให้ความช่วยเหลือเพื่อบรรเทาความเดือดร้อน และสิ่งที่เห็นได้ชัดเจนยามเกิดภัยพิบัติในครั้งนี้ คือ “น้ำใจ” ที่พี่น้องคนไทยมีให้แก่กัน เมื่อยามที่คนไทยต้องประสบกับภัยธรรมชาติครั้งยิ่งใหญ่ เช่นเดียวกับสมาคมประกันวินาศภัย ที่ได้ร่วมเป็นส่วนหนึ่งในการให้ความช่วยเหลือ บรรเทาความเดือดร้อนแก่ผู้ประสบภัยน้ำท่วมในครั้งนี้ ซึ่งถือว่าเป็นเหตุการณ์อุทกภัยครั้งร้ายแรงอีกครั้งหนึ่งในรอบหลายปีที่ผ่านมา

สมาคมประกันวินาศภัย ร่วมส่งน้ำใจช่วยเหลือ ผู้ประสบอุทกภัย ปี 2553

สมาคมประกันวินาศภัย มอบเงิน 750,000 บาท แก่มูลนิธิราชประชานุเคราะห์ เพื่อช่วยเหลือผู้ประสบอุทกภัย

นายสุเทพ จันท์ศรีชวาลา อุปนายกสมาคมประกันวินาศภัย พร้อมนายชูชัย วชิรบรรจง ประธานคณะกรรมการพัฒนาธุรกิจและประชาสัมพันธ์ มอบเงินช่วยเหลือผู้ประสบภัยน้ำท่วมแก่มูลนิธิราชประชานุเคราะห์ ในพระบรมราชูปถัมภ์ จำนวน 750,000 บาท เพื่อนำไปช่วยเหลือผู้ประสบภัยน้ำท่วมในทุกพื้นที่ทั่วประเทศ โดยมีนายขวัญแก้ว วัชโรทัย นายกมูลนิธิราชประชานุเคราะห์ ในพระบรมราชูปถัมภ์ เป็นผู้รับมอบ เมื่อวันที่ 30 พฤศจิกายน 2553 ณ ห้องประชุมมูลนิธิราชประชานุเคราะห์ฯ



เมื่อวันที่ 15-16 ตุลาคม 2553 สมาคมประกันวินาศภัยร่วมกับ บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด จังหวัดระยอง ให้ความช่วยเหลือชาวบ้านที่ประสบภัยน้ำท่วมในตำบลปายุบใน อำเภอวังจันทร์ จังหวัดระยอง โดยมีนายสุพนธ์ นากสุวรรณภา ผู้จัดการทั่วไป สมาคมประกันวินาศภัย เป็นผู้แทนมอบถุงยังชีพให้กับชาวบ้านที่ได้รับความเดือดร้อน มูลค่ากว่า 150,000 บาท

มอบถุงยังชีพ ช่วยเหลือผู้ประสบอุทกภัย

เมื่อวันที่ 29 ตุลาคม 2553 สมาคมประกันวินาศภัย โดยคณะกรรมการพัฒนาธุรกิจและประชาสัมพันธ์ลงพื้นที่มอบถุงยังชีพและน้ำดื่มช่วยเหลือผู้ประสบภัยน้ำท่วมจังหวัดชัยภูมิ จำนวนกว่า 300 ชุด มูลค่า 100,000 บาท โดยมีนายวินัย ประไพพิศ รองผู้ว่าราชการจังหวัด รับมอบถุงยังชีพเพื่อแจกจ่ายให้กับชาวบ้านที่ได้รับความเดือดร้อน ณ ศาลากลางจังหวัดชัยภูมิ



Beyond Required Loss Reserving

มูลค่าเพิ่มจากการคำนวณเงินสำรองตามเกณฑ์

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ชญณา พูลทรัพย์ A.S.A

ที่ผ่านมาบริษัทประกันวินาศภัยที่เกิดความล้มเหลวมักไม่ได้เกิดจากปัจจัยใดปัจจัยหนึ่งเพียงอย่างเดียว แต่เกิดจากปัจจัยหลายๆ อย่างรวมกันหรือเกี่ยวเนื่องกัน โดย A.M. Best ได้ระบุสาเหตุที่บริษัทประกันภัยในสหรัฐฯ ประสบปัญหาถึงขั้นปิดกิจการในช่วง ค.ศ. 1969-1998 ไว้ดังนี้

สาเหตุหลักของการปิดกิจการ



ที่มา: A.M. Best

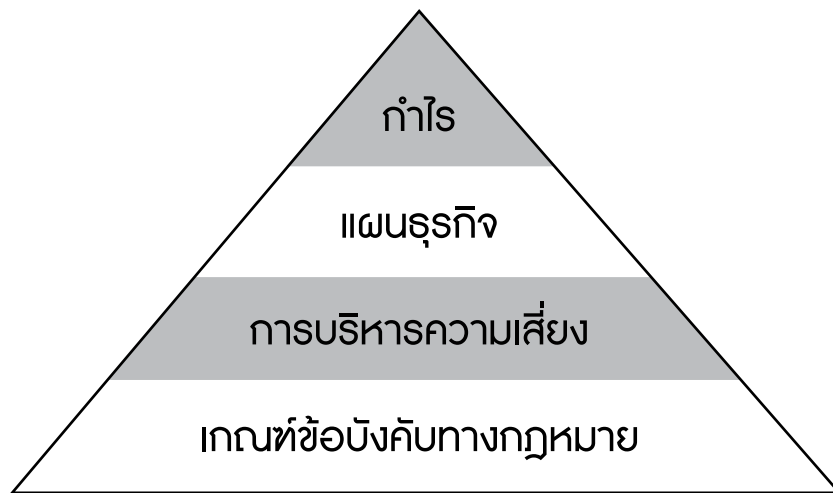
การมีเงินสำรอง/เบี้ยประกันภัยไม่เพียงพอเป็นสาเหตุใหญ่ของการล่มสลายของบริษัท และเพื่อเป็นการปกป้องผู้บริโภคและสาธารณชนจำนวนมากที่อาจได้รับผลกระทบหากบริษัทประสบปัญหา จึงได้มีกฎหมายกำหนดการคำนวณเงินสำรองขึ้น อย่างไรก็ตาม การคำนวณเงินสำรองให้เหมาะสมนั้นเป็นสิ่งสำคัญ ซึ่งสำคัญยิ่งกว่าเป็นเพียงการทำตามกฎหมายเท่านั้น

ในกระบวนการคำนวณเงินสำรองนั้น บริษัทฯ จะสามารถระบุความเสี่ยงได้ชัดเจนขึ้น การคำนวณและการแสดงผลคำนวณเป็นระบบระเบียบก็ทำให้เห็นภาพการจ่ายสินไหมชัดเจนขึ้น ทำให้ทราบถึงประสิทธิภาพการจัดการสินไหมฯ หรือผลการดำเนินงานในแต่ละช่วงเวลา ซึ่งเป็นการประเมินความเสี่ยงด้านปฏิบัติการ (Operation risk) อย่างมีระบบได้ด้วย นอกจากนี้การที่มีมาตรการการ



คำนวณเงินสำรองที่เป็นระบบชัดเจนขึ้นมาก็ถือว่าเป็นการส่งเสริมให้บริษัทฯ ได้จัดระบบระเบียบการไหลของข้อมูลให้ดีขึ้น มีการพูดคุยตกลงกันเกี่ยวกับคำจำกัดความที่ใช้ที่อาจเคยใช้คาดเคลื่อนกันอยู่ในแต่ละฝ่าย นอกจากนี้การคำนวณเงินสำรองก็เกี่ยวเนื่องกับการระบุความเสี่ยงของกองทุน หากเงินสำรองที่คำนวณได้มีความแปรปรวนสูง ก็ต้องมีค่าเพื่อความเสี่ยงสูงไว้ในเงินกองทุน พอร์ตใดมีความแปรปรวนของเงินสำรองสูงๆ ก็อาจจะต้องมีแนวทางว่าจะจัดการกับค่าความเสี่ยงนี้อย่างไร เป็นข้อมูลสำคัญที่ฝ่ายบริหารจะได้นำไปใช้ประกอบการตัดสินใจแนวทางการดำเนินธุรกิจต่อไป





แผนภาพมูลค่าเพิ่มจากการคำนวณเงินสำรอง ปรับปรุงจากการบรรยายโดย
คุณ Jim Qinn (Towers Watson) และ คุณเฉลิมเกียรติ จรามรบูรพวงศ์ (TR Services)

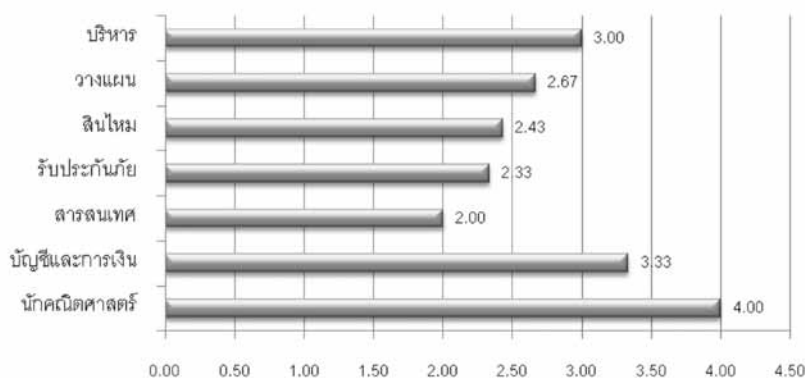
จากการที่ได้มีกฎเกณฑ์การคำนวณและส่งรายงานเงินสำรองนั้น นักศึกษาหลักสูตรวิทยาการประกันภัยและการบริหารความเสี่ยง คณะสถิติประยุกต์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ ได้ส่งแบบสำรวจไปยัง 70 บริษัท เกี่ยวกับการเตรียมพร้อมการคำนวณเงินสำรองตามประกาศฯ ซึ่งได้รับการตอบรับกลับ 17 บริษัท เนื่องจากเป็นช่วงกำหนดต้องส่งรายงานเงินสำรองและมีเหตุการณ์ไม่ปกติเกิดขึ้น (เมษายน 2553) ตลอดจนความเห็นชอบและความพร้อมในการให้ข้อมูลจากบริษัท

ใน 17 บริษัทนี้มี 14 บริษัทที่มีนักคณิตศาสตร์ประกันภัยภายใน (นักคณิตศาสตร์ประกันภัยในที่นี้เป็น

นักคณิตศาสตร์ประกันภัยที่ได้รับใบอนุญาตตามประกาศนายทะเบียนฯ) โดยมี 12 บริษัทที่ได้จัดตั้งหน่วยงานคณิตศาสตร์ประกันภัยแยกออกมาเพื่อได้นำเสนอรายงานได้อิสระตามข้อเท็จจริงและไม่มีส่วนได้ส่วนเสีย ส่วนอีก 2 บริษัทมีหน่วยงานคณิตศาสตร์ฯ ที่อยู่ภายใต้ฝ่ายรับประกันภัย และฝ่ายพัฒนาผลิตภัณฑ์ เพื่อเน้นใช้คณิตศาสตร์ฯ ในการคำนวณต้นทุนความเสี่ยง

จากการสำรวจความเกี่ยวข้องของแต่ละฝ่ายในการเตรียมความพร้อมในการคำนวณเงินสำรอง พบว่าฝ่ายบัญชี และฝ่ายคณิตศาสตร์ประกันภัยต้องใช้ตัวเลขโดยตรงเกี่ยวข้องมากที่สุด รองลงมาคือฝ่ายบริหาร

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการเตรียมความพร้อม



แผนภูมิจากงานค้นคว้าอิสระ
นิรमान บุญชุ่ม คณะสถิติประยุกต์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ (2553)

ส่วนฝ่ายที่มีส่วนเกี่ยวข้องไม่มากนักคือ ฝ่ายสารสนเทศ (IT) บ้างก็ให้เหตุผลว่าใช้บริการที่ปรึกษาภายนอกจึงยังไม่ได้พัฒนาระบบ IT ขึ้นมารองรับอย่างจริงจัง แต่ในระยะยาวคาดว่าจะต้องเกี่ยวข้องมาก เนื่องจากการดึงข้อมูล manual บ่อยๆ ก็ทำให้มีโอกาสผิดพลาดการไม่ลิงค์ระบบต่างๆ เข้าด้วยกันก็จะทำให้ต้องทำงานซ้ำซ้อน ระบบ IT เดิมอาจไม่ได้ออกแบบมาโดยมี input จากฝ่ายคณิตศาสตร์ฯ เนื่องจากยังไม่ได้ใช้เวลานั้น เว้นแต่บริษัทต่างชาติที่มีระบบสากลเข้ามาสวมตั้งแต่แรก จึงเป็นความท้าทายของนักคณิตศาสตร์ฯ รุ่นบุกเบิกที่ต้องพบกับความท้าทายในการค้นหาข้อมูลมาคำนวณและการสร้างระบบใหม่นอกจากนี้จากผลสำรวจก็จะเห็นว่าฝ่ายวางแผนหรือกลยุทธ์ก็มีส่วนเกี่ยวข้องไม่มากนัก ซึ่งให้เห็นถึงการปฏิบัติงานแบบ adhoc มากกว่าการปฏิบัติงานแบบองค์รวม (อาจเป็นเพราะเพิ่งเป็นการเริ่มต้นหรือตั้งรับไม่ทัน) อย่างไรก็ตามก็ดีกลุ่มตัวอย่างนี้อาจไม่ได้สะท้อนทั้งธุรกิจ แต่ก็ได้เสนอไว้เพื่อให้ลองทบทวนสถานการณ์ในบริษัทของท่านดู

นอกเหนือจากเพียงการคำนวณและการส่งรายงานเงินสำรองเพื่อให้ผ่านเกณฑ์ต่างๆ นั้น ก่อนการสร้างระบบระหว่างทางการสร้างระบบ หรือระหว่างทางใช้ระบบนั้น ล้วนแล้วแต่เป็นโอกาสที่ดีในการบ่งชี้ปัญหา ปรับปรุงประสิทธิภาพในการดำเนินงานต่างๆ หรือ ทบทวนนโยบายธุรกิจ ซึ่งจะส่งผลต่อการมีกำไรอย่างยั่งยืนของบริษัทได้

ขอขอบคุณข้อมูลจาก
คุณ Jim Qinn
คุณเฉลิมเกียรติ จรามรบูรพวงศ์
คุณนิรमान บุญชุ่ม



บทสรุปการสัมมนาการประกันภัย ครั้งที่ 23

“2015 and Beyond”

5 - 7 พฤศจิกายน 2553 ณ โรงแรมดุสิตธานี หัวหิน จังหวัดเพชรบุรี

สรุปสาระสำคัญจาก 1) ปาฐกถาพิเศษเรื่อง “การเตรียมความพร้อมของธุรกิจประกันภัย รับมือเปิดเสรีการค้าประกันภัยหลังปี ค.ศ. 2015” โดย ฯพณฯ เกียรติ สิริธอมร ประธานผู้แทนการค้าไทย 2) การบรรยายเรื่อง “นับถอยหลังสู่การเปิดเสรีการค้า” โดย หม่อมหลวงกนกพงศ์ กองใหญ่ ผู้อำนวยการส่วนการให้บริการพหุภาคี สำนักเจรจาการค้าการลงทุน กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ 3) การบรรยายเรื่อง “ก้าวต่อไปของภาคประกันภัยในอาเซียน” โดย คุณพรพวศา ศิริบุณย์ ผู้อำนวยการส่วนนโยบายเศรษฐกิจการเงินระหว่างประเทศ สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง และ 4) การบรรยายเรื่อง “การเตรียมความพร้อมการเปิดเสรีธุรกิจประกันภัย” โดย คุณอรรถพล พิบูลครนพัฒนา ผู้อำนวยการฝ่ายเศรษฐกิจระหว่างประเทศ สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย



กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) ได้คาดการณ์ว่าประเทศในภูมิภาคเอเชียในอีก 5 ปี ข้างหน้าจะมีอัตราการเติบโตเร็วที่สุดในโลก ซึ่งคาดว่าจะโตประมาณ 50% ในขณะที่ประเทศที่พัฒนาแล้วจะโตประมาณ 18% คาดว่าจะมีการย้ายฐานเศรษฐกิจเข้ามายังภูมิภาคเอเชียอย่างแน่นอน

ภาพรวมธุรกิจประกันภัย

ในปี 2552 ธุรกิจประกันภัยทั่วโลกมีมูลค่าเบี้ยประกันภัยทั้งหมดกว่า 4 ล้านล้านเหรียญสหรัฐอเมริกามากกว่าผลผลิตมวลรวมภายในประเทศ (GDP) 15 เท่า ธุรกิจประกันภัยในประเทศที่พัฒนาแล้วมีการหดตัวลงเนื่องจากผลกระทบจากวิกฤตการเงิน เช่น สหรัฐอเมริกาลดลง 7.3% ยุโรปลดลง 4.9% อย่างไรก็ตาม 2 ภูมิภาคนี้ยังคงครองส่วนแบ่งใหญ่ใน

ตลาดโลกอยู่ประมาณ 70% ส่วนธุรกิจประกันภัยในภูมิภาคเอเชียนั้น ถึงแม้จะมีส่วนแบ่งตลาดเพียง 25% แต่ก็มีอัตราการเจริญเติบโตที่สูงมาก เช่น อินเดีย (17.2%) จีน (15.8%) และเวียดนาม (10.2%) ในช่วงที่ผ่านมารัฐกิจประกันภัยในภูมิภาคเอเชียมีการปรับตัวโดยการควบรวมกิจการ การพัฒนาและสรรหานบุคลากร การลดต้นทุน รวมทั้งยังมีกฎระเบียบและข้อบังคับใหม่เพื่อควบคุมการดำเนินธุรกิจเพิ่มขึ้นด้วย

ภาพรวมธุรกิจประกันภัยไทย

ในปี 2552 ธุรกิจประกันภัยในประเทศไทยมีเบี้ยประกันภัยรับ 3.6 แสนล้านบาท ซึ่งเติบโตจากปี 2551 ประมาณ 9% เบี้ยประกันภัยคิดเป็น 0.26% ของส่วนแบ่งในตลาดโลก เบี้ยประกันภัยรับรวมอยู่อันดับที่ 38 ของโลก เบี้ยประกันภัยเฉลี่ยต่อคนของประเทศไทยจัดอยู่อันดับที่ 58 ของ

โลก โดยเบี้ยประกันภัยเฉลี่ยต่อคนอยู่ที่ 158.5 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่อคนต่อปี (ประมาณ 4,600 บาทต่อคนต่อปี) แยกเป็นเบี้ยประกันชีวิต 94.5 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่อคนต่อปี และเบี้ยประกันวินาศภัย 64 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่อคนต่อปี จะเห็นได้ว่าอัตราส่วนของเบี้ยประกันชีวิตต่อเบี้ยประกันวินาศภัยเป็น 60:40 โดยประมาณ

การเปิดเสรีธุรกิจประกันภัย

การเจรจาการเปิดเสรีสาขาประกันภัย แบ่งได้เป็น 3 ระดับ คือ 1) การเปิดเสรีในระดับนานาชาติ (WTO) 2) การเปิดเสรีในระดับภูมิภาค (ASEAN) และ 3) การเปิดเสรีในระดับทวิภาคี (Bilateral FTAs)

การเปิดเสรีในระดับนานาชาติ

ประเทศไทยเป็นสมาชิกผู้ร่วมก่อตั้งองค์การการค้าโลก (World Trade Organization: WTO) เมื่อวันที่ 1 มกราคม พ.ศ.2538 ขณะนี้มีจำนวนสมาชิกรวมทั้งหมด 153 ประเทศ ประเทศสมาชิกมีการเจรจาร่างกฎกติกาต่างๆ ที่ทุกประเทศสมาชิกจะต้องปฏิบัติตาม ประเทศไทยได้ดำเนินการเปิดเสรีธุรกิจที่ให้บริการทางการเงินในปี พ.ศ. 2538 โดยการให้ใบอนุญาตเพิ่มเติม (พ.ศ. 2540-2541) ทำให้ช่วงเวลาดังกล่าวมีบริษัทประกันภัยทำการขอใบอนุญาตประกอบการใหม่ 25 บริษัท แบ่งเป็นบริษัทประกันชีวิต 12 บริษัท และบริษัทประกันวินาศภัย 13 บริษัท นอกจากนี้ ยังมีการเปิดเสรีธุรกิจประกันภัยโดยการขยายสัดส่วนกรณีผู้ถือหุ้นต่างชาติ (พ.ศ. 2551) ซึ่งจากเดิมพระราชบัญญัติประกันชีวิตและพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย กำหนดให้ผู้ถือหุ้นชาวต่างชาติสามารถถือหุ้นได้ในสัดส่วนไม่เกินร้อยละ 25 แต่ในปัจจุบันมีการกำหนดเพื่อขยายสัดส่วนลงให้ช้อยกเว้นให้ผู้ถือหุ้นชาวต่างชาติสามารถถือหุ้นได้ถึง 49% และในกรณีที่สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทมีผลกระทบต่อความมั่นคง

รวมถึงเศรษฐกิจของบริษัทแล้วนั้น นายทะเบียนย่อมมีอำนาจสั่งขายสัดส่วนผู้ถือหุ้นชาวต่างชาติได้เกินกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้

การเปิดตลาดสาขาประกันภัย ในกรอบ WTO อยู่ในสาขาของการให้บริการทางการเงิน (ธนาคาร หลักทรัพย์ ประกันภัย) ซึ่งแบ่งออกเป็น 4 สาขาย่อย ดังนี้

1) การประกันภัยตรง ประกอบด้วยการประกันชีวิตและประกันวินาศภัย (Life/Non-Life Insurance Services)

2) การประกันภัยต่อ และการประกันช่วง (Reinsurance and Retrocession)

3) ตัวกลางประกันภัย (Insurance Intermediaries) เช่น นายหน้า และตัวแทนประกันภัย เป็นต้น

4) บริการที่สนับสนุนการประกันภัย (Services Auxiliary to Insurance) เช่น การให้คำปรึกษา คณิตศาสตร์ ประกันภัย การประเมินความเสี่ยงและการบริหารจัดการเรียกร้องตามสิทธิ เป็นต้น

สำหรับรูปแบบการให้บริการ สำหรับการเปิดตลาดสาขาประกันภัยนั้น สามารถแบ่งได้เป็น 4 รูปแบบ ดังนี้

1) รูปแบบที่ 1 (Mode 1) - การบริการข้ามพรมแดน (Cross-Border Supply) - ผู้ให้บริการและผู้ซื้อบริการอยู่ในประเทศของตน แต่บริการเป็นตัวแทนจะเคลื่อนย้ายผ่านสื่อ

2) รูปแบบที่ 2 (Mode 2) - การบริโภคในต่างประเทศ (Consumption Abroad) - ผู้บริโภคเป็นผู้เดินทางเข้าไปในประเทศของผู้ให้บริการเพื่อซื้อประกัน

3) รูปแบบที่ 3 (Mode 3) - การจัดตั้งธุรกิจ (Commercial Presence) - การเข้ามาตั้งบริษัทประกันภัยในประเทศลูกค้าเพื่อประกอบธุรกิจประกันภัย

4) รูปแบบที่ 4 (Mode 4) - การให้บริการโดยบุคคลธรรมดา (Presence of Natural Persons) - บุคคลต่างชาติจะเข้ามาในประเทศเพื่อให้บริการด้าน

ประกันภัยแก่ลูกค้า

การเสนอข้อตกลงในการเปิดตลาดตามสาขาย่อยสำหรับการประกันชีวิตและประกันวินาศภัยให้ต่างชาติตามกรอบ WTO ของประเทศไทย มีรายละเอียดดังนี้

Mode 1 - ประเทศไทยอนุญาตให้ต่างชาติบริการด้านประกันชีวิตข้ามพรมแดนได้ กล่าวคือ ไทยไม่มีข้อห้ามในการค้าขายกรมธรรม์ประกันชีวิตข้ามพรมแดน แต่ประเทศไทยไม่อนุญาตให้มีการขายประกันวินาศภัยข้ามพรมแดน ยกเว้น เป็นการประกันที่เกี่ยวข้องกับขนส่งทางเรือ/ทางอากาศ และการประกันภัยต่อ

Mode 2 - คนไทยสามารถออกไปซื้อประกันชีวิตนอกประเทศได้ แต่ไม่สามารถนำมาหักลดหย่อนภาษีได้

Mode 3 - ประเทศไทยอนุญาตให้ต่างชาติเข้ามาตั้งบริษัทได้ โดยถือหุ้นได้ไม่เกิน 25% ส่วนธุรกิจประกันชีวิตใหม่จะต้องได้รับใบอนุญาตจากรัฐมนตรีก่อน

Mode 4 - การกำหนดเงื่อนไขการเข้ามาทำงานของบุคลากรต่างชาติ ซึ่งในสาขาประกันชีวิต ประเทศไทยอนุญาตเฉพาะบุคลากรระดับสูงและผู้เชี่ยวชาญ ซึ่งจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการก่อน

สำหรับการเสนอข้อตกลงในการเปิดตลาดสำหรับธุรกิจอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัย ตามกรอบ WTO ของประเทศไทย มีดังนี้ 1) นายหน้าและตัวแทน-ประเทศไทยจะมีการเปิดตลาดแก่ต่างชาติเพียงเล็กน้อย โดยเปิดให้ต่างชาติเข้ามาลงทุนได้โดยถือหุ้นไม่เกิน 25% และ 2) การบริการให้คำปรึกษาด้านการประกันภัย-ประเทศไทยจะมีข้อจำกัดใน Mode 3 ซึ่งกำหนดให้ต่างชาติสามารถเข้ามาตั้งสำนักงานเพื่อให้บริการคำปรึกษาในประเทศไทยได้โดยถือหุ้นได้ไม่เกิน 49%

การเปิดเสรีในระดับภูมิภาค

การเปิดเสรีการค้าบริการด้าน

การเงินภายใต้กรอบอาเซียนอยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังอาเซียน (ASEAN Finance Ministers' Meeting: AFMM) ประเทศสมาชิกอาเซียนที่เป็นสมาชิก WTO จะต้องยื่นข้อเสนอผูกพันการเปิดเสรีบริการทางการเงินเพิ่มเติม (GATS Plus) ในกรอบอาเซียนให้มากกว่าที่ผูกพันไว้ใน WTO ในขณะที่ประเทศสมาชิกอาเซียนที่ไม่ได้เป็นสมาชิก WTO จะต้องยื่นข้อเสนอผูกพันการเปิดเสรีบริการทางการเงินไม่น้อยกว่ากฎหมายที่อนุญาตให้ต่างชาติเข้ามาทำธุรกิจการเงินในประเทศตามกฎหมายปัจจุบันที่มีอยู่

ปัจจุบันอาเซียนได้ผูกพันการเปิดเสรีการค้าบริการด้านการเงินไปแล้ว 4 รอบโดยส่วนใหญ่จะเป็นสาขาหลักทรัพย์ สำหรับข้อผูกพันในสาขาประกันภัยนั้น อยู่ภายใต้การเจรจารอบที่ 2 (พ.ศ. 2542-พ.ศ. 2544) ประเทศไทยเปิดเสรีบริการด้านการเงินเพิ่มเติมสำหรับสมาชิกอาเซียนในสาขาประกันภัยและสาขาหลักทรัพย์โดยในสาขาประกันภัยให้ขยายคำจำกัดความของการบริการให้คำปรึกษาการประกันภัย ให้ครอบคลุมถึงคำปรึกษาด้านการแนะนำเงินบำนาญ

การเปิดเสรีการค้าบริการด้านการเงินภายใต้กรอบอาเซียนขณะนี้ อยู่ระหว่างการเจรจาการเข้าสู่ตลาดการค้าบริการด้านการเงินภายใต้กรอบความตกลงว่าด้วยการค้าบริการของอาเซียนรอบที่ 5 (2551-2553) ซึ่งจะมีความเชื่อมโยงกับปฏิญญาว่าด้วยแผนงานการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community Blueprint: AEC Blueprint) ที่ผู้นำอาเซียนได้ลงนามในการประชุมสุดยอดอาเซียนครั้งที่ 13 ปี 2550 สำหรับสาขาบริการด้านการเงิน การเปิดเสรีโดยหลักการ ASEAN-X นั้น ประเทศที่มีความพร้อมในการเปิดเสรีสามารถเริ่มดำเนินการได้ก่อนและประเทศสมาชิกที่เหลือสามารถเข้าร่วมในภายหลัง การเปิดเสรีจะต้องคำนึงถึงนโยบายของชาติและระดับการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจและ

ด้านการเงินของประเทศสมาชิกแต่ละประเทศ ในการดำเนินงานไปสู่เป้าหมายประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในส่วนของภาคบริการด้านการเงิน จะกำหนดให้มีการทยอยเปิดเสรีสำหรับสาขาย่อยต่างๆ หรือรูปแบบการให้บริการที่ประเทศสมาชิกแต่ละประเทศได้ระบุไว้ในปี 2558 และทยอยเปิดเสรีสาขาย่อยหรือรูปแบบการให้บริการอื่นที่เหลือภายในปี 2563

การเตรียมความพร้อมสำหรับการเปิดเสรีธุรกิจประกันภัยโดยสำนักงาน คปภ. แบ่งออกได้เป็น 4 ระยะ ดังนี้

Phase 1 ปี (พ.ศ. 2553-2557)
- การกำหนดแผนพัฒนาธุรกิจประกันภัยฉบับที่ 2 โดยตั้งเป้าหมายให้บริษัทประกันภัยในประเทศไทยมีเสถียรภาพ มีความมั่นคง รวมถึงมีความสามารถในการแข่งขันในตลาดสากล

Phase 2 ปี (พ.ศ. 2558-2561)
- การกำหนดให้ทุกฝ่ายที่มีส่วนเกี่ยวข้อง กับธุรกิจประกันภัยทราบถึงแนวทางในการปฏิบัติในการเปิดเสรีธุรกิจประกันภัย ตีมากยิ่งขึ้น

Phase 3 - การวางแผนใช้แผนพัฒนาธุรกิจประกันภัยฉบับที่ 3 โดยการดำเนินการในช่วงนี้จะเน้นการประเมินธุรกิจประกันภัยจากการปรับตัวของบริษัทเพื่อเข้าสู่การเปิดเสรีประกันภัยว่า บริษัทประกันภัยสามารถสร้างความน่าเชื่อถือให้แก่ผู้บริโภค การเพิ่มเงินสำรองของบริษัท และสามารถสร้างมาตรฐานในการให้บริการแก่ลูกค้าได้มากน้อยเพียงใด

Phase 4 - การประเมินความสามารถของบริษัทประกันภัยในประเทศไทยว่ามีความพร้อมมากน้อยเพียงใดในการเข้าสู่การเปิดเสรีประกันภัย

สรุปสาระสำคัญจากการเสวนา “ผลกระทบของการเปิดเสรีประกันภัย”
โดย

1. คุณอรณพ พรธิต
ประธานคณะกรรมการประกันภัยทางทะเลและโลจิสติกส์

2. คุณอานนท์ โอภาสพิมลธรรม
ประธานคณะกรรมการประกันภัยทรัพย์สิน

3. คุณนพพล สันติภากรณ์
ประธานคณะกรรมการประกันภัยยานยนต์

4. คุณประวิทย์ ทองธนากุล
ประธานคณะกรรมการประกันภัยเบ็ดเตล็ด อุบัติเหตุและสุขภาพ

5. คุณกรกฤต คำเรืองฤทธิ์
รองประธานคณะกรรมการบัญชี-การเงิน และการลงทุน

และการเสวนา “อนาคตธุรกิจประกันภัยในยุคการค้าเสรี”

โดย

1. คุณจิรพันธ์ อัคระธนกุล

นายกสมาคมประกันวินาศภัย

2. คุณเรืองวิทย์ นันทาภิวัฒน์

นายกสมาคมนายหน้าประกันภัยไทย

3. คุณพรวิสา ศิริพงษ์

ผู้อำนวยการส่วนนโยบายเศรษฐกิจการเงินระหว่างประเทศ สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง

ดำเนินการเสวนาโดย

ดร.ปิยวดี ไชวิฑูรกิจ ผู้อำนวยการหลักสูตรภาคพิเศษ คณะสถิติประยุกต์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ (NIDA)

ผลกระทบจากการเปิดเสรีประกันภัย

การเปิดเสรีประกันภัยจะต้องคำนึงถึงประโยชน์ของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง กล่าวคือ จะต้องยึดหลักผลประโยชน์ของผู้เอาประกันภัยเป็นหลัก และในขณะเดียวกันก็ต้องทำให้ผู้ประกอบการสามารถอยู่รอดและได้รับผลประโยชน์ร่วมด้วย ประเด็นสำคัญที่จะต้องคำนึงถึงคือประเทศไทยจะมีความพร้อมมากน้อยเพียงใดที่จะรับมือกับผลกระทบที่จะเกิดขึ้น ทั้งด้านการปรับโครงสร้างราคา ค่าการตลาด การบริหารจัดการค่าสินไหมทดแทน และความมั่นคงทางด้านการเงินของบริษัทประกันภัย ถ้าหากบริษัทประกันภัยไม่มีการปรับตัวให้เหมาะสม ก็จะมีผลกระทบรุนแรงทั้งต่อผู้บริโภคและผู้ให้บริการ

หากพิจารณาในมุมมองของผู้บริโภคจะเห็นได้ว่า การเปิดเสรีประกันภัยย่อมก่อให้เกิดประโยชน์ต่อผู้บริโภคอย่างชัดเจน หากวิเคราะห์ด้วยหลักพื้นฐาน 4 P คือ Product (ผลิตภัณฑ์) Price (ราคา) Place (ช่องทางการจำหน่าย) และ Promotion (การส่งเสริมการขาย) จะเห็นได้ว่า การเปิด

การส่งเสริมการขายที่หลากหลายขึ้น

หากมองในมุมมองของผู้ให้บริการแล้วจะเห็นได้ว่า จำนวนของบริษัทประกันวินาศภัยมีจำนวนมากและเป็นตลาดที่ไม่ใหญ่มากนัก การเปิดเสรีประกันภัยย่อมนำมาซึ่งบริษัทประกันภัยต่างประเทศในที่สุด ดังนั้น การสร้างความมั่นคงทางการเงินและการพัฒนา

การเตรียมความพร้อมเพื่อรับการเปิดเสรีการค้า

การเปิดเสรีประกันภัยอาจไม่ใช่เรื่องที่นำวิตกกังวลจนเกินไปนัก เพราะขณะนี้ธุรกิจประกันภัยก็เหมือนกับเปิดเสรีการค้าหลายๆ บริษัทประกันวินาศภัยจำนวนหนึ่งมีผู้ถือหุ้นเป็นชาวต่างชาติอยู่แล้ว และการแข่งขันในปัจจุบันก็มีความรุนแรงอย่างต่อเนื่องทั้งด้านผลิตภัณฑ์ ราคา และการให้บริการ

บริษัทประกันภัยไทยมีความได้เปรียบในความเป็นไทย การสื่อสารด้วยภาษาไทย และการบริการแบบไทยที่บริษัทประกันภัยต่างชาติยากที่จะแข่งขัน นอกจากนี้ยังมีความเข้าใจอย่างลึกซึ้งในธุรกิจประกันภัยและมีฐานข้อมูลที่มีคุณภาพ นอกจากนี้บริษัทประกันภัยไทยยังให้ความสำคัญกับกลยุทธ์การพัฒนาให้สินค้าและบริการมีความหลากหลาย มีการขยายช่องทางการขายให้ครอบคลุมลูกค้ากลุ่มเป้าหมายให้มากขึ้น

อย่างไรก็ตาม การเข้าสู่ตลาดของบริษัทประกันภัยต่างชาติในอนาคตเป็นสิ่งที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ และจะส่งผลให้การแข่งขันทวีความรุนแรงยิ่งขึ้นไปอีก ดังนั้น บริษัทประกันภัยไทยจะต้องเร่งปรับตัวให้แข่งขันได้ในทุกมิติของการดำเนินธุรกิจทั้งเชิงรับและเชิงรุก มีการปรับกลยุทธ์ในการบริหารจัดการ การพัฒนาระบบการบริหารความเสี่ยง การควบคุมต้นทุน การรักษาฐานลูกค้าเดิม และการหาตลาดใหม่ การบริการหลังการขาย การเพิ่มเงินกองทุนเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรับประกันภัย การพัฒนาระบบสารสนเทศ และการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่มาใช้ และมีการเสริมสร้างความรู้เพื่อให้เจ้าหน้าที่ภาครัฐเข้าใจและทราบถึงวิธีการปฏิบัติภายในธุรกิจประกันภัยมากขึ้น นอกจากนี้บริษัทควรมีการสร้างภาพลักษณ์ที่ดีสู่สาธารณชน เนื่องจากประชาชนบางส่วนยังมองธุรกิจประกันภัยในแง่ลบ บริษัทประกันภัยและสื่อมวลชนควรมีการประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ความเข้าใจกับประชาชนทั่วไปและลูกค้าให้มากขึ้น



เสรีย่อมก่อให้เกิดการแข่งขันที่รุนแรงมากขึ้น และจะนำไปสู่การคิดค้นและพัฒนาผลิตภัณฑ์ที่มีความหลากหลายมากขึ้น สอดคล้องกับความต้องการของผู้บริโภคมากขึ้น นอกจากนี้การให้บริการก็น่าจะมีการยกระดับสูงขึ้น สำหรับเรื่องของราคาดนั้น หากไม่มีความแตกต่างของผลิตภัณฑ์หรือคุณภาพที่ชัดเจน ผู้บริโภคจะเลือกซื้อสินค้าที่ถูกกว่า และก่อให้เกิดกระแสสงครามราคาอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ การขยายช่องทางการจำหน่ายใหม่เพื่อเข้าถึงลูกค้าให้มากขึ้นและอำนวยความสะดวกให้แก่ลูกค้าก็เป็นแนวโน้มที่พบเห็นได้ในปัจจุบันและคาดว่าจะเพิ่มสูงขึ้นในอนาคต รวมถึงการใช้กลยุทธ์

ขีดความสามารถในการดำเนินการและการแข่งขันของบริษัทประกันภัยของไทยจึงเป็นสิ่งที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ บริษัทประกันภัยในยุคของการเปิดเสรีควรต้องมีขนาดใหญ่ขึ้น บริษัทประกันภัยขนาดใหญ่จะมีความได้เปรียบกว่าบริษัทขนาดเล็ก ทั้งในเรื่องของเงินกองทุน บุคลากร ระบบสารสนเทศ ตลอดจนประสิทธิภาพในการบริหารจัดการและการควบคุมต้นทุน ดังนั้น บริษัทประกันภัยขนาดเล็กควรต้องมีการควบรวมกิจการเพื่อให้มีฐานะการเงินที่มั่นคง และมีการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น เพื่อเตรียมพร้อมรองรับการเปิดเสรีในอนาคต



กล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือ บริษัทประกันภัยไทยสามารถยกระดับสู่มาตรฐานสากลด้วยกลยุทธ์ “SPOIL” คือ การให้บริการที่ดีต่อลูกค้า (Service) การกำหนดราคาที่สมเหตุสมผล (Pricing) การปรับกระบวนการคิดและพัฒนาองค์กร (Organization) การนำนวัตกรรมใหม่มาใช้ให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้บริโภค (Innovation) และการให้ความสำคัญกับสภาพคล่องของบริษัท (Liquidity)

การเสริมสร้างความเข้มแข็งของบริษัทอีกประการหนึ่งคือการลงทุนในทุนมนุษย์ หรือ Human Capital ในปัจจุบันบุคลากรที่มีความสามารถด้านประกันภัยมีจำนวนจำกัด บุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญชำนาญเฉพาะด้านยังขาดแคลนอยู่ อาทิ บุคลากรด้านการประกันภัยทางทะเลและโลจิสติกส์ ซึ่งขณะนี้มืออยู่จำนวนน้อยมาก ทั้งที่การประกันภัยประเภทดังกล่าวเป็นการประกันภัยที่สามารถทำกำไรให้แก่ภาคธุรกิจได้เป็นอย่างดี บริษัทประกันภัยจึง

ควรสรรหาและพัฒนาบุคลากรของตนให้มีทักษะ ความรู้ และประสบการณ์ที่เพียงพอกับการทำงาน และมีทักษะในการใช้ภาษาอังกฤษเพิ่มมากขึ้น บุคลากรอีกกลุ่มหนึ่งที่ต่อไปจะมีบทบาทและความสำคัญมากในธุรกิจประกันภัยก็คือ นักคณิตศาสตร์ประกันภัย เนื่องจากเป็นบุคลากรสายวิชาชีพที่ต้องมีความรู้เชิงเทคนิคและประสบการณ์ที่เพียงพอที่จะนำความรู้และประสบการณ์มาใช้ในการคำนวณและตั้งสมมติฐานต่างๆ ด้านคณิตศาสตร์ประกันภัยเพื่อให้ถูกต้องตามหลักมาตรฐานสากลและเป็นที่ยอมรับ แต่ในขณะนี้ประเทศไทยยังมีนักคณิตศาสตร์ประกันภัยจำนวนน้อยมากเมื่อเทียบกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น สิงคโปร์และมาเลเซีย อย่างไรก็ตามธุรกิจประกันภัยก็ได้ให้ความสำคัญกับเรื่องดังกล่าวมากขึ้น

การเตรียมความพร้อมให้บุคลากรมีความรู้และความเข้าใจถึงผลกระทบของกฎ ระเบียบ และมาตรฐานใหม่ในปัจจุบันและที่กำลังจะมีในอนาคตก็เป็น

ประเด็นที่บริษัทประกันภัยควรให้ความสนใจ เช่น บุคลากรควรมีความเข้าใจกรอบการดำรงเงินกองทุนตามระดับความเสี่ยง การบริหารความเสี่ยง และมาตรฐานการบัญชี ว่ามีรายละเอียดอย่างไรและจะส่งผลกระทบต่อการทำงานของบริษัทในแง่ใดบ้าง และควรพิจารณากฎระเบียบเหล่านี้ว่าจะเป็นสิ่งสนับสนุนหรือส่งเสริมการดำเนินงานของบริษัทได้อย่างไร

การเตรียมความพร้อมภาคเอกชนไม่ควรเน้นการตั้งรับเพียงอย่างเดียว หากต้องมีการปฏิบัติงานในเชิงรุกด้วย เช่น การจัดทำข้อเสนอไปยังภาครัฐว่าภาครัฐควรให้การสนับสนุนและส่งเสริมบริษัทประกันภัยอย่างไรเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงาน นอกจากนี้แล้วความเหลื่อมล้ำด้านกฎหมายของไทยกับต่างประเทศอาจทำให้ธุรกิจประกันภัยในประเทศไทยเสียเปรียบต่างประเทศ จึงควรมีการกำหนดกฎเกณฑ์ของบริษัทประกันภัยต่างประเทศที่จะเข้ามาประกอบธุรกิจในประเทศไทย ภาครัฐและภาคเอกชนจึงควรร่วมมือกันทำงานเพื่อพัฒนาให้ธุรกิจประกันภัยและประเทศไทยได้รับประโยชน์และเจริญก้าวหน้าจากการเปิดเสรีในอนาคต



การประเมินมูลค่ายุติธรรมสำหรับตราสารทางการเงิน

คณะกรรมการการบัญชี-การเงิน และการลงทุน จัดสัมมนาเชิงปฏิบัติการ เรื่อง “การประเมินมูลค่ายุติธรรมสำหรับตราสารทางการเงิน (Valuation Technique)” ณ โรงแรมสวิสโฮเต็ล เลอ คองคอร์ด โดยจัดสัมมนาเป็น 2 กลุ่ม เมื่อวันที่ 6-7 กรกฎาคม 2553 และวันที่ 8-9 กรกฎาคม 2553

โครงการเปิดโลกประกันภัย ปี 2553

คณะกรรมการพัฒนาธุรกิจและประชาสัมพันธ์ จัดกิจกรรมเข้าค่ายโครงการ “เปิดโลกประกันภัย ปี 2553” เมื่อวันที่ 10-12 กันยายน 2553 ณ โรงแรมเอเชีย กรุงเทพฯ พร้อมประกาศผลการตัดสินการประกวดวาดภาพการ์ตูนและมอบรางวัลให้แก่ผู้ชนะเลิศ โดยมีนายชูชัย วชิรบรรจง ประธานคณะกรรมการพัฒนาธุรกิจและประชาสัมพันธ์ เป็นประธานในพิธีมอบรางวัล



การบันทึกรายการบัญชีตามแบบงบการเงินที่ปรับปรุงใหม่

คณะกรรมการการบัญชี-การเงิน และการลงทุน ร่วมกับสำนักงาน คปภ. และบริษัท สำนักงาน เอ็นสท์ แอนด์ ยัง จำกัด จัดอบรมเชิงปฏิบัติการ เรื่อง “การบันทึกรายการบัญชีตามแบบงบการเงินที่ปรับปรุงใหม่สำหรับงบการเงินของบริษัทประกันวินาศภัย” เมื่อวันที่ 27-28 กันยายน 2553 ณ โรงแรมสวิสโฮเต็ล เลอ คองคอร์ด

FPO Forum

นายณัฏฐ์ จีระชัยไพศาล ที่ปรึกษาคณะกรรมการประกันภัยเบ็ดเตล็ด อุบัติเหตุและสุขภาพ เป็นวิทยากรในการสัมมนาเวทีสำนักงานเศรษฐกิจการคลัง (FPO Forum) เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2553 ณ สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง





รู้เท่าทันโรคมะเร็งและความมหัศจรรย์ทางการแพทย์ของโรคมอง

คณะกรรมการประกันภัยเบ็ดเตล็ด อุบัติเหตุและสุขภาพ โดย ชมรมประกันภัยอุบัติเหตุและสุขภาพ จัดสัมมนาวิชาการให้ความรู้วิชาชีพสมาชิก เรื่อง “รู้เท่าทันโรคมะเร็งและความมหัศจรรย์ทางการแพทย์ของโรคมอง” เมื่อวันที่ 7 ตุลาคม 2553 ณ โรงแรมสวิสโฮเต็ล เลอ คองคอร์ด

การจัดสัมมนา 5 ภูมิภาค

คณะกรรมการประกันภัยทรัพย์สิน ร่วมกับคณะกรรมการประกันภัยเบ็ดเตล็ด อุบัติเหตุและสุขภาพ จัดสัมมนา 5 ภูมิภาค หัวข้อ “การรับประกันภัยเบ็ดเตล็ดแบบมืออาชีพ กับ การประกันความเสี่ยงภัยทรัพย์สินและเทคนิคการจัดการสินไหมทดแทน การประกันภัยทรัพย์สิน” โดยจัดสัมมนาครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2553 ณ โรงแรมแคนทารี ฮิลล์ จังหวัดเชียงใหม่ ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 15 ตุลาคม 2553 ณ โรงแรมแคนทารี จังหวัดพระนครศรีอยุธยา และครั้งที่ 3 เมื่อวันที่ 29 ตุลาคม 2553 ณ โรงแรมเจริญธานี ปรีณเชส จังหวัดขอนแก่น



โครงการทดลองนำร่องการประกันภัยนาข้าว

คณะกรรมการประกันภัยเบ็ดเตล็ด อุบัติเหตุและสุขภาพ ร่วมประชุมในเวทีพบเกษตรกรในการดำเนินโครงการทดลองนำร่องการประกันภัยนาข้าวแบบใช้ดัชนีแบบเสมือนจริงของมหาวิทยาลัยนเรศวร ซึ่งได้รับทุนวิจัยจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) เพื่อจัดเก็บข้อมูลเกษตรกรกลุ่มตัวอย่างในการเข้าร่วมทดลองฯ รวมทั้งการจัดเก็บข้อมูลปริมาณน้ำฝนและปริมาณน้ำท่า เมื่อวันที่ 8 ตุลาคม 2553 และวันที่ 24-25 พฤศจิกายน 2553 ณ จังหวัดกำแพงเพชร ซึ่งมีเกษตรกรเข้าร่วมทดลองฯ จำนวน 68 ราย

งานมหกรรมการเงินโคราช ครั้งที่ 4

ฯพณฯ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงการคลัง นายประดิษฐ์ ภัทรประสิทธิ์ ประธานในพิธีเปิดงานมหกรรมการเงินโคราช ครั้งที่ 4 MONEY EXPO KORAT 2010 รับมอบของที่ระลึกจากนายอรรถ ศรีว่องไทย รองประธานคณะกรรมการพัฒนาธุรกิจและประชาสัมพันธ์ สมาคมประกันวินาศภัย ในโอกาสเยี่ยมชมบูธของสมาคมฯ เมื่อวันที่ 8-10 ตุลาคม 2553 ณ MCC Hall เดอะมอลล์โคราช



จ่ายสินไหมฯ มอเตอร์ไซค์ยี่มรายแรก

ม.ร.ว.สุขุมพันธุ์ บริพัตร ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร มอบเงินค่าสินไหมทดแทน จำนวน 100,000 บาท แก่ครอบครัวของนายสุมิตร ยมเปลี่ยน ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง เขตบางบอน ที่ได้ทำประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคลในโครงการมอเตอร์ไซค์ยี่ม โดยมีนายอานนท์ วังสุ เลขาธิการสมาคมประกันวินาศภัยร่วมเป็นสักขีพยาน เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม 2553 ณ ห้องอัมรินทร์ ศาลาว่าการกรุงเทพมหานคร



Marine Cargo Claims for the beginner

คณะกรรมการประกันภัยทางทะเลและโลจิสติกส์ โดยชมรมประกันภัยทางทะเลและโลจิสติกส์ จัดสัมมนา เรื่อง "Marine Cargo Claims for the beginner" เมื่อวันที่ 18 พฤศจิกายน 2553 ณ โรงแรมสวิสโฮเต็ล เลอ คองคอร์ด

การสัมมนา Code of Conduct

คณะกรรมการกฎหมายและกฎระเบียบ จัดสัมมนา เรื่อง Code of Conduct เพื่อพัฒนาและเสริมสร้างความรู้ความสามารถของเจ้าหน้าที่บริษัทประกันภัยโดยเฉพาะผู้บริหารฝ่ายทรัพยากรบุคคลเกี่ยวกับหลักปฏิบัติด้านจริยธรรมทางธุรกิจ เพื่อสามารถนำไปปฏิบัติและถ่ายทอดความรู้ให้แก่พนักงานในองค์กรได้ เมื่อวันที่ 14 ตุลาคม 2553 ณ โรงแรมสุโขทัย



ขับขี่ปลอดภัย ไม่เมา ไม่แวน

ม.ร.ว.สุขุมพันธุ์ บริพัตร ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร และนายธีระชน มโนมัยพิบูลย์ รองผู้ว่าราชการฯ รับมอบหมวกกันน็อคจากสมาคมประกันวินาศภัย ในโอกาสที่สมาคมฯ เข้าร่วมการแถลงข่าวโครงการณรงค์เสริมสร้างวินัย และจิตสำนึกของประชาชน เพื่อลดอุบัติเหตุ "ขับขี่ปลอดภัย ไม่เมา ไม่แวน" โดยการจำหน่ายหมวกกันน็อคราคาพิเศษใบละ 99 บาท เพื่อรณรงค์ให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สวมใส่หมวกกันน็อค เมื่อวันที่ 18 ตุลาคม 2553 ณ ห้องรัตนโกสินทร์ ศาลาว่าการกรุงเทพมหานคร





สนธิสัญญาการปฏิบัติงานตำรวจ

ผู้แทนสมาคมประกันวินาศภัย มอบเงินจำนวน 100,000 บาท เพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงานในการป้องกัน ปรามปรามการโจรกรรมรถยนต์ รถจักรยานยนต์แก่เจ้าหน้าที่ตำรวจ สถานีตำรวจภูธรแสนภูดาฯ จังหวัดฉะเชิงเทรา โดยมี พล.ต.ท.ไถย ปราศจากศัตรู ผู้บัญชาการตำรวจภูธร ภาค 2 เป็นผู้รับมอบ เมื่อวันที่ 29 ตุลาคม 2553 ณ กองบัญชาการตำรวจภูธร ภาค 2 จังหวัดชลบุรี

ประชุมหารือ เรื่อง “การประกันภัยรถยนต์”

คณะกรรมการประกันภัยยานยนต์ จัดประชุมชี้แจง เรื่อง “การประกันภัยรถยนต์” เพื่อหาแนวทางในการแก้ไขปัญหากรรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ปลอม การวิเคราะห์ข้อมูลการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับและภาคสมัครใจ การศึกษาและเผยแพร่ข้อมูลทางเทคนิคของรถยนต์ที่เกี่ยวข้องกับความเสียหายในการรับประกันภัย และสัญญาสละสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายซึ่งกันและกันตามเอกสารแนบท้ายความคุ้มครองเพิ่มเติมการประกันภัยค่ารักษาพยาบาล (ร.ย.02) เมื่อวันอังคารที่ 9 พฤศจิกายน 2553 ณ โรงแรมสวิสโฮเต็ล เลอ คองคอร์ด



ประกาศกรมเจ้าท่าที่ 273/2553

คณะกรรมการประกันภัยทางทะเลและโลจิสติกส์ จัดประชุมชี้แจงและหารือบริษัทสมาชิก เรื่อง “ประกาศกรมเจ้าท่าที่ 273/2553 เรื่องหลักเกณฑ์ในการอนุญาตให้ชนถ่ายสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายได้” เมื่อวันที่ 25 พฤศจิกายน 2553 ณ ห้องประชุม สมาคมประกันวินาศภัย

AQ (Adversity Quotient) ความสามารถในการฟันฝ่าอุปสรรค

ชมรม Young Insurer Club (Y.I.C.) จัดสัมมนาเรื่อง “AQ (Adversity Quotient) ความสามารถในการฟันฝ่าอุปสรรค” โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาความสามารถในการเผชิญปัญหาและอุปสรรคที่มีความสำคัญต่อการดำรงชีวิตและการทำงานที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างเหมาะสมให้กับผู้เข้าร่วมสัมมนา โดยมี ดร.บัญญัติ บุญญา เป็นวิทยากร เมื่อวันที่ 26-27 พฤศจิกายน 2553 ณ โรงแรม สปริงฟิลด์ แอท ซี รีสอร์ท แอนด์ สปา จังหวัดเพชรบุรี



The 36th Asean Insurance Council Meeting

นายจิรพันธ์ อัสวะธนกุล นายกสมาคมประกันวินาศภัย เป็นผู้แทนเข้าร่วมประชุมสภาประกันภัยอาเซียน (The 36th Asean Insurance Council Meeting) เมื่อวันที่ 24-26 พฤศจิกายน 2553 ณ กรุงมะนิลา ประเทศฟิลิปปินส์

สมาคมประกันวินาศภัย ครบรอบ 43 ปี

นายจิรพันธ์ อัคระธนกุล นายกสมาคมประกันวินาศภัย เป็นประธานในพิธีทำบุญถวายภัตตาหารเพลพระสงฆ์ 9 รูป เพื่อความเป็นสิริมงคลเนื่องในวันครบรอบ 43 ปี การก่อตั้งสมาคมประกันวินาศภัย เมื่อวันที่ 16 พฤศจิกายน 2553 โดยมีคณะกรรมการบริหารสมาคมฯ บริษัทสมาชิก และพนักงานร่วมในพิธี ณ ห้องประชุม ชั้น 2 สมาคมประกันวินาศภัย หอยร่วมฤดี



มอบรางวัลชนะเลิศ ยุวทูตประกันภัย รุ่นที่ 3

คณะกรรมการพัฒนาธุรกิจและประชาสัมพันธ์ มอบทุนการศึกษาแก่นักเรียนที่ได้รับรางวัลชนะเลิศการประกวดวาดภาพการ์ตูน หัวข้อเด็กไทยรักความปลอดภัย ในโครงการ “ยุวทูตประกันภัย รุ่นที่ 3” ซึ่งสมาคมฯ ได้นำผลงาน 5 เรื่อง ที่ชนะการประกวดจัดพิมพ์เป็นรูปเล่มเพื่อเผยแพร่ความรู้ด้านการประกันภัยแก่นักเรียน นักศึกษา และประชาชนทั่วไป ผ่านตัวการ์ตูนที่สามารถอ่านและเข้าใจได้ง่าย จำนวน 5,000 เล่ม

แนวทางการจัดสรรการประกันภัยต่อ

คณะกรรมการประกันภัยทรัพย์สิน จัดประชุมหารือบริษัทสมาชิกเพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับแนวทางการดำเนินการเรื่องการประกันภัยต่อในภาพรวมของธุรกิจประกันภัยทรัพย์สิน ในการจัดสรรการประกันภัยต่อการกำหนด Excess of Loss ของภัยธรรมชาติ การจัดการสัญญาการประกันภัยต่อ รวมถึงการประเมินความเสียหายของภัยธรรมชาติที่เกิดขึ้น เมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน 2553 ณ ห้องประชุม ชั้น 2 สมาคมประกันวินาศภัย



แนวทางการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจากภัยน้ำท่วม

คณะกรรมการประกันภัยทรัพย์สิน โดยชมรมสินไหมทดแทน จัดประชุมหารือบริษัทสมาชิกเพื่อทำความเข้าใจในเรื่องการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนของแต่ละบริษัทที่มีความแตกต่างกันค่อนข้างมาก โดยเฉพาะเรื่อง Sub-Limit และ Deductible ในการพิจารณาชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจากภัยน้ำท่วม เมื่อวันที่ 23 พฤศจิกายน 2553 ณ ห้องประชุม ชั้น 2 สมาคมประกันวินาศภัย

วิเคราะห์ เจาะลึกความเสี่ยงภัยจากเหตุการณ์ ความเสียหายรุนแรงที่เกิดขึ้นในสถานประกอบการ

คณะกรรมการประกันภัยทรัพย์สิน โดยชมรมบริหารความเสี่ยงภัย จัดสัมมนาเรื่อง “วิเคราะห์ เจาะลึกความเสี่ยงภัยจากเหตุการณ์ความเสียหายรุนแรงที่เกิดขึ้นในสถานประกอบการ” เมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2553 ณ โรงแรมสวิสโฮเต็ล เลอ คองคอร์ด



ผลประโยชน์พนักงาน IAS 19

คณะกรรมการการบัญชี-การเงิน และการลงทุน จัดอบรมเชิงปฏิบัติการเรื่อง “ผลประโยชน์พนักงาน IAS 19” เมื่อวันที่ 30 พฤศจิกายน 2553 ณ ห้อง Panorama Ballroom โรงแรมอมารี บูลอวาร์ด สุขุมวิท ซอย 5

การประกันภัยทรัพย์สินกับภัยธรรมชาติ

คณะกรรมการประกันภัยทรัพย์สิน จัดสัมมนาและระดมความคิดเห็นเรื่อง “การประกันภัยทรัพย์สินกับภัยธรรมชาติ” เพื่อรับฟังข้อมูลและความรู้จากผู้เชี่ยวชาญด้านการเกิดและการป้องกันอุทกภัย โดยมี รศ.ดร.เสรี ศุภราทิตย์ เป็นวิทยากร พร้อมทั้งจัดระดมความคิดเห็นเพื่อพิจารณาแนวทางการรับประกันภัยทรัพย์สินให้เหมาะสมกับความเสี่ยงภัยที่เกิดขึ้น เมื่อวันที่ 8 ธันวาคม 2553 ณ โรงแรมสวิสโฮเต็ล เลอ คองคอร์ด



การแสดงความเห็นต่อร่างแบบรายงานประจำปีของบริษัทประกันวินาศภัย

คณะกรรมการการบัญชี-การเงิน และการลงทุน และสำนักงาน คปภ. ร่วมกันจัดสัมมนาเพื่อแสดงความเห็นต่อร่างแบบรายงานประจำปีของบริษัทประกันวินาศภัย เมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน 2553 ณ ศูนย์อบรมสัมมนาศาสตราจารย์เกียรติคุณเกษรี ณรงค์เดช สภาวิชาชีพบัญชี เพื่อรวบรวมความเห็นจากการสัมมนาดังกล่าว และนำเสนอสำนักงาน คปภ. ภายในวันที่ 15 ธันวาคม 2553

การกำกับดูแลกิจการที่ดีตามหลักธรรมาภิบาลของธุรกิจประกันภัย

สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) ร่วมกับ สมาคมประกันวินาศภัย สมาคมประกันชีวิตไทย จัดสัมมนาเรื่อง “การกำกับดูแลกิจการที่ดีตามหลักธรรมาภิบาลของธุรกิจประกันภัย” โดยได้รับเกียรติจากนางจันทรา บุรณฤกษ์ เลขาธิการคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) เป็นประธานเปิดงาน เมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2553 ณ ห้องบอลรูม AB โรงแรมสวิสโฮเต็ล ปารีสคอนายเล็ค





กฎหมายธุรกิจต่างแดน

: การประกันภัย ในโครงการ PPP ในออสเตรเลีย

จุลพงศ์ อยู่เกษ¹
บริษัท เบเคอร์ แอนด์ แม็คเค็นซี

ชาวรัฐบาลไทยกำลังร่างกฎหมายว่าด้วยการร่วมทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน หรือ PPP ฉบับใหม่ให้ออกมาใช้ในวัน ประกอบการรถไฟแห่งประเทศไทย กำลังมีโครงการลงทุนนับแสนล้านบาท สำหรับสร้างรถไฟความเร็วสูงเชื่อมจีนกับ ประเทศไทยและเพื่อนบ้าน ทำให้มีแนวโน้มว่าโครงการในการลงทุนในรูปแบบ PPP ใน ประเทศไทยคงจะเกิดอีกหลายโครงการเป็นแน่

เพื่อให้ท่านผู้อ่านที่สนใจโครงการ PPP บทความนี้จะขอยกตัวอย่างโครงการก่อสร้างในโครงการ PPP ในประเทศ ออสเตรเลีย ที่เกิดปัญหามากมายหลาย ประการในระหว่างการก่อสร้างและภายหลังเปิดดำเนินการแล้วอันทำให้บริษัท รับประกันภัยต้องจ่ายค่าสินไหมอย่าง มหาศาล นอกจากนี้จะขอยกประเด็น การประกันภัยในโครงการ PPP จาก ประเทศออสเตรเลียบางประการไว้ใน บทความนี้เพื่อเป็นการแบ่งปันความรู้กับ ท่านผู้อ่านที่อยู่ในวงการประกันภัย การ ก่อสร้างและสถาบันการเงิน

ค่าสินไหมรวม 5,000 ล้าน บาท ในโครงการ PPP เดียว ใน ออสเตรเลีย

ข้อพิพาทที่เกิดในโครงการการลงทุนแบบ PPP ในโครงการอุโมงค์ รถยนต์ Burnley กรุงเมลเบิร์น อัน เป็นการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน ประกันภัยสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นในช่วงการก่อสร้างและหลังจากการ เปิดดำเนินการแล้วโดยได้เกิดการฟ้อง ร้องกลุ่มบริษัทประกันภัยให้รับผิดชอบ ค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหาย ในกรณีธรรม์ประกันภัยหลายฉบับ ตั้งแต่ การออกแบบอุโมงค์ที่ไม่ป้องกันการเกิด การรั่วไหลของน้ำจากแม่น้ำยาราลาเข้า ในอุโมงค์ ความบกพร่องระหว่าง การก่อสร้าง การชะงักงันทางธุรกิจหลังจาก เปิดใช้รถยนต์ Burnley แล้ว เนื่องจาก ต้องปิดให้บริการเป็นระยะๆ เนื่องจาก ปัญหาด้านวิศวกรรมและการปิดอุโมงค์ ทำให้กิจการร่วมทุนขาดรายได้ที่คิดจาก ส่วนแบ่งค่าทางด่วน

โครงการอุโมงค์รถยนต์ Burnley เมืองเมลเบิร์นซึ่งมีมูลค่าการก่อสร้าง ราว 15,000 ล้านบาทและเป็นโครงการ PPP ที่เป็นส่วนหนึ่งของโครงการเชื่อม การคมนาคมกรุงเมลเบิร์น อันเป็น โครงการด้านคมนาคมที่ใหญ่ที่สุดของ ประเทศออสเตรเลียซึ่งมีขนาดการลงทุน

โครงการทั้งหมด ราว 2,200 ล้านเหรียญ ออสเตรเลียหรือประมาณ 66,000 ล้านบาท โครงการเป็นโครงการแบบ Build, Own, Operate และ Transfer หรือ BOOT บริษัทร่วมทุน PPP ชื่อ Transurban เป็นเจ้าของและผู้บริหาร โครงการโดยมีข้อตกลงว่า Transurban จะโอนโครงการให้รัฐวิเทศในต้น ปี 2034 การประมูลงานก่อสร้างเป็น แบบ Design and Construct และ กลุ่มบริษัทที่ชนะประมูลคือกลุ่มร่วมทุน ทรานฟิลและโอบายาซี

เรื่องการเรียกร้องค่าสินไหม ทดแทนทั้งปวงก่อให้เกิดคดีความหลาย สิบคดีเกือบสิบปีและจบลงด้วยการ ตกลงที่กลุ่มบริษัทประกันภัยต้องจ่าย เงินค่าสินไหมทดแทนรวม 5,000 ล้าน บาท แต่ไม่มีใครบอกว่าจะมีการเรียก ร้องความเสียหายขึ้นอีกในอนาคตหรือไม่ เพราะโครงการอุโมงค์รถยนต์ Burnley นั้นเพิ่งเปิดให้รถยนต์วิ่งได้ไม่ถึง 10 ปี

ผมเองในฐานะที่ขึ้นทะเบียนเป็น ทนายความในรัฐวิเทศได้มีส่วนใน ทีมกฎหมายที่ตรวจและเตรียมเอกสาร สำหรับประกอบการเจรจาเรียกร้องค่า สินไหมทดแทนของบริษัทร่วมทุนเป็น สองส่วน คือส่วนแรกที่เกี่ยวข้องกับการเกิด ความชะงักงันทางธุรกิจเนื่องจากความ บกพร่องการก่อสร้างทำให้การปิดอุโมงค์

¹ ผู้เขียนขึ้นทะเบียนเป็นทนายความใน ประเทศไทย สิงคโปร์ และรัฐวิเทศออสเตรีย สามารถติดต่อได้ที่ chulapong.yukate@bakermckenzie.com

ใช้ล่าช้าเกือบหนึ่งปีอันทำให้บริษัทร่วมทุนขาดรายได้วันละประมาณ 6 ล้านบาทเป็นระยะเวลาเกือบหนึ่งปี การเรียกร้องอีกส่วนหนึ่งเกิดขึ้นหลังจากการเปิดอุโมงค์แล้ว ต้องปิดอุโมงค์เพื่อซ่อมแซม อันก่อให้เกิดความชะงักงันด้านธุรกิจ

บทเรียนการสูญเสียค่าสินไหมทดแทนอย่างมหาศาลจากการประกัยในโครงการการลงทุนแบบ PPP เช่น ในโครงการก่อสร้างอุโมงค์รถยนต์ Burnley อาจเกิดขึ้นกับโครงการ PPP ในประเทศไทยได้ในอนาคต จึงเป็นเรื่องที่บริษัทประกัยกับ หน่วยงานของรัฐวิสาหกิจไทย บริษัทเอกชน สถาบันการเงิน บริษัทก่อสร้าง ในเมืองไทยควรศึกษาเป็นตัวอย่างหนึ่ง

ใครเป็นผู้เอาประกัยในโครงการ PPP ?

แม้จะเป็นการร่วมทุนระหว่างหน่วยงานรัฐกับเอกชน แต่การประกัยในการออกแบบก่อสร้าง การก่อสร้าง การบริหารโครงการ การชะงักงันทางธุรกิจ ฝ่ายผู้ลงทุนภาครัฐมักจะให้ฝ่ายเอกชนเป็นผู้ชำระเบี่ยประกัย เว้นแต่มีการตกลงกับหน่วยงานรัฐว่าให้หน่วย

งานรัฐชำระเบี่ยประกัยบางส่วน ในกรณีนี้หน่วยงานรัฐอาจขอให้มีการกำหนดในกรรมธรรม์ว่าหน่วยงานนั้นเป็นผู้เอาประกัยร่วมด้วย

ในรัฐวิคตอเรียประเทศออสเตรเลีย บริษัทร่วมทุน PPP และบริษัทก่อสร้าง จะต้องจัดให้มีการประกัยกันให้ครอบคลุมถึงระยะเวลาก่อสร้าง คุณภาพวัสดุ ก่อสร้าง ความรับผิดชอบต่อสาธารณชน การชดเชยความเสียหายจากความบกพร่องทางวิชาชีพ (สถาปนิก วิศวกร) ค่าสินไหมแก่คนงานและการปฏิบัติงานใดๆ ที่อาจขัดต่อกฎหมาย และควรครอบคลุมถึงเหตุที่อาจเกิดหลังโครงการเปิดดำเนินการแล้ว ได้แก่ การเปลี่ยนอุปกรณ์ขนาดใหญ่ที่เกิดความบกพร่องต่างๆ ความรับผิดชอบต่อสาธารณชน ความรับผิดชอบต่อคุณภาพของอุปกรณ์ การประกัยการชะงักงันของธุรกิจ การปฏิบัติงานใดๆ ของพนักงานที่อาจลุ่มเสี่ยงต่อการผิดกฎหมาย เป็นต้น ข้อผิดพลาดประการหนึ่งของสถาบันการเงินที่ให้สินเชื่อในโครงการอุโมงค์รถยนต์ Burnley คือการไม่ขอให้ตนเป็นผู้รับประกัยในสินไหมทดแทนสำหรับการชะงักงันในธุรกิจของบริษัทร่วมทุน PPP ผู้กั

บทเรียนการสูญเสียค่าสินไหมทดแทนอย่างมหาศาลจากการประกัยในโครงการการลงทุนแบบ PPP เช่นในโครงการก่อสร้างอุโมงค์รถยนต์ Burnley อาจเกิดขึ้นกับโครงการ PPP ในประเทศไทยได้ในอนาคต



การประกันภัยต่อใบโครงการ PPP

โครงการก่อสร้างสำหรับโครงการ PPP มักมีวงเงินลงทุนที่สูงมาก ทุนประกันจึงสูงอย่างหลีกเลี่ยงมิได้ นักธุรกิจในการประกันภัยทราบดีว่า จะต้องมีการประกันภัยต่อบริษัทรับประกันภัยต่อทั้งในประเทศและต่างประเทศขนาดใหญ่เป็นสิ่งที่หลีกเลี่ยงไม่ได้

เรื่องการประกันภัยต่อนั้น การมีข้อกำหนดที่เรียกว่า Cut-through ซึ่งปกติในออสเตเรียจะอยู่ในสัญญาประกันภัยต่อ เป็นสิ่งสำคัญสำหรับโครงการก่อสร้างในโครงการ PPP เพราะการมี Cut-through ในสัญญาประกันภัย ทำให้เกิดความมั่นใจแก่ผู้รับประกันภัยขั้นต้นเองว่าตนจะได้รับการช่วยเหลือชำระค่าสินไหมทดแทนจากบริษัทรับประกันภัยต่อเมื่อมีเหตุวินาศภัยเกิดขึ้น แต่การมี Cut-through ในสัญญาประกันภัยนั้น ไม่ได้เป็นหลักประกันแก่บริษัทประกันภัยขั้นต้นว่าสามารถไปบังคับให้สถาบันการเงินหรือบริษัทร่วมทุนไปเรียกร้องให้บริษัทรับประกันภัยต่อรับผิดชอบโดยตรงได้ บริษัทรับประกันภัยเบื้องต้นยังต้องรับผิดชอบทั้งจำนวนแก่ผู้เอาประกันและผู้รับประกัน โยน เว้นแต่สถาบันการเงินหรือบริษัทร่วมทุนประสงค์จะใช้สิทธิโดยตรง และควรมีข้อตกลงเป็นทางเลือกของตนเอง การใช้สิทธิโดยตรงนี้ แต่ควรข้อตกลงนี้ในสัญญาต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในโครงการเช่นกัน



ใครรับผิดชอบในการเลือกการรับประกันภัยต่อ

ปกติโครงการการลงทุนแบบ PPP มักมีอายุโครงการหลายสิบปีหรือเป็นร้อยปี ปัญหาสำหรับการประกันภัยต่อที่อาจเกิดขึ้นคือใครจะเป็นผู้กำหนดหรือเป็นผู้เลือกผู้รับประกันภัยต่อหลังจากโครงการเปิดดำเนินงานไปแล้ว ซึ่งอาจเกิดขึ้นได้ หากบริษัทประกันภัยต่อเดิมเองไม่รับประกันภัยต่อในปีถัดไปหรือสถาบันการเงินมีข้อตกลงที่ให้ตนสามารถเรียกให้เปลี่ยนบริษัทผู้รับประกันภัยต่อด้วยสาเหตุ เช่น สถานะทางการเงินของบริษัทประกันภัยต่อเดิมไม่มั่นคงอีกต่อไปได้ ข้อตกลงเรื่องการเปลี่ยนผู้รับประกันภัยต่อเช่นนี้ ควรมีข้อตกลงนี้ในสัญญาหลัก PPP สัญญาให้สินเชื่อและสัญญาประกันภัยด้วย

เนื่องจากการชดเชยค่าสินไหมทดแทนในโครงการอุโมงค์รถยนต์ Burnley มีจำนวนที่สูงมาก กลุ่มบริษัทรับประกันภัยได้ขึ้นค่าเบี้ยประกันภัยไว้สูงมากทุกปี แต่เนื่องจากเป็นบริษัทที่มีขนาดใหญ่และมีฐานะการเงินมั่นคง โครงการจึงยังเอาประกันภัยกับกลุ่มบริษัทเดิมจนถึงบัดนี้

สรุป

การประกันภัยมีหลายร้อยปีแล้ว การประกันภัยในการก่อสร้างก็ไม่ใช่ว่าเรื่องใหม่แต่อย่างใด แต่สำหรับโครงการ PPP ที่มีผู้เกี่ยวข้องหลายฝ่าย มีข้อตกลงการลงทุนในโครงการ PPP ที่ค่อนข้างซับซ้อน ทำให้การประกันภัยในโครงการ PPP มีข้อตกลงหลายมิติ แต่เนื่องจากเนื้อที่บทความมีจำกัด ผมจึงขอเขียนให้เป็นข้อมูลเบื้องต้นไว้ให้ท่านผู้อ่านเท่านั้นก่อนครับ

ปกติโครงการการลงทุนแบบ PPP มักมีอายุโครงการหลายสิบปีหรือเป็นร้อยปี ปัญหาสำหรับการประกันภัยต่อที่อาจเกิดขึ้นคือใครจะเป็นกำหนดหรือเป็นผู้เลือกผู้รับประกันภัยต่อหลังจากโครงการเปิดดำเนินงานไปแล้ว



กรุงเทพประกันภัย มอบถุงยังชีพแก่ผู้ประสบภัยน้ำท่วม

บริษัท กรุงเทพประกันภัย จำกัด (มหาชน) นำโดยทีม BKI Care Club พนักงานจิตอาสาของกรุงเทพประกันภัย และมูลนิธิกรุงเทพประกันภัยร่วมกันจัดชุดถุงยังชีพเพื่อมอบให้แก่ผู้ประสบภัยน้ำท่วมกว่า 3,000 ชุด ประกอบด้วย ชุดสิ่งของเครื่องใช้ที่จำเป็น อาทิ ผ้าห่ม ข้าวสาร อาหารแห้ง นมกล่อง เป็นต้น โดยนำไปมอบให้แก่ผู้ที่ได้รับความเดือดร้อน ณ อำเภอนนทบุรี และอำเภอนครราชสีมา เมื่อวันที่ 22 ตุลาคม 2553 ที่ผ่านมา

นวกิจประกันภัย เปิดศูนย์บริการรับแจ้งเหตุน้ำท่วม

บริษัท นวกิจประกันภัย จำกัด (มหาชน) เปิดศูนย์บริการรับแจ้งเหตุน้ำท่วม สำหรับลูกค้าผู้ประสบภัยและได้รับความเสียหายจากเหตุน้ำท่วม โดยสามารถติดต่อแจ้งเหตุและขอรับบริการได้ที่ สายด่วน ศูนย์บริการรับแจ้งเหตุน้ำท่วม Navakij Call Center 1748 และ 02 664 7777 ทุกวัน ตลอด 24 ชั่วโมง

ศรีอยุธยาประกันภัย ช่วยเหลือผู้ประสบภัยน้ำท่วม

นายศักดิ์พี สังขพันธ์ ผู้จัดการฝ่ายกิจการสาขาและตัวแทน บริษัท ศรีอยุธยาประกันภัย จำกัด (มหาชน) และ ชมรมประกันวินาศภัยจังหวัดนครราชสีมา ร่วมกับ สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) จังหวัดนครราชสีมา ร่วมกันมอบสิ่งของจำเป็นเพื่อช่วยเหลือผู้ประสบภัยน้ำท่วมจังหวัดนครราชสีมา เมื่อเร็วๆ นี้

วิริยะประกันภัย ส่งน้ำใจช่วยผู้ประสบภัยน้ำท่วม

นายดลเดช สัจจวิระกุล ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการและผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการภาค 2 (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) พร้อมด้วยนางสาวกานดา วัฒนา ยิ่งสมสุข รองผู้จัดการฝ่ายการตลาด และพนักงาน บริษัท วิริยะประกันภัย จำกัด ร่วมใจนำถุงยังชีพ และอาหารพร้อมรับประทานวันละกว่า 1,000 ชุด มอบให้แก่ผู้ประสบอุทกภัยในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เพื่อบรรเทาความเดือดร้อนในเบื้องต้น พร้อมกันนี้ บริษัทฯ ยังได้จัดเตรียมถุงยังชีพเพื่อนำไปมอบให้แก่ประชาชนผู้ได้รับความเดือดร้อนในพื้นที่ต่างๆ ทั่วประเทศอีกด้วย

นำสินประกันภัย มอบสินไหมทดแทน

นายสมบุญ พุทธิบุญ กรรมการผู้อำนวยการ บริษัท นำสินประกันภัย จำกัด (มหาชน) มอบสินไหมทดแทนแก่ทายาทผู้ประสบภัยที่เสียชีวิต กรณีรถผู้โดยสารประสบอุบัติเหตุบนทางยกระดับดอนเมืองโทลล์เวย์ ณ สำนักงาน คปภ. ถนนรัชดาภิเษก กรุงเทพฯ เมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2553

อาคเนย์ประกันภัย จัดโครงการ “สินไหมใจดี”

บริษัท อาคเนย์ประกันภัย จำกัด ได้ตระหนักถึงความเดือดร้อนของลูกค้าที่ได้รับความเดือดร้อนอันเนื่องมาจากภัยน้ำท่วมในหลายพื้นที่เขตภาคใต้ โดยเฉพาะที่อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา และในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เช่น จังหวัดนครราชสีมา และในอีกหลายจังหวัดทั่วประเทศ จึงได้จัดโครงการ “สินไหมใจดี” เพื่อช่วยบรรเทาความเดือดร้อนให้แก่ผู้ถือกรมธรรม์ทุกรายที่ได้รับผลกระทบจากอุทกภัยในครั้งนี้ โดยลูกค้าที่ทำประกันอัคคีภัยและความเสี่ยงภัยทุกชนิด ที่ซื้อความคุ้มครองภัยน้ำท่วมเพิ่มเติมหรือไม่ก็ตาม สามารถนำหลักฐานการรับประกันของบริษัท อาคเนย์ประกันภัย และข้อมูลความเสียหายมาขอรับความช่วยเหลือได้ทันทีเป็นเงิน 3,000 บาท โดยติดต่อได้ที่ทำการสาขาของอาคเนย์ประกันภัยในพื้นที่ หรือตัวแทนนายหน้าของท่านได้ทุกวันในเวลาทำการ สำหรับลูกค้าประกันภัยรถยนต์ประเภท 1 ของอาคเนย์ประกันภัยที่ได้รับความเสียหายเล็กน้อยจากภัยน้ำท่วมที่วงเงินไม่เกิน 1 หมื่นบาท สามารถติดต่อรับเงินชดเชยค่าสินไหมทดแทนได้ทันทีที่สาขาในพื้นที่เช่นกัน หากท่านใดที่ยังไม่ได้แจ้งเคลมหรือไม่ได้รับความสะดวก กรุณาติดต่อรับบริการได้ที่ 084 555 6077 หรือโทรแจ้งศูนย์บริการรับแจ้งเคลม หมายเลข 02 267 7777 ทุกวันตลอด 24 ชั่วโมงไม่เว้นเสาร์อาทิตย์

มิตรแท้ประกันภัย รณรงค์ลดอุบัติเหตุ

นายเศกบุษย์ บัวดวง ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการอาวุโส ฝ่ายส่งเสริมธุรกิจ บริษัท มิตรแท้ประกันภัย จำกัด มอบหมวกกันน็อค จำนวน 50 ใบ ให้แก่ นายชัยยันต์ ฤทธิ์ดอน นายกสมาคมผู้สื่อข่าวรถจักรยานยนต์ประเทศไทย เพื่อร่วมสร้างบุญมหาคุณลดอุบัติเหตุ สำหรับจัดตั้งเป็นธนาคารหมวกกันน็อค 9 ตำบลนาร่องในจังหวัดเพชรบุรี เพื่อเป็นการรณรงค์ให้คนไทยสวมหมวกกันน็อคทุกครั้งเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ ณ อาคารมิตรแท้ประกันภัย ถนนสีพระยา กรุงเทพฯ

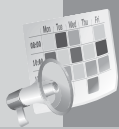
กรุงเทพประกันภัย ผนึก ออมสินและกรุงธนฯ ชำระเบี้ยฯ ไม่เสียค่าธรรมเนียม

บริษัท กรุงเทพประกันภัย จำกัด (มหาชน) หรือ BKI ร่วมกับธนาคารออมสิน และบริษัท ทูรู มั่นนี้ จำกัด เพิ่มช่องทางการชำระเบี้ยประกันภัยที่หลากหลายให้กับลูกค้าที่ทำประกันภัยทุกประเภทกับกรุงเทพประกันภัย โดยไม่เสียค่าธรรมเนียมใดๆ ทั้งสิ้น เพื่ออำนวยความสะดวก รวดเร็ว และตอบสนองความต้องการของลูกค้าให้ได้รับความพึงพอใจสูงสุด

คปภ. สรุปความเสียหาย จากน้ำท่วมทั่วประเทศ 650 ล้านบาท

นางจันทรา บุรณฤกษ์ เลขาธิการสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) เปิดเผยว่า จากการสำรวจข้อมูลในเบื้องต้นและการลงพื้นที่ 14 จังหวัดทางภาคใต้ พบว่ามีจำนวนรถที่ทำประกันประเภท 1 มีจำนวน 245,692 คัน รวมมูลค่าเงินประกันภัย 105,293 ล้านบาท ส่วนจำนวนกรมธรรม์ประกันอัคคีภัยและกรมธรรม์ประกันภัยความเสียหายทรัพย์สิน มีจำนวน 43,497 กรมธรรม์ รวมมูลค่าเงินประกันภัยทั้งสิ้น 116,900 ล้านบาท สำหรับจังหวัดที่มีน้ำท่วมสูงสุดได้แก่ จังหวัดสงขลา มีรถทำประกันประเภท 1 จำนวน 5,185 คัน มูลค่าเงินประกัน 22,315 ล้านบาท และกรมธรรม์ประกันอัคคีภัยและกรมธรรม์ประกันภัยความเสียหายทรัพย์สินมีจำนวน 10,317 กรมธรรม์ คิดเป็นมูลค่า 26,470 ล้านบาทและนอกจากนั้นยังอยู่ระหว่างสำรวจเพื่อเตรียมความพร้อมในการให้ความช่วยเหลือ

ความเสียหายอุทกภัยทั้ง 51 จังหวัดข้อมูลล่าสุด เมื่อวันที่ 2 พฤศจิกายน 2553 ความเสียหายของรถยนต์ 1,123 คัน ความเสียหายประกันรถประมาณ 92 ล้านบาท ส่วนประกันอัคคีภัยและการประกันภัยความเสียหายประมาณ 588 ล้านบาท คาดว่าตัวเลขความเสียหายเพิ่มเติมภายหลังน้ำลดและผู้อุปประกันรายใดยังไม่ได้แจ้งความเสียหายของทรัพย์สินที่เกิดขึ้นขอให้รีบแจ้งให้บริษัทประกันภัยทราบโดยทันที หากมีข้อสงสัยสอบถามข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่สายด่วนประกันภัย 1186 ทั่วประเทศ



วารสารฉบับนี้ได้รวบรวม

คำสั่ง ประกาศที่สำคัญๆ

ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจประกันวินาศภัย

ในช่วงเดือน ตุลาคม-ธันวาคม 2553

นำเสนอให้อ่านได้รับทราบ ดังนี้

ประกาศนายทะเบียน

ประกาศคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย เรื่อง การลงทุนประกอบธุรกิจอื่นของบริษัทประกันวินาศภัย ลงวันที่ 27 กันยายน 2553

คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย ได้ออกประกาศฉบับดังกล่าวนี้ เนื่องจากสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะได้กำหนดแนวนโยบายการออกเครื่องมือในการระดมทุนของภาครัฐ ซึ่งประกาศกระทรวงพาณิชย์ว่าด้วยการลงทุนประกอบธุรกิจอื่นของบริษัทประกันวินาศภัย มิได้กำหนดให้บริษัทประกันวินาศภัยสามารถลงทุนในตราสารหนี้ที่ออกโดยกระทรวงการคลัง หรือธนาคารแห่งประเทศไทยได้ ดังนั้นเพื่อให้รองรับกับประเภทการลงทุนดังกล่าว และเป็นการร่วมพัฒนาตลาดตราสารหนี้ไทย และสานต่อนโยบายของภาครัฐให้สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ จึงจำเป็นต้องออกประกาศไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ 1. การลงทุนประกอบธุรกิจอื่นของบริษัท นอกจากที่กำหนดไว้แล้วตามประกาศกระทรวงพาณิชย์ เรื่อง การลงทุนประกอบธุรกิจอื่นของบริษัทประกันวินาศภัย ลงวันที่ 17 พฤศจิกายน พ.ศ.2547 และที่แก้ไขเพิ่มเติมให้บริษัทลงทุน ซึ่งตราสารหนี้ที่ออกโดยกระทรวงการคลังหรือธนาคารแห่งประเทศไทยได้โดยไม่จำกัดจำนวน

ข้อ 2. ประกาศนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 27 กันยายน 2553 เป็นต้นไป

กฎกระทรวง

กฎกระทรวง เรื่อง กำหนดหลักประกันความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สามของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี พ.ศ.2553

สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย แจ้งว่ากระทรวงพาณิชย์ ได้ออกกฎกระทรวงกำหนดหลักประกันความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สามของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี พ.ศ.2553 โดยกำหนดให้นิติบุคคลที่ให้บริการด้านการสอบบัญชีหรือด้านการทำบัญชีต้องจัดให้มีหลักประกันความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สาม และถือว่ากรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดทางวิชาชีพบัญชีของผู้ประกอบวิชาชีพเป็นหลักประกันประเภทหนึ่งตามกฎกระทรวงดังกล่าว

ในการนี้ เพื่อเป็นการส่งเสริมให้นิติบุคคลที่ให้บริการด้านการสอบบัญชีหรือด้านการทำบัญชี ซึ่งในปัจจุบันมีอยู่ประมาณ 3,000 ราย มีการถือกรรมธรรม์ประกันภัยดังกล่าว สำนักงาน คปภ. จึงขอให้บริษัทประกันวินาศภัยที่สนใจยื่นคำขออนุมัติกรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดทางวิชาชีพบัญชีของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี ไปยังสำนักงาน คปภ. เพื่อเป็นการส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการขยายกรรมธรรม์ประกันภัยดังกล่าวอย่างกว้างขวาง

รายละเอียดของกฎกระทรวง ดังนี้

ข้อ 1. ในกฎกระทรวงนี้

“ผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี” หมายความว่า นิติบุคคลซึ่งประกอบกิจการให้บริการด้านการสอบบัญชีหรือด้านการทำบัญชี หรือให้บริการวิชาชีพ

บัญชีด้านอื่นตามที่กำหนด โดยพระราชกฤษฎีกา
ตามมาตรา 9

“ทุน” หมายความว่า ทุนจดทะเบียนของ
บริษัทจำกัด ทุนชำระแล้วของบริษัทมหาชนจำกัด
ส่วนลงหุ้นของผู้เป็นหุ้นส่วนทุกคนในหุ้นส่วน
จดทะเบียนหรือหุ้นส่วนจำกัด หรือเงินที่ผู้เป็น
หุ้นส่วนหรือสมาชิกนำมาลงหุ้นในนิติบุคคลอื่น

“รายได้” หมายความว่า รายได้ที่เกิดจาก
การประกอบกิจการให้บริการด้านการสอบบัญชีหรือ
ด้านการทำบัญชี หรือให้บริการวิชาชีพบัญชีด้านอื่น
ตามที่กำหนด โดยพระราชกฤษฎีกาตามมาตรา 9

“สถาบันการเงิน” หมายความว่า สถาบัน
การเงินตามกฎหมายว่าด้วยธุรกิจสถาบันการเงิน
และธนาคารที่มีกฎหมายเฉพาะจัดตั้งขึ้น

ข้อ 2. ในวันที่ยื่นจดทะเบียนต่อสภาวิชาชีพบัญชี ผู้ประกอบวิชาชีพบัญชีต้องจัดให้มีหลัก
ประกันเพื่อประกันความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สาม
ประเภทหนึ่งประเภทใดรวมกันเป็นจำนวนไม่น้อย
กว่าร้อยละสามของทุน ณ วันที่ยื่นจดทะเบียนต่อ
สภาวิชาชีพบัญชี และแจ้งรายละเอียดเกี่ยวกับ
หลักประกันมาพร้อมกับการยื่นจดทะเบียนต่อสภา
วิชาชีพบัญชี

การเพิ่มทุนหรือลดทุนของผู้ประกอบวิชาชีพ
บัญชีในระหว่างรอบปีบัญชีไม่กระทบต่อจำนวนหลัก
ประกันที่ผู้ประกอบวิชาชีพบัญชีได้จัดให้มีแล้วใน
รอบปีบัญชานั้น

ข้อ 3. ประเภทของหลักประกันเพื่อประกัน
ความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สาม ได้แก่

(1) เงินฝากสถาบันการเงินในประเทศ
ประเภทฝากประจำตั้งแต่หนึ่งปีขึ้นไป

(2) บัตรเงินฝากซึ่งสถาบันการเงินในประเทศ
ออกให้แก่ผู้ประกอบวิชาชีพบัญชีเพื่อเป็นหลักฐาน
การฝากเงินของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชานั้น

(3) พันธบัตรรัฐบาลไทยที่จำหน่ายในราช
อาณาจักร

(4) พันธบัตรรองค้ำประกันหรือรัฐวิสาหกิจที่เป็น
นิติบุคคลซึ่งมีพระราชบัญญัติหรือพระราชกฤษฎีกา
จัดตั้งขึ้น

(5) กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดทาง
วิชาชีพบัญชีของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี

หลักประกันตามวรรคหนึ่งต้องปราศจาก
ภาระผูกพัน

ข้อ 4. จำนวนของหลักประกันตามข้อ 3
(2) (3) และ (4) ให้ถือตามจำนวนเงินที่ปรากฏ
ในตราสารนั้น ส่วนหลักประกันตามข้อ 3 (5)
ให้ถือตามจำนวนเงินซึ่งเอาประกันภัยที่ระบุไว้ใน
กรมธรรม์ประกันภัย

ข้อ 5. ผู้ประกอบวิชาชีพบัญชีต้องดำรงหลัก
ประกันเพื่อประกันความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สามตลอด
ระยะเวลาที่ประกอบกิจการ

ข้อ 6. ภายในหกสิบวันนับแต่วันสิ้นรอบปี
บัญชีทุกปี ให้ผู้ประกอบวิชาชีพบัญชีจัดให้มีหลัก
ประกันเป็นจำนวนไม่น้อยกว่าร้อยละสามของทุน
ณ วันสิ้นรอบปีบัญชีที่ผ่านมา หรือของรายได้รอบ
ปีบัญชีที่ผ่านมา แล้วแต่จำนวนใดจะมากกว่า และ
แจ้งรายละเอียดเกี่ยวกับหลักประกันต่อสภาวิชาชีพ
บัญชี

ในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงประเภทของหลัก
ประกันในระหว่างรอบปีบัญชี ให้ผู้ประกอบวิชาชีพ
บัญชีแจ้งต่อสภาวิชาชีพบัญชีภายในสิบห้าวันนับแต่
วันที่มีการเปลี่ยนแปลง

ข้อ 7. การแจ้งรายละเอียดเกี่ยวกับหลัก
ประกันหรือการเปลี่ยนแปลงประเภทของหลัก
ประกันตามกฎหมายกระทรวงนี้ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์
และวิธีการที่นายกสภาวิชาชีพบัญชีประกาศกำหนด

ข้อ 8. ผู้ประกอบวิชาชีพบัญชีที่จดทะเบียน
ต่อสภาวิชาชีพบัญชีอยู่แล้วก่อนวันที่กฎกระทรวงนี้
มีผลใช้บังคับ ต้องจัดให้มีหลักประกันประเภทหนึ่ง
ประเภทใดรวมกันเป็นจำนวนไม่น้อยกว่าร้อยละ
สามของทุน ณ วันสิ้นรอบปีบัญชีที่ผ่านมา หรือ
ของรายได้รอบปีบัญชีที่ผ่านมาแล้วแต่จำนวนใดจะ
มากกว่า และแจ้งรายละเอียดเกี่ยวกับหลักประกัน
ต่อสภาวิชาชีพบัญชีภายในหกสิบวันนับแต่วันที่กฎ
กระทรวงนี้มีผลใช้บังคับ

ในกรณีที่ผู้ประกอบวิชาชีพบัญชีตามวรรค
หนึ่งประกอบกิจการไม่ถึงหนึ่งรอบปีบัญชีต้องจัด
ให้มีหลักประกันเป็นจำนวนไม่น้อยกว่าร้อยละสาม
ของทุน ณ วันที่แจ้งต่อสภาวิชาชีพบัญชี

รายละเอียดของประกาศนายทะเบียนท่านสามารถ
Download ได้จากเว็บไซต์ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับ
และส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (www.oic.or.th)



คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1640/2549

โจทก์ บริษัท บ. จำกัด (มหาชน)
จำเลย บริษัท ฟ (ประเทศไทย) จำกัด กับพวก
แพ่ง พ.ร.บ. การรับขนของทางทะเล
 (มาตรา 60)

โจทก์ฟ้องขอให้บังคับจำเลยทั้งสองชดใช้เงิน 225,076 บาท แก่โจทก์พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี ของต้นเงินดังกล่าวนับแต่วันที่ 24 เมษายน 2545 เป็นวันที่โจทก์ชำระค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยจนถึงวันที่จำเลยทั้งสองจะชำระเสร็จ โดยคิดดอกเบี้ยถึงวันฟ้อง 6,736 บาท

จำเลยทั้งสองให้การ ขอให้ยกฟ้องศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางพิพากษาให้จำเลยทั้งสองร่วมกันชดใช้เงิน 3,036 บาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี ของเงินจำนวนดังกล่าวนับแต่วันที่ 24 เมษายน 2545 จนถึงวันที่จำเลยทั้งสองชำระหนี้ โจทก์เสร็จสิ้น ค่าฤชาธรรมเนียมให้เป็นพับ โจทก์อุทธรณ์ต่อศาลฎีกา

ศาลฎีกาแผนกคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศวินิจฉัยว่า “พิเคราะห์แล้ว ข้อเท็จจริงฟังเป็นยุติว่า บริษัท เอสเชก อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด (มหาชน) ในประเทศไทย ผู้ขายสินค้าอัญมณีจำเลยทั้งสองขนส่งสินค้าอัญมณี จำนวน 1 หีบห่อ น้ำหนักรวม 1.80 กิโลกรัม ไปยัง บริษัท ทรานสเวิลด์ อินพอร์ต ฟิวเวีย จำกัด ในประเทศออสเตรเลีย โดยมีหลักฐานของสัญญาขนส่งคือใบรับขนทางอากาศ โจทก์เป็นผู้รับประกันภัยสินค้าให้แก่ผู้ขายในวงเงินประกันภัย 5,075 ดอลลาร์สหรัฐ สินค้าที่ขนส่งสูญหายไปทั้งหมดในระหว่างการขนส่ง ผู้ส่งได้เรียกร้องให้จำเลยที่ 1 ชดใช้ค่าสินค้าที่สูญหาย แต่จำเลยที่ 1 อ้างข้อจำกัดความรับผิดชอบด้านหลังใบรับขนทางอากาศที่ว่าความรับผิดชอบของจำเลยทั้งสองจำกัดเพียง 250 ฟรังก์ฝรั่งเศสต่อกิโลกรัม หรือ 16.67 เอสดีอาร์ (SDR-Special Drawing Rights หรือสิทธิพิเศษถอนเงิน) ต่อกิโลกรัม (ประมาณ 13.63 ปอนด์ต่อกิโลกรัม) เว้นแต่ผู้ส่งได้สำแดงมูลค่าที่

ขนส่งไว้สูงกว่านั้น ซึ่งข้อจำกัดความรับผิดชอบดังกล่าวคำนวณเป็นเงินไทยตามอัตราแลกเปลี่ยน ณ เวลาอันพึงส่งมอบสินค้า ได้เท่ากับ 3,036 บาท และเสนอที่จะชดใช้ตามจำนวนดังกล่าว ผู้ส่งไม่ยอมรับเงินจำนวนดังกล่าวจึงเรียกร้องให้โจทก์ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามความเสียหายที่เกิดขึ้น

มีปัญหาต้องวินิจฉัยตามอุทธรณ์ของโจทก์เพียงประการเดียวว่า จำเลยทั้งสองมีสิทธิอ้างข้อจำกัดความรับผิดชอบหลังใบรับขนทางอากาศได้หรือไม่ เห็นว่าตามใบรับขนด้านหน้าในช่องที่ 10 มีการลงลายมือชื่อไว้ได้ข้อความที่ว่า ผู้ส่งตกลงตามเงื่อนไขเกี่ยวกับการจำกัดความรับผิดชอบที่ระบุไว้ด้านหลังใบรับขนทางอากาศ ซึ่งลายมือชื่อดังกล่าวทั้งโจทก์และจำเลยทั้งสองนำสืบรับกันว่าเป็นลายมือชื่อของผู้ส่งข้อความเหนือลายมือชื่อดังกล่าวเป็นตัวพิมพ์ที่มีเนื้อความชัดเจนและอยู่ติดกับช่องลายมือชื่อ แม้จะเป็นข้อความภาษาอังกฤษ แต่ก็ได้ตามจากเอกสารต่างๆ ที่ผู้ส่งติดต่อกับจำเลยทั้งสองว่า ใช้ภาษาอังกฤษในการติดต่อสื่อสารกัน ข้อมูลต่างๆ เกี่ยวกับการขนส่งครั้งพิพาทที่ผู้ส่งต้องเป็นผู้กรอกหรือแจ้งแก่จำเลยทั้งสองก็เป็นภาษาอังกฤษ ประกอบกับผู้ส่งได้ติดต่อส่งสินค้ากับจำเลยทั้งสองมานานแล้ว จึงเชื่อได้ว่าผู้ส่งได้ตระหนักถึงข้อจำกัดกับความรับผิดชอบของจำเลยทั้งสองที่ระบุไว้ด้านหลังใบรับขนทางอากาศเป็นอย่างดี นอกจากนี้ในช่องที่ 4 ด้านหน้าใบรับขนทางอากาศเอกสารหมายเลข ๖.6 ที่ให้ผู้ส่งแจ้งหรือกรอกข้อความเกี่ยวกับมูลรายการสินค้านั้น ก็มีการกรอกหรือแจ้งข้อความเพียงว่าสินค้าจำนวน 1 หีบห่อ น้ำหนักรวม 1.80 กิโลกรัม แต่ในส่วนที่ให้การกรอกข้อความถึงมูลค่าของสินค้าซึ่งมีรายการให้เลือกกรอก 2 รายการ คือมูลค่าเพื่อการขนส่ง (Value for Carriage) และมูลค่าเพื่อผ่านกระบวนการทางศุลกากร (Value for Customs) แต่

ผู้ส่งได้แจ้งหรือกรอกข้อความเฉพาะมูลค่าเพื่อผ่านกระบวนการทางศุลกากรโดยระบุว่าเป็นไปตามใบกำกับสินค้าที่แนบมา กรณีดังกล่าวจึงเท่ากับว่าผู้ส่งไม่แจ้งมูลค่าสินค้าเพื่อการขนส่ง โดยมีการแจ้งเฉพาะน้ำหนักสินค้าและมีการคิดค่าระวางตามน้ำหนักที่แจ้งเท่านั้น การที่ผู้ส่งของไม่ได้ระบุข้อความในรายการมูลค่าสินค้าเพื่อการขนส่ง ทั้งที่ได้ประกอบธุรกิจที่ต้องมีการส่งสินค้าอัญมณีและตกลงว่าจ้างจำเลยทั้งสองมาตลอดซึ่งน่าจะเชื่อว่าย่อมทราบดีว่าหากจะให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบโดยไม่จำกัดแล้ว ต้องมีการระบุมูลค่าเพื่อการขนส่งไว้ให้ชัดเจนและต้องเสียค่าระวางเพิ่มขึ้นตามต้นทุนของผู้ขนส่งที่เพิ่มขึ้นจากการเพิ่มภาระในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน หากมีความเสียหายหรือสูญหายของสินค้าเกิดขึ้นในระหว่างการขนส่ง ซึ่งในเรื่องนี้โจทก์ก็ไม่ได้นำสืบให้เห็นว่าผู้ส่งได้ยินยอมเสียค่าระวางให้สูงขึ้นเพื่อให้ผู้ขนส่งชดใช้ค่าสินไหมทดแทนความเสียหายให้คุ้มกับความเสียหายหรือสูญหายทั้งหมด การที่ผู้ส่งไม่ได้แจ้งหรือกรอกมูลค่าสินค้าเพื่อการขนส่งและไม่ได้เสียเงินค่าระวางเพิ่มเติมทั้งยังได้เอาประกันภัยความสูญหายหรือเสียหายของสินค้าไว้กับโจทก์เต็มตามมูลค่าของสินค้าอยู่แล้ว จึงเชื่อได้ว่าผู้ส่งได้เลือกที่จะยอมรับข้อจำกัดความรับผิดชอบหลังใบรับขนทางอากาศนั่นเอง จึงถือว่าผู้ส่งได้แสดงความตกลงด้วยโดยชัดแจ้งในการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งที่ระบุไว้ด้านหลังใบรับขนทางอากาศแล้ว ข้อจำกัดความรับผิดชอบดังกล่าวย่อมมีผลบังคับได้ จำเลยทั้งสองจึงอ้างข้อจำกัดความรับผิดชอบด้านหลังใบรับขนทางอากาศเอกสารหมายเลข ๖.6 ได้ที่ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเห็นพ้องด้วย อุทธรณ์ของโจทก์ฟังไม่ขึ้น”

พิพากษายืน ค่าฤชาธรรมเนียมในชั้นนี้ให้เป็นพับ

(สมศักดิ์ เนตรมัย - สุวัฒน์ วรรณะหทัย
 - พินิจ บุญชัด)
 วงษ์เดือน ดาวเรือง - ย่อ
 อธิคม อินทุภูติ - ตรวจ

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3679/2548

โจทก์ บริษัท น. จำกัด (มหาชน)
จำเลย นายสมการ สมเพชร
แพ่ง พ.ร.บ. คู่ครองผู้ประสมภยจากรถ
(มาตรา 16, 31)

โจทก์ฟ้องว่า โจทก์รับประกันภัยรถยนต์กระบะ หมายเลขทะเบียน บ-1573 ร้อยเอ็ด ไว้จากจำเลยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสมภยจากรถ พ.ศ. 2535 ขอให้บังคับจำเลยชำระเงินจำนวน 130,460 บาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี ในต้นเงิน 121,428 บาท นับแต่วันฟ้องจนกว่าจะชำระเสร็จแก่โจทก์

จำเลยให้การว่า โจทก์มีหน้าที่ต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ประสมภยจากรถโดยจะยกเอาข้อยกเว้นตามกรมธรรม์รับประกันภัย กรณีผู้ขับรถไม่มีใบอนุญาตขับรถมาปฏิบัติความรับผิดชอบไม่ได้ ขอให้ยกฟ้อง

ศาลชั้นต้นพิพากษาให้จำเลยชำระเงินจำนวน 121,428 บาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับแต่วันที่ 29 เมษายน 2542 จนกว่าจะชำระเสร็จแก่โจทก์ แต่ดอกเบี้ยถึงวันฟ้องต้องไม่เกิน 9,032 บาท

จำเลยอุทธรณ์

ศาลอุทธรณ์ภาค 4 พิพากษากลับให้ยกฟ้อง

โจทก์ฎีกา

ศาลฎีกาแผนกคดีพาณิชย์และเศรษฐกิจวินิจฉัยว่า “ข้อเท็จจริงรับฟังได้ว่าโจทก์เป็นผู้รับประกันภัยรถยนต์กระบะจากจำเลยผู้เอาประกันภัย ตามกรมธรรม์รับประกันภัยมีข้อตกลงในข้อ 18 ว่า ข้อยกเว้นการประกันภัยไม่คุ้มครองความรับผิดชอบอันเกิดจาก 18.10 การขับขีโดยบุคคลที่ไม่เคยได้รับใบอนุญาตขับขีใดๆ หรือเคยได้รับแต่ถูกตัดสิทธิตามกฎหมาย หรือใช้ใบขับขีรถจักรยานยนต์ไปขับขีรถยนต์ และในข้อ 19 ว่า ข้อสัญญาพิเศษภายใต้จำนวนเงินคุ้มครองผู้ประสมภยที่ระบุไว้ในตาราง บริษัทจะไม่ยกเอาความไม่สมบูรณ์แห่งกรมธรรม์ประกันภัยหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้เอาประกันภัย หรือเงื่อนไขแห่งกรมธรรม์นี้ เว้นแต่

ข้อ 18.1 ถึง 18.6 เป็นข้อต่อผู้ประสมภยเพื่อปฏิเสธความรับผิดชอบตามกรมธรรม์นี้ เมื่อบริษัทได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนไปแล้ว แต่บริษัทไม่ต้องรับผิดชอบตามกฎหมายหรือตามกรมธรรม์นี้ต่อผู้เอาประกันภัย เพราะกรณีดังกล่าวข้างต้นนั้นซึ่งผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบต่อผู้ประสมภย ผู้เอาประกันภัยต้องใช้จำนวนเงินที่บริษัทได้จ่ายไปนั้นคืนให้บริษัทภายใน 7 วัน ต่อมานายบรม ผดุงศักดิ์ หรือ ผดุงสัจย์ ซึ่งไม่เคยได้รับใบอนุญาตขับรถยนต์และเป็นเพื่อนของ นายพิทักษ์ชน สมเพชร บุตรชายจำเลย ได้ขับรถยนต์ดังกล่าวโดยประมาทตกจากถนนไปชนต้นไม้ข้างทางเป็นเหตุให้นายบรมกับนายณัฐพล หรือ ณัฐพร เวียงนันทน์ ซึ่งโดยสารมาในรถถึงแก่ความตาย ส่วนนายพิทักษ์ชน นายรัชชชฎเกียรติ ชมภูแดง นายจตุรภูมิ สุวรรณพันธ์ และนายสุรชาติ ลาภอาสา ซึ่งโดยสารมาในรถเช่นเดียวกันได้รับอันตรายสาหัส โจทก์ได้ชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้นจำนวน 121,428 บาท ให้แก่ทายาทของผู้ประสมภยและผู้ประสมภยดังกล่าว คดีมีปัญหาคือกฎหมายต้องวินิจฉัยตามฎีกาของโจทก์ว่า โจทก์มีอำนาจฟ้องให้จำเลยใช้เงินจำนวนที่โจทก์จ่ายไปคืนหรือไม่ เห็นว่า ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสมภยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 16 ที่บัญญัติว่า “บริษัทจะยกเอาเหตุแห่งความไม่สมบูรณ์หรือการฝ่าฝืนเงื่อนไขของกรมธรรม์ประกันภัยระหว่างบริษัทกับเจ้าของรถ หรือการได้บอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยกับเจ้าของรถเพื่อปฏิเสธความรับผิดชอบต่อผู้ประสมภยในการชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้นมิได้ เว้นแต่บริษัทได้มีหนังสือแจ้งการบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยให้เจ้าของรถและนายทะเบียนทราบล่วงหน้า” นั้น เป็นบทบัญญัติที่ห้ามมิให้ผู้รับประกันภัยยกเหตุแห่งเงื่อนไขข้อตกลงของกรมธรรม์ประกันภัยระหว่างผู้รับประกันภัยกับเจ้าของรถเพื่อ

ปฏิเสธความรับผิดชอบต่อผู้ประสมภยเกี่ยวกับการชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้นเท่านั้น ส่วนกรณีที่มีการกำหนดเงื่อนไขความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัยกับเจ้าของรถในกรณีอื่นๆ ย่อมไม่ต้องด้วยข้อห้ามตามมาตรา 16 ดังกล่าว ดังนั้น เมื่อข้อเท็จจริงฟังได้ว่าจำเลยซึ่งเป็นเจ้าของรถยนต์กระบะผู้เอาประกันภัยเป็นฝ่ายผิดเงื่อนไขตามกรมธรรม์รับประกันภัยข้อ 18.10 ดังกล่าว โดยไม่ระมัดระวังปล่อยให้ทายาทพิทักษ์ชนบุตรชายนารถยนต์คันที่โจทก์รับประกันภัยไว้ออกไปขับ และยอมให้นายบรมซึ่งไม่ได้รับใบอนุญาตขับรถยนต์เป็นผู้ขับรถในขณะเกิดเหตุ ทั้งตามคำฟ้องของโจทก์เป็นเรื่องที่โจทก์ฟ้องบังคับให้จำเลยรับผิดชอบในฐานผิดสัญญาประกันภัยมิใช่เป็นการใช้สิทธิไล่เบี้ยเอาแก่จำเลยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสมภยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 31 กรณีจึงไม่จำต้องวินิจฉัยว่าจำเลยประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงตามมาตรา 31 แห่งพระราชบัญญัติดังกล่าวแต่ประการใด โจทก์ซึ่งได้ชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ทายาทของผู้ประสมภยและผู้ประสมภยไปตามเงื่อนไขในกรมธรรม์ประกันภัย จึงมีอำนาจฟ้องบังคับจำเลยให้ใช้เงินจำนวนดังกล่าวคืนแก่โจทก์ได้ตามกรมธรรม์ประกันภัย ฎีกาของโจทก์ฟังขึ้น”

พิพากษากลับ ให้บังคับคดีตามคำพิพากษาศาลชั้นต้น

(เฉลิมชัย จารุโพบูลย์ -

ปัญญา ถนอมรอด - สติธัย ทาวุฒิ)

พิรวัฒน์ เพ่งนคร - ยอ

อนันต์ วงษ์ประภารัตน์ - ตรวจ

ย่อคำชี้ขาด



อนุญาโตตุลาการสมาคมประกันวินาศภัย

ข้อพิพาทหมายเลขแดงที่ 6256/2553

เรื่อง ประกันภัยรถยนต์
ประเด็นข้อพิพาท อายุความ รับสภาพหนี้

เหตุในข้อพิพาทเกิดเมื่อวันที่ 16 กรกฎาคม 2549 โดยคู่กรณีเป็นฝ่ายประมาท ต่อมาในชั้นเรียกร้องฝ่ายผู้เสนอข้อพิพาท ได้ส่งเอกสารไปเรียกร้องคู่กรณีรวมกับเรื่องอื่น 1 เรื่อง เป็นจำนวน 2 เรื่อง และคู่กรณีพิจารณาแล้วว่าจะชดใช้ให้ ต่อมาผู้เสนอข้อพิพาทจึงได้ทำใบรับวางบิล ไปเรียกร้องต่อคู่กรณี ฝ่ายเรียกร้องรับใบวางบิลเมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม 2551 โดยระบุให้รับเช็คได้ในวันที่ 20 สิงหาคม 2551 ครั้นถึงวันนัดได้ชำระเพียงหนึ่งเรื่อง ส่วนเรื่องพิพาทไม่ชำระโดยไม่แจ้งเหตุที่ไม่จ่าย ดังนั้น ใบรับวางบิล ที่มีชื่อพนักงานของฝ่ายคู่กรณี และมีวันที่นัดรับเงินหรือเช็ค เป็นเรื่องที่คู่กรณียอมรับว่าเป็นหนี้ต่อผู้เสนอข้อพิพาทจริงและจะชำระหนี้ดังกล่าวให้ ถือได้ว่าเป็นการกระทำใดๆ อันปราศจากข้อสงสัยแสดงให้เห็นเป็นปริยายว่ายอมรับสภาพหนี้ตามสิทธิเรียกร้องตาม ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 193/14 (1) กรณีจึงทำให้อายุความสะดุดหยุดลง ดังนั้น ระยะเวลาที่ได้ล่วงเลยไปก่อนหน้านี้ไม่นับเวลาเข้าในอายุความ จนเมื่อเหตุที่ทำให้อายุความสะดุดหยุดลงนั้นได้สิ้นสุดจึงได้เริ่มนับอายุความใหม่ตั้งแต่นั้น ซึ่งในกรณีนี้ได้แก่วันที่คู่กรณีนัดชำระคือวันที่ 20 สิงหาคม 2551 แล้วไม่ชำระถือเป็นวันที่เป็นเหตุที่ทำให้อายุความสะดุดหยุดลงนั้นได้สิ้นสุด จึงเริ่มนับอายุความขึ้นใหม่แต่เวลานั้นสืบไปตาม ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 193/15 เมื่อนับระยะจากวันที่ 20 สิงหาคม 2551 ถึงวันยื่นคำเสนอข้อพิพาทวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2553 ไม่เกิน 2 ปี ตาม ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 882 คำเสนอข้อพิพาทจึงไม่ขาดอายุความ

อนุญาโตตุลาการชี้ขาดให้คู่กรณีชำระเงินตามคำเสนอข้อพิพาท

ข้อพิพาทหมายเลขแดงที่ 6031/2553

เรื่อง ประกันภัยรถยนต์
ประเด็นข้อพิพาท คู่กรณีผิดเงื่อนไขกรมธรรม์ข้อ 7.6 ต้องรับผิดชอบหรือไม่

คู่กรณีเป็นฝ่ายประมาทขับรถชนผู้เสียหายชนรถยนต์คันที่ผู้เสนอข้อพิพาทรับประกันภัยได้รับความเสียหาย คู่กรณีปฏิเสธความรับผิดชอบตามเงื่อนไขและความคุ้มครองตามกรมธรรม์ ข้อ 7.6 เพราะขณะขับขี่ผู้ขับขี่รถยนต์ฝ่ายคู่กรณีมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด 234 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ เกินกว่า 150 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ซึ่งคู่กรณีไม่ต้องรับผิดชอบตามเงื่อนไขกรมธรรม์ ในหมวดความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก ข้อ 7.6 กำหนดไว้ว่า การขับขี่โดยบุคคลซึ่งในขณะที่ขับขี่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดไม่น้อยกว่า 150 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ผู้รับประกันภัยได้รับการยกเว้น ไม่ต้องรับผิดชอบนั้น เป็นเพียงหลักการยกเว้นทั่วไป แต่ตามข้อ 8 ได้กำหนดเป็นสัญญาข้อพิพาทไว้ในวรรคสองว่าเงื่อนไขข้อ 7.6 บริษัทจะไม่นำมาเป็นข้อต่อสู้บุคคลภายนอกเพื่อปฏิเสธความรับผิดชอบทั้งตาม 1.1 และ 1.2 ในหมวดกรณีนี้ สำหรับข้อ 1.2 กำหนดว่า “...บริษัทจะรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทน เพื่อความเสียหายต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอก ซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย...” จากข้อกำหนดดังกล่าว เห็นได้ว่า ในกรณีข้อพิพาทนี้คู่กรณีไม่อาจยกเอาข้อยกเว้นในข้อ 7.6 ขึ้นปฏิเสธความรับผิดชอบได้ ตามข้อสัญญาพิเศษข้อ 8 วรรคสอง คู่กรณีจึงต้องรับผิดชอบต่อผู้เสนอข้อพิพาท

อนุญาโตตุลาการชี้ขาดให้คู่กรณีรับผิดชอบตามคำเสนอข้อพิพาท



กฎเหล็ก 'โซเชียล เน็ตเวิร์ก' อย่าหมกมุ่น งุ่มง่าม นานเกิน



ในโลกยุคไฮเทค
ปัจจุบันนี้ คงไม่มีใครปฏิเสธ
ได้เลยว่าไม่รู้จักและไม่เคย
เล่น Face book Hi5 และ
Twitter ซึ่งเว็บดังกล่าวถือว่าเป็น
เว็บไซต์ชุมชนออนไลน์ที่กำลังได้รับความนิยม
ของคนเกือบทั่วทุกมุมโลกเข้าไปใช้บริการ
มากมาย

โดยเว็บดังกล่าว ในแต่ละวันอาจจะทำให้
คนบางคนอาจจะนั่งเปิดเล่นเว็บ จนไม่ยอมลุก
ไปจากหน้าจอคอมพิวเตอร์ไปเลยก็ว่าได้ ซึ่งการ
มีพฤติกรรมดังกล่าวนี้ ใครจะทราบบ้างว่าได้ส่ง
ผลกระทบต่อสุขภาพร่างกายได้ในหลายโรคด้วยกัน

ไม่ว่าจะเป็นโรคเส้นเลือดดำตีบตันที่ขา
(Deep Vein Thrombosis) ถ้านั่งหน้าจอเพื่อ
แชตหรือหาข้อมูล รวมทั้งเล่นเกมมากเกินไป
อาจทำให้เป็นโรคนี้ได้ ซึ่งโรคนี้ถ้าล้มเลือดหลุด
เข้าไปในหัวใจจะเกิดการเหนี่ยว และอาจหัวใจ
วายจนถึงขั้นเสียชีวิตได้

โรคครีเมียนตามีอาการเกร็งผิดปกติ เพราะ
ปกติเวลาเราใช้คอมพิวเตอร์ นานๆ แสงจะเข้า
มาหาตาเราจนต้องหรี่ตา แล้วเกร็งตา ซึ่งถ้าใช้
คอมพิวเตอร์ทั้งวัน เราจะเกร็งตาจนรู้สึกปวด
บางคนลามมาถึงปวดหัวไมเกรนด้วย

ไมเกรน คนที่ใช้คอมพิวเตอร์ค้นหาข้อมูล
มากเกินไป อาจจะทำให้เกิดความเครียดสะสม
และพัฒนาไปสู่อาการปวดหัวไมเกรนได้ อีก
อย่างแสงที่ส่องเข้าตาเราขณะพิมพ์งาน ก็เป็น
ตัวแปรที่ทำให้เกิดอาการไมเกรนได้

โรคกระดูกคอและกระดูกหลังเสื่อม เพราะ
นั่งในท่าเดิมนานๆ โดยไม่ได้เปลี่ยนอิริยาบถ
บางคนอาจจะนอนเล่นคอมพิวเตอร์ อยู่บนเตียง ทำให้
คอและหลังรับแรงมากกว่าปกติ

โรค Carpal Tunnel Syndrome โรคนี้
คนในยุคปัจจุบันเริ่มเป็นมากขึ้น เพราะวันๆ ใช้
แต่คอมพิวเตอร์ ทำให้ข้อมือมีพังผืดเกิดขึ้น

อย่างไรก็ตาม คนที่มีอาการติดเล่นเว็บ
ดังกล่าว อาจจะส่งผลกระทบต่อสุขภาพต่างๆ
มากมายอย่างที่กล่าวมาข้างต้นแล้วนั้น แต่
ทว่าเราก็มีเทคนิคการใช้เว็บไซต์ชุมชนออนไลน์
เพื่อให้มีสุขภาพดีได้มาฝากเช่นกัน ได้แก่

1. กำหนดจิตตั้งมั่นเมื่อกล่าวถึงไลฟ์สไตล์
ที่ดีต่อสุขภาพ สิ่งที่ยากก็คือ การปฏิบัติอย่าง
ต่อเนื่อง ดังนั้น จงเปลี่ยนสแตตัส และทวีตให้
เพื่อนๆ รู้ว่า คุณจะพยายามออกกำลังกาย หรือตัดสินใจ
กินมังสวิรัต นี่ไม่ใช่วิธีการเตือนตัวเองที่ตลก
แต่อย่างน้อยเพื่อนๆ จะคอยสนับสนุนและเตือน
คุณ หากคุณออกนอกเส้นทาง





2. ค้นคว้า! ข้อดีของเฟซบุ๊กหรือทวิตเตอร์ก็คือ เพียงแค่สมัครเป็น Fan Page หรือ Follower ความรู้ด้านสุขภาพก็จะเพิ่มขึ้นมาทุกครั้งที่คุณเปิดดู สิ่งที่คุณต้องทำก็แค่ “อ่าน” และ “ปฏิบัติตาม” เท่านั้นเอง

3. เข้ากลุ่ม การรวมกลุ่มกับคนที่มีความหมายเดียวกันอาจใช้ได้ผลจริงๆ เช่น Twit2Fit ในทวิตเตอร์ที่มุ่งส่งเสริมสุขภาพดีด้วยการออกกำลังกาย แต่ลองตั้งกลุ่มขึ้นมาเองก็ได้ กลุ่มนี้ควรจะมี

จุดประสงค์เพื่อช่วยให้กำลังใจ และแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านสุขภาพ เมื่อช่วยเพื่อนๆ แล้ว อย่าลืมประกาศและติดตามด้วยว่า เราได้ทำอะไรไปบ้าง และได้ผลแค่ไหน

4. แชรประสบการณ์เมื่อมีให้แล้ว ก็ต้องมีรับ อย่าลืมแบ่งปันกับเพื่อนๆ นะ เปะลิงค์โพสต์บทความที่มีประโยชน์ เพื่อให้เพื่อนๆ อ่านบ้าง อัปเดตบล็อกบันทึกทุกอย่างก้าวในการทำให้สุขภาพดีขึ้น เช่น วิธีที่คุณออกกำลังกาย เพื่อให้ไกลจากโรคหอบ หรือบันทึกความเปลี่ยนแปลงด้านสุขภาพตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน

เอาเป็นว่า แม้โลกจะหมุนไวสักแค่ไหน ความไฮเทคจะมีอิทธิพลต่อเรามากแค่ไหน แต่เราก็ไม่ควรจะหลงลืมว่า



ความสุขของชีวิตคนเรานั้นแท้จริงไม่ได้อยู่ที่ความไฮเทคทางเทคโนโลยี แต่อยู่ที่ว่ามีสุขภาพกายและจิตใจที่ดีหรือเปล่า

ที่มา: หนังสือพิมพ์สยามธุรกิจ
ณวันที่ 2-4 มิถุนายน 2553





1. บริษัท กมลประกันภัย จำกัด (มหาชน)
โทรศัพท์: 0-2502-2888, 0-2502-2999
โทรสาร: 0-2502-2955
URL: www.kamolinsurance.com
E-mail: info@kamol.co.th
2. บริษัท กรุงเทพประกันภัย จำกัด (มหาชน)
โทรศัพท์: 0-2285-8888
โทรสาร: 0-2610-2100
URL: www.bangkokinsurance.com
E-mail: corp.comm1@bangkokinsurance.com
3. บริษัท กรุงไทยพานิชประกันภัย จำกัด
โทรศัพท์: 0-2302-0111, 0-2651-5500
โทรสาร: 0-2651-5511
URL: www.kpi.co.th
E-mail: admin@kpi.co.th
4. บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด
โทรศัพท์: 0-2100-9191
โทรสาร: 0-2643-0293-4
URL: www.rvp.co.th
E-mail: -
5. บริษัท คิวบีอี ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด
โทรศัพท์: 0-2238-0999
โทรสาร: 0-2238-0836
URL: www.qbe.com
E-mail: udomluckl@qbe.co.th
6. บริษัท คูเนีย ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด
โทรศัพท์: 0-2635-1555
โทรสาร: 0-2635-1298-9
URL: www.kurnia.co.th
E-mail: -
7. บริษัท จริฎประกันภัย จำกัด (มหาชน)
โทรศัพท์: 0-2276-1024
โทรสาร: 0-2275-4919
URL: -
E-mail: charanoo@ksc.th.com
8. บริษัท เจเนอราลี่ ประกันภัย (ไทยแลนด์) จำกัด
โทรศัพท์: 0-2685-3828
โทรสาร: 0-2685-3830
URL: www.generalico.th
E-mail: info@generalithailand.com
9. บริษัท เจ้าพระยาประกันภัย จำกัด (มหาชน)
โทรศัพท์: 0-2648-6666
โทรสาร: 0-2665-6734
URL: www.cpyins.com
E-mail: webmaster@cpyins.com
10. บริษัท ชับบ์ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด
โทรศัพท์: 0-2231-2640
โทรสาร: 0-2231-2654
URL: www.chubb.com
E-mail: -
11. บริษัท ชาร์ทิส ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด
โทรศัพท์: 0-2649-1000
โทรสาร: 0-2658-0640
URL: www.chartisinsurance.co.th
E-mail: -
เดิมคือ บริษัท เอไอจี ประกันวินาศภัย (ประเทศไทย) จำกัด
12. บริษัท ไซน่อนซ์ (ไทย) จำกัด
โทรศัพท์: 0-2259-3718-19, 0-2261-3680-9
โทรสาร: 0-2259-1402
URL: -
E-mail: -
13. บริษัท ชิกนาประกันภัย จำกัด (มหาชน)
โทรศัพท์: 0-2651-5995
โทรสาร: 0-2650-9720, 0-2650-9600
URL: www.cigna.co.th
E-mail: executiveth@cigna.com
เดิมคือ บริษัท ไทยเจริญ ประกันภัย จำกัด (มหาชน)
14. บริษัท โตเกียวมารีนศรีเมืองประกันภัย จำกัด
โทรศัพท์: 0-2686-8888
โทรสาร: 0-2686-8601-2
URL: www.tokiomarine.co.th
E-mail: info@tokiomarine.co.th
15. บริษัท ทิพยประกันภัย จำกัด (มหาชน)
โทรศัพท์: 0-2248-0059
โทรสาร: 0-2248-7849-50
URL: www.dhipaya.co.th
E-mail: nongluxi@dhipaya.co.th
16. บริษัท เทเวศประกันภัย จำกัด (มหาชน)
โทรศัพท์: 0-2280-0985-96, 0-2670-4444
โทรสาร: 0-2280-0399, 0-2281-2445
URL: www.deves.co.th
E-mail: dvsins@deves.co.th
17. บริษัท ไทยประกันภัย จำกัด (มหาชน)
โทรศัพท์: 0-2613-0100
โทรสาร: 0-2652-2873
URL: www.thaiins.com
E-mail: tic@thaiins.com
18. บริษัท ไทยประกันสุขภาพ จำกัด
โทรศัพท์: 0-2642-3100
โทรสาร: 0-2642-3130
URL: www.thaihealth.co.th
E-mail: info@thaihealth.co.th
19. บริษัท ไทยพัฒนาประกันภัย จำกัด
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
20. บริษัท ไทยพาณิชย์สามัคคีประกันภัย จำกัด (มหาชน)
โทรศัพท์: 0-2555-9100
โทรสาร: 0-2955-0150-1
URL: www.scsmg.co.th
E-mail: scsmg@scsmg.co.th
21. บริษัท ไทยโพลียประกันภัย จำกัด
โทรศัพท์: 0-2246-9635-54
โทรสาร: 0-2246-9660-1
URL: www.thaipaboon.com
E-mail: communic@paiins.com
22. บริษัท ไทยรับประกันภัยต่อ จำกัด (มหาชน)
โทรศัพท์: 0-2256-6822
โทรสาร: 0-2256-6565, 0-2256-6832
URL: www.thaire.co.th
E-mail: mailbox@thaire.co.th
23. บริษัท ไทยศรีประกันภัย จำกัด
โทรศัพท์: 0-2878-7111, 0-2860-8001
โทรสาร: 0-2439-4840
URL: www.thaisri.com
E-mail: info@thaisri.com
24. บริษัท ไทยเศรษฐกิจประกันภัย จำกัด (มหาชน)
โทรศัพท์: 0-2630-9055, 0-2630-9111
โทรสาร: 0-2237-4621, 0-2237-4624
Hotline : 1352
URL: www.tsi.co.th
E-mail: webmaster@tsi.co.th
25. บริษัท ธนชาตประกันภัย จำกัด
โทรศัพท์: 0-2661-7999
โทรสาร: 0-2661-7337, 0-2665-7333-4
URL: www.thanachartinsurance.com
E-mail: webmaster@natinsure.com
26. บริษัท นวกิจประกันภัย จำกัด (มหาชน)
โทรศัพท์: 0-2636-7900
โทรสาร: 0-2636-7999
URL: www.navakij.co.th
E-mail: marketing@navakij.co.th
27. บริษัท นำสินประกันภัย จำกัด (มหาชน)
โทรศัพท์: 0-2911-4567, 0-2911-4488
โทรสาร: 0-2911-4477
URL: www.namsengins.co.th
E-mail: email@namsengins.co.th
28. บริษัท นิวอินเดีย แอสซัวรันซ์ จำกัด
โทรศัพท์: 0-2245-9988
โทรสาร: 0-2248-7109
URL: www.niacl.com
E-mail: newindia@loxinfo.co.th,
secretary@niwinda-bkk.com
29. บริษัท นิวแอมพ์เซอร์ อินซัวรันส์
โทรศัพท์: 0-2649-1000
โทรสาร: 0-2649-1500
URL: www.aig.com
E-mail: -
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
31. บริษัท บีที ประกันภัย จำกัด
โทรศัพท์: 0-2657-1700
โทรสาร: 0-2657-1666-7
URL: -
E-mail: mis@bti.co.th
32. บริษัท บุปา ประกันสุขภาพ (ประเทศไทย) จำกัด
โทรศัพท์: 0-2234-7755
โทรสาร: 0-2632-0661, 0-2632-0678
URL: www.bupathailand.com
E-mail: -
33. บริษัท ประกันคุ้มภัย จำกัด (มหาชน)
โทรศัพท์: 0-2257-8000
โทรสาร: 0-2253-3701, 0-2253-4222
URL: www.safety.co.th
E-mail: marketing@safety.co.th
34. บริษัท ประกันภัยไทยวิวัฒน์ จำกัด (มหาชน)
โทรศัพท์: 0-2248-0900, 0-2248-0910,
0-2644-6400
โทรสาร: 0-2248-4575, 0-2248-4975,
0-2248-4406
URL: www.thaivivat.co.th
E-mail: info@thaivivat.co.th
35. บริษัท พระนครธนบุรีประกันภัย จำกัด
โทรศัพท์: 0-2295-3434
โทรสาร: 0-2295-3933
URL: -
E-mail: bktins@truemail.com
36. บริษัท พุทธธรรมประกันภัย จำกัด
โทรศัพท์: 0-2585-9009
โทรสาร: 0-2911-0991-4
URL: -
E-mail: -

37. บริษัท ฟอลคอนประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท: 0-2676-9888 โทรสาร: 0-2676-9898 URL: www.falconinsurance.co.th E-mail: fiadmin@falconinsurance.co.th	49. บริษัท สยามซิตีประกันภัย จำกัด โทรศัพท: 0-2202-9500 โทรสาร: 0-2202-9555 URL: www.scil.co.th E-mail: siamcityinsurance@scil.co.th	61. บริษัท เอ็ม เอส ไอ จี ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด โทรศัพท: 0-2788-8888 โทรสาร: 0-2318-8550 URL: www.MSIG-thai.com E-mail: - <i>เดิมคือ บริษัท อวิว่า ประกันภัย (ไทย) จำกัด</i>
38. บริษัท ฟีนิกซ์ ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด โทรศัพท: 0-2290-0544 โทรสาร: 0-2275-9749 URL: www.phoenix-ins.co.th E-mail: info@phoenix-ins.co.th	50. บริษัท สหนิกรประกันภัย จำกัด 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	62. บริษัท เอรಾವันประกันภัย จำกัด โทรศัพท: 0-2224-0056, 0-2622-4709-22, 0-2226-6270-8 โทรสาร: 0-2221-1390 URL: - E-mail: Eichotline@erawanins.com
39. บริษัท มิตรชยุ สมุโดโม อินชัวรันซ์ จำกัด โทรศัพท: 0-2679-6165 โทรสาร: 0-2679-6209-14 URL: www.ms-ins.co.th E-mail: wanna@ms-ins.co.th	51. บริษัท สหมงคลประกันภัย จำกัด โทรศัพท: 0-2687-7777 โทรสาร: 0-2687-7700 URL: www.upp.co.th E-mail: bkk_ram@upp.co.th, uppinsbkk@hotmail.com	63. บริษัท แอक्षाประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท: 0-2285-6385, 0-2679-7600 โทรสาร: 0-2285-6383 URL: www.axa.co.th E-mail: axathai@axa-insurance.co.th
40. บริษัท มิตรแท้ประกันภัย จำกัด โทรศัพท: 0-2640-7777 โทรสาร: 0-2640-7799 URL: www.mittare.com E-mail: contactcenter@mittare.com	52. บริษัท สินทรัพย์ประกันภัย จำกัด โทรศัพท: 0-2792-5555 โทรสาร: 0-2541-5170 URL: www.asset.co.th E-mail: praic@asset.co.th	64. บริษัท แอลเอ็มจี ประกันภัย จำกัด โทรศัพท: 0-2661-6000 โทรสาร: 0-2665-2728, 0-2639-3919 URL: www.lmginsurance.co.th E-mail: -
41. 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	53. บริษัท สินมั่นคงประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท: 0-2378-7000 โทรสาร: 0-2377-3322 URL: - E-mail: hr@smk.co.th	65. บริษัท โอเอสสภาพประกันภัย จำกัด โทรศัพท: 0-2732-3671-4 โทรสาร: 0-2374-4070 URL: www.osi.co.th E-mail: data@osi.co.th
42. บริษัท ยูเนียน อินเตอร์ ประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท: 0-2730-8399 โทรสาร: 0-2730-8099 URL: - E-mail: inter@hotmail.com	54. บริษัท อเมริกันอินเตอร์แนชชั่นแนล แอสซัวรันส์ จำกัด (ประกันวินาศภัย) โทรศัพท: 053-809-525 โทรสาร: 053-809-538 URL: - E-mail: sc-nlc.os@aig.com	66. บริษัท โอเอจี ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด โทรศัพท: 0-2207-0266 โทรสาร: 0-2207-0575 URL: www.nzi.co.th E-mail: contract@iag.co.th
43. บริษัท ลิเบอร์ตี้ประกันภัย จำกัด โทรศัพท: 0-2322-3000-49 โทรสาร: 0-2320-2180 URL: www.libertyinsurance.co.th E-mail: marketing@libertyinsurance.co.th	55. บริษัท ออลอันซ์ ซี.พี.ประกันภัย จำกัด โทรศัพท: 0-2638-9000 โทรสาร: 0-2638-9050 URL: www.allianzcp.com E-mail: contact@allianzcp.com	67. บริษัท ไอโออี กรุงเทพ ประกันภัย จำกัด โทรศัพท: 0-2677-3999 โทรสาร: 0-2677-398-9 URL: www.aioibkkins.co.th E-mail: center@aioibkkins.co.th
44. บริษัท วิคเตอร์ ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด โทรศัพท: 0-2743-7999 โทรสาร: 0-2743-7998 URL: www.vict.co.th E-mail: info@vict.co.th	56. บริษัท อาคเนย์ประกันภัย จำกัด โทรศัพท: 0-2267-7777, 0-2631-1311 โทรสาร: 0-2237-7409 URL: www.seic.co.th E-mail: contact@seic.co.th	หมายเหตุ : - บริษัท ธนสินประกันภัย จำกัด (มหาชน) เปลี่ยนชื่อเป็น บริษัท ยูเนียน อินเตอร์ ประกันภัย จำกัด (มหาชน) - บริษัท คอมไวด์ อินชัวรันส์ (ไทยแลนด์) จำกัด ควบรวมกับ บริษัท เอช ไอเอ็นเอ โอเวอร์ซี อินชัวรันส์ จำกัด ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2552 - บริษัท สัมพันธ์ประกันภัย จำกัด ถูกเพิกถอนใบอนุญาต เมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2552 - บริษัท ไทยพลประกันภัย จำกัด เปลี่ยนชื่อเป็น บริษัท ไทยไทยประกันภัย จำกัด ตั้งแต่วันที่ 8 ตุลาคม 2552 - บริษัท เอไอจี ประกันวินาศภัย (ประเทศไทย) จำกัด เปลี่ยนชื่อ เป็น บริษัท ชาร์ทิส ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด ตั้งแต่วันที่ 24 พฤศจิกายน 2552 - บริษัท ประกันภัยศรีเมือง จำกัด เปลี่ยนชื่อเป็น บริษัท โตเกียวมารีนศรีเมืองประกันภัย จำกัด ตั้งแต่วันที่ 4 มกราคม 2553 - บริษัท สหพัฒน์ประกันภัย จำกัด เปลี่ยนชื่อเป็น บริษัท วิคเตอร์ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด ตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2553 - บริษัท เอ.พี.เอฟ. อินเตอร์เนชั่นแนล อินชัวรันส์ จำกัด ถูกเพิกถอนใบอนุญาต เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2553
45. บริษัท วิริยะประกันภัย จำกัด โทรศัพท: 0-2641-3500-79 โทรสาร: 0-2641-3580 URL: www.viriyah.co.th E-mail: info@viriyah.co.th	57. บริษัท อินทราประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท: 0-2247-9261, 0-2247-6570 โทรสาร: 0-2247-9260 URL: www.indara.co.th E-mail: contact@indara.co.th	
46. บริษัท ศรีอยุธยาประกันภัย จำกัด (มหาชน) โทรศัพท: 0-2263-0335 โทรสาร: 0-2263-0589 URL: www.ayud.co.th E-mail: info@ayud.co.th	58. บริษัท เอเชียประกันภัย 1950 จำกัด โทรศัพท: 0-2254-9977 โทรสาร: 0-2250-5277 URL: www.aii.co.th E-mail: aiicenter.aii.co.th	
47. บริษัท สงเสริมประกันภัย จำกัด โทรศัพท: 0-2235-2510-9 โทรสาร: 0-2237-0808 URL: www.songserm.co.th E-mail: reinsurance@songserm.co.th	59. บริษัท เอช โอเอ็นเอ โอเวอร์ซีส์ อินชัวรันซ์ จำกัด โทรศัพท: 0-2611-4040 โทรสาร: 0-2611-4310 URL: www.acethai.com E-mail: acethailand@ace-ina.com <i>เดิมคือบริษัท เอช อินชัวรันซ์ จำกัด</i>	
48. บริษัท สมโพธิ์ เจแปน ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด โทรศัพท: 0-2636-2333 โทรสาร: 0-2636-2340-1, 0-2636-2450 URL: www.sompojapanthai.com E-mail: -	60. บริษัท เอฟเพ็กซ์ ประกันสุขภาพ จำกัด โทรศัพท: 0-2215-6191 โทรสาร: 0-2219-1764 URL: - E-mail: apex-health@hotmail.com	



การประชุม 25th EAST Asian Insurance Congress หรือ EAIC ครั้งที่ 25



นายจิรพันธ์ อัคระธนกุล นายกสมาคมประกันวินาศภัย พร้อมด้วยคณะกรรมการบริหารสมาคมฯ บริษัทสมาชิก เข้าร่วมการประชุม 25th EAST Asian Insurance Congress หรือ EAIC ครั้งที่ 25 ซึ่งเป็นการประชุมประจำปีในภูมิภาคเอเชียที่จัดขึ้นทุก 2 ปี โดยในปีนี้มี Conference Theme คือ “Going Back to Basics with a Dynamic New Mindset in Insurance” เมื่อวันที่ 18-22 ตุลาคม 2553 จัดขึ้น ณ Bali International Convention Centre (BICC) เกาะบาหลี ประเทศอินโดนีเซีย



เปิดวิสัยทัศน์ไปกับ...โลกประกันภัย

โครงการ

เปิดโลก...

ประกันภัย

การแข่งขันวาดภาพการ์ตูน



โครงการ

อัจฉริยะ...

เยาวชนประกันภัย

การแข่งขันตอบปัญหาประกันภัย



สมาคมประกันวินาศภัย

เพื่อ...ปูพื้นฐานความรู้ความเข้าใจ และปลูกฝังให้เยาวชนรู้ถึงประโยชน์และความสำคัญของการประกันภัย สมาคมประกันวินาศภัยจึงได้สรรสร้างกิจกรรมต่างๆ และขอเชิญชวนเยาวชนเข้าร่วมพิสูจน์ความสามารถเพื่อชิงทุนการศึกษา กับโครงการอัจฉริยะเยาวชนประกันภัย และโครงการเปิดโลกประกันภัย

สนใจสอบถามรายละเอียดได้ที่... โทร.0-2256-6032-8 หรือ www.thaigia.com