

บทที่ 9

การประกันภัยทางทะเลและขนส่ง

หลังจากอ่านบทเรียนบทนี้แล้ว ผู้เรียนควรสามารถ

- อธิบายความหมายของการประกันภัยทางทะเลและขนส่งได้
- อธิบายรูปแบบของความคุ้มครองของการประกันภัยทางทะเลและขนส่งได้

การซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศจำเป็นต้องอาศัยการขนส่งสินค้าทางทะเลเป็นส่วนใหญ่ เนื่องจากการขนส่งสินค้าทางทะเลสามารถทำการขนส่งสินค้าได้จำนวนมากและมีต้นทุนในการขนส่งต่ำกว่าการขนส่งในรูปแบบอื่นๆ แต่เนื่องจากการขนส่งสินค้าทางทะเลมีความเสี่ยงต่อภัยที่อาจเกิดขึ้นทั้งจากภัยธรรมชาติและจากการจี้ปล้น ดังนั้น บริษัทประกันภัยจึงจัดให้มีการรับประกันภัยทางทะเลและขนส่งขึ้น เพื่อช่วยให้ผู้เอาประกันภัยได้รับความคุ้มครองจากการเสี่ยงภัยดังกล่าว

ความหมายของการประกันภัยทางทะเลและขนส่ง

การประกันภัยทางทะเลและขนส่ง (Marine Insurance) หมายถึง การประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองความเสียหายต่อตัวเรือ และสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่งทางทะเล และยังขยายขอบเขตความคุ้มครองไปถึงการขนส่งสินค้าทางอากาศและทางบก ซึ่งต่อเนื่องกับการขนส่งทางทะเลด้วย

ประเภทของการประกันภัยทางทะเลและขนส่ง

การประกันภัยทางทะเลและขนส่ง แบ่งได้เป็น 2 ประเภท ได้แก่

1. การประกันภัยตัวเรือ (Hull Insurance) หมายถึง การประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองความเสียหายต่อตัวเรือ เครื่องจักร และอุปกรณ์ของเรือ จากอุบัติเหตุต่างๆ เช่น ภัยจากลมพายุ เรือเกยตื้น เรือชนกัน เรือชนหินโสโครก เป็นต้น และยังหมายความรวมถึงการประกันค่าระวางด้วย

2. การประกันภัยสินค้า (Cargo Insurance) หมายถึง การประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองสินค้าและพัสดุไปรษณีย์ที่อยู่ระหว่างการขนส่งทางทะเล ทางบก หรือทางอากาศ ภัยที่ได้รับการคุ้มครองขึ้นอยู่กับเงื่อนไขที่ผู้เอาประกันภัยเลือกซื้อความคุ้มครองไว้

วิธีการซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ

การซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศนั้นนับได้ว่าเป็นปัจจัยที่สำคัญยิ่งต่อเศรษฐกิจของประเทศ เพราะเป็นที่มาของการนำเข้าเงินตราต่างประเทศ การซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศส่วนใหญ่ยังคงนิยมที่จะทำการขนส่งสินค้าทางทะเล เนื่องจากสินค้ามีจำนวนมาก ไม่สะดวกที่จะขนส่งทางอากาศ อีกทั้งค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าทางทะเลก็ถูกกว่าการขนส่งทางอากาศ ปัญหาที่เกิดขึ้นคือการขนส่งทางทะเลนั้นมีความเสี่ยงต่อการเกิดความสูญเสียหรือความเสียหายได้มาก ทั้งจากภัยทางทะเล อันได้แก่ พายุ ลมมรสุม และจากอุบัติเหตุทางทะเล ทำให้เรือจม และอัปปาง แม้ว่าในปัจจุบัน เรือเดินสมุทรขนาดใหญ่จะมีความแข็งแรงและมีอุปกรณ์ที่ทันสมัย ในบางครั้งก็ไม่สามารถทนต่อภัยพิบัติทางธรรมชาติได้ ทำให้เกิดความเสียหายต่อตัวสินค้าที่ขนส่ง เป็นผลกระทบต่อการซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ

การค้าขายสินค้าในอดีตที่มีการขนส่งสินค้าทางทะเล มีปัญหาเกิดขึ้นทั้งกับผู้ขายหลายประการ ผู้ขายเมื่อทำการส่งสินค้าไปแล้ว ก็จะไม่สามารถรับเงินค่าขายสินค้าได้ จนกว่าผู้ซื้อ

สินค้าจะได้รับสินค้าในสภาพเรียบร้อยและครบถ้วน หากสินค้าได้รับความสูญเสียหรือความเสียหายระหว่างทาง ผู้ขายสินค้าจึงมีความเสี่ยงต่อการขาดทุนและการสูญเสียกำไร ดังนั้นการซื้อขายสินค้านี้ระหว่างประเทศจึงมีกลไกเพื่อเพิ่มความมั่นใจในการซื้อขายสินค้านี้ระหว่างประเทศ อันประกอบด้วย ธนาคารพาณิชย์ บริษัทประกันภัย ขั้นตอนการซื้อขายสินค้านี้ระหว่างประเทศ การกำหนดราคาสินค้าในการซื้อขายระหว่างประเทศ และการกำหนดจำนวนเงินเอาประกันภัย

ธนาคารพาณิชย์

ธนาคารพาณิชย์เข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องในการซื้อขายระหว่างประเทศ เพื่อสร้างความมั่นใจให้ผู้ขายสินค้าว่าจะได้รับเงินค่าขายสินค้าทันทีที่ผู้ขายสินค้าได้จัดส่งสินค้าลงเรือเรียบร้อยแล้วโดยไม่ต้องรอให้สินค้าเดินทางถึงมือผู้ซื้อสินค้า

บริษัทประกันภัย

บริษัทประกันภัยเข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องในการซื้อขายระหว่างประเทศ เพื่อสร้างความมั่นใจให้ผู้ขายสินค้าว่าจะได้รับเงินค่าขายสินค้าเป็นจำนวนเงินที่ครบถ้วนเต็มตามราคาของสินค้า แม้ว่าสินค้าจะประสบภัยธรรมชาติหรืออุบัติเหตุระหว่างการขนส่งทำให้เกิดความสูญเสียหรือความเสียหายต่อสินค้าก็ตาม

ขั้นตอนการซื้อขายสินค้านี้ระหว่างประเทศ

การซื้อขายสินค้านี้ระหว่างประเทศ ประกอบด้วยขั้นตอนดังนี้

1. ผู้ขายสินค้าขอให้ผู้ซื้อสินค้าจัดทำตั๋วแลกเงินหรือตราฟัท (Bill of Exchange) เพื่อขอให้ธนาคารส่งจ่ายเงินให้แก่ผู้ขายสินค้า ซึ่งอาจจะเป็นการจ่ายเงินโดยทันที หรือในกำหนดระยะเวลาหนึ่งที่ได้ตกลงกันไว้ นับแต่วันที่ได้รับเอกสารการส่งสินค้าที่ได้กำหนดไว้ล่วงหน้า
2. ผู้ซื้อสินค้าขอเปิด Letter of Credit (L/C) กับธนาคารในประเทศ เพื่อขอให้ธนาคารนั้นออก Letter of Credit ไปยังธนาคารในประเทศของผู้ขายสินค้า เพื่อเตรียมทำการจ่ายเงินตามตั๋วแลกเงินเมื่อผู้ขายสินค้าดำเนินการส่งสินค้าเป็นที่เรียบร้อยแล้ว
3. ผู้ขายสินค้าจัดทำประกันภัยทางทะเลและขนส่งเพื่อให้สินค้านั้นได้รับความคุ้มครองตามเงื่อนไขในกรมธรรม์ประกันภัย
4. บริษัทประกันภัยออกกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเล (Marine Insurance Policy) ให้กับผู้ขายสินค้า
5. ผู้ขายสินค้าจัดทำใบกำกับสินค้าขาออก (Export Invoice) แสดงรายละเอียดของสินค้า จำนวน และราคาสินค้าที่ซื้อขาย
6. ผู้ขายสินค้าจัดส่งสินค้าไปยังบริษัทเรือที่รับทำการขนส่ง

7. บริษัทเรือผู้รับทำการขนส่งออกใบตราส่ง (Bill of Lading) แสดงรายละเอียดการรับส่งสินค้าระหว่างบริษัทเรือผู้รับทำการขนส่งสินค้าและผู้ขายสินค้าว่าสินค้าได้ลงเรือชื่ออะไรออกจากเมืองท่าต้นทางในวันใด และคาดว่าจะถึงเมืองท่าปลายทางในวันใด ส่งให้กับผู้ขายสินค้า

8. ผู้ขายสินค้านำเอกสารประกอบด้วย ตั๋วแลกเงินหรือตราพท์ ใบกำกับสินค้าขาออก กรมธรรม์ประกันภัย และใบตราส่งไปติดต่อธนาคารในประเทศของตนเพื่อขอรับค่าขายสินค้าตามที่ผู้ซื้อสินค้าได้เปิด Letter of Credit ไว้ได้ทันที โดยไม่ต้องรอให้ผู้ซื้อสินค้าได้รับสินค้าก่อน

การกำหนดราคาสินค้าในการซื้อขายสินค้านระหว่างประเทศ

การกำหนดราคาสินค้าในการซื้อขายสินค้านระหว่างประเทศ มี 3 ประเภท ได้แก่

1. ราคา F.O.B. (Free On Board)

ราคา F.O.B. (Free On Board) หมายถึง ราคาสินค้าอย่างเดียว ราคานี้ ผู้ขายสินค้าจะรับผิดชอบในการจัดสินค้าเพื่อนำส่งบริษัทเรือผู้รับทำการขนส่งเท่านั้น ผู้ขายสินค้าไม่ต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายอันเกิดจากการขนส่งสินค้าที่เรียกว่าค่าระวางเรือ และค่าเบี้ยประกันภัยในการขนส่งสินค้าทางทะเล ผู้ซื้อสินค้าจะเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายดังกล่าว

2. ราคา C&F (Cost and Freight)

ราคา C&F (Cost and Freight) หมายถึง ราคาสินค้าบวกค่าระวางเรือ ราคานี้ ผู้ขายสินค้าจะต้องรับผิดชอบในการจัดสินค้าเพื่อนำส่งบริษัทเรือผู้รับทำการขนส่ง รวมทั้งจ่ายค่าระวางเรือด้วย แต่ผู้ขายสินค้าไม่ต้องรับผิดชอบค่าเบี้ยประกันภัยในการขนส่งสินค้าทางทะเล ผู้ซื้อสินค้าจะเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายดังกล่าว

3. ราคา C.I.F. (Cost Insurance and Freight)

ราคา C.I.F. (Cost Insurance and Freight) หมายถึง ราคาสินค้า บวกค่าระวางเรือ และค่าประกันภัย ราคานี้ ผู้ขายสินค้าจะต้องรับผิดชอบในการจัดสินค้าเพื่อนำส่งบริษัทเรือผู้รับทำการขนส่ง รวมทั้งจ่ายค่าระวางเรือ และค่าเบี้ยประกันภัยในการขนส่งสินค้าทางทะเลจนถึงโรงเก็บสินค้าของผู้ซื้อสินค้า ณ เมืองท่าปลายทางด้วย

การกำหนดจำนวนเงินเอาประกันภัย

การกำหนดจำนวนเงินเอาประกันภัยในการประกันภัยทางทะเลและขนส่งนี้ มักจะกำหนดจำนวนเงินเอาประกันภัยไว้ที่ 110% ของราคา C.I.F. เนื่องจากผู้เอาประกันภัยสามารถรวมเอาราคาต้นทุนของสินค้านั้น บวกด้วยค่าขนส่งและค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและค่าธรรมเนียมในการประกันภัย

ภัยการขนส่งทางทะเล

ภัยการขนส่งทางทะเล หมายถึง ภัยที่มาจากเหตุการณ์ที่คาดไม่ถึงที่เกิดกับเรือและสินค้าที่อยู่ระหว่างการขนส่งทางทะเล ได้แก่ พายุ มรสุม เรือจม เรือเกยตื้น เรือชนหรือโดนกัน อัคคีภัย ผู้ร้ายที่ใช้กำลังปล้นจี้ การทิ้งสินค้าลงทะเลในขณะที่เรือประสบภัย และการจงใจกระทำการอันมิชอบของนายเรือและลูกเรือเพื่อเจตนาให้เจ้าของเรือเสียหาย

ภัยที่คุ้มครอง

การประกันภัยทางทะเลและขนส่ง จะให้ความคุ้มครองภัยดังต่อไปนี้

1. ภัยทางทะเล (Peril of the sea) หมายถึง ความเสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุอันคาดไม่ถึง ที่เกิดจากภาวะผิดปกติของลมและคลื่นในทะเล อันได้แก่ ภัยจากพายุ มรสุม เรือจม เรือชนกัน และเรือเกยตื้น
2. อัคคีภัย (Fire) หมายถึง ความเสียหายที่เกิดขึ้นจากไฟไหม้ ฟาผ่า การระเบิด เพราะไฟไหม้ ความเสียหายเนื่องจากควันและน้ำที่ใช้ดับไฟ แต่ต้องไม่เกิดจากความประพฤติดัดของผู้เอาประกันภัยเอง ต้องไม่เกิดจากการลุกไหม้ขึ้นมาเองของสินค้าอันเนื่องมาจากธรรมชาติ หรือความบกพร่องภายในตัวสินค้าเอง นอกจากนี้ หากกรมธรรม์มิได้คุ้มครองการผลงงาน ไฟที่เกิดจากผู้ผลงงาน ก่อขึ้นจะไม่ได้รับความคุ้มครอง
3. การระเบิด (Explosions) หมายถึง ความเสียหายที่เกิดจากการระเบิด โดยการระเบิดนั้นอาจเกิดเนื่องจากไฟหรือไม่ได้เกิดเนื่องจากไฟก็ได้
4. การทิ้งทะเล (Jettisons) หมายถึง การเอาของทิ้งทะเลเพื่อให้เรือเบาลง หรือบรรเทาภาวะฉุกเฉิน จะกระทำต่อเมื่อเกิดความจำเป็นจริงๆ และกระทำโดยคำสั่งของผู้มีอำนาจในเรือเท่านั้น
5. โจรกรรม (Thieves) หมายถึง การโจรกรรมอย่างรุนแรงโดยการใช้กำลังเพื่อช่วงชิงทรัพย์ โดยจะต้องมีการโจมตีและมีการใช้กำลังบุกเข้ามา จึงจะได้รับความคุ้มครอง ดังนั้น จึงไม่รวมความคุ้มครองการลักเล็กขโมยน้อย
6. การกระทำโดยทุจริตของคนเรือ (Barratry) หมายถึง การกระทำโดยมิชอบของคนเรือโดยเจตนาถลำแก่งทุจริต ตั้งแต่นายเรือจนกระทั่งถึงลูกเรือในอันที่จะทำให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินและการกระทำนั้นต้องปราศจากการรู้เห็นเป็นใจ ของเจ้าของทรัพย์

เงื่อนไขความคุ้มครอง

เงื่อนไขความคุ้มครองของการประกันภัยทางทะเลและขนส่ง สามารถจำแนกได้เป็น 2

ประเภท ได้แก่ ประเภทที่ 1 S.G. Form (Ship and Goods Form) และ ประเภทที่ 2 ICC

Form

ประเภทที่ 1 S.G. Form (Ship and Goods Form)

ความคุ้มครองมีให้เลือก 3 แบบ ดังนี้

1. F.P.A. (Free From Particular Average)

F.P.A. หมายถึง การประกันภัยที่จะไม่ให้ความคุ้มครองความสูญเสียหรือความเสียหายที่เกิดขึ้นเพียงบางส่วน แต่จะให้ความคุ้มครองเฉพาะความสูญเสียหรือความเสียหายที่เกิดขึ้นโดยสิ้นเชิงเท่านั้น กล่าวคือ บริษัทประกันภัยจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเฉพาะเมื่อสินค้าที่ทำประกันภัยได้รับความเสียหายจากการขนส่งทางทะเลโดยสิ้นเชิง (Total Loss) เท่านั้น ถ้าสินค้านั้นได้รับความเสียหายแต่เพียงบางส่วน (Partial Loss) จะไม่ได้รับการชดใช้

อย่างไรก็ดี ได้มีการขยายความคุ้มครองความสูญเสียหรือความเสียหายที่เกิดขึ้นดังต่อไปนี้

- (1) ความเสียหายไม่ว่าจะเป็นทั้งหมดหรือบางส่วนที่เกิดจากภัยต่างๆ อันมีสาเหตุมาจากไฟไหม้ การระเบิด การเกยตื้น การจม การชน หรือ การโดนกันของเรือที่ใช้ขนส่งสินค้ากับวัตถุอื่น
- (2) สินค้าทั้งหีบห่อได้รับความสูญเสียหรือความเสียหายโดยสิ้นเชิงอันเกิดจากการชนขึ้นหรือชนลงจากเรือหรือเปลี่ยนถ่ายเรือ
- (3) ค่าใช้จ่ายที่ผู้เอาประกันภัยเสียไป เพื่อพยายามกู้ทรัพย์สิน ป้องกันไม่ให้เกิดความสูญเสียหรือลดความเสียหายที่เกิดขึ้นแล้วจากภัยที่กรมธรรม์ให้ความคุ้มครอง ทั้งนี้ ค่าใช้จ่ายดังกล่าวจะต้องไม่เกินมูลค่าของทรัพย์สินที่เอาประกันภัย
- (4) ความเสียหายหรือความสูญเสียใดๆ ที่เกิดจากการขนส่งสินค้าลงที่ท่าระหว่างทาง ที่ใช้เป็นที่พักหลบภัยการขนส่งทางทะเล รวมทั้งค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียไปเกี่ยวกับค่าโรงเก็บสินค้าและค่าจัดส่งสินค้าต่อไปยังจุดหมายปลายทาง
- (5) การที่สินทรัพย์สินที่เอาประกันภัยต้องถูกทำลายหรือทิ้งไปในเหตุการณ์ G.A. ซึ่งได้แก่เหตุการณ์ที่นายเรือสั่งการให้ทิ้งหรือทำลาย เพื่อความปลอดภัยของส่วนรวม เช่น เวลาเกิดพายุ อาจต้องทิ้งสินค้าบางอย่างลงทะเลไปเพื่อให้เรือเบา สินค้าหรือทรัพย์สินอื่นที่เหลือยู่บนเรือจะได้ปลอดภัย และเมื่อสินค้าหรือทรัพย์สินอื่นบนเรือปลอดภัย ก็จะต้องร่วมกันชดใช้ให้แก่สินค้าที่ถูกทิ้ง

G.A. หรือ General Average หมายถึง ความเสียหายที่กระทบกระเทือนต่อส่วนได้เสียของเจ้าของสินค้าทุกคนบนเรือลำนั้น และต่อตัวเรือ

ผู้เอาประกันภัยที่ซื้อความคุ้มครองการประกันภัยทางทะเลและขนส่งแบบ F.P.A. สามารถซื้อความคุ้มครองภัยพิเศษเพิ่มเติมได้

2. W.A. (With Average)

W.A. หมายถึง การประกันภัยตามเงื่อนไขนี้ให้ความคุ้มครองความสูญเสียหรือความเสียหายอันเกิดจากภัยการขนส่งทางทะเลทั้งโดยสิ้นเชิงและบางส่วน ทั้งนี้กรมธรรม์อาจมีการระบุเงื่อนไขที่เรียกว่า Franchise ระบุว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นจากภัยการขนส่งทางทะเลนี้จะต้องไม่ต่ำกว่า 3% ของมูลค่าทรัพย์สินที่เอาประกันภัย จึงจะได้รับความคุ้มครอง นั่นคือ หากเกิดความเสียหายไม่ถึง 3% ของมูลค่าทรัพย์สินที่เอาประกันภัย บริษัทจะไม่ชดใช้ความเสียหายที่เกิดขึ้น แต่หากเกิดความเสียหายถึง 3% ของมูลค่าทรัพย์สินที่เอาประกันภัย บริษัทจะชดใช้ความเสียหายที่เกิดขึ้นให้ทั้งหมด

ผู้เอาประกันภัยที่ซื้อความคุ้มครองการประกันภัยการขนส่งสินค้าแบบ W.A. สามารถซื้อความคุ้มครองภัยพิเศษเพิ่มเติมได้

3. A.R. (All Risks)

A.R. หมายถึง การประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองที่กว้างที่สุด คือ ให้ความคุ้มครองความสูญเสียและความเสียหายของสินค้าที่เอาประกันภัยจากภัยทุกอย่างที่มีสาเหตุจากภายนอก และเป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดหมายในระหว่างการทำกรขนส่ง โดยจะให้ความคุ้มครองความสูญเสียและความเสียหายทั้งบางส่วนและสิ้นเชิง โดยไม่จำกัดเปอร์เซ็นต์ความสูญเสีย อย่างไรก็ตามความคุ้มครองแบบ All Risks นี้จะจำกัดความคุ้มครองความสูญเสียหรือความเสียหายทางกายภาพต่อสินค้าเท่านั้น และสาเหตุต้องมาจากเหตุการณ์ภายนอก แต่จะไม่คุ้มครองความสูญเสียหรือความเสียหายใดๆ ที่มีสาเหตุจากการเสื่อมสภาพของตัวสินค้าเอง เช่น การเน่าบูดของผักผลไม้ตามธรรมชาติ รวมถึงความสูญเสียหรือความเสียหายอันเกิดจากความล่าช้าในการขนส่ง และการสูญเสียตลาด

การประกันภัยทางทะเลและขนส่งตามเงื่อนไข F.P.A., W.A. และ All Risks ไม่ได้ให้ความคุ้มครองภัยสงคราม ภัยจลาจล และการรบกวนภายในประเทศ

ภัยพิเศษ

จากการที่เงื่อนไขความคุ้มครองของการประกันภัยทางทะเลและขนส่งบางประเภทจะให้ความคุ้มครองความสูญเสียหรือความเสียหายที่เกิดจากภัยที่มีสาเหตุจากสภาพความแปรปรวนของธรรมชาติและอุบัติเหตุที่เกิดกับเรือที่ใช้ขนส่งสินค้าและทรัพย์สินที่เอาประกันภัยเท่านั้น หากความสูญเสียหรือความเสียหายไม่ได้เกิดจากภัยทางทะเลหรือภัยจากอุบัติเหตุของเรือแล้ว สินค้าหรือทรัพย์สินก็จะไม่ได้รับความคุ้มครอง เช่น ภัยจากจากสินค้าเปียกน้ำ สินค้าถูกลักขโมย หรือสินค้าแตกหักระหว่างการขนส่ง ดังนั้น บริษัทจึงจัดให้มีความคุ้มครองภัยพิเศษดังต่อไปนี้ให้ผู้เอาประกันภัยที่ซื้อความคุ้มครองตามเงื่อนไข F.P.A. หรือ W.A.สามารถขอซื้อเพิ่มเติม เนื่องจากเงื่อนไข F.P.A. หรือ W.A.ไม่มีการให้ความคุ้มครองดังกล่าว

(1) ความเสียหายจากฝน น้ำจืด และ/หรือ น้ำทะเล

- (2) การส่งสินค้าไม่ครบตามจำนวนหีบห่อโดยผู้รับขน
- (3) การขโมย ลอบจับแะ และ/หรือ การส่งสินค้าไม่ครบตามจำนวนโดยผู้รับขน
- (4) การแตกหัก งอ และ/หรือ บุก
- (5) การรั่วไหล หรือขาดจำนวนไป
- (6) ความเสียหายจากตะขอที่ใช้เกี่ยวและจากตะปู
- (7) การฉีกขาด การขีดข่วน
- (8) ความเสียหายจากการเปื้อนน้ำมัน คราบไข หรือถูกกับสินค้าอื่น
- (9) การถูกน้ำกรด หนูและแมลง น้ำที่เกิดจากการขาดการระบายอากาศและความร้อน การระอุไหม้ขึ้นเอง
- (10) การเปราะเปื้อน หรือถูกเจือปนโดยสิ่งแปลกปลอมอื่น

ประเภทที่ 2 ICC Form

เนื่องจากกรมธรรม์แบบ S.G. Form เป็นเอกสารที่มีความเข้าใจยาก สำหรับบุคคลที่ไม่ได้มีอาชีพโดยตรงกับการประกันภัย จึงได้มีการจัดร่างกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลและขนส่งแบบใหม่ เรียกว่า Marine Policy เพื่อใช้กับการประกันภัยตัวเรือและการประกันภัยขนส่งสินค้า กรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลนี้เริ่มใช้เมื่อปี พ.ศ. 2525

เงื่อนไขดังกล่าวจัดทำขึ้นโดย กลุ่มผู้รับประกันภัย อันได้แก่ The Institute of London Underwriters, The Liverpool Underwriters Association และ Lloyds Underwriters Association เงื่อนไขความคุ้มครองที่จัดทำโดยกลุ่มผู้รับประกันภัยดังกล่าวข้างต้น ปัจจุบันเป็นที่รู้จักและยอมรับกันโดยทั่วไปในวงการธุรกิจที่เกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะเป็น ผู้ส่งออก ผู้นำเข้า ธนาคาร หรือ ตัวแทน

การประกันภัยทางทะเลและขนส่ง มีชุดเงื่อนไขความคุ้มครอง 3 ประเภท เพื่อทดแทนเงื่อนไขความคุ้มครองแบบเดิม ความคุ้มครองเรียงลำดับจากความคุ้มครองน้อยที่สุดไปหาความคุ้มครองมากที่สุด ดังนี้

1. Institute Cargo Clauses 'C' หรือ ICC(C) ใช้แทนเงื่อนไขเดิม F.P.A.

ICC(C) ให้ความคุ้มครองการเสี่ยงภัยต่อความสูญเสียชีวิตหรือความเสียหายที่เกิดขึ้นกับสินค้าที่เอาประกันภัย อันเกิดจากเพลิงไหม้ ระเบิด เรือเกยตื้น จมหรือล่ม ยานพาหนะทางบก พลิกคว่ำ หรือตกจากราง เรือหรือยานพาหนะชนหรือโดนกับวัตถุอื่นใด การขนส่งสินค้าลงจากเรือ ณ ท่าหลบภัย ความเสียหายที่เกิดกับส่วนรวม (General Average) และสินค้าถูกโยนทิ้งทะเล (Jettison) ทั้งนี้ ไม่ว่าความเสียหายจะเกิดขึ้นบางส่วนหรือสิ้นเชิง

2. Institute Cargo Clauses 'B' หรือ ICC(B) ใช้แทนเงื่อนไขเดิม W.A.

ICC(B) ให้ความคุ้มครองการเสี่ยงภัยต่อความสูญเสียชีวิตหรือความเสียหายเหมือน ICC(C) และเพิ่มความคุ้มครองความสูญเสียชีวิตหรือความเสียหายอันเกิดจากแผ่นดินไหว ภูเขาไฟระเบิด ไฟผ่า ลินค้าถูกน้ำทะเลซัดตกเรือไป น้ำจากแม่น้ำ ทะเลสาบ หรือน้ำรั่วไหลเข้ามาในเรือ ใน

ยานพาหนะ ในระหว่างหรือในตู้ลำเลียง หรือในสถานที่เก็บสินค้า สินค้าทั้งหีบห่อเสียหายโดยสิ้นเชิงเพราะตกจากเรือ หรือเกิดจากการชนขึ้นหรือชนลงจากเรือหรือยานพาหนะ

3. Institute Cargo Clauses 'A' หรือ ICC(A) ใช้แทนเงื่อนไขเดิม All Risks

ICC(A) ให้ความคุ้มครองการเสี่ยงภัยทุกชนิดต่อความสูญเสียหรือความเสียหายที่เกิดขึ้นกับสินค้าที่เอาประกันภัย ยกเว้นที่ระบุไว้ในข้อยกเว้น เงื่อนไขความคุ้มครองแบบ ICC(A) นี้จะให้ความคุ้มครองสูงสุด โดยจะให้ความคุ้มครองในกรณีที่ความเสียหายเกิดจากการกระทำโดยทุจริตของนายเรือ ลูกเรือ หรือแม้แต่เจ้าของเรือ หากผู้เอาประกันภัยไม่ได้มีส่วนรู้เห็นในการทุจริตนั้น รวมทั้งให้ความคุ้มครองในกรณีที่เรือซึ่งใช้ในขนส่งสินค้าไม่มีความพร้อมในการเดินทะเล (Unseaworthiness) หากผู้เอาประกันภัยซึ่งเป็นเจ้าของสินค้าไม่ทราบถึงความไม่พร้อมในการเดินทะเลดังกล่าว

การเปรียบเทียบความคุ้มครองของเงื่อนไข ICC(A) ICC(B) และ ICC(C) แสดงไว้ในตารางที่ 9.1

ตารางที่ 9.1 ตารางเปรียบเทียบความคุ้มครองในเงื่อนไข ICC(A) ICC(B) และ ICC(C)

ภัยที่คุ้มครอง	เงื่อนไข		
	ICC(A)	ICC(B)	ICC(C)
1. อัคคีภัย ภัยระเบิด	√	√	√
2. เรือเกยตื้น ล่ม จมหรือตะแคง	√	√	√
3. ยานพาหนะทางบกพลิกคว่ำ หรือตกจากราง	√	√	√
4. ยานพาหนะ หรือเรือชน หรือปะทะกับวัตถุอื่นใด	√	√	√
5. การขนส่งสินค้าลงเรือ ณ ท่าหลบภัย	√	√	√
6. สินค้าถูกโยนทิ้งทะเล	√	√	√
7. ความสูญเสียหรือความเสียหายของส่วนรวม	√	√	√
8. ค่ากู้เรือและค่ากู้สินค้า	√	√	√
9. ค่าจัดส่งสินค้าต่อไปยังจุดหมายปลายทาง	√	√	√
10. แผ่นดินไหว ภูเขาไฟระเบิด หรือฟ้าผ่า	√	√	
11. สินค้าถูกน้ำทะเลซัดตกเรือไป	√	√	
12. ความเสียหายจากน้ำทะเล หรือจากแม่น้ำ ทะเลสาบ	√	√	
13. สินค้าทั้งหีบห่อเสียหายโดยสิ้นเชิง เพราะตกจากเรือ หรือจากการชนขึ้นลง หรือเปลี่ยนถ่ายเรือ หรือยานพาหนะ	√	√	
14. ความสูญเสีย หรือความเสียหายต่อทรัพย์สินที่เอาประกันภัย อันเกิดจากภัยทุกอย่างที่มีสาเหตุมาจากภายนอกและเกิดขึ้นโดยไม่คาดหมาย	√		

ข้อยกเว้น

ข้อยกเว้นที่ไม่คุ้มครอง สามารถจำแนกได้เป็น 4 ประเภทดังนี้

1. ข้อยกเว้นทั่วไป

- ก. ความเสียหายใดๆ จากการกระทำโดยมิชอบของผู้เอาประกันภัย (Willful Misconduct of the Assured)
- ข. การรั่วซึมปกติ ปริมาณหรือน้ำหนักขาดหายไปโดยปกติ หรือการสึกหรอหรือสึกกร่อนตามปกติของวัตถุแห่งการประกันภัย เช่น น้ำมันดิบจะต้องมีปริมาณหรือน้ำหนักขาดหายไปในระหว่างการขนส่ง ปริมาณที่ขาดหาย 0.5% ถือว่าเป็นการขาดหายตามปกติ
- ค. ความสูญเสีย เสียหาย หรือค่าใช้จ่าย ที่เกิดขึ้นจากการบรรจุหีบห่อ หรือการจัดเตรียมวัตถุแห่งการประกันภัยที่ไม่เพียงพอหรือไม่เหมาะสม (Insufficient Packing)
- ง. ความสูญเสีย เสียหาย หรือค่าใช้จ่าย อันมีสาเหตุจากข้อเสียในตัวเองหรือลักษณะอันเป็นธรรมชาติของวัตถุแห่งการประกันภัยเอง (Inherent Vice) เช่น ผลไม้เน่าเสีย
- จ. ความสูญเสียใดๆ อันมีสาเหตุใกล้ชิดจากการล่าช้า (Delay) ถึงแม้ว่าการล่าช้านั้นจะเกิดจากภัยที่คุ้มครองก็ตาม
- ฉ. ความเสียหายใดๆ อันเกิดจากการล้มละลาย การไม่สามารถชำระหนี้ของเจ้าของเรือหรือผู้เช่าเหมาเรือ หรือผู้ดำเนินการเดินเรือ
- ช. การทำความเสียหายโดยเจตนา หรือการทำลายโดยเจตนาต่อวัตถุแห่งการประกันภัย โดยการกระทำอันผิดกฎหมายของบุคคลใดก็ตาม (มีเฉพาะในเงื่อนไข ICC(B) และ ICC(C) แต่ใน ICC(A) ไม่ได้ระบุข้อยกเว้นนี้)
- ซ. ความเสียหายใดๆ จากการใช้อาวุธสงครามที่เกี่ยวข้องกับการแตกประจุของอะตอมนิวเคลียร์ หรือกัมมันตภาพรังสี

2. ข้อยกเว้นความไม่สมบูรณ์และความไม่พร้อมออกเดินทะเล (Unseaworthiness or Unfitness)

บริษัทประกันภัยจะไม่ชดเชยความเสียหายเมื่อเรือ ยานพาหนะ หรือแม้แต่ตู้ลำเลียงก็ตาม มีสภาพไม่พร้อมสมบูรณ์จะใช้เดินทะเล หรือใช้บรรทุกตู้ลำเลียงสินค้า ในกรณีที่พิสูจน์ได้ว่าผู้เอาประกันภัยหรือตัวแทนของผู้เอาประกันภัยมีส่วนรู้เห็นด้วยเท่านั้น

3. ข้อยกเว้นสงคราม

- ก. สงคราม สงครามกลางเมือง กบฏ ปฏิวัติ การลุกฮือของฝูงชน การกระทำที่มุ่งเป็นปฏิปักษ์หรือต่อต้าน การเป็นปฏิปักษ์ของชาติศัตรู
- ข. การยึด จับกุม หน่วงเหนี่ยว กักกัน
- ค. พุนระเบิด ตอร์ปิโด ลูกกระเบิด หรืออาวุธสงครามที่พัดหลง

4. ข้อยกเว้นการหยุดงาน

- ก. ไม่คุ้มครองความเสียหายใดๆ ที่เกิดจากหรือมีผลมาจากผู้นัดหยุดงาน คนงานที่ถูกปิดงาน หรือผู้ที่ร่วมในการก่อความวุ่นวายทางแรงงาน จลาจล วุ่นวายของฝูงชน
- ข. เกิดจากผู้ก่อการร้าย หรือบุคคลใดที่กระทำการโดยมีจุดมุ่งหมายทางการเมือง (ภัยที่ยกเว้นประเภทสงครามและการนัดหยุดงาน หรือจลาจลสามารถขอซื้อขายความคุ้มครองได้แต่เฉพาะประเภทภัยสงครามนั้น ความคุ้มครองจะมีผลบังคับขึ้นในขณะที่สินค้าอยู่ในยานพาหนะบนน้ำเท่านั้น ถ้าขึ้นบกแล้วความคุ้มครองภัยสงครามจะระงับไปในทันที เมื่อกลับไปอยู่บนเรือแล้วก็จะเริ่มความคุ้มครองอีกครั้งหนึ่ง)

อย่างไรก็ตาม เงื่อนไขข้อยกเว้นความคุ้มครองเรื่องสงครามและการหยุดงานนั้น ผู้เอาประกันภัยสามารถซื้อความคุ้มครองดังกล่าวเพิ่มได้ ตามเงื่อนไขที่เรียกว่า Institute War Clauses (Cargo) และ Institute Strikes Clauses (Cargo) แต่เงื่อนไขข้อยกเว้นความคุ้มครองทั่วไปและเรื่องความไม่สมบูรณ์และความไม่พร้อมออกเดินทะเล (Unseaworthiness or Unfitness) ผู้เอาประกันภัยไม่สามารถซื้อเพิ่มได้

การเปรียบเทียบข้อยกเว้นของเงื่อนไข ICC(A) ICC(B) และ ICC(C) แสดงไว้ในตารางที่

ตารางที่ 9.2 ตารางเปรียบเทียบข้อยกเว้นในเงื่อนไข ICC(A) ICC(B) และ ICC(C)

ภัยที่ยกเว้น	เงื่อนไข		
	ICC(A)	ICC(B)	ICC(C)
1. การกระทำอันมิชอบโดยเจตนาจงใจของผู้เอาประกันภัย	✓	✓	✓
2. การรั่วไหลตามปกติ การขาดปริมาณ หรือน้ำหนักตามปกติ หรือการสึกหรอหรือเสื่อมตามปกติของวัตถุที่เอาประกันภัย	✓	✓	✓
3. การบรรจุหีบห่อ หรือการจัดเตรียมวัตถุที่เอาประกันภัยไม่เพียงพอหรือไม่เหมาะสม	✓	✓	✓
4. ข้อเสียในตัวเอง หรือลักษณะอันเป็นธรรมชาติของวัตถุที่เอาประกันภัยเอง	✓	✓	✓
5. การล่าช้า ถึงแม้การล่าช้านี้จะเกิดจากภัยที่คุ้มครองก็ตาม	✓	✓	✓
6. การล้มละลาย การไม่สามารถใช้หนี้ของเจ้าของเรือ ผู้เช่าเหมาเรือ หรือผู้ดำเนินการเดินเรือ	✓	✓	✓
7. การทำความเสียหายโดยเจตนา หรือการทำลายโดยเจตนาต่อวัตถุที่เอาประกันภัย โดยการกระทำผิดกฎหมายโดยบุคคลใดก็ตาม		✓	✓
8. การใช้อาวุธสงครามที่เกี่ยวกับการแตกประจุของอะตอมหรือนิวเคลียร์ หรือกัมมันตภาพรังสี	✓	✓	✓
9. เรือที่มีสภาพไม่พร้อมสมบูรณ์ที่จะออกทะเล หรือยานพาหนะ ตู้ลำเลียง หรือตู้ยกที่มีสภาพไม่สมบูรณ์เหมาะสมที่จะใช้ขนส่ง หรือบรรทุกวัตถุที่เอาประกันภัยได้โดยปลอดภัย โดยผู้เอาประกันภัยมีส่วนรู้เห็นเป็นใจ	✓	✓	✓
10. ภัยสงครามทุกประเภท	✓	✓	✓
11. ภัยจลาจล นัดหยุดงาน การก่อความไม่สงบของฝูงชน	✓	✓	✓
12. ความเสียหายจากน้ำทะเล หรือจากแม่น้ำ ทะเลสาบ	✓	✓	✓
13. สินค้าทั้งหีบห่อเสียหายโดยสิ้นเชิง เพราะตกจากเรือ หรือจากการชนขึ้นลง หรือเปลี่ยนถ่ายเรือ หรือยานพาหนะ	✓	✓	✓
14. ความสูญเสีย หรือความเสียหายต่อทรัพย์สินที่เอาประกันภัย อันเกิดจากภัยทุกอย่างที่มีสาเหตุมาจากภายนอกและเกิดขึ้นโดยไม่คาดหมาย	✓	✓	✓

วิธีการทำประกันภัยการขนส่งสินค้าทางทะเลล่วงหน้า

ในการทำประกันภัยการขนส่งสินค้าทางทะเล หากประสงค์จะทำประกันภัยการขนส่งสินค้าทางทะเลแต่ยังไม่ทราบข้อมูลของการขนส่งอย่างครบถ้วน เช่น ยังไม่ทราบจำนวนและรายละเอียดของสินค้า ยังไม่ทราบชื่อเรือที่ทำการขนส่งสินค้า ก็ไม่สามารถทำประกันภัยได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ที่สั่งซื้อสินค้าแบบ F.O.B. หรือ C.&F. สินค้าอาจจะได้รับความเสียหายก่อนที่จะผู้ส่งสินค้าจะทำประกันภัยการขนส่งสินค้าทางทะเล ดังนั้น ผู้ส่งสินค้าส่วนใหญ่จึงนิยมที่จะทำการประกันภัยทางทะเลและขนส่งล่วงหน้า โดยใช้วิธีการที่เรียกว่าหนังสือคุ้มครองชั่วคราว (Cover Note) และหนังสือคุ้มครองเปิด (Open Cover)

1. หนังสือคุ้มครองชั่วคราว (Cover Note)

บริษัทรับประกันภัยจะทำการออกสัญญาการประกันภัยล่วงหน้าซึ่งเรียกว่าหนังสือคุ้มครองชั่วคราว (Cover Note) ให้กับผู้เอาประกันภัยเพื่อเป็นหลักฐานแสดงว่าบริษัทรับประกันภัยและให้ความคุ้มครองความสูญเสียหรือความเสียหายให้กับสินค้าตามรายการและจำนวนเงินที่ระบุไว้ในหนังสือคุ้มครองชั่วคราว (Cover Note) ต่อมาเมื่อผู้เอาประกันภัยทราบจำนวนที่บ่น ชื่อเรือ และวันที่สินค้าลงเรือจากผู้ขายสินค้าแล้ว จึงแจ้งให้บริษัทรับประกันภัยทราบเพื่อทำการออกกรมธรรม์ประกันภัยให้กับผู้เอาประกันภัยเก็บไว้เป็นหลักฐานในการเรียกร้องค่าสินไหมต่อไป

2. หนังสือคุ้มครองเปิด (Open Cover)

ในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยทำการส่งสินค้าเดือนละหลายครั้ง ทำให้การติดต่อทำประกันภัยการขนส่งสินค้าทางทะเลด้วยสัญญาประกันภัยแบบหนังสือคุ้มครองชั่วคราว (Cover Note) ไม่ได้รับความสะดวกเท่าที่ควรเพราะจะต้องทำการแจ้งบริษัทรับประกันภัยทราบทุกครั้งที่มีการส่งสินค้า และอาจเกิดการหลงลืมแจ้งให้บริษัทรับประกันภัยทราบ ด้วยเหตุนี้ บริษัทรับประกันภัยจึงได้ทำการออกสัญญาประกันภัยระยะยาวที่ครอบคลุมการให้ความคุ้มครองโดยอัตโนมัติสำหรับสินค้าทุกๆ เทียบที่นำเข้าภายในระยะเวลาที่กำหนด เช่น อาจกำหนดระยะเวลาไว้ 12 เดือน โดยมีการต่ออายุโดยอัตโนมัติ หรืออาจมีผลบังคับตลอดไปจนกว่าจะมีการยกเลิก ทำให้ผู้เอาประกันภัยไม่ต้องแจ้งขอทำประกันภัยทุกเที่ยวที่มีการส่งสินค้า แต่ผู้เอาประกันภัยจะต้องแจ้งรายละเอียดการขนส่งสินค้าทุกเที่ยวให้ทราบเป็นรายสัปดาห์หรือรายเดือน โดยผู้เอาประกันภัยไม่จำเป็นต้อง แจ้งให้บริษัทรับประกันภัยทราบก่อนการขนส่งจะเริ่มขึ้น กรณีนี้ผู้เอาประกันภัยจะสามารถที่จะทราบเบี้ยประกันภัยล่วงหน้าว่าเบี้ยประกันภัยจะเพิ่มเป็นจำนวนเท่าใด อีกทั้งยังทำให้เกิดความสัมพันธ์อันดีระหว่างบริษัทกับผู้เอาประกันภัยอีกด้วย กรมธรรม์นี้ในประเทศอังกฤษเรียกว่าหนังสือคุ้มครองเปิด (Open cover) และในประเทศสหรัฐอเมริกาเรียกว่ากรมธรรม์เปิด (Open Policy)

ปัจจัยในการคิดเบี้ยประกันภัยการขนส่งสินค้าทางทะเล

ปัจจัยที่ใช้ในการพิจารณากำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยการขนส่งสินค้าทางทะเล มีดังต่อไปนี้

1. ชนิดของความคุ้มครอง

เบี้ยประกันภัยสำหรับความคุ้มครองการประกันภัยทางทะเลและขนส่งจะเรียงลำดับจากมากไปหาน้อยตามชนิดของความคุ้มครองมากที่สุดไปยังความคุ้มครองน้อยที่สุด คือ จาก ICC(A) ลดลงเป็น ICC(B) และ ICC(C) ตามลำดับ

2. ลักษณะของสินค้า

สินค้าที่มีลักษณะเปราะบาง สามารถแตกหัก รั่วไหล บอบสลายได้ง่าย หรือมีมูลค่าสูง ย่อมต้องเสียเบี้ยประกันภัยที่สูงกว่าสินค้าที่มีความคงทนแข็งแรง

3. การบรรจุหีบห่อ

สินค้าที่บรรจุอยู่ในหีบห่อที่แข็งแรง จะเสียเบี้ยประกันภัยต่ำกว่าสินค้าที่บรรจุอยู่ในหีบห่อที่บอบสลายง่าย

4. สภาพเมืองต้นทาง/หลายทาง

เมืองท่าบางแห่งไม่ใช่ท่าเรือน้ำลึก ทำให้เรือเดินสมุทรขนาดใหญ่ไม่สามารถเข้าจอดได้ จึงต้องทำการขนสินค้าจากเรือเดินสมุทรขนาดใหญ่ลงเรือลำเล็กเพื่อขนส่งสินค้าขึ้นฝั่งอีกทอดหนึ่ง เมืองท่าบางแห่งมีโรงพักสินค้าไม่เพียงพอต่อการเก็บสินค้า ทำให้สินค้าต้องวางไว้กลางแจ้ง และเมืองท่าบางแห่งมีระบบการรักษาความปลอดภัยที่ไม่ดีพอ ทำให้สินค้าถูกโจรกรรมได้ง่าย ปัจจัยที่ทำให้เกิดความเสียหายสูงเหล่านี้จะส่งผลให้เบี้ยประกันภัยสูงขึ้น

5. เรือที่ใช้ในการขนส่ง

เรือที่ได้มาตรฐานสำหรับเป็นเรือเดินสมุทรนั้น ต้องมีขนาดไม่ต่ำกว่า 1,000 ตันกรอส และมีอายุไม่เกิน 15 ปี เรือซึ่งมีอายุเกินกว่านี้จัดว่าเป็นเรือเก่าและทำให้การขนส่งมีความเสี่ยงภัยเพิ่มมากขึ้น ดังนั้น บริษัทจึงต้องเก็บเบี้ยประกันภัยเพิ่มตามอายุเรือ ชำ ดังนั้น เบี้ยประกันภัยของการขนส่งสินค้าที่ใช้เรือเดินสมุทรที่มีอายุมากจะสูงกว่าเบี้ยประกันภัยของการขนส่งสินค้าที่ใช้เรือเดินสมุทรที่มีอายุน้อยกว่า

6. ลักษณะการขนส่ง

ในกรณีที่การขนส่งต้องมีการขนย้ายหลายทอด หรือมีการถ่ายลำ โดยที่สินค้ามิได้อยู่ในตู้คอนเทนเนอร์ สินค้าดังกล่าวจะต้องถูกจับต้องหลายหน ทำให้สินค้าได้รับความบอบช้ำ ดังนั้น เบี้ยประกันภัยของการขนส่งสินค้าที่มีลักษณะการขนส่งหลายทอดจะสูงกว่าเบี้ยประกันภัยของการขนส่งสินค้าที่มีลักษณะการขนส่งเพียงทอดเดียว

7. ระยะทางขนส่ง

การขนส่งสินค้าเป็นระยะทางไกลย่อมเสี่ยงภัยมากกว่าการขนส่งสินค้านั้น ดังนั้น เบี้ยประกันภัยสำหรับการขนส่งสินค้านั้นระยะทางไกลก็จะสูงกว่าเบี้ยประกันภัยสำหรับการขนส่งสินค้านั้นระยะทางสั้น

8. ประวัติการเรียกร้องค่าสินไหม

เนื่องจากผู้เอาประกันภัยส่วนใหญ่ที่ทำประกันภัยการขนส่งสินค้าทางทะเลมักมีการทำประกันภัยอย่างต่อเนื่อง ทำให้บริษัทประกันภัยสามารถรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับการเรียกร้องค่าสินไหมในอดีตของผู้เอาประกันภัยได้ ดังนั้นบริษัทประกันภัยจึงมักนำเอาประวัติการเรียกร้องค่าสินไหมมาประกอบการพิจารณาเบี้ยประกันภัยด้วย ผู้เอาประกันภัยที่มีประวัติในการเรียกร้องค่าสินไหมที่ต่ำกว่า เบี้ยประกันภัยสำหรับการทำประกันภัยการขนส่งสินค้าทางทะเลย่อมจะต้องต่ำกว่าผู้เอาประกันภัยที่มีประวัติการเรียกร้องค่าสินไหมที่สูงกว่า

เงื่อนไขมาตรฐานของกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลและขนส่ง

เงื่อนไขมาตรฐานของกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลและขนส่งของ Institute Cargo Clause มีทั้งหมด 14 ข้อ ดังต่อไปนี้

(1) เงื่อนไขว่าด้วยช่วงระยะเวลาการขนส่งที่อยู่ในความคุ้มครอง (Transit Clause) ซึ่งรวมถึงเงื่อนไขการขนส่งจากโรงเก็บสินค้าต้นทางถึงโรงเก็บสินค้าปลายทาง (Warehouse to Warehouse Clause) ระบุจุดเริ่มต้นและจุดหมายปลายทางของการขนส่งซึ่งกรมธรรม์ให้ความคุ้มครอง

(2) เงื่อนไขว่าด้วยการสิ้นสุดของการเสี่ยงภัย (Termination of Adventure Clause) โดยปกติความคุ้มครองจะเริ่มตั้งแต่โรงเก็บสินค้าต้นทาง ถึงโรงเก็บสินค้าปลายทาง แต่ในบางกรณีมีเหตุการณ์ที่ทำให้บริษัทเรือ ไม่อาจทำการขนส่งสินค้ามายังเมืองท่าปลายทางได้ ทำให้เรือเดินสมุทรต้องนำสินค้าต่อไปยังท่าเรือถัดไป กรณีเช่นนี้ เท่ากับว่าการขนส่งสินค้านั้น ต้องมีอันสิ้นสุดลงก่อนจะถึงจุดหมายปลายทางตามเงื่อนไขได้ เงื่อนไขจึงกำหนดให้ผู้เอาประกันภัยต้องทำการแจ้งให้ผู้รับประกันภัยทราบโดยมิชักช้า พร้อมทั้งแสดงเจตนาที่จะให้ผู้รับประกันภัยได้รับความคุ้มครองต่อไป มิฉะนั้นแล้ว กรมธรรม์จะสิ้นสุดบังคับลงตามสัญญาับสินค้านั้นด้วย

ในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขดังกล่าวแล้ว ผู้รับประกันภัยมีสิทธิเรียกเก็บเบี้ยประกันภัยเพิ่มเติมตามความเหมาะสมได้ จากนั้นกรมธรรม์จะยังคงให้ความคุ้มครองต่อไปจนกระทั่ง

- ได้ทำการขายสินค้าที่เมืองท่าที่เอาสินค้าไปลง หรือเมื่อครบ 60 วัน นับแต่วันที่ได้นำสินค้าลงจากเรือเดินสมุทรที่เมืองท่าแห่งนั้นสุดแล้วแต่กรณีใดจะเกิดขึ้นก่อน หรือ

- สินค้าถูกนำส่งต่อไปยังจุดหมายปลายทางเดิมตามที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ หรืออาจตัดสินใจเปลี่ยนจุดหมายปลายทางเป็นแห่งอื่นภายใน 60 วัน ความคุ้มครองจะสิ้นสุดลง โดยยึดหลักเกณฑ์ตามเงื่อนไขว่าด้วยช่วงระยะเวลาการขนส่ง ที่อยู่ในความคุ้มครองตามเงื่อนไขข้อ

(1)

(3) เงื่อนไขการขนส่งโดยยานพาหนะที่เชื่อมระหว่างเรือใหญ่กับท่าเรือ (Craft Clause) ให้การคุ้มครองระหว่างที่สินค้าบรรทุกอยู่ในยานพาหนะหรือขนส่งขนาดเล็ก เรือโป๊ะ

ที่เล่นขนส่งระหว่างเรือใหญ่และท่าเรือ ภัยที่เกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งในเรือเล็ก เรียกว่า Craft Risks

(4) เงื่อนไขในการเปลี่ยนเที่ยวเรือ (Change of Voyage Clause) ให้การคุ้มครองในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงสายทางเดินเรือ ไม่ว่าจะเป็นเรือสินค้า ช่วงระยะเวลาการขนส่งซึ่งมิใช่เกิดเพราะเหตุสุดวิสัย ที่นอกเหนือความควบคุมของผู้เอาประกันภัย ผู้รับประกันภัยอาจบอกปิดความรับผิดชอบตามสัญญาได้ ดังนั้นเพื่อเป็นการขยายความคุ้มครอง และเพื่อเป็นการรักษาประโยชน์ของผู้เอาประกันภัยที่ไม่มีเจตนาจะแจ้งเท็จ กรมธรรม์จึงได้ระบุเงื่อนไขข้อนี้ไว้เพื่อให้ความคุ้มครองต่อไป โดยผู้รับประกันภัยมีสิทธิเรียกเก็บเบี้ยประกันภัยเพิ่มได้ตามความเหมาะสม

(5) เงื่อนไข ความเสียหายบางส่วน (Average Clause) ให้ความคุ้มครองตามแบบเงื่อนไข F.P.A., W.A. หรือ All Risks

(6) เงื่อนไขความเสียหายที่ตีค่าได้เสมือนหนึ่งสูญเสียโดยสิ้นเชิง (Constructive Total Loss Clause) ระบุกรณีที่ผู้รับประกันภัยจะชดเชยค่าเสียหายที่ตีค่าได้เสมือนสูญเสียโดยสิ้นเชิงหากค่าใช้จ่ายในการถอน กู้ หรือขนส่งสินค้าที่เสียหายให้ถึงจุดหมายปลายทางนั้นมีราคาสูงกว่ามูลค่าทั้งหมดของสินค้านั้น

โดยที่กรมธรรม์ได้ให้ความคุ้มครองการสูญเสียโดยสิ้นเชิงอยู่แล้ว ไม่ว่าจะเป็นการประกันภัยแบบใด ความเสียหายของสินค้าที่เอาประกันภัย ในลักษณะสิ้นเชิงสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท ดังนี้

- ความสูญเสียสิ้นเชิงโดยแท้ (Actual Total Loss) หมายถึง ทรัพย์สินถูกทำลายพินาศไปสิ้นจนหมดสภาพ ที่จะคงความเป็นทรัพย์สิน หรือสิ่งของชนิดนั้นไป เช่น ข้าวสารเปียกน้ำจนบูดเน่า ไม่สามารถนำมาบริโภคได้ หรือเมื่อทรัพย์สินที่สูญเสียไปนั้น ไม่อาจติดตามเอาคืนมาได้ เช่น สินค้าที่จมลงไปกับเรือที่ใช้งาน

- ความสูญเสียเสมือนหนึ่งเสียหายโดยสิ้นเชิง (Constructive Total Loss) เกิดขึ้นในกรณีที่สินค้าประสพภัยที่คุ้มครอง จนทำให้ผู้เอาประกันภัย ไม่สามารถกู้คืนมาได้ ทั้งๆที่สินค้านั้น อาจยังไม่ถูกทำลายพินาศไปสิ้น แต่เป็นที่แน่ชัดแล้วว่า ในที่สุดก็ต้องกลายเป็นความสูญเสียสิ้นเชิงโดยแท้ต่อไป เนื่องจากค่าใช้จ่ายที่จะต้องเสียไปในการกอบกู้ทรัพย์สินนั้น ไม่คุ้มค่าที่จะลงทุนกระทำ เช่น เรือเดินสมุทร ที่ใช้บรรทุกสินค้าที่เอาประกันภัยไปเกยหินโสโครก ในทะเลแถบที่มีคลื่นลมจัดอยู่ตลอดเวลา สินค้าอาจจะยังไม่ได้ได้รับความเสียหาย แต่ไม่มีทางที่จะช่วยให้เรือพ้นจากการเกยหินโสโครกได้ และเป็นที่แน่ชัดแล้วว่า เรือจะต้องอัปปางลงในที่สุด และสินค้าที่อยู่ในเรือลำนั้น ก็จะต้องพินาศสิ้นไปด้วย เมื่อสินค้าได้รับความเสียหายมาก จนกระทั่งค่าซ่อมเพื่อให้สินค้ากลับคืนสู่สภาพเดิม บวกกับค่าขนส่งต่อไปยังจุดหมายปลายทางรวมกันแล้วสูงกว่ามูลค่าของสินค้านั้น เมื่อมาถึงปลายทาง

(7) เงื่อนไขว่าด้วยความสูญเสียที่เกิดขึ้นต่อส่วนรวม (General Average Clause) ระบุไว้สำหรับกรณีที่ทรัพย์สินหรือสินค้าถูกโยนทิ้งทะเล เพื่อประโยชน์ของทุกคน จึงควรต้อง

ได้รับการชดเชยคืนจากทุกคน และเมื่อเรือมาถึงจุดหมายปลายทางโดยปลอดภัย จะต้องทำการเรียกเก็บส่วนที่จะต้องร่วมเสี่ยงภัยกันจากทุกคน เพื่อชดเชยทรัพย์สินที่ถูกทิ้งทะเลไป เพราะภัยที่เกิดขึ้นเป็นความอันตรายต่อทรัพย์สินทั้งหมด

(8) เงื่อนไขว่าด้วยการยอมรับว่าเรือที่ใช้บรรทุกอยู่ในสภาพที่จะออกทะเล (Seaworthiness Admitted Clause) ในการทำประกันภัยทางทะเล มีข้อรับรองที่รู้จักกันอยู่โดยปริยายว่า เรือที่ใช้ในการเดินทะเล จะต้องอยู่ในสภาพที่พร้อม และสมบูรณ์ที่จะออกทะเลได้ มิเช่นนั้นแล้ว ผู้รับประกันภัย จะไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายหรือความสูญเสียที่เกิดขึ้น แต่ในการประกันภัยสินค้า ถือว่าเจ้าของสินค้า ไม่สามารถจะไปควบคุมการจัดการใดๆ ของเจ้าของเรือได้ ดังนั้น จึงต้องระบุเป็นข้อเงื่อนไขเพื่อให้เกิดการยอมรับว่า เรือที่ใช้บรรทุกสินค้านั้น จะต้องเป็นเรือที่พร้อมจะออกทะเลได้ เพื่อให้ไม่ให้อำนาจของสินค้าเสียสิทธิในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามกฎหมายโดยผู้รับประกันภัย จะสามารถเข้ารับช่วงสิทธิในการเรียกร้องค่าเสียหายจากเจ้าของเรือ ถ้าพบว่าเรือลำนั้นไม่พร้อมที่จะออกทะเล

(9) เงื่อนไขว่าด้วยการใช้สิทธิต่อผู้อารักขาทรัพย์สิน (Bailee Clause) ผู้อารักขาทรัพย์สินคือบุคคลหรือนิติบุคคลที่ทำการขนส่งสินค้า ผู้อารักขาสินค้า เช่น ท่าเรือ ต้องดูแลและรักษาทรัพย์สินในความครอบครองของตน จนกว่าจะส่งมอบให้ผู้อื่น ตามที่ได้รับมอบหมาย ข้อเงื่อนไขตามมาตรฐานนี้ เน้นให้ผู้เอาประกันภัย รู้ถึงหน้าที่ของตนเองว่าเป็นความรับผิดชอบของผู้เอาประกันภัยที่จะต้องใช้มาตรการอันสมควรเพื่อหลีกเลี่ยงหรือลดความสูญเสียใดๆ พร้อมทั้งต้องรักษาไว้ และใช้สิทธิที่มีอยู่ในการเรียกร้องให้บุคคลที่ 3 ที่มีความรับผิดชอบต่อความเสียหายใดๆ ที่เกิดต่อสินค้า บุคคลที่ต้องรับผิดชอบแรกต่อสินค้า ก็คือบริษัทเรือเจ้าของยานพาหนะที่ใช้บรรทุกสินค้า ผู้พิทักษ์รักษาสินค้า หรือบุคคลอื่นๆ ผู้เอาประกันภัยต้องทำการเรียกร้องให้ชดเชยค่าเสียหาย ภายในกำหนดเวลาที่กำหนดไว้ มิฉะนั้นจะถือว่าผิดเงื่อนไขในสัญญาประกันภัย

(10) เงื่อนไขว่าด้วยการไม่ให้ประโยชน์แก่บุคคลที่สาม (Not to Insure Clause) เงื่อนไขนี้ระบุว่าบริษัทเรือ เจ้าของยานพาหนะอื่นที่ใช้ขนส่ง หรือผู้อารักขาสินค้า เช่น ท่าเรือจะไม่มีส่วนได้รับความคุ้มครองจากกรมธรรม์ประกันภัย มิเช่นนั้นแล้ว เมื่อเกิดความเสียหายต่อสินค้า ในระหว่างที่อยู่ในความอารักขาของตน ก็จะอ้างว่า ได้รับความเสียหาย สามารถเรียกร้องจากผู้รับประกันภัยได้

(11) เงื่อนไขว่าด้วยการที่เรือโดนกันหรือชนกันกับเรืออื่นแล้วผิดทั้งคู่ (Both to Blame Collision Clause)

(12) เงื่อนไขยกเว้นภัยสงคราม (Free from Capture and Seizure Clause หรือ F.C. & S. Clause) กรมธรรม์ประกันภัยจะกำหนดเงื่อนไขยกเว้นภัยสงคราม ถ้าต้องการให้มีการคุ้มครองภัยสงคราม ก็จะต้องมีเงื่อนไขมาตรฐาน Institute War Clause เพิ่มเข้าไป

(13) เงื่อนไขยกเว้นภัยจลาจล นัดหยุดงาน การก่อความวุ่นวาย (F.S.R.C.C. Clause) ถ้าผู้เอาประกันภัยต้องการให้ความคุ้มครองภัยเหล่านี้ ก็สามารถทำเพิ่มเติมได้

(14) เงื่อนไขว่าด้วยการดำเนินการด้วยความฉับพลัน (Reasonable Dispatch Clause) เป็นเงื่อนไขระบุให้ผู้เอาประกันภัยต้องดำเนินการที่จำเป็นในเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นที่อยู่ในความควบคุมด้วยความรวดเร็ว เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้น เช่น เมื่อสัญญาการขนส่งเป็นอันสิ้นสุดลงก่อนสินค้าจะมาถึงปลายทาง ต้องรีบแจ้งให้ผู้รับประกันภัยทราบ มิเช่นนั้นอาจเป็นเหตุให้เสียสิทธิ หากทำให้ผู้รับประกันภัยได้รับความเสียหาย

การขอรับค่าสินไหมทดแทน

ในกรณีที่สินค้าที่ขนส่งได้รับความสูญเสียหรือความเสียหายระหว่างการขนส่ง ผู้เอาประกันภัยหรือตัวแทนของผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่ที่จะต้องใช้ความพยายามอย่างเต็มที่และเหมาะสมในการพยายามหาทางบรรเทาความเสียหายที่เกิดขึ้น รวมถึงการพยายามรักษาสินค้าอันพึงมีตามกฎหมายที่จะเรียกร้องค่าสินไหมจากฝ่ายที่จะต้องรับผิดชอบความเสียหายที่เกิดขึ้น สิ่งที่คุณเอาประกันภัยควรจะต้องกระทำ มีดังนี้

- (1) หากสินค้าหรือทรัพย์สินที่ทำประกันภัยไว้สูญหายหรือเสียหาย ผู้เอาประกันภัยต้องเรียกร้องค่าสินไหมจากบริษัทเรือ ผู้รับขนส่งสินค้า หรือการทำเรือ หรือผู้รับผิดชอบดูแลทรัพย์สินที่มีประกันภัย
- (2) หากสินค้าหรือทรัพย์สินที่ทำประกันภัยไว้ ถูกนำส่งให้กับผู้เอาประกันภัยอยู่ในสภาพที่ควรสงสัยว่าอาจมีความเสียหายเกิดขึ้นได้ ผู้เอาประกันภัยจะต้องไม่ลงนามรับสินค้าว่ารับมาในสภาพเรียบร้อย การลงนามรับสินค้านั้นจะต้องลงนามรับโดยมีข้อเขียนกำกับว่า รับมาในสภาพที่ชำรุดเสียหายโดยให้รายละเอียดประกอบตามความเป็นจริง
- (3) ถ้าสินค้าบรรจุอยู่ในคอนเทนเนอร์ ต้องให้เจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบตรวจสอบและรับรองว่าสลักที่ใช้ปิดผนึกประตูคอนเทนเนอร์ (seal) อยู่ในสภาพดี หากสลักที่ใช้ปิดผนึกประตูคอนเทนเนอร์ มีรอยชำรุดหรือถูกทำลายหรือไม่ตรงกับเอกสารการขนส่ง จะต้องระบุสภาพที่พบเห็นดังกล่าวในใบรับของ และเก็บสลักที่ใช้ปิดผนึกประตูคอนเทนเนอร์ที่ผิดปกติดังกล่าวไว้เพื่อตรวจสอบภายหลัง
- (4) ผู้เอาประกันภัยต้องเรียกร้องบริษัทเรือผู้รับขนส่งสินค้า หรือตัวแทนของผู้รับผิดชอบดูแลสินค้า ให้มีการสำรวจความเสียหายหรือความสูญเสียทันที ในกรณีที่พบว่าน่าจะมีความเสียหายเกิดขึ้นต่อสินค้า และทำหนังสือเรียกร้องทันทีเมื่อพบความเสียหาย หลังจากทำการสำรวจดังกล่าวแล้ว
- (5) หากทำการรับมอบสินค้าแล้วโดยที่สินค้าไม่ปรากฏร่องรอยว่าจะมีความเสียหายเกิดขึ้นขณะรับมอบ แต่ภายหลังพบความเสียหาย จะต้องรีบทำหนังสือเรียกร้องค่าเสียหายไปยังบริษัทเรือหรือผู้รับขนส่งสินค้า หรือผู้รับผิดชอบดูแลสินค้านั้นภายในกำหนด 3 วันนับจากวันที่รับมอบ

หน้าที่และวิธีปฏิบัติข้างต้น ได้กำหนดเป็นส่วนหนึ่งของข้อเงื่อนไข พิมพ์เป็นอักษรสีแดงบนหน้ากรมธรรม์ประกันภัย ดังนั้น หากผู้เอาประกันภัยละเลยไม่ปฏิบัติตามอาจจะต้องทำให้ต้องเสียสิทธิพันควรได้ในการประกันภัยภายใต้เงื่อนไขกรมธรรม์ได้

เมื่อสินค้าที่เอาประกันภัยเกิดความเสียหายตามความคุ้มครองที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ ผู้เอาประกันภัยจะต้องแจ้งให้ตัวแทนของบริษัทประกันภัยตามที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ทราบทันที เพื่อทำการสำรวจตรวจสอบความเสียหายที่เกิดขึ้น

เอกสารที่ผู้เอาประกันภัยต้องนำไปแสดงต่อบริษัทประกันภัยในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน มีดังต่อไปนี้

- (1) กรมธรรม์ประกันภัยต้นฉบับ หรือใบรับรองการทำประกันภัยตัวจริง
- (2) ใบอินวอยซ์ตัวจริงหรือสำเนา พร้อมทั้งใบแสดงปริมาณหรือคุณภาพเฉพาะของสินค้า
- (3) ใบตราส่ง (Bill of Lading)
- (4) ใบรายงานการสำรวจความเสียหาย หรือเอกสารอื่นที่แสดงจำนวนความเสียหาย หรือความสูญหาย (Wharf Survey Note)
- (5) เอกสารแสดงการตรวจสอบปริมาณและน้ำหนัก ณ จุดหมายปลายทาง
- (6) สำเนาหนังสือโต้ตอบระหว่างผู้เอาประกันภัยกับบริษัทผู้รับขนส่งสินค้าหรือฝ่ายอื่นๆ เกี่ยวกับการเรียกร้องให้ชดเชยความเสียหายที่เกิดขึ้น
- (7) หนังสือเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนต่อบริษัทประกันภัยภายใต้ขอบเขตความคุ้มครองของกรมธรรม์ (Claim Bill)

คำศัพท์ (Key Words)

1. F.O.B.
2. C.I.F.
3. C&F
4. Letter of Credit
5. Bill of Lading
6. F.P.A.
7. W.A.
8. All Risks
9. General Average
10. I.C.C.(A)
11. I.C.C.(B)
12. I.C.C.(C)
13. Cover Note
14. Open Cover