
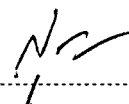



หัวข้อการศึกษาค้นคว้าอิสระ การศึกษาการประกันภัยทางทะเลของประเทศไทย
ชื่อและนามสกุล นางวรมาลิน คุณวุฒิจิตกร
แขนงวิชา บริหารธุรกิจ
สาขาวิชา วิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
อาจารย์ที่ปรึกษา รองศาสตราจารย์ ดร.เชาว์ โรจนแสง

คณะกรรมการสอบการศึกษาค้นคว้าอิสระได้ให้ความเห็นชอบการศึกษาค้นคว้าอิสระฉบับนี้แล้ว


..... ประธานกรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร.เชาว์ โรจนแสง)


..... กรรมการ
(รองศาสตราจารย์ สุวีณา ตั้งโพธิ์สุวรรณ)

คณะกรรมการบัณฑิตศึกษา ประจำสาขาวิชาวิทยาการจัดการ อนุมัติให้รับการศึกษา
ค้นคว้าอิสระฉบับนี้ เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต
แขนงวิชาบริหารธุรกิจ สาขาวิชาวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช


.....
(รองศาสตราจารย์ ดร. รังสรรค์ ประเสริฐศรี)
ประธานกรรมการประจำสาขาวิชาวิทยาการจัดการ
วันที่ 21 เดือน มกราคม พ.ศ. 2554

ชื่อการศึกษา คั่นคว่ำอิสระ การศึกษาการประกันภัยทางทะเลของประเทศไทย
ผู้ศึกษา นางวรมาลิน คุณวุฒิฤทธิธรม **ปริญญา** บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต
อาจารย์ที่ปรึกษา รองศาสตราจารย์ ดร.เชาว์ โรจนแสง **ปีการศึกษา** 2550

บทคัดย่อ

การศึกษา คั่นคว่ำอิสระนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษารูปแบบของการประกันภัยทางทะเล และการขนส่งแบบต่างๆ เพื่อรวบรวมหลักความคุ้มครองของการประกันภัย สินค้าทางทะเลและการขนส่ง รวมทั้งเพื่อรวบรวมหลักการจ่ายค่าสินไหมของการประกันภัยสินค้าทางทะเลและการขนส่ง

วิธีการดำเนินการศึกษาการประกันภัยทางทะเลของประเทศไทยทำได้โดยศึกษาคั่นคว่ำทฤษฎีจากหนังสือและตำราวิชาการ จากเอกสารประกอบการสัมมนา รวมทั้งจากข้อมูลบนอินเทอร์เน็ตที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยทางทะเลและขนส่ง ข้อมูลที่ใช้เป็น ข้อมูลทุติยภูมิ โดยได้รวบรวมข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้แก่ กรมการประกันภัย สมาคมประกันภัย ห้องสมุดของมหาวิทยาลัยต่างๆ หลังจากนั้นจึงนำทฤษฎีข้อมูลทุติยภูมิสังเคราะห์ข้อมูล สรุปและจัดรูปแบบ โดยใช้รูปแบบตาราง และไดอะแกรมต่างๆ

ผลการศึกษา สามารถแบ่งความสัมพันธ์ระหว่างการประกันภัยทางทะเลและขนส่งแบบต่างๆตามประเภทของผู้เอาประกันได้แก่ ด้านเจ้าของสินค้า จะเป็นผู้เอาประกันการประกันภัยสินค้า และด้านเจ้าของเรือจะเป็นผู้เอาประกันภัย การประกันภัยตัวเรือ และ/หรือการประกันภัยค่าระวางเรือ และ/ หรือการประกันภัย แบบเพื่อการปกป้องการชดใช้ ค่าเสียหาย สำหรับหลักความคุ้มครองของการประกันภัย สินค้าทางทะเลและการขนส่ง ข้อตกลงของสถาบันฯ(A)ให้ความคุ้มครองกว้างที่สุด ส่วนข้อตกลงของสถาบันฯ (B) ให้ความคุ้มครองแคบกว่า จำกัดเฉพาะภัยบางชนิดที่ระบุไว้ ข้อตกลงของสถาบันฯ(C) คุ้มครองภัยน้อยชนิดกว่า และจำกัดภัยมากกว่า(B)

คำสำคัญ การประกันภัย ทางทะเล ประเทศไทย

กิตติกรรมประกาศ

การศึกษาค้นคว้าอิสระฉบับนี้สำเร็จสมบูรณ์ได้ด้วยความกรุณาและความช่วยเหลืออย่างสูงยิ่งจากรองศาสตราจารย์ ดร.เชาว์ โรจนแสง อาจารย์ที่ปรึกษา ซึ่งได้ให้แนวคิด คำปรึกษา และช่วยตรวจแก้ไขในส่วนที่บกพร่องต่างๆตั้งแต่เริ่มต้น รวมทั้งคณาจารย์ของมหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาราช ที่ได้ประสิทธิ์ประสาทวิชาต่างๆให้กับดิฉัน ตลอดการศึกษาในระดับบัณฑิตศึกษา จึงขอกราบขอบพระคุณท่านอาจารย์ในความกรุณาของท่านมา ณ. โอกาสนี้

ขอกราบขอบพระคุณคุณพ่อ สมาน และคุณแม่สกลิต ศิริมงคล ที่ได้อบรมดูแลดิฉันมาอย่างดี ซึ่งท่านได้สั่งสอนให้เกิดสติปัญญา สมานะ ศีลธรรมอันดี รวมทั้งได้สละเวลามาดูแลหลานในช่วงเวลาต่างๆ ที่ดิฉันได้เข้าศึกษาในมหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาราช จนกระทั่งบรรลุปริญญาค้นคว้าอิสระฉบับนี้

ขอขอบคุณคุณศกร คุณวุฒิจูฑิธรณ สามี ผู้ให้การสนับสนุนให้ดิฉันเข้าศึกษาในระดับบัณฑิตศึกษา ของมหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาราช และคอยช่วยเหลือทางด้านวิชาการ ทำหน้าที่ดูแลบ้านและบุตรชาย ตลอดจนให้คำปรึกษา เป็นกำลังใจ จนกระทั่งบรรลุปริญญาสำเร็จในการเรียนและการศึกษาค้นคว้าอิสระฉบับนี้

วรมาลีน คุณวุฒิจูฑิธรณ

ธันวาคม 2550

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ง
กิตติกรรมประกาศ	จ
สารบัญตาราง	ข
บทที่ 1 บทนำ	1
ความเป็นมาและความสำคัญ	1
วัตถุประสงค์ของการศึกษา	3
ขอบเขตของการศึกษา	3
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	3
นิยามศัพท์เฉพาะ	4
บทที่ 2 วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง	5
ความหมายของการประกันภัยทางทะเล	5
ประวัติ ความเป็นมาของการประกันภัยทางทะเล	6
องค์กรสำคัญของธุรกิจการประกันภัยทางทะเลในตลาดโลก	7
รูปแบบของการประกันภัยทางทะเลแบบต่างๆ	8
การประกันภัยตัวเรือ	11
การประกันภัยค่าระวางสินค้า	21
การประกันภัย แบบเพื่อการปกป้อง และการชดใช้ค่าเสียหาย	23
หลักการจ่ายค่าสินไหมของการประกันภัยทางทะเล	36
บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย	55
การเก็บรวบรวมข้อมูล	55
การสังเคราะห์ข้อมูล	55
กำหนดการดำเนินงานวิจัย	56
บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	57
ด้านรูปแบบของการประกันภัยทางทะเลและขนส่งแบบต่างๆ	58
หลักความคุ้มครองของการประกันภัยทางทะเลและขนส่ง	59
หลักการจ่ายค่าสินไหมของการประกันภัยทางทะเลและขนส่ง	71

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 5 สรุปผลการวิจัย และข้อเสนอแนะ	73
สรุปการวิจัย	73
ข้อเสนอแนะจากผลจากการวิจัย	76
ข้อเสนอแนะในการศึกษาค้นคว้าต่อไป	76
บรรณานุกรม	77
ภาคผนวก	79
กรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลและขนส่ง	80
ประวัติผู้วิจัย	81

สารบัญตาราง

		หน้า
ตารางที่ 3.1	ระยะเวลาและขั้นตอนในการดำเนินงาน.....	53
ตารางที่ 5.1	จำแนกประเภทภัยที่คุ้มครองตาม Institute Cargo Clauses.....	64

บทที่ 1

บทนำ

1. ความเป็นมาและความสำคัญ

การประกันภัยทางทะเลและขนส่ง (Marine Insurance) เป็นการประกันภัยชนิดที่สำคัญและเก่าแก่ที่สุดของการประกันวินาศภัย มีประวัติความเป็นมานับเป็นพันๆ ปีมาแล้ว นับตั้งแต่มีการพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำระหว่างประเทศ จากการศึกษาสังคมที่มีความเจริญทางเศรษฐกิจการค้าในสมัยโบราณจะพบวิธีการต่างๆ ซึ่งสังคมสมัยนั้นๆ ได้ตระหนักถึงความจำเป็นและได้นำมาใช้เพื่อลดความเสี่ยงภัยและความไม่แน่นอนต่างๆ ที่จะเกิดขึ้นในชีวิตเศรษฐกิจประจำวันของตน

การ นำเอาสินค้า จากแหล่งผลิต หรือจากที่หนึ่ง ไปยังมือของผู้ที่ต้องการใช้สินค้านั้น อย่างถูกต้อง ตามความต้องการของผู้รับสินค้านั้น และจะด้วยเหตุผลใดๆ ก็ตาม ที่ทำให้ สินค้า นั้น ไม่มาถึงตามกำหนด หรือมาถึง แต่อยู่ในสภาพเสียหาย ก็จะทำให้ ธุรกิจเกิดการกระทบกระเทือน และบรรดาผู้ที่อยู่ในเครือข่าย ที่ทำให้เกิดการขนส่งสินค้าทางจากต้นทาง ได้แก่ โรงงานผู้ผลิต พ่อค้าหรือตัวแทนต่างๆ จะต้องทราบถึงผลเสียหายทางการเงินและเศรษฐกิจที่ตามติดมากับการ ไม่ถูกต้อง เรียบร้อยในการมาถึงและสภาพของสินค้านั้น

นอกจากการประกันภัยทางทะเลและขนส่งจะช่วยแบ่งเบาภาระความเสี่ยงของผู้ประกอบการในธุรกิจการค้าระหว่างประเทศแต่ละคน ทำให้ผู้ประกอบการไม่ต้องแบกรับภาระความเสี่ยงแต่ลำพังตนเองหรือถ้าเกิดความเสียหายขึ้น ก็ได้รับความคุ้มครองจากการประกันภัย ทำให้ไม่ถึงกับล้มละลายหมดเนื้อหมดตัวทำให้สามารถประกอบธุรกิจได้อย่างมั่นใจ หรือสามารถเปิดดำเนินการใหม่ได้อย่างรวดเร็ว การประกันภัยทางทะเลและขนส่งและขนส่งก็ยิ่งให้ประโยชน์ต่อเศรษฐกิจของประเทศชาติโดยรวม

การประกันภัยทางทะเลและขนส่งของประเทศไทย จะยึดถือตามเงื่อนไขความคุ้มครองที่ใช้กัน ในประเทศอังกฤษ ซึ่งเป็นเงื่อนไขความคุ้มครองที่จัดทำขึ้นโดย กลุ่มผู้รับประกันภัย อันได้แก่ The Institute of London Underwriters, The Liverpool Underwriters Association และ Lloyds Underwriters Association

เงื่อนไขความคุ้มครองที่จัดทำโดยกลุ่มผู้รับประกันภัยดังกล่าวข้างต้น จะขึ้นด้วยคำว่า ‘Institute’ ซึ่งเป็นที่รู้จักและยอมรับกันดีทั่วไป ในวงการธุรกิจที่เกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะเป็น ผู้ส่งออก ผู้นำเข้า ธนาคาร หรือ ตัวแทนในการพิจารณาค่าสินไหมทดแทนในการประกันภัย ขนส่งสินค้าทางทะเล โดยทั่วไป มีชุดเงื่อนไขความคุ้มครอง 3 ชุด ที่เป็นที่ยอมรับกัน ซึ่งได้กำหนดขอบเขตความเสี่ยงภัยที่คุ้มครอง ลดหลั่นลงไปตามลำดับ ดังนี้

1. Institute Cargo Clause (A)
2. Institute Cargo Clause (B)
3. Institute Cargo Clause (C)

การประกันภัยทางทะเลและขนส่งนั้น เป็นสัญญาตกลงกัน ระหว่าง “ผู้รับประกัน” (ผู้รับประกันภัย) ฝ่ายหนึ่ง กับ “ผู้เอาประกันภัย” (หรือ ผู้จ่ายเบี้ยประกัน) ฉะนั้น ย่อมหลีกเลี่ยงไม่ได้ว่า ในบางครั้งอาจจะนำไปสู่การขัดแย้ง ซึ่งต้องตัดสินคดีกันในศาล (ที่มีระบบการศาลที่เรียกว่า “common law”) และในบางเรื่องถ้ามี ข้อกฎหมายที่น่าสนใจ ก็มีคนมาเขียนไว้เพื่อใช้เป็นเอกสารอ้างอิง และก็มีหลายคดีที่ใช้การตัดสิน พาดพิง ไปถึงตัวอย่างในคดีเหล่านั้น ฉะนั้นการประกันภัยทางทะเลและขนส่งที่เราเห็นอยู่ทุกวันนี้ มีอายุมากกว่า 100 ปีแล้ว และในประเทศที่มีการพาณิชย์มาช้านาน ก็มี ตัวอย่างคดีต่างๆที่เป็นตัวอย่างและเป็นแนวในการพิจารณาคดี ในปัจจุบันอยู่มากมาย

ดังนั้น จึงควรมีการศึกษาการประกันภัยทางทะเลและขนส่งของประเทศไทย เพื่อทราบถึงรูปแบบของการประกันภัยทางทะเลและขนส่งแบบต่างๆ และเพื่อรวบรวมหลักความคุ้มครองของการประกันภัยทางทะเลและขนส่ง รวมทั้งรวบรวมหลักการจ่ายค่าสินไหมของการประกันภัยทางทะเลและขนส่งเพื่อให้ผู้สนใจนำไปใช้เพื่อนำมาประกอบการตัดสินใจเลือกใช้บริการประกันภัยทางทะเลและขนส่ง หรือเพิ่มความรู้ความเข้าใจเพื่อนำไปใช้ในงานที่เกี่ยวข้อง

2. วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษารูปแบบของการประกันภัยทางทะเลและการขนส่งแบบต่างๆ
2. เพื่อรวบรวมหลักความคุ้มครองของการประกันภัยสินค้าทางทะเลและการขนส่ง
3. เพื่อรวบรวมหลักการจ่ายค่าสินไหมของการประกันภัยสินค้าทางทะเลและการขนส่ง

3. ขอบเขตของการศึกษา

การศึกษาเรื่องการประกันภัยทางทะเลและขนส่งในประเทศไทย ใช้ตามรูปแบบการประกันภัยทางทะเลและขนส่งของประเทศอังกฤษ โดยบังคับให้เริ่มใช้แบบและเงื่อนไขใหม่ ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2525 ดังมีขอบเขตดังนี้

1. ความหมายการประกันภัยทางทะเลและขนส่ง (Marine Insurance)
2. รูปแบบของการประกันภัยแบบต่างๆ (Type of Marine Cargo Insurance)
3. การประกันภัยตัวเรือและเครื่องจักร (Hull Insurance: Hull and Machinery)
4. การประกันภัยทางทะเลและขนส่งของค่าระวางเรือ (Freight Insurance)
5. การประกันภัยแบบเพื่อการปกป้อง และการชดใช้ค่าเสียหาย (P and I Club Protection and Indemnity)

4. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ผู้เอาประกันภัยสามารถนำข้อมูลจากการวิจัยนี้ไปประกอบการพิจารณาเปรียบเทียบการเลือกประเภทของการประกันภัยทางทะเลและการขนส่งแบบต่างๆ
2. บริษัทประกันภัยสามารถนำข้อมูลของการวิจัยนี้ไปศึกษาเพื่อกำหนดรูปแบบผลิตภัณฑ์และกลยุทธ์สำหรับเสนอขายประกันภัยทางทะเลและการขนส่งแบบต่างๆ แก่ผู้เอาประกันภัย ที่สนใจได้สอดคล้องกับความต้องการของผู้เอาประกันภัย

3. ผลการวิจัยสามารถเป็นแนวทางให้กับงานวิจัยที่เกี่ยวข้องและเป็นประโยชน์ในการศึกษาเกี่ยวกับประกันภัยทางทะเลและการขนส่งได้ต่อเนื่องในอนาคต

5. นิยามศัพท์เฉพาะ

1. ผู้เอาประกันภัย หมายถึง บุคคลที่ระบุชื่อเป็นผู้เอาประกันภัยในกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลและการขนส่ง หรือกรมธรรม์อื่นๆ
2. ผู้รับประกันภัยหรือบริษัทประกันภัย หมายถึง บริษัทที่รับประกันภัยและออกกรมธรรม์ประกันภัยให้แก่ผู้เอาประกัน
3. กรมธรรม์ประกันภัย หมายถึง หนังสือที่บริษัทประกันภัยออกให้ผู้เอาประกันภัย เพื่อเป็นหลักฐานว่าบริษัทจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยเมื่อเกิดความเสียหายขึ้นตามเงื่อนไขที่ได้ระบุไว้
4. การชดใช้ค่าสินไหมทดแทน หมายถึง การชดใช้ความเสียหายตามที่เสียหายจริง
5. การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน หมายถึง การที่ผู้เอาประกันภัยได้เรียกร้องให้ผู้รับประกันชดใช้ค่าเสียหายให้
6. ทุนประกันภัยหรือจำนวนเงินเอาประกันภัย หมายถึง จำนวนเงินที่ผู้รับประกันภัยจะต้องจ่ายตามที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ เมื่อความเสียหายเกิดขึ้นแก่ผู้เอาประกันภัย
7. นายหน้าประกันภัย หมายถึง บุคคลที่ทำหน้าที่ชี้ช่องหรือจัดการให้ประชาชนทำประกันภัยกับบริษัท โดยจะเป็นผู้ให้คำแนะนำ การซื้อประกันภัยในแต่ละประเภทให้มีความเหมาะสมกับสภาพความเสี่ยงภัยของแต่ละบุคคลหรือกิจการ โดยหวังค่านายหน้าเนื่องจากการนั้น

บทที่ 2

วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

ในการศึกษาวิจัยเรื่อง การศึกษาการประกันภัยทางทะเลและขนส่งในประเทศไทยผู้ศึกษาได้ศึกษาแนวคิดเกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเลและขนส่ง และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเป็นพื้นฐานและเป็นแนวทางในการสังเคราะห์ ตามลำดับดังนี้

1. ความหมายของการประกันภัยทางทะเลและขนส่ง
2. ประวัติความเป็นมาของการประกันภัยทางทะเลและขนส่ง
3. องค์กรสำคัญของธุรกิจการประกันภัยทางทะเลและขนส่งในตลาดโลก
4. รูปแบบของการประกันภัยทางทะเลและขนส่งแบบต่างๆ
5. การประกันภัยตัวเรือและเครื่องจักร
6. การประกันภัยค่าระวางสินค้า
7. การประกันภัย แบบเพื่อการปกป้อง และการชดใช้ค่าเสียหาย
8. หลักการจ่ายค่าสินไหมของการประกันภัยทางทะเลและขนส่ง

1. ความหมายของการประกันภัยทางทะเลและขนส่ง (Marine Insurance)

สำนักงานประกันภัย (2533: 2) ได้ระบุแนวความคิดเกี่ยวกับความหมายของ การประกันภัยทางทะเลและขนส่งคือ

การประกันภัยทางทะเลและขนส่ง หมายถึง การประกันความเสียหายแก่เรือและทรัพย์สินหรือสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่งทางทะเล และยังขยายของเขตความคุ้มครองไปถึงการขนส่งสินค้าทางอากาศและทางบก ซึ่งต่อเนื่องกับการขนส่งทางทะเลด้วย

2. ประวัติ ความเป็นมาของการประกันภัยทางทะเลและขนส่ง (Marine Insurance)

ในประเทศจีนประมาณ 3,000 ปี ก่อนคริสตกาล พ่อค้าชาวจีนซึ่งอาศัยลำนํ้าแยงซีเกียงเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าไปขายยังเมืองต่างๆ ได้พัฒนาวิธีการแบ่งเบาและบรรเทาความเสียหายที่จะเกิดขึ้นกับสินค้าของตนทั้งนี้เนื่องจากแม่น้ำแยงซีเกียงมีสายน้ำที่เชี่ยวกราก และเรือสินค้ามักจะอับปางอยู่เสมอๆ เนื่องจากมีหินใต้นํ้าและเกาะแก่งที่คดเคี้ยวเป็นอันตรายต่อการเดินเรือ มีปรากฏอยู่เสมอว่าพ่อค้าบางคนต้องสิ้นเนื้อประดาตัวเพราะสินค้าได้รับความเสียหายหมด วิธีการที่พ่อค้าเหล่านั้นนำมาใช้ก็คือ การกระจาย (Distributing) สินค้าของตนแยกบรรทุกไว้ในเรือหลายๆ ลำแทนที่จะบรรทุกสินค้าทั้งหมด (Concentrating) ไว้ในเรือลำเดียวกันหรือในเรือเพียงไม่กี่ลำ เรือแต่ละลำก็จะบรรทุกสินค้าซึ่งเป็นส่วนของพ่อค้าหลายๆ คน หากเรือลำใดลำหนึ่งได้รับความเสียหายอับปางลงในการขนส่งสินค้าเท่านั้น พ่อค้าแต่ละคนก็จะได้รับความเสียหายเฉพาะส่วนเพียงจำนวนส่วนน้อยของสินค้าของตนเท่านั้น ทั้งนี้เนื่องจากจากประสบการณ์พบว่าเรือย่อมจะไม่ประสบความโชคร้ายในทุกๆ ลำ หรือคือการใช้หลักกฎหมายการเฉลี่ย (The Law of Average) มาใช้เพื่อปกป้องสัดส่วนใหญ่ของสินค้าไว้นั่นเอง

การขนส่งสินค้าตามชายฝั่งทะเลในเอเชียไมเนอร์ ซึ่งสินค้าต้องเสี่ยงกับความเสียหายจากการปล้นสะดมของโจรสลัดและภัยทางทะเลต่างๆ ก็ได้ใช้วิธีการบรรเทาความสูญเสียด้วยการกระจายสินค้าของตนโดยวิธีการที่คล้ายๆ กัน

หลักการดังกล่าวข้างต้น ถือว่าเป็นวิธีการกระจายความเสี่ยงภัย (Spread of Risk) ที่เป็นที่มาและคล้ายกับหลักการของการประกันภัยในปัจจุบันเป็นอย่างมาก

นอกจากหลักการกระจายความเสี่ยงภัยแล้ว หลักการโอนความเสี่ยงภัยของการประกันภัย (Transfer Concept of Insurance) ก็มีต้นกำเนิดและพัฒนาการมาเนื่องจากความจำเป็นในการบรรเทาความเสียหายจากการเสี่ยงภัยทางทะเลมาตั้งแต่สมัยโบราณแล้วเช่นกัน เช่น สัญญาบอตทอมรี (Bottomry) และสัญญาเรสปอนเดนเตีย (Respondentia) ซึ่งเป็นสัญญาการกู้ยืมเงินเพื่อการค้าขายทางทะเล (Maritime Contract) โดยมีตัวเรือ (Vessels หรือ Bottoms) และสินค้า (Cargoes หรือ Res.) เป็นหลักทรัพย์ค้ำประกัน มีอัตราดอกเบี้ยประกันภัยที่เรียกเก็บนี้จะสูงกว่าอัตราดอกเบี้ยที่เรียกเก็บจากเงินกู้ และอัตราจะขึ้นอยู่กับเส้นทางการเดินเรือที่แตกต่างกัน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับปัจจัยต่างๆ เช่น ระยะเวลา ชนิดของเรือ ชนิดของสินค้า เส้นทางการเดินเรือประสบการณ์ของกัปตันและลูกเรือ เป็นต้น ซึ่งคล้ายกันมากกับการกำหนดเบี้ยประกันภัยสำหรับการประกันภัยทางทะเลและขนส่งในปัจจุบัน

การกู้เงินแบบสัญญาบอตตอมรี ได้เป็นเครื่องมือที่มีส่วนสำคัญที่นำมาสู่การประกันภัยทางทะเลและขนส่งและวิธีการเช่นนี้ได้กระจายแพร่หลายไปในสังคมที่มีความเจริญรุ่งเรืองในสมัยโบราณ เช่น สังคมของพวกโฟนิเชีย่น โรเดียน กรีก และโรมัน และช่วยส่งเสริมและผลักดันให้ชาติเหล่านั้นก้าวขึ้นมามีบทบาทนำในทางการค้าหรือการพาณิชย์นำวิระหว่างประเทศในสมัยนั้น และในทางกลับกันก็ได้มีหลักการของการประกันภัยทางทะเลและขนส่งที่ได้พัฒนาขึ้นมาอย่างมีความเป็นระบบและเป็นหลักการที่สืบทอดมาจนถึงปัจจุบัน เช่น หลักว่าด้วยความเสียหายร่วม (General Average) ของพวกกรีก และหลักกฎหมายว่าด้วยการรับรอง (The Law of Warranty) ของชาวโรมัน เป็นต้น

3. องค์กัรสำคัญของธุรกิจการประกันภัยทางทะเลและขนส่งในตลาดโลก

สำนักงานประกันภัย (2533: 3) ได้กล่าวถึงองค์กัรสำคัญของธุรกิจการประกันภัยทางทะเลและขนส่งในตลาดโลก

ในศตวรรษที่ 17 การประกันภัยทางทะเลและขนส่งได้พัฒนาและเจริญรุ่งเรืองขึ้นอย่างรวดเร็วในประเทศอังกฤษ ทั้งนี้เนื่องจากประเทศอังกฤษในสมัยนั้นมีการค้าขายทางทะเลมากกว่าประเทศอื่นๆ ในยุโรป เมื่อมีการค้าขายและขนส่งสินค้าทางทะเลเป็นจำนวนมาก แนวความคิดในการกระจายความเสี่ยงภัยทางทะเลเพื่อหาทางแบ่งเบาและบรรเทาภาวะความเสียหายก็ย่อมมีมากขึ้น และพัฒนาขึ้นเป็นธรรมดา ในสมัยนั้น มีการรับประกันภัยโดยพวกพ่อค้าผู้มีความประสงค์จะเข้าร่วมรับเสี่ยงภัยในการเดินทางหรือการขนส่งสินค้าทางทะเลเพื่อหวังจะได้รับค่าธรรมเนียม (Premium) เป็นการตอบแทน

เนื่องจากในสมัยนั้น กาแฟได้แพร่หลายเข้าสู่ประเทศอังกฤษและได้รับความนิยมอย่างมาก มีร้านกาแฟเกิดขึ้นมากมาย กิจการค้ำขายหลายชนิดได้มีการติดต่อธุรกิจกันระหว่างพ่อค้าซึ่งมีโอกาสพบปะพูดคุยกันในร้านกาแฟต่างๆ ในกรุงลอนดอน และด้วยเหตุนี้เองธุรกิจการประกันภัยก็เป็นธุรกิจหนึ่งที่มีการเจรจาต่อรองกันในร้านกาแฟด้วย

ในบรรดาร้านกาแฟทั้งหลายในสมัยนั้น ที่มีชื่อเสียงมากที่สุด รู้จักกันแพร่หลายและมีส่วนเกี่ยวข้องและสนับสนุนพัฒนาการของการประกันภัยทางทะเลและขนส่งมากที่สุด ก็ได้แก่ร้านกาแฟร้านหนึ่งซึ่งตั้งอยู่ริมแม่น้ำเทมส์ ในถนน Tower Street ใกล้ๆ กับ The Tower of London คือร้านกาแฟของนายเอ็ดเว็ด ลอยด์ (Edward Lloyd)

ตั้งแต่ปี ค.ศ.1688 นายเอ็ดเวิร์ด ลอยด์ ได้ช่วยเหลือและส่งเสริมให้พ่อค้าหรือผู้รับประกันภัย ลงลายมือชื่อของพวกเขาลงบนส่วนล่างของสัญญาประกันภัย เพื่อให้สัญญาประกันภัยเหล่านั้นมีผู้รับประกันภัยเข้าร่วมรับเสี่ยงภัยจนครบจำนวนเงินที่มีการเอาประกันภัย การที่ผู้รับประกันภัยแสดงเจตจำนงรับประกันภัยโดยวิธีการลงลายมือชื่อของตนไว้เป็นหลักฐานในส่วนล่างของสัญญาประกันภัยนี้เอง จึงเรียกผู้รับประกันภัยว่า Underwriter

นายเอ็ดเวิร์ด ลอยด์ เองไม่ได้เป็นผู้รับประกันภัย เขาเพียงแค่ขายกาแฟ แต่เขาก็ได้ให้ความสนใจกับธุรกิจการประกันภัยทางทะเลและขนส่งนี้มากเป็นพิเศษในร้านกาแฟของเขา เขาได้จัดหาข่าวเกี่ยวกับการเดินเรือสถิติข้อมูลต่างๆ ของเรือแต่ละลำ ความสามารถของเรือ รวมทั้งของกัปตันและลูกเรือมาคอยไว้บริการแก่พวกพ่อค้าและผู้รับประกันภัยด้วย ในปี ค.ศ. 1969 ได้มีการเรียกร้องต้องการในเรื่องของข้อมูลข่าวสารเช่นนี้มาก เขาจึงได้จัดพิมพ์แผ่นปลิวข่าวขึ้น เรียกว่า ลอยด์ นิวส์ (Lloyd's News) เพื่อเสนอข่าวสารเกี่ยวกับการประกันภัยและการค้าขายทางทะเล ลอยด์ นิวส์ ได้ถูกรัฐบาลอังกฤษห้ามพิมพ์อยู่พักหนึ่ง ต่อมาในปี ค.ศ. 1734 ก็ได้มีการออกหนังสือพิมพ์รายวันชื่อ ลอยด์ ลิสต์ (Lloyd's List) ซึ่งถือว่าเป็นหนังสือพิมพ์ที่เก่าแก่ที่สุดในกรุงลอนดอน และยังคงมีการพิมพ์จำหน่ายมาจนทุกวันนี้

ในปี ค.ศ.1769 ตลาดประกันภัยได้ย้ายศูนย์กลางของการประกันภัยมาที่ร้านกาแฟใหม่ของลอยด์ที่ Pope's Head Alley และในปี ค.ศ. 1771 ได้มีการตั้งกรรมการของลอยด์ขึ้นบริหารธุรกิจการประกันภัยสินค้า ปรากฏว่าสินค้ายังไม่ถึงปลายทางก็ยังไม่มีการจ่ายเงินค่าระวางให้กับผู้ขนส่ง หากสินค้านั้นเสียหายไปผู้รับขนหรือเจ้าของเรือก็ยอมสูญเสียประโยชน์จากค่าระวางนั้น ผู้รับขนจึงมักมีการซื้อการประกันภัยค่าระวางสินค้าเพื่อคุ้มครองส่วนได้เสียของตนดังกล่าว

4. รูปแบบของการประกันภัยทางทะเลและขนส่งแบบต่างๆ

สำนักงานประกันภัย (2533: 6) ได้กล่าวถึงประเภทของการประกันภัยทางทะเลและขนส่ง ซึ่งแบ่งออกได้เป็น 2 แขนงใหญ่ๆ คือ

4.1 การประกันภัยการขนส่งสินค้าทางทะเล (Marine Cargo Insurance)

4.2 การประกันภัยตัวเรือและเครื่องจักร (Marine Hull Insurance : Hull and Machinery)

4.1 การประกันภัยการขนส่งสินค้าทางทะเล (Marine Cargo Insurance)

คุ้มครองความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้นกับสินค้าที่เอาประกันภัย ซึ่งอยู่ในระหว่างการขนส่งทางทะเล ภัยที่จะได้รับความคุ้มครองจะขึ้นอยู่กับแบบหรือเงื่อนไขที่ผู้เอาประกันภัยเลือกซื้อความคุ้มครองไว้

4.1.1 หลักความคุ้มครองของการประกันภัยทางทะเลและขนส่งและขนส่งที่ปฏิรูป
ขึ้นใหม่ของการประกันภัยการขนส่งสินค้าทางทะเล

ตลาดประกันภัยของประเทศไทยใช้ตามรูปแบบ การประกันภัยของประเทศอังกฤษ โดยบังคับให้เริ่มใช้แบบเงื่อนไขใหม่ ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2525 และให้เลิกใช้แบบเก่าตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2526 เป็นต้นไป เงื่อนไขมี 3 แบบคือ

- 1) *Institute Cargo Clause (A)* ใช้แทนเงื่อนไขเดิมแบบ *All Risk*
- 2) *Institute Cargo Clause (B)* ใช้แทนเงื่อนไขเดิมแบบ *W.A*
- 3) *Institute Cargo Clause (C)* ใช้แทนเงื่อนไขเดิมแบบ *F.P.A*

1) *Institute Cargo Clause (A)*

ภัยต่างๆ ที่ระบุความคุ้มครองไว้ในข้อตกลง A และเงื่อนไขความคุ้มครองตามข้อตกลง A นี้จะให้ความคุ้มครองไปถึงภัยทั้งหมดที่เกิดขึ้นแก่ทรัพย์สินที่ได้เอาประกันภัยไว้ แต่จะไม่ขยายความคุ้มครองไปถึง

- (1) ความเสียหายหรือค่าใช้จ่ายที่เกิดจากเหตุใกล้ชิดของความล่าช้า
- (2) ความบกพร่องที่มีอยู่เดิมในวัตถุหรือทรัพย์สินที่เอาประกันภัย
- (3) เรือ ไม่เหมาะสมในการออกทะเล
- (4) ภัยสงคราม
- (5) การนัดหยุดงาน ฯลฯ
- (6) ภัยอื่นๆ ตามที่ข้อตกลง B และ C ระบุไว้ไม่คุ้มครองโดยเด็ดขาด

2) Institute Cargo Clause (B)

ภัยต่างๆ ที่ระบุไว้ในข้อตกลงฯ ว่าด้วยสินค้า B การประกันภัยนี้คุ้มครองภัยต่อไปนี้ ยกเว้นที่เนื่องมาจากเรือไม่เหมาะสมในการออกทะเลภัยสงคราม ภัยเนื่องมาจากการนัดหยุดงาน

2.1) ทรัพย์สินที่เอาประกันภัยได้รับความเสียหายมีผลจาก

- (1) ไฟไหม้ หรือการระเบิด
- (2) เรือเกยตื้น เกยหาด จม คว่ำลง
- (3) พลิกคว่ำ ตกราง ในการขนส่งทางบก
- (4) ชนกันหรือได้รับความเสียหายจากเรือ หรือการขนส่งด้วยวัตถุอื่นภายนอกนอกเหนือจากน้ำ
- (5) ถ้ายสินค้าลงท่าเรือที่ไม่ปลอดภัย
- (6) แผ่นดินไหว ภูเขาไฟระเบิด ฟ้าผ่า

2.2) ทรัพย์สินที่เอาประกันภัยได้รับความเสียหายจาก

- (1) การเสียสละเพื่อความปลอดภัยร่วมกัน
- (2) โยนสินค้าทิ้งทะเลหรือถูกน้ำทะเลซัดไป
- (3) เข้าไปในทะเลสาบ หรือแม่น้ำ ไปยังเรือที่มีเครื่องยกคอนเทนเนอร์ หรือสถานที่เก็บสินค้า
- (4) เสียหายทั้งหมดเกิดจากหีบห่อใดๆ ที่ตกจากเรือหายไป หรือหลุดลงมาขณะบรรทุกเรือหรือขนออกจากเรือ

3) Institute Cargo Clause (C)

ภัยต่างๆ ที่ระบุความคุ้มครองไว้ในข้อตกลงฯ ว่าด้วย สินค้า C คุ้มครองเหมือนกับในข้อตกลง B ทุกอย่าง ยกเว้นที่ต่างกันคือ ไม่คุ้มครอง

- (1) ความเสียหายที่เกิดจากแผ่นดินไหว ภูเขาไฟระเบิดหรือฟ้าผ่า
- (2) ความเสียหายที่เกิดจากเข้าไปในทะเลสาบหรือแม่น้ำ ไปยังเรือที่มีเครื่องยก
- (3) คอนเทนเนอร์หรือสถานที่เก็บสินค้า
- (4) เสียหายทั้งหมดเกิดจากหีบห่อใดๆ ที่ตกจากเรือหายไป หรือหลุดลงมาขณะบรรทุกเรือหรือขนออกจากเรือ
- (5) สินค้าถูกน้ำทะเลซัดไป (Washing Overboard)

ข้อตกลงทั้ง B และ C ไม่คุ้มครองโดยเด็ดขาด คือ

- (6) ความเสียหายหรือค่าใช้จ่ายที่สืบเนื่องจากการจงใจประพฤติดิฉิของผู้เอาประกันภัย
- (7) การรั่ว สูญเสียน้ำหนักหรือปริมาณ หรือความสึกหรอตามปกติธรรมดาของทรัพย์สินที่เอาประกันภัย
- (8) ความเสียหายหรือค่าใช้จ่ายที่เกิดจากความไม่เพียงพอ หรือความไม่เหมาะสมในการบรรจุหีบห่อ หรือเตรียมการของทรัพย์สินที่เอาประกันภัย (การบรรจุหีบห่อรวมถึงการบรรจุในคอนเทนเนอร์ หรือตู้ยกเฉพาะแต่ที่ได้กระทำก่อนการเอาประกันภัย หรือ ได้กระทำโดยผู้เอาประกันภัย หรือลูกจ้างของผู้เอาประกันภัย)
- (9) ความเสียหายหรือค่าใช้จ่ายที่เกิดจากความบกพร่องที่มีอยู่เดิมในวัตถุ หรือในสภาพของทรัพย์สินที่เอาประกันภัย
- (10) ความเสียหายหรือค่าใช้จ่ายที่เกิดจากเหตุใกล้ชิดของการล่าช้า แม้ว่าการล่าช้าจะเกิดจากภัยที่เอาประกันภัยไว้
- (11) ความเสียหายหรือค่าใช้จ่ายที่เกิดจากเจ้าของ ผู้จัดการ ผู้เช่าเหมาลำเรือ หรือผู้ควบคุมเรือไม่สามารถชำระหนี้
- (12) เจตนาทำให้เสียหายหรือเจตนาทำลายทรัพย์สินที่เอาประกันหรือส่วนหนึ่งส่วนใดของทรัพย์สิน โดยการล้วงละเมิดของคนหนึ่งคนใดหรือหลายคนความเสียหายหรือค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการใช้อาวุธสงครามใดๆ ที่ใช้ปฏิบัติการแยกตัวและ/หรือการรวมตัวของนิวเคลียร์ในปริมาณหรือนิวเคลียร์หรือปฏิกิริยาอื่นที่คล้ายคลึงกันหรืออนุภาพหรือสารจากกัมมันตรังสี

5. การประกันภัยตัวเรือ (Marine Hull Insurance)

สำนักงานประกันภัย (2533: 24-26) ได้กล่าวถึงความหมาย และรูปแบบของการประกันภัยตัวเรือซึ่งแบ่งออกได้เป็น รูปแบบต่างๆ ดังนี้

คุ้มครองความเสียหายที่จะเกิดกับตัวเรือ (Hull) และรวมถึงเครื่องยนต์ของเรือ (Ship's Machinery) ค่าระวางเรือ (Freight) ค่าเช่าเหมาลำเรือไปบรรทุกสินค้าซึ่งเป็นส่วนได้เสียของเจ้าของเรือ หรือผู้รับขนส่งสินค้าในการประกอบกิจการรับขนส่งสินค้าทางทะเล เป็นต้น

5.1. รูปแบบของประกันภัยตัวเรือ มีรูปแบบต่างๆ โดยสรุปดังนี้

5.1.1. *Builder's Risks Insurance*

เมื่อมีการต่อเรือใหม่ คัดแปลงเรือเก่าหรือปรับปรุงเรือ เมื่อผู้ต่อเรือเริ่มงาน เริ่มตั้งแต่การวางกระดูกงู การปล่อยลงน้ำ การติดตั้งเครื่องจักรอุปกรณ์ และการทดลองไปจนถึงการส่งมอบเรือให้ผู้ส่งต่อเรือตลอดระยะเวลาดังกล่าว เรือและอุปกรณ์ทั้งหลายย่อมเสี่ยงต่อภัยรอบด้านทั้งภัยบนบก เช่น ไฟไหม้ น้ำท่วม การพลิกคว่ำภัยในน้ำ เช่น การจม การเกยตื้น การชนกัน การปล่อยลงน้ำไม่สำเร็จ และจำเป็นต้องมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเพื่อให้เรือสามารถปล่อยลงน้ำได้ เป็นต้น ดังนั้น โดยปกติ ผู้ต่อเรือก็มักจะเอาประกันภัย เพื่อเป็นการคุ้มครองความเสียหายและปกป้องผลประโยชน์ของผู้ส่งต่อเรือ ได้เช่นกัน เช่น ในกรณีที่ผู้ส่งต่อเป็นผู้จัดหาชิ้นส่วนบางชิ้นเอง ซึ่งโดยมากจะเป็นชิ้นส่วนราคาแพง เช่น เครื่องจักรขับเคลื่อนเรือ เครื่องมือขนถ่ายสินค้า อุปกรณ์การเดินเรือ ฯลฯ

ระยะเวลาความคุ้มครองของการประกันภัยการต่อเรือนี้จะเริ่มมีผลบังคับทันทีที่เริ่มงาน โดยจะจนถึงวันที่ที่ตัดแผ่นท้องเรือเป็นครั้งแรก และไปสิ้นสุดความคุ้มครองตามวันที่ระบุน้ำไว้ ซึ่งปกติก็จะเป็นวันที่คาดว่าจะมีการส่งมอบเรือกัน โดยปกติจะมีการจำกัดขอบเขตสถานที่ ความคุ้มครองไว้ โดยจำกัดเฉพาะภายในอู่ต่อเรือ การเคลื่อนย้ายเรือออกนอกอู่ เจื่อน ไชยกเว้นให้เฉพาะการเคลื่อนย้ายโดยอาศัยกำลังขับเคลื่อนในตัวเพื่อทำการติดตั้งอุปกรณ์ การทดลองการส่งมอบโดยจำกัดไว้ไม่เกิน 250 ไมล์ทะเล จากท่าเรือหรือสถานที่ต่อเรือ แต่ไม่อนุญาตให้มีการลากจูงหากผู้เอาประกันภัยต้องการระยะทางที่ไกลกว่านี้ หรือต้องการลากจูงจะต้องแจ้งให้ผู้รับประกันภัยทราบ ซึ่งผู้รับประกันภัยอาจคิดค่าเบี้ยประกันภัยเพิ่ม

5.1.2. *Time Insurance On Cargo Vessel*

เป็นการประกันภัยประเภทระยะเวลา ซึ่งโดยปกติทั่วไปจะกำหนดไว้ 12 เดือน แต่หากการประกันภัยสิ้นสุดลงในขณะที่เรือยังอยู่ในทะเล ในสภาพอันตรายอยู่ในท่าเรือหลบภัยในท่าเรือตามหมายกำหนดการเดินเรือ ผู้ทำประกันภัยก็อาจยืดอายุการประกันภัยออกไปได้จนกว่าเรือจะแล่นถึงจุดหมายปลายทางโดยทำหนังสือแจ้งผู้เอาประกันภัย โดยปกติเงื่อนไขหลักของการประกันภัย ตัวเรือจะใช้ความคุ้มครองตาม Institute Time Clauses Hull (L.T.C.) คือ คุ้มครองความ

สูญเสียโดยสิ้นเชิง (Total Loss) ของเรือที่เอาประกันภัยซึ่งรวมถึงความสูญเสียสิ้นเชิงแท้จริง และเสมือนสูญเสียสิ้นเชิง ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการพยายามลดความสูญเสียจากภัยที่คุ้มครอง ค่าช่วยเหลือกอบกู้เรือของบุคคลภายนอก ค่าส่วนเฉลี่ยในความเสียหายส่วนรวม ค่าความรับผิดชอบตามกฎหมายจากการชนกัน เป็นต้น โดยภัยที่คุ้มครองจะเป็นไปตามเงื่อนไข Perils ได้แก่ คลื่นลมแรงผิดปกติ เรือชนเรือ ชนท่าเทียบเรือ สะพานเทียบเรือ การเกยตื้น ไฟไหม้และการระเบิด การบุกรุกทำลายและลอบขโมย โดยบุคคลภายนอก, การบุกรุกเข้าปล้น, การปะทะกับเครื่องบิน หรือวัตถุที่ตกลงมาจากอวกาศ การระเบิดของหม้อน้ำ หรืออุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในการขนถ่ายสินค้าและก่อความเสียหายให้ตัวเรือ ฯลฯ

5.1.3. - Voyage Insurance

โดยปกติการประกันตัวเรือ จะกำหนดระยะเวลาเอาประกันภัยเป็นช่วงเวลา เช่น 12 เดือน โดยใช้เงื่อนไข I.T.C แต่ในบางกรณีผู้เอาประกันอาจต้องการความคุ้มครองเพียงการเดินทางเที่ยวใดเที่ยวหนึ่ง คือ จากสถานที่หนึ่งไปยังสถานที่หนึ่ง หรือหลายสถานที่ในขณะเดียวกัน ในการเอาประกันภัยก็อาจกำหนดระยะเวลาคุ้มครองเที่ยวดังกล่าวให้เริ่มต้น และสิ้นสุดในเวลาจำกัดได้เช่นกัน คือเป็นกรรมธรรม์ที่กำหนดทั้งระยะเวลาและระยะทางในฉบับเดียวกัน การประกันภัยเที่ยวการเดินทางเรือเช่นนี้ที่ทำกันก็เช่น สำหรับเที่ยวการเดินทางเรือในการลากเรือที่ใช้ในกิจการพิเศษเช่น เรือขุดลอกต่างๆ ปั่นจั่นลอยน้ำ อู่ลอยน้ำ เป็นต้น หรืออาจจะเป็นเที่ยวการเดินทางเรือในการส่งมอบหลังการซื้อขายการเดินทางของเรือที่ได้รับความเสียหายเพื่อไปยังอู่ซ่อม การทดลองเรือใหม่ เที่ยวการเดินทางเรือของเรือเก่า เพื่อไปยังสถานที่ที่เรือทำลายเป็นเศษเหล็ก เป็นต้น ทั้งนี้ ในการประกันภัยเที่ยวการเดินทางเรือ จะต้องระบุชื่อสถานที่เริ่มการเดินทาง และจุดหมายปลายทางให้ชัดเจน และกำหนดเวลาการเดินทางด้วย

5.1.4. Disbursements Insurance

คำว่า Disbursements หมายถึงค่าเสียหายและค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่จำเป็นในการเดินเรือ เช่น ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง อาหารและพัสดุใช้สอยต่างๆ ค่าจ้างแรงงานลูกเรือ ฯลฯ ค่าใช้จ่ายเหล่านี้ในกรณีที่เรือได้นับความสูญเสียโดยสิ้นเชิง และไม่มีประกาศ ค่าเสียหายร่วม (General Average-G.A.) เจ้าของเรือก็ต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายเหล่านี้เอง ซึ่งเจ้าของเรืออาจเอาประกันภัยคุ้มครองได้ตามจำนวนที่ตกลงกัน โดยใช้หลัก Policy Proof of Interest full Interest Admitted หรือ P.P.I. - F.I.A. Basis ซึ่งโดยปกติก็เอาประกันได้ไม่เกิน 10% ของมูลค่าเรือที่เอาประกัน

5.1.5. Protection & Indemnity Insurance

ในการเดินเรือนั้น เจ้าของเรือจะต้องรับผิดชอบและมีค่าใช้จ่ายที่ผิดธรรมดาที่เกิดขึ้นกับบุคคลภายนอก เช่น การสูญเสียชีวิต หรือบาดเจ็บต่อร่างกาย ความเสียหายที่เกิดกับอุปกรณ์ตาม

ท่าเรือต่างๆ เช่น ผนังเทียบท่าเรือ สะพานเทียบเรือ เป็นต้น ซึ่งปัจจุบันเจ้าของเรือก็มีการตั้งกลุ่มเป็น P&I Club เพื่อรับประกันภัยคุ้มครองความรับผิดดังกล่าว

5.1.6. Port Risks Insurance

ในกรณีที่บางครั้งเรืออาจไม่ได้ถูกใช้งานเป็นระยะเวลานาน และผู้เอาประกันภัยคิดว่า ไม่มีความจำเป็นที่จะต้องทำประกันภัยคุ้มครองถึงการเดินเรือ เมื่อเรืออยู่แต่เฉพาะในท่าเรือเท่านั้น หรือกรณีเรือทำการอยู่เฉพาะในเขตท่าเรือ และ I.T.C ฉบับเดิมยังมีผลบังคับอยู่ ผู้เอาประกันภัยก็อาจจะขอยกเลิก หรือหยุดความคุ้มครองชั่วคราว เพื่อทำประกันภัยฉบับใหม่ภายใต้เงื่อนไขการประกันภัยความเสียหายในเขตท่าเรือ (Port Risks Insurance) ได้ ซึ่งความคุ้มครองจะเป็นไปตาม Institute Time Clauses Hulls Port Risks (I.P.R.C.X.)

5.1.7. Container Insurance

การประกันภัยตู้สินค้า ผู้ที่สามารถเอาประกันภัยได้ คือผู้ที่ทำการขนส่งตู้สินค้าที่ตนเป็นเจ้าของหรือผู้เช่า โดยจำกัดเฉพาะตู้สินค้าที่ได้ผลิตขึ้นตามข้อกำหนดของ The International Standardization for Organization (I.S.O.) โดยจะคุ้มครองความสูญเสียบางอย่างและความรับผิดดังต่อไปนี้ ความสูญเสียบางอย่างหรือเสียหายต่อตัวตู้สินค้า ความรับผิดชอบอันเกิดขึ้นต่อบุคคลภายนอก การขนส่งตู้สินค้า ความรับผิดกรณีสูญเสียบางอย่างหรือเสียหายต่อสินค้าที่บรรจุภายในตู้ในฐานะผู้ทำการขนส่งสินค้า และความคุ้มครองพิเศษต่อค่าใช้จ่ายต่างๆ เช่น ค่าใช้จ่ายในการเคลื่อนย้ายซากทรัพย์สิน ค่าใช้จ่ายในการค่าเชื้อโรค ค่าใช้จ่ายในการที่ตู้สินค้าและสินค้าถูกกักที่ด่านกักกันโรคติดต่อ เป็นต้น

ในการศึกษา การประกันแบบ Hull & Machinery บางบริษัทผู้รับประกันภัย ก็ยังใช้ กรมธรรม์แบบเก่า ซึ่ง เป็นไปตามที่กล่าวมาแล้ว คือ เสมือนการทำสัญญา ดังนั้น เจ้าของเรือ และบริษัทผู้รับประกันภัย มีสิทธิในการเลือกที่จะใช้แบบใด จึงเหมาะกว่าประหยัดกว่าในการคุ้มครอง หรือ มีการตัด มาทั้งในบางหัวข้อก็เป็นเรื่องที่ทำได้ และในกรมธรรม์ใหม่ จะเห็นบทบาท ของ Lead Underwriter ได้เด่นชัดมากขึ้น

5.2. หลักความคุ้มครองของการประกันภัยตัวเรือและเครื่องจักร

5.2.1. เจ้าของเรือสามารถเลือกเอาประกัน ได้ ดังนี้

- 1) ตัวเรือ และ เครื่องจักร (Hull & machinery)
- 2) ความรับผิดทางกฎหมายกรณีเรือชนกัน (Collision Liability)
- 3) ค่าใช้จ่ายต่างๆ ในการปฏิบัติการเรือ (disbursement) ได้แก่ เสิบียงอาหาร เชื้อเพลิง และสิ่งของอื่นๆที่ใช้ในการปฏิบัติการเรือ รวมถึงค่าขนส่งต่อ หรือ การเช่าเรือ เป็นจำนวนไม่เกิน 25 % ของมูลค่าเรือ ที่รับประกันไว้ (แล้วแต่รายๆ ไป)

5.2.2. รายละเอียด เกี่ยวกับตัวเรือสำหรับการพิจารณารับประกัน :

- 1) อายุ หรือ ปีสร้างของเรือ ประเทศที่สร้าง
- 2) ประเภทเรือ
- 3) ตันของเรือ ทั้ง เดคเวทตัน และ กรอสตัน รวมถึง light weight ton (น้ำหนักตัวเรือเปล่า)
- 4) ลักษณะ โครงสร้างเรือ
- 5) ธงเรือ และ สถาบันชั้นเรือ
- 6) เจ้าของเรือ หรือ ผู้บริหารงานเรือ
- 7) ลักษณะธุรกิจ / ขอบเขตการเดินเรือ
- 8) ลค่าเรือที่เอาประกัน
- 9) เครื่องยนต์ และ กำลังม้าในการขับเคลื่อนเรือ
- 10) ประวัติความเสียหายเรือในอดีต

5.2.3. เงื่อนไขในการประกันภัย แบบ Hull & Machinery ในประเภทต่างๆ:-
ITC 1/10/83 ยกเว้น ITC HULL ที่เป็น 1/11/95 (ที่เป็น แบบที่ใช้ในปัจจุบัน) สามารถแยกประเภทเงื่อนไขที่ผู้อำประกันจะเลือกซื้อความเสี่ยงได้ดังนี้:-

- 1) เงื่อนไขมาตรฐาน :-
 - (1) Institute Time Clauses-----Hulls 1/10/83 : now 1/11/95
- 2) เงื่อนไขประเภทจำกัดความคุ้มครอง :-
 - (1) Institute Time Clauses -----Hulls
 - (2) Total Lost, General Average and 3/4th Collision Liability
 - (3) (Including Salvage, Salvage Charges and Sue and Labour)

- (4) *Institute Time Clauses -----Hulls*
- (5) *Total Lost Only*
- (6) *(Including Salvage, Salvage Charge and Sue and Labour)*
- 3) เงื่อนไขประเภทเฉพาะเกี่ยวกับการเดินเรือ :-
 - (1) *Institute Voyage Clauses----- Hulls*
 - (2) *Total Lost, General Average and 3/4th Collision liability*
 - (3) *(Including Salvage, Salvage Charges and Sue and Labour)*
- 4) เงื่อนไขการประกันภัยเพิ่มเติม :-
 - (1) *Excess liabilities :-*
 - (2) *Institute Time Clauses ---Hulls*
 - (3) *Excess liabilities-----*
 - (4) *Institute Time Clauses ----Hulls*
 - (5) *Disbursement and Increased Value*
 - (6) *(Total Lost Only: including Excess Liabilities)*
 - (7) *Extended Conditions :*
 - (8) *Institute Additional Perils Clauses-Hulls*
 - (9) *Additional Deductibles :*
 - (10) *Institute Machinery Damage Additional deductible Clauses*
 - (11) *Freight*
 - (12) *Institute Time Clauses----- Freight—*
- 5) เงื่อนไขพิเศษสำหรับภัยที่มีลักษณะเฉพาะ :-
 - (1) *Institute Time Clauses----- Hull—Port Risks 20/7/87*
- 6) เงื่อนไข ความคุ้มครองภัยสงคราม และการหยุดงาน :-
 - (1) *Institute War and Strike Clauses, Hulls- Time....*

5.2.4. ความคุ้มครอง (Risks Cover) :

- 1) ความสูญเสียโดยสิ้นเชิง (Total Lost)
 - (1) ความสูญเสียโดยสิ้นเชิงแท้จริง (Actual Total Loss)
 - (2) เสมือนสูญเสียโดยสิ้นเชิง (Constructive Total Loss)

2) ความเสียหายบางส่วน:

(1) ความเสียหายบางส่วนที่มีต่อตัวเรือที่เอาประกัน (ค่าเสียหายที่สมเหตุผล ในการซ่อมแซมความเสียหาย)

(2) ความเสียหายที่ยังไม่ได้รับการซ่อมแซม (Unrepaired Damage) หรือมูลค่าที่เสื่อมลง ในขณะที่การประกันภัยสิ้นสุดลง แต่ยังมีได้ทำการซ่อมแซมความเสียหายนั้น

5.2.5. ค่าใช้จ่าย:

1) ค่าใช้จ่าย ที่เกิดจากความพยายามลดการสูญเสีย เสียหายจากภัย ที่คุ้มครองของผู้เอาประกัน (Sue and Labour)

2) ค่าใช้จ่าย ที่เกิดขึ้น ของบุคคลภายนอก ในการช่วยกู้เรือ ที่เอาประกันภัย จากภัยที่คุ้มครอง (Salvage Charge)

3) ส่วนเฉลี่ยในความเสียหายร่วมกัน (General Average Contribution) ตามกฎเรื่อง General Average ที่ได้รับการคุ้มครอง

4) ความรับผิดชอบบุคคลภายนอกกรณีเรือชนกัน (Collision Liability) :

5) ปกติ ให้ความ คุ้มครอง เป็นจำนวน 3 ใน 4 ส่วนของจำนวนเงิน ที่ผู้เอาประกัน ต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย กรณี เรือที่เอาประกัน ไปชนเรือบุคคลอื่น แต่จำกัดจำนวนสูงสุด ไม่เกินกว่า 3 ใน 4 ส่วนของทุนประกันตัวเรือ (sum insured)

6) ความสูญเสียหรือความเสียหายต่อตัว เรือ หรือ ทรัพย์สินบนเรืออื่น

7) การล่าช้า หรือ การขาดประโยชน์การใช้เรือ หรือทรัพย์สินบนเรืออื่นนั้น

8) ส่วนเฉลี่ยความเสียหายร่วมกันและค่าใช้จ่าย ในการกู้เรือ หรือ ทรัพย์สินบนเรืออื่นนั้น

9) ค่าใช้จ่ายในการต่อสู้คดี

5.2.6. ข้อยกเว้นความคุ้มครอง (ตามปกติ) (เงื่อนไข ตาม ITC-1/10/83)

1) การขนถ่ายกลางทะเล

2) เมื่อเป็นเหตุวการนำเรือ เพื่อไปตัดทำลายเป็นเศษเหล็ก(demolition) ซึ่งจะต้องปรับแต่ง มูลค่า ของตัวเรือที่ได้รับนับความคุ้มครอง ถูกจำกัดลง

3) ความผิดตามข้อ 3 คือ การนำเรือออกนอก เขต เส้นทางเดินเรือ ประจำการลากจูง และการบรรทุกสินค้าผิดประเภท เป็นต้น

4) ภัยสงคราม

- 5) ภัยจลาจล และการนัดหยุดงาน
- 6) ภัยจากการกระทำโดยเจตนาร้าย หรือ ภัยทางการเมือง
- 7) ภัยนิวเคลียร์

5.2.7. ภัยที่ให้การคุ้มครองตามปกติ : (ITC: Hulls--- 1/11/95) :-

5.3. หลักเกณฑ์ในการกำหนดประเภทความเสียหายที่เกิดแก่เรือ

มานพ สังขมิตร (2531 : 167-189) หลักเกณฑ์ในการกำหนดประเภทความเสียหายที่เกิดแก่เรือดังนี้

5.3.1. ความเสียหายจริงทั้งหมด (Actual Total Loss)

ถ้าผู้เอาประกันต้องสูญเสียเรือไปโดยไม่มีหวังจะได้กลับคืนมาอีก ผู้เอาประกันมีสิทธิ์ได้รับชดใช้ค่าเสียหายจากผู้รับประกันเต็มจำนวนที่เอาประกันไว้ตามกรมธรรม์ ถ้าหากจะพิจารณาโดยทั่วไปในแง่ของความเสียหายจริงทั้งหมด (Actual Total Loss) ในกรณีที่เรือขึ้นไปเกยบนบก และนำเอาออกมาโดยการทำลายเรือ ทำให้เสียสภาพ โครงสร้างที่สมบูรณ์เช่นนี้ ย่อมเห็นได้ชัดเจนว่า ผู้รับประกันต้องรับผิดชอบในการชดใช้เต็มตามจำนวนที่เอาประกันแน่นอน แต่การสูญเสียเรือของผู้เอาประกันแน่นอน แต่การสูญเสียเรือของผู้เอาประกันอาจจะเกิดขึ้นได้จากการกระทำของศัตรูหรือโจรสลัด ถ้าหากว่าเรือมีประกันภัยจากภัยเหล่านี้ไว้ ผู้รับประกันจะต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายทั้งหมด (total loss)

5.3.2. ความเสียหายทั้งหมดที่กำหนดขึ้น (Constructive total loss)

หลักเกณฑ์ทั่วไปที่เกี่ยวกับ ความเสียหายทั้งหมดที่กำหนดขึ้น และ การสละสิทธิ์ทรัพย์สินที่ได้รับความเสียหาย สำหรับสินค้านั้นได้เคยกล่าวไว้ในบทต้นแล้ว

ส่วนการประกันภัยเกี่ยวกับเรือนั้นมีลักษณะที่แปลกประหลาด ซึ่งจะต้องหยิบยกขึ้นมาพิจารณากันในข้อที่ว่าเหตุใดจึงไม่ได้หยิบยกมูลค่าเอาประกันขึ้นมาพิจารณา เพื่อให้ได้ความแน่ชัดว่า จำนวนที่เสียหายนั้นเป็น ความเสียหายทั้งหมดที่กำหนดขึ้น หรือไม่ ถ้าหากกรมธรรม์ไม่ได้กล่าวไว้เป็นอย่างอื่น

กรมธรรม์ประกันภัยสำหรับเรือ นั้น มีประเพณีดั้งเดิมที่แทรกข้อตกลงว่าด้วยการประเมินค่า (Valuation Clause) ระบุไว้ว่ามูลค่าเอาประกันจะถือเป็นค่าซ่อมแซมเพื่อให้แน่ชัดว่าเรือ

ได้รับความเสียหายในประเภท ความเสียหายทั้งหมดที่กำหนดขึ้น หรือไม่ ดังนั้น ถ้าประเมินค่าซ่อมแซมได้เท่ากันหรือมากกว่ามูลค่าที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ ผู้รับประกันจะรับผิดชอบเต็มจำนวนที่มีประกันไว้

5.3.3. ความเสียหายเฉพาะราย (Particular Average)

ตามที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ว่า ผู้รับประกันไม่ต้องรับผิดชอบ นอกจากความเสียหายที่เรือได้รับนั้นเกิดขึ้นจากภัยที่เอาประกันเป็นจำนวนไม่ต่ำกว่า 3% ของมูลค่าเอาประกัน แต่ว่าเงื่อนไขดังกล่าวใช้กับมูลค่าของเรือกลไฟขนาดใหญ่ ซึ่งในปัจจุบันอาจจะไม่เป็นที่พอใจแก่เจ้าของเรือที่ประสงค์จะได้รับการคุ้มครองให้มากที่สุดที่จะทำได้ ซึ่งทางด้านผู้รับประกันก็อยากจะบริการลูกค้าให้เป็นที่พอใจเช่นกัน จึงได้แทรกข้อตกลงเพิ่มเติมเข้าไว้

โดยมาก มูลค่าของเรือกลไฟจะแบ่งออกเป็นส่วนย่อย 2 ส่วน 3 ส่วน หรือมากกว่า ดังเช่น.-

ตัวเรือและอุปกรณ์	มูลค่า.....
เครื่องจักรและหม้อน้ำ	มูลค่า.....
อุปกรณ์ไฟฟ้า, แสงสว่าง ฯลฯ	มูลค่า.....
อุปกรณ์และเครื่องตกแต่ง	มูลค่า.....
ห้องโดยสาร ฯลฯ	มูลค่า.....

เงื่อนไขของการชดใช้ค่าเสียหายบางส่วนจะขึ้นอยู่กับการตีราคาแยกออกแต่ละส่วน ผู้รับประกันก็จะรับผิดชอบตามความเสียหายเป็นจำนวนเท่ากับหรือมากกว่าจำนวนร้อยละหรือจำนวนที่ระบุไว้

นอกจากนั้น ผู้รับประกันก็จะรับผิดชอบในค่าซ่อมแซมตามความเหมาะสม โดยมีการหักค่าส่วนลดตามธรรมเนียมที่ปฏิบัติกันมา ส่วนลดดังกล่าวหมายถึงการที่อนุญาตให้เปลี่ยนชิ้นส่วนเครื่องอะไหล่จากเก่าเป็นใหม่ (หักหนึ่งในสามของจำนวนเงินค่าเปลี่ยนของเก่าเป็นใหม่) แต่ไว้ในข้อตกลง Institute Voyage and time และข้อตกลงอื่นที่อาศัยหลักเดียวกัน กำหนดไว้ว่าจะไม่หักส่วนลดไว้สำหรับเปลี่ยน ใหม่แทนเก่า ข้อที่ผูกมัดผู้เอาประกันมีเพียงว่าการซ่อมแซมนั้นจะต้องกระทำในราคาที่เหมาะสม

ในมาตรา 69 ข้อ 2 และ 3 กล่าวไว้มีใจความว่า-

“2) ถ้าเรือเพียงแต่ซ่อมแซมบางส่วน ผู้เอาประกันมีสิทธิในค่าซ่อมแซมตามราคาที่เหมาะสมและจะได้รับชดใช้ค่าเสื่อมราคาตามสมควร (ถ้ามี) ที่เกิดจากความเสียหายที่ไม่ได้ซ่อมแซม ถ้าหากว่าจำนวนเงินรวมกันแล้วไม่เกินราคาค่าซ่อมแซมส่วนที่เสียหายทั้งหมด

3) ถ้าเรือไม่ได้ซ่อมแซมและไม่ได้ขายไปในขณะที่อยู่ในสภาพเสียหายระหว่าง เสี่ยงภัย ผู้เอาประกันมีสิทธิได้รับชดใช้ค่าเสื่อมที่เกิดจากความเสียหายที่ไม่ได้ซ่อมแซม แต่ต้องไม่เกินกว่าราคาค่าซ่อมแซมตามสมควรแก่ความเสียหายนั้น”

5.3.4. ความเสียหายแท้จริงทั้งหมด (Absolute Total Loss)

ความเสียหายทั้งหมดของเรือและสินค้าที่ขนส่งตามปกติธรรมดาซึ่งเกิดจากภัยที่เอาประกันไว้ ทำให้เรือไม่สามารถเรียกเก็บค่าระวางได้ ผู้เอาประกันยอมมีสิทธิจะได้รับชดใช้ค่าเสียหายในค่าระวางทั้งหมดหรือว่าสินค้าได้รับความเสียหายจากภัยที่มีประกันไว้ ทำให้ไม่สามารถขนส่งส่วนใดส่วนหนึ่ง ไปยังจุดหมายปลายทางได้ ผู้เอาประกันก็ยอมมีสิทธิที่จะได้รับชดใช้เต็มจำนวนเงินที่เอาประกันไว้ตามกรรมธรรม์ที่เกี่ยวกับค่าระวาง และถ้าหากเรือได้รับความเสียหายจากภัยที่เอาประกันไว้จนไม่สามารถจะเดินทางต่อไปได้อันเป็นเหตุให้ไม่ได้รับค่าระวางในเวลาต่อมา ผู้เอาประกันก็ยอมมีสิทธิเรียกร้องให้ผู้รับประกันชดใช้ค่าเสียหายได้ทั้งหมดถ้าหากว่าไม่สามารถจะหาเรือลำอื่นมาช่วยบรรทุกสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางได้

สินค้าที่ไม่ได้ส่งไปยังจุดหมายปลายทาง แต่ว่าได้ขายไปที่ท่าเรือกลางทาง เนื่องจากว่าไม่สามารถนำส่งไปในรูปแบบเดิมของสินค้าได้ จัดว่าเป็นการสูญเสียค่าระวางทั้งหมดถ้าหากความเสียหายนั้นเกิดจากภัยที่เอาประกันไว้

อนึ่งความเสียหายใดซึ่งเกิดขึ้นจากสาเหตุที่ไม่ได้อยู่ในความคุ้มครองของกรรมธรรม์ ผู้เอาประกันไม่มีสิทธิได้รับชดใช้จากผู้รับประกันภัย ตัวอย่างเช่น ผลไม้ซึ่งได้รับความเสียหายจากภัยทางทะเล และในเวลาต่อมาจะต้องโยนทิ้งลงทะเล ไป เป็นต้น

5.3.5. ความเสียหายทั้งหมดที่กำหนดขึ้น (Constructive Total Loss)

เจ้าของเรือที่ไม่สามารถนำเรือเดินทางโดยสมบูรณ์ตามที่ประกันไว้ ย่อมมีเสรีภาพในการจัดหาเรือลำอื่นมาบรรทุกสินค้าแทนเพื่อส่งไปยังจุดหมายปลายทางได้ และมีสิทธิจ่ายค่า

ระวางเมื่อเรือไปถึงที่แล้วแต่ถ้าหากการจัดการจัดหาเรือมานั้นต้องเสียค่าใช้จ่ายสูงกว่ามูลค่าสินค้า เช่นนี้ ถือว่าเป็นความเสียหายทั้งหมดที่กำหนดขึ้น (Constructive Total Loss) ของทั้งค่าระวางและสินค้า

อาจจะเกิดขึ้นได้ที่ว่า จำนวนเงินที่จ่ายไปนั้นเกินกว่าค่าระวางจริงเพื่อจะส่งสินค้าไปให้ถึงจุดหมายปลายทาง และถ้าหากทำไปเพื่อประโยชน์ของพ่อค้าแล้วก็ควรจะต้องส่งสินค้าไป ผู้รับประกันภัยในค่าระวางจะต้องจ่ายส่วนต่างระหว่างค่าระวางจริงกับค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกิดขึ้นเต็มตามวงเงินเอาประกัน ในการจัดการเรื่องนี้ ผู้บังคับการเรือจะทำหน้าที่เป็นตัวแทนของทั้งเจ้าของเรือและพ่อค้า

6. การประกันภัยค่าระวางสินค้า (Freight Insurance)

เป็นส่วนได้เสียของเจ้าของเรือในการประกอบกิจการขนส่งทางทะเล ซึ่งผู้ขนส่งอาจเอาประกันภัยเพื่อคุ้มครองผลประโยชน์ส่วนนี้ได้โดยให้มีเงื่อนไขคุ้มครองค่าระวางสินค้าเป็นพิเศษ (The Special Freight Clause) โดยซื้อประกันภัยได้ตามแบบ Disbursement Insurance

มานพ สังขมิตร (253 1: 170) เกี่ยวกับการประกันภัยค่าระวางนั้น ในพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเลของอังกฤษ มาตรา 16(2) กล่าวไว้มีใจความว่า-

“ในการประกันภัยค่าระวางนั้น ไม่ว่าจะจ่ายล่วงหน้าหรือภายหลัง มูลค่าที่ประกันได้ได้แก่ จำนวนรวมของค่าระวางที่อยู่ในความเสี่ยงภัยของผู้เอาประกันบวกด้วยค่าใช้จ่ายในการประกันภัย”¹

ความหมายของค่าระวาง (Interpretation of Freight)

มานพ สังขมิตร (2531: 170-172) ในการแปลความหมายของคำว่า freight นั้น ได้ก้าวหน้าไปมาก ซึ่งแต่ก่อนแปลความว่า สินค้าที่บรรทุกไป ในปัจจุบันหมายถึงเงินที่ได้จ่ายให้หรือจะจ่ายให้เพื่อการขนส่งสินค้า

¹ สนใจโปรดอ่านรายละเอียดเรื่องนี้ใน มานพ สังขมิตร(2531)- ประกันภัยสินค้าส่งออก-

ในสมัยก่อน ผู้ส่งสินค้าฝ้ายและสินค้าผ้าต่างๆ ไป ถือเป็นประเพณีที่จะจ่ายหรือรับจะจ่ายค่าขนส่งให้โดยไม่คำนึงว่าสินค้าจะถึงจุดหมายปลายทางโดยปลอดภัยหรือไม่ ซึ่งประเพณีนี้แตกต่างจากหลักการของกฎหมายอังกฤษที่เกี่ยวกับค่าระวาง กฎหมายถือว่าการจ่ายค่าระวางเป็นเพียงเพื่อการทำให้สินค้าส่งไปให้ถึงจุดหมายปลายทางเท่านั้น หากว่าสินค้าไปถึงปลายทางเพียงครั้งเดียว ก็จะจ่ายค่าระวางให้เพียงครั้งเดียวตามกฎหมาย

ในกฎหมายอังกฤษมีบทบัญญัติไว้ว่า หากเรือเดินทางลงกลางคันเมื่อได้เดินทางมาระยะหนึ่งแล้วเจ้าของเรือไม่มีสิทธิ์เรียกร้องให้ผู้ส่งสินค้าชำระค่าระวางบางส่วนตามสัญญา

กฎหมายที่ใช้กันอยู่ในภาคพื้นยุโรปนั้น เจ้าของเรือมีสิทธิ์ในค่าระวางบางส่วนที่ได้ขนส่งสินค้าให้แล้ว ดังนั้นหากการเดินทางต้องหยุดชะงักลง หลังจากที่ได้ออกสินค้าไปได้ 1/3 ของระยะทาง เจ้าของเรือมีสิทธิ์จะได้รับค่าระวาง 1 ใน 3 เท่านั้น

แม้ว่าจะมีหลายท่าน ให้ความหมายของคำว่า Freight คือ สินค้าที่บรรทุกไปในเรือ เช่น Freighter ก็คือเรือสินค้า แต่ในด้าน การประกันภัยทางทะเลและขนส่งและขนส่งนั้น คำว่า Freight หมายถึง การจ่ายเงิน กันให้กับผู้เช่า(ผู้ประกอบการเรือ) ที่รับขนส่งสินค้าให้กับเจ้าของสินค้า ซึ่งดูเหมือนจะเป็นสิ่งที่ไม่ดีตัวคน ในผลประโยชน์ด้านการเงิน ที่เกิดจากการสัมพันธ์กันระหว่าง ผู้เช่าเรือมาขนส่งสินค้า กับ ตัวเจ้าของสินค้า จะเห็นว่าเรือ ที่ต่อขึ้นมาทุกลำ เช่นเรือสินค้า เมื่อสร้างขึ้นก็เพื่อใช้ในการขนส่งสินค้า และหาเงินจากการขนส่งสินค้าในทะเล ดังนั้น ค่าของเรือจะขึ้นกับ ค่าระวางในชีวิตของเรือที่หามาได้ ด้วย ค่าใช้จ่ายต่างๆ และ บวกด้วย ราคาค่าซากเรือ เป็นเศษเหลือเมื่อหมดอายุใช้งาน และเมื่อออกมาพิจารณาจะไม่มีเห็นว่ามีอะไร เป็น ตัว Insurable Interest ที่ถือว่าเป็นตัวการสำคัญในการประกันภัย ซึ่งถือ ว่า ของที่มาประกันภัย นั้น ต้องมีตัวตน แต่ Freight ในที่นี้นั้น เป็นเสมือน ค่าระวางที่พึงจะได้รับ (ตามปกติ)

Freight ที่ไม่ได้รับ(ตามปกติ) ธรรมดาจะระบุไว้ในเงื่อนไขของกรมธรรม์และมีการตกลงกัน ดังตัวอย่าง: สมมติว่าเรือลำหนึ่ง ขนสินค้าชนิดหนึ่ง จากเมืองท่า Portland ไปยังเมืองท่า Los Angeles ด้วย อัตราค่าระวาง ระดับหนึ่ง แต่ด้วยเหตุผลใดไม่ทราบ ทำให้เรือต้องแล่นไป เพียงที่เมืองท่า San Francisco และเจ้าของสินค้าก็ไม่รับผิดชอบในการจ่ายค่าระวางเรือเพราะ เรือส่งสินค้าไม่ตรงในสัญญาการขนส่ง ดังนั้นจะเห็นว่า เจ้าของเรือต้องเสียค่าเชื้อเพลิงและค่าใช้จ่ายต่างๆแต่เก็บเงินค่าระวางไม่ได้ โดยไม่รู้จะไปเอาจากใครเพราะส่งสินค้าไม่ถึงที่ ส่วนพวก นายหน้ารับส่งสินค้า (Freight

Forwarder) ก็ได้รับกำไรน้อยลง ตัวการประกันภัยค้ำระวาง (*Freight Insurance*) **จึงรับตรงนี้** คือเมื่อเจ้าของเรือไม่ได้รับค้ำระวางเรือ ในเมื่อส่งสินค้าไม่ถึงปลายทางที่สัญญาว่าจะไปส่งให้

แต่ก่อนเจ้าของเรือต่างชาติมีความคิดเห็นแตกต่างกันออกไป แต่ในปัจจุบันไม่มีปัญหาอะไรอีกแล้ว เนื่องจาก เจ้าของเรือในภาคพื้นยุโรปได้ตกลงรับเอาหลักการเกี่ยวกับการจ่ายค้ำระวางว่าจะต้องจ่ายเมื่อได้เสี่ยงภัยอย่างสมบูรณ์แล้ว และค้ำระวางสำหรับระยะทางไกลก็จะมีการตกลงกันเป็นกรณีพิเศษ

ในการที่เจ้าของเรือได้เก็บค้ำระวางไป แต่ไม่แน่ใจว่าจะส่งสินค้าถึงปลายทางได้โดยเรียบร้อยหรือไม่ เช่นนี้ถือว่าไม่มีมูลประกันภัย จะมีมูลประกันก็ต่อเมื่อเงินค้ำระวางทั้งหมดหรือบางส่วนได้ผูกพันอยู่กับการนำสินค้าไปส่งเท่านั้น

6.1. หลักความคุ้มครองของการประกันภัยทางทะเลและขนส่งของค้ำระวางเรือ

6.1.1. ความเสียหายเฉพาะรายในค้ำระวาง (*Particular Average on Freight*)

การประเมินค่าเสียหายเฉพาะรายของสินค้านั้น จำนวนความเสียหายจะคิดเป็นร้อยละของมูลค่าของสินค้าเสียหายที่ประกันไว้ และมูลค่านี้ได้รวมจำนวนเงินอื่นที่ได้จ่ายให้เป็นค่าขนส่งสินค้าไปแล้วจึงไม่มีความจำเป็นจะต้องแยกทำการประเมินความเสียหายของค้ำระวางออกต่างหาก

ถ้าหากเจ้าของเรือได้ประกันภัยค้ำระวางที่จะจ่ายปลายทางไว้ แต่ไม่สามารถนำส่งส่วนหนึ่งส่วนใดของสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางได้ เนื่องจากได้รับความเสียหายจากภัยที่เอาประกันไว้ เจ้าของเรือก็จะได้รับชดใช้จากผู้รับประกันภัยตามอัตราส่วนของจำนวนเงินที่เอาประกันภัย ซึ่งถือเป็นสินค้าที่เสียหายส่วนหนึ่งจากจำนวนสินค้าทั้งหมด

ถ้า 1/5 ของสินค้าไม่สามารถส่งไปได้ ผู้รับประกันภัยก็จะชดใช้ให้ 1/5 ของจำนวนเงินที่เอาประกันไว้วันนั้น

7. การประกันภัย แบบเพื่อการปกป้อง และการชดใช้ค่าเสียหาย (P and I Club Protection and Indemnity)

กมลชนก สุทธิวาทนฤพุดิ (2541:203) กล่าวไว้ว่ายังมีช่องว่างที่เจ้าของเรือต้อง รับชดใช้เอง ในความเสี่ยงบางอย่าง ที่ผู้รับประกันภัย (คือ บริษัทที่รับประกันภัยทางทะเล) ไม่ได้รับประกัน

ตามปกติ และไม่มีการคุ้มครองใดๆ และแน่นอนว่าหากเกิดภัยนั้นขึ้นมา เจ้าของเรือเท่านั้นจะเป็นผู้รับผิดชอบ และต้องใช้ค่าเสียหาย และในบางครั้งทำให้เจ้าของเรือบางรายต้องถึงกับล้มละลายไป หรือต้องถูกยึดทรัพย์ หรือ ถูก ยึดเรือของตนไป หรือ ทรัพย์สินอื่น ที่ไม่ได้เกี่ยวข้องกับตัว แต่มีการตาม ตามล้างหนี้ที่เรือกระทำขึ้น และไม่ได้รับการเยียวยาเท่าที่ควร ดังนั้นกลุ่มเจ้าของเรือ จึงจำเป็นต้อง รวมกลุ่มกันตั้งสมาคม หรือ club ขึ้นมา เพื่อพยายามปิดช่องว่าง ในการสูญเสียของฝ่ายเจ้าของเรือ

การประกันภัยทางทะเลและขนส่งเริ่มเกิดขึ้นครั้งแรกเมื่อหลายศตวรรษที่ผ่านมา เนื่องจากในการเดินเรือนั้นภาระการเสี่ยงภัยตกอยู่กับบุคคลเพียง 2 ประเภท คือเจ้าของเรือหรือเจ้าของสินค้า เท่านั้น Mr.Edward Lloyds ชาวอังกฤษจึงได้ริเริ่มจัดให้มีการประกันภัยทางทะเลและขนส่งขึ้นเป็นครั้งแรกตั้งแต่สมัยศตวรรษที่ 17 และต่อมาก็ขยายกิจการใหญ่ขึ้น โดยลำดับ สำหรับเรื่องของการประกันภัยทางทะเลและขนส่งนี้อาจกล่าวได้ว่ามีจุดเริ่มต้นมาจาก Hull & Machinery Insurance จึงเกิดมีขึ้นและในปัจจุบันก็ยังคงดำเนินกิจการอยู่ แต่เนื่องจากว่าสินค้าไม่ได้อยู่ในเงื้อมมือของการประกันภัยเกี่ยวกับตัว เรือนอกจากนั้นชีวิตของลูกเรือหรือผู้โดยสารในเรือก็ไม่ได้รับการคุ้มครองจากการประกันภัยดังกล่าว จึงได้เกิดมีการรวมตัวกันขึ้น ในระหว่างเจ้าของเรือ เพื่อปกป้องตนเองจากความรับผิดชอบดังกล่าวใน ส่วนซึ่งจะต้องเสี่ยงจากภัยที่อาจจะเกิดขึ้น เจ้าของเรือทั้งหลายจึง ได้รวมตัวกันเกิดเป็น Protection & Indemnity Club หรือที่เรียกกันว่า P and I Club ในปัจจุบัน

การที่เจ้าของสินค้าจะได้รับความคุ้มครองเมื่อสินค้าเสียหายหรือไม่นั้น ขึ้นอยู่เป็นอย่างมากกับเจ้าของเรือและนายเรือที่จะต้องทราบข้อมูลเท็จจริงของเรือเพื่อนำมาใช้ในการเดินเรือ ซึ่งเป็นสิ่งจำเป็นเพราะความสามารถในการเดินเรือของเจ้าของเรือ ผู้บริหารเรือ นายเรือ ตลอดจนลูกเรือล้วนมีส่วนเกี่ยวข้องกับกิจการประกันภัยทางทะเลและขนส่งทั้งสิ้น ผู้รับขนส่งสินค้าทางทะเลหรือเจ้าของเรือ นั้นเมื่อจะนำเรือของตนไปเข้าอยู่ใน Club ใดก็ควรจะทราบรายละเอียดของ Club นั้นว่ามีเงื่อนไขอะไรบ้าง ในการประกันสินค้าต่อหนึ่งเที่ยวเรือเจ้าของเรือจะต้องแจ้งให้ทางบริษัทรับประกันภัยทราบด้วยว่าหนึ่งเที่ยวเรือนี้เป็นระยะทางจากไหนถึงไหน เช่น จากกรุงเทพฯ ไปฮ่องกง และจากฮ่องกงกลับกรุงเทพฯ ถือเป็นหนึ่งเที่ยวเรือ เป็นต้น

ในฐานะเจ้าของเรือ มักจะทำประกันสินค้าทั้งหมดในเรือ และถ้าเป็นเรือที่มีผู้โดยสารด้วยแล้วยังจะต้องทำประกันรวมชีวิตผู้โดยสารด้วย เมื่อเจ้าของเรือทำประกันภัยกับ P&I Club แล้วก็ต้องเสียค่าธรรมเนียม (Premium) ให้กับ Club เป็นประจำทุกปี (ซึ่งจะเป็นจำนวนเงินเท่าใดนั้นขึ้นอยู่กับเงื่อนไขที่เอาประกันและปัจจัยอื่นๆ เช่น ขนาดของกองเรือ เป็นต้น) ซึ่งนี่คือรายได้ส่วนหนึ่งของ P&I

Club เป็นรายได้ซึ่งมาจากเจ้าของเรือ คำว่า Premium ซึ่งเจ้าของเรือต้องจ่ายนี้เรียกว่า Advance call ซึ่ง จะเรียกเก็บจากเจ้าของเรือทุกปีในประมาณวันที่ 20 กุมภาพันธ์ ของทุกปีรายได้นี้จะนำมาเป็นค่าใช้จ่าย ของ P&I Club อันประกอบด้วยค่าบริหารงานของ Club ค่าเช่าสถานที่และค่าจ้างคนทำงานเป็นต้น เงินกองทุนที่เรียกเก็บมานี้หากไม่พอกับรายจ่ายที่เกิดขึ้น P&I Club ก็อาจจะเสียหาย คือเปียกน้ำ ถ้ามี การเรียกร้องค่าเสียหายเกิดขึ้น เจ้าของสินค้าจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบเองทั้งหมด ซึ่งถือว่าเป็นการทำผิด เพราะเป็นการกระทำของบุคคล 2 คน คือผู้ส่งสินค้ากับเจ้าของเรือร่วมกันหลอกบุคคลที่ 3 คือผู้ซื้อ สินค้าว่าสินค้าในเรือลำนั้นมีสภาพดี 100% และนี่คือสาเหตุของการเกิดการเรียกร้องค่าเสียหาย ซึ่ง จริงๆ แล้วผู้ซื้อสินค้าจะไปเรียกร้องค่าเสียหายเอากับผู้ส่งสินค้าไม่ได้เพราะเจ้าของเรือจะต้องออก B/L ให้ตรงกับสภาพความเป็นจริงเพราะเจ้าของเรือเป็นผู้ที่เป็นตัวกลางระหว่างผู้ซื้อกับผู้ขายคือ เป็นผู้ ขนส่ง ในเมื่อเป็นผู้ขนส่งแล้วไปสมคบคิดรู้กันกับผู้ส่งสินค้าว่าสินค้าที่เปียกน้ำจำนวน 50 กระสอบนั้น อยู่ในสภาพดี แต่เมื่อสินค้าไปถึงเมืองท่าปลายทางก็ต้องอยู่ในสภาพที่เสียหายแน่นอน เช่นถ้าเป็นถั่ว อาจจะกลายเป็นถั่วอกหรือถั่วเป็นข้าวโพดก็อาจจะโตขึ้นมาสัก 2 นิ้ว การกระทำดังกล่าวจึงถือว่าไม่ ถูกต้อง เพราะเป็นการกระทำที่หลอกผู้ซื้อสินค้าที่อยู่ในเมืองท่าปลายทางเพราะผู้ซื้อสินค้าที่เมืองท่า ปลายทางไม่รับรู้ด้วยเนื่องจาก B/L เป็นเอกสารที่เปลี่ยนมือได้จึงอาจจะขายไป 5 หรือ 10 ทอดก็ได้และ เมื่อสินค้าเสียหายผู้ซื้อก็จะไม่ส่งซื้อสินค้าอีก การกระทำอย่างนี้ทาง P&I Club จะไม่ชดใช้ค่าเสียหายให้ เจ้าของเรือจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบเอง ถ้า P&I Club ไม่รับรู้ด้วยเพราะฉะนั้นวิธีการป้องกันไม่ให้เกิด การเรียกร้องค่าเสียหายขึ้นก็คือเจ้าของเรือจะต้องทำทุกสิ่งทุกอย่างด้วยความเที่ยงธรรม เพราะในรายที่ สินค้ามีจำนวนถึง 10,000 ตัน หรือ 20,000 ตัน นั้นความเสียหายอาจจะเป็นล้านหรือสองล้านบาทซึ่งถ้า หากเป็นบริษัทเล็กๆ ก็อาจจะล้มละลายได้ถ้าถูกเรียกร้องค่าเสียหายดังนั้นการป้องกันไม่ให้เกิดเรื่อง แบบนี้ขึ้นจึงถือว่าเป็นสิ่งที่สำคัญยิ่ง

ในกรณีของเมืองท่าปลายทางก็เช่นกัน ถ้าพบว่าสินค้าเกิดความเสียหายแล้วเจ้าของสินค้า จำเป็นจะต้องเรียกร้องค่าเสียหายทันทีโดยเรียกร้องให้เจ้าของเรือมารับรู้สินค้าที่มีการเสียหาย ถ้า เจ้าของเรือมี Letter of Indemnity และให้เจ้าของสินค้าไปเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้ส่งสินค้านั้น เจ้าของ สินค้าที่เมืองท่าปลายทางมีสิทธิ์ไม่รับรู้ได้เพราะ Letter of Indemnity เป็นเรื่องของคน 2 คน คือผู้ส่ง สินค้ากับเจ้าของเรือแต่ผู้รับสินค้าไม่รับรู้ด้วย เช่นนี้เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายให้กับผู้รับ สินค้าก่อนแล้วจึงไปไล่เบี้ยเอาจากผู้ส่งสินค้าอีกทอดหนึ่งเอง นอกจากนี้ถ้าตัวแทนเรือหรือบริษัทเรือ ออก B/L ก่อนเรือเข้า กล่าวคือในขณะที่สินค้ายังไม่ลงเรือ บริษัทหรือตัวแทนจะออก on board B/L

ไม่ได้แต่ถ้าปรากฏว่าตัวแทนเรือออก on board B/L ให้ก่อนเรือเข้า และ P&I Club พิสูจน์ได้ ในกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้น P & I Club ก็จะไม่จ่ายค่าเสียหายเพราะการกระทำนั้นเป็นการกระทำที่ผิดถือเป็นการหลอกลวงผู้อื่น

นอกจากนี้ ในเรื่องของ การบรรจุสินค้าก็สามารถที่จะป้องกันไม่ให้เกิดความเสียหายได้ ตัวอย่าง เช่น ใบยาสูบของเมืองไทย ซึ่งเป็นที่นิยมมากในต่างประเทศ ใบยานี้เวลาส่งไปขายยังต่างประเทศมักจะเกิดปัญหาขึ้นเป็นประจำคือเกิดจากหยดน้ำที่เกิดขึ้นเองในตู้สินค้า การป้องกันไม่ให้เกิดความเสียหายก็คือการเอากระดาษหรือพลาสติกกรองรับไว้ให้หมด ซึ่งเจ้าของเรือก็ยินดีที่จะจ่ายเงินเล็กๆ น้อยๆ พวกนี้เพราะคิดว่าที่จะปล่อยปลดละเลยให้เกิดการเรียกร้องค่าเสียหายขึ้นในภายหลัง ค่าใช้จ่ายเล็กๆ น้อยๆ เหล่านี้เจ้าของเรือยินดีจ่าย แต่ในฐานะของผู้ส่งสินค้าซึ่งเป็นผู้ที่มีความรอบรู้และมีความชำนาญในสินค้าของตนเองอย่างเช่นในกรณีของใบยาสูบ ซึ่งคนขายเหล็กย่อมไม่มีความรู้ในเรื่องการขาย และขนส่งใบยาสูบเท่ากับผู้ค้าใบยาสูบและผู้ค้าใบยาสูบก็ไม่มีความรู้ในเรื่องการค้าเหล็กเท่ากับผู้ค้าเหล็กดังนั้น ผู้ส่งสินค้าควรจะต้องร่วมมือกับบริษัทเรือหรือเจ้าของเรือในการบรรจุสินค้านั้น รวมทั้งการให้คำแนะนำ หรือปรึกษาหารือในการที่จะป้องกันเพื่อไม่ให้สินค้าเกิดความเสียหายหรือเกิดก็ให้เกิดน้อยที่สุดจึง ถือว่าเป็นวิธีที่ดีที่สุดในเรื่องของการเรียกร้องค่าเสียหายเนื่องจากการขนส่งทางทะเล

เมื่อ กล่าวถึงเรื่อง การเป็นสมาชิกของ พี แอนด์ ไอ เจ้าของเรือทุกราย ไม่ว่าจะ จะมีเรือเพียงลำเดียว หรือ หลายลำ ไม่ว่าจะอยู่ที่ รัสเซีย หรือ จีน แผ่นดินใหญ่ ก็ ต้องจำเป็นที่จะต้องเป็นสมาชิก พี แอนด์ ไอ กลับ

7.1. ประวัติการพัฒนา พีแอนด์ ไอ กลับ

เรือเอก ตระกูล พุ่มเสนาะ (MarinerThai.Com) ก่อนศตวรรษที่ 19 พีแอนด์ ไอ ยังไม่เกิดขึ้น การปรากฏตามความรู้สึก และความสำนึกต่อสังคม ในการรับผิดชอบ เป็นส่วนที่ทำให้เกิดกฎหมายหลายฉบับเกิดขึ้นในประเทศอังกฤษ โดยให้บุคคล หรือ นิติบุคคล ยอมรับใช้ค่าเสียหายให้แก่อีกฝ่ายหนึ่งที่สูงสูญเสีย หรือความเสียหายที่เกิดจากการกระทำผิดของ อีกฝ่ายหนึ่ง กฎหมายเหล่านี้ไม่มีผลบังคับใช้ในด้านการพาณิชย์ในสมัยนั้น จะมีผล ก็ เฉพาะเรื่องที่เกิดแก่กรรมกร ที่ทำงานบนบกเท่านั้น

จนกระทั่ง ถึงกลางศตวรรษที่ 19 จึงมีกฎหมายที่ให้การคุ้มครอง ต่อ ผู้โดยสารและคนประจำเรือ ที่ได้รับบาดเจ็บ และเสียชีวิต ซึ่งเกิดขึ้น จากการกระทำผิดของฝ่ายเจ้าของเรือ ฉะนั้นเพื่อเป็นการ ปกป้อง และการชดใช้ค่าเสียหายที่จะเกิดขึ้น บางครั้ง แม้แต่ การเรียกร้อง ค่าเสียหายจากผู้เสียหายเพียงรายเดียว ก็อาจกระทบกระเทือน ด้านการเงินอย่างรุนแรง ดังนั้นจึงเป็นแรงกระตุ้น ในการให้เกิดการจัดตั้ง สมาคม(คลับ) เพื่อการปกป้อง(Protection Club) ขึ้นมาก่อน ตั้งแต่นั้นมา

สิ่งที่เกิดขึ้นมาพร้อมๆกับการคิดค่าเสียหายในเรื่องของชีวิตคน กฎหมายก็เริ่มเกี่ยวเนื่องไปยังด้านสินทรัพย์ที่อาจจะต้องได้รับความเสียหาย หรือ สูญหายไป ในลักษณะเดียวกันกับเรื่องของคน โดยการกระทำของผู้อื่น ดังตัวอย่างเช่น การชดใช้ ต่อเรือที่ผู้อื่นเป็นเจ้าของ ตลาดประกันภัยตัวเรือ ในลอนดอน จึงได้ยอมให้มีการ บ่งความรับผิดชอบนี้ไว้ในกรมธรรม์แต่เป็นเงื่อนไขปกติ เฉพาะ ยังมีอยู่ในเงื่อนไขพิเศษ ที่ทราบกันทั่วไปคือ :- RUNNING DOWN CLAUSE : RDC : ซึ่งเป็นเงื่อนไข ที่ช่วยบังคับให้ทางฝ่ายเจ้าของเรือ มีความระมัดระวังยิ่งขึ้น จึงได้ตกลง จำกัดการรับผิดชอบ และชดใช้การคุ้มครองเพียง 3/4 ของการเสียหาย ที่เกิด จากการชนกัน และที่จะต้องชดใช้ ให้กับฝ่ายตรงข้าม (กับ ทั้ง จำกัด ด้วยว่า ค่าเสียหายทั้งหมดต้องไม่สูงกว่า 3/4 ของราคาเอาประกันของเรือ) ฉะนั้น จะเห็นว่า มีทางที่เจ้าของเรือเองจะต้องรับผิดชอบอยู่แ่ก่อก อีก สอง ส่วน คือ ส่วนที่เหลือ 1/4 ของการเสียหายที่เกิดจากการชนกัน และที่จะต้องชดใช้ ให้กับฝ่ายตรงข้าม(ที่ผู้รับประกัน Hull ไม่คุ้มครองไว้) กับอีกส่วนหนึ่ง คือ ส่วนที่อาจจะเกิน 3/4 ของราคาเอาประกันภัยในราคาประกันภัยตัวเรือ ในกรมธรรม์ตัวเรือ และในเงื่อนไข RDC นี้ รับประกันแต่เฉพาะ การชนกันระหว่างเรือ แต่ไม่ได้ ครอบคลุมถึงการชน วัตถุประจำที่ เช่น ท่าเทียบเรือ เป็นต้น

เพื่อให้เข้าใจในเงื่อนไข การคุ้มครอง จึงขอยกตัวอย่างดังนี้ :-

ตัวอย่าง

เจ้าของเรือ ก. ประกันเรือของตนไว้กับ ผู้รับประกันภัย A ด้วยราคา 100 ล้านบาท และเมื่อ เรือ ก. ชนกับเรือ ข. และเมื่อวินิจฉัยโดยอนุญาโตตุลาการ(หรือศาล หรือ ข้อตกลงของทั้งสองฝ่าย) ฝ่ายเรือ ก. ต้อง จ่ายเรือ ข. ทั้งหมด 120 ล้านบาท จะเห็นว่า เจ้าของเรือ / ผู้รับประกันภัย จะต้องจ่ายเอง ในสองส่วนที่เกิน การคุ้มครองในเงื่อนไข RDC (หรือ การคุ้มครองข้อ ง-4)

ผู้รับประกันภัย จ่าย ¾ ของการ เรียกร้อง 120 ล้านบาท คือ

90 ล้านบาท

แต่เกิน 3/4 ของราคารับประกันตัวเรือคือ

75 ล้านบาท

ดังนั้น ผู้รับประกันตัวเรือจะจ่ายเพียง	75 ล้านบาท
ดังนั้น เจ้า ของเรือต้องจ่ายเอง (1)	15 ล้านบาท
(ส่วนที่เกินจาก 3/4 ของยอดที่ผู้รับประกันภัยรับประกันไว้)	
กับส่วนที่ เจ้าของเรือต้องจ่าย เพิ่ม คือ	
ผลของค่าเสียหายทั้งหมดที่ฝ่ายเรือ ก.จะต้องจ่าย(2) คือ	30 ล้านบาท
ซึ่งเมื่อ (1) + (2) จะเท่ากับ 15 + 30 =	45 ล้านบาท

ซึ่ง ถ้า เจ้าของเรือ ไม่นำส่วน ที่อาจจะต้องเสียไปในลักษณะนี้ ไปประกันเอาไว้ในการเข้าเป็นสมาชิก พีแอนด์ไอ คลับ เจ้าของเรือ อาจจะต้อง จ่ายเอง

การประกันภัยตัวเรือในปัจจุบัน อาจจะได้รับ เงื่อนไขทั้งสอง ไว้ในลักษณะของ 4/4 RDC และ รวมส่วนเกิน หรือ ที่รู้จักกันในคำว่า Excess Collision Liability ไว้กับ ผู้รับประกันภัยตัวเรือ เช่นที่ นอร์เวย์ หรือ ในลอนดอน ได้

ในราวปี 1870 บรรดา คลับเพื่อการปกป้อง (Protecting Club) ส่วนใหญ่ ให้ประโยชน์ เฉพาะ เรื่องการบาดเจ็บของคนประจำเรือ, ผู้โดยสารเรือ, การเสียหายที่เกิดจากเรือชนกัน และไม่ได้ คุ้มครองโดยกรมธรรม์ตัวเรือ และ ความเสียหายที่เกิดจากการชนท่า หรือวัตถุที่ไม่เคลื่อนที่ แต่ยังไม่มีการคุ้มครองในความเสี่ยงของความเสียหายที่จะเกิดแก่สินค้า ทั้งนี้เพราะในขณะนั้น (1870) เจ้าของเรือ ยังไม่ต้องรับผิดชอบและในใบตราส่ง (Bill of Lading) ในสมัยนั้น มิได้กำหนดความรับผิดชอบของ เจ้าของเรือต่อการเสียหายหรือสูญหายของสินค้า

จนกระทั่งในกรณีของ Western Hope จึงทำให้เจ้าของเรือรวมกลุ่มกันจัดตั้งเป็น สมาคม (คลับ) เพื่อ ชดใช้ค่าเสียหายขึ้น (Indemnity Clubs) โดยจุดประสงค์เพื่อชด ใช้ค่าเสียหายที่จะเกิดขึ้นกับสินค้า ถึงแม้คลับอย่างใหม่นี้จะจัดขึ้นตามอย่างคลับแบบ ปกป้อง (Protection Clubs) แต่ในเรื่อง การเงินก็ยังแยกกันอย่างเด็ดขาดอยู่

หลายปีต่อมา คลับทั้งสองแบบ ก็เจริญ ควบคู่ มาเป็นลำดับ โดยที่คลับเพื่อการชดใช้ (Indemnity Clubs) จะให้การคุ้มครอง ต่อการส่งสินค้าขาดจำนวน, สินค้าเสียหาย หรือ สูญหาย, การเสีย ค่าปรับ และภาษีศุลกากร, และคุ้มครองส่วนที่เรียกเก็บไม่ได้ ในด้านการเฉลี่ยแบบทั่วไป จากเจ้าของ สินค้า

คำว่า ค่าทำขวัญ (ค่าชดใช้ = Indemnity) มีรากความหมายไปในความจริงที่ว่า การ ขนส่งสินค้าทางทะเล เป็นสัญญาที่เกิดขึ้นระหว่าง เจ้าของเรือ กับ เจ้าของสินค้า (ที่ปรากฏในใบตรา

ส่ง) และในสัญญานี้ เจ้าของเรือ ยินยอมชดใช้ ให้กับเจ้าของสินค้า ในการสูญหาย เสียหาย ตาม กฎเกณฑ์ที่ทั้งสองฝ่ายยอมรับ (แต่ก่อน มักจะตาม กฎเสกส์รูด แต่ในปัจจุบัน อาจจะเป็นไปตามเงื่อนไข ของเงื่อนไขของกฎหมายการขนส่งทางทะเล ที่อาจจะตราขึ้นใช้ หรือในสนธิสัญญา ต่างๆที่ประเทศ เหล่านั้น ยอมรับ

ในช่วงเวลาต่อมา คลับต่างๆ ได้เพิ่มวง (กรอบการคุ้มครอง) ให้มากขึ้น ตามความต้องการของตลาด ในส่วนของการทำงานของสมาคมมาตรฐานที่มีทั้งหมดอยู่ประมาณ 20 แห่ง และ ตลาดที่ใหญ่ที่สุดอยู่ในกรุงลอนดอน แต่เพื่อการเลี่ยงภาษี จึงมีการย้ายเฉพาะ สำนักงานใหญ่ (Head Office) ไปจดทะเบียนที่ เบอร์มิวดา (Bermuda) หรือ ลักเซมเบิร์ก (Luxemburg) เป็นส่วนใหญ่

7.2. หลักของการประกันภัยแบบให้ผู้ถือกรรมธรรม์มีสิทธิประโยชน์ร่วมกันด้วย (The Principle of Mutuality):

เรือเอก ตระกูล พุ่มเสนาะ (MarinerThai.Com) ลักษณะของ พี แอนด์ ไอ โดยทั่วไป จะตั้งอยู่บนรากฐาน การที่ สมาชิก (ผู้ถือกรรมธรรม์) มีประโยชน์ร่วมกันในคลับนั้น ดัง เช่น หากมีการ สูญเสียขึ้นกับ สมาชิกผู้หนึ่ง การชดใช้ต่อการสูญเสียนั้นก็จะคิดเก็บอย่างยุติธรรมจากบรรดาเพื่อน สมาชิก การประกันแบบที่ให้ผู้ถือกรรมธรรม์มีสิทธิประโยชน์ร่วมกันนี้ ได้เกิดขึ้นในอังกฤษ ตอนที่ รัฐสภาอนุมัติให้บริษัทประกันภัยของลอยด์ ลอนดอน แต่ผู้เดียวมีเอกสิทธิในการรับประกันภัยตัวเรือ โดยบรรดาเจ้าของเรือ ได้ร่วมกันจัดตั้ง คลับ รับประกันตัวเรือแบบผู้ถือกรรมธรรม์ได้ประโยชน์ จากผล กำไร ที่เกิดจากคลับด้วย อันเป็นการหลีกเลี่ยงกฎหมายดังกล่าว ซึ่งคลับประกันตัวเรือแบบนี้สามารถ เรียกเก็บค่าเบี้ยประกันให้ถูกกว่าที่เรียกเก็บจากตลาดของลอยด์

เป็นการแสดงให้เห็นถึง การชื่นชมของวิธีการของคลับแบบนี้ ซึ่งวางอยู่บนรากฐาน ของการร่วมรับผลประโยชน์ต่อกันอย่างยุติธรรม และดูคล้ายกับว่าเป็นธุรกิจที่เป็นธรรมะ อย่างหนึ่ง ในโลกปัจจุบัน โดยที่ค่าเบี้ยประกัน ที่บรรดาเจ้าของเรือได้ส่งไปในระยะเวลาอันยาวนาน จะมีเท่ากับ เงินที่เจ้าของเรือ จะเคลม(เอาคืน) ในรูปต่างๆของการชดใช้ค่าเสียหาย ที่คุ้มครองโดยคลับ โดยหักค่า บริหารงานของคลับจากยอดรวมนั้น และจะเห็นว่า ศิลปะในการบริหารคลับ โดยผู้รับประกันภัยแบบนี้ เห็นได้จากหลักการทางวิทยาศาสตร์ที่เห็นตรงไปตรงมา

ผู้ควบคุม ในระบบการเงินที่ดี จะใช้หลักการคิด โดยทำการติดตามเรื่องเคลมต่างๆ ในกลุ่มของประเภทของเรือ (เรือสินค้าทั่วไป เรือ bulk เรือน้ำมัน (off-shore) /ธง (FOC หรือ เฉพาะธงที่ไม่ใช่ foc) / หรือ ขอบเขตอื่นๆ แล้วนำมาคิดถึงอัตราส่วนของการสูญเสีย (Lost Ratio) หมายถึง จำนวนเงินที่เคลมไปจากคลับ หารด้วย ค่าบำรุงคลับที่เรียกเก็บจากสมาชิกทั้งหมด คูณ ด้วย 100 คิดเป็น หน่วย % หรือ ร้อยละอย่างไรก็ตาม การที่จะตั้งคลับขึ้นมาแต่ละกลุ่มไม่ใช่ของง่ายๆ และหลักการที่กล่าวมา อาจจะต้องพิจารณาให้ถี่ถ้วนเข้า จากสูตรดังนี้:-

ค่าบำรุงที่เรียกเก็บจากสมาชิก (Calls) หรือเบี้ยประกันจากสมาชิก บวก

เงินลงทุน บวก

ส่วนที่อาจจะเรียกเก็บคืนมาได้จากการ ประกันภัยต่อ เท่ากับ

เงินส่วนที่จ่ายให้กับเคลมต่างๆจากสมาชิก(ที่ถูกลูกค้าเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน

และคลับตกลงให้จ่ายได้) บวก

เบี้ยประกันของคลับที่นำไปประกันต่อ บวก

ค่าบริหารของคลับ

จากสูตร ข้างบนนี้ ดูเหมือนจะเห็นเป็นของง่ายๆ แต่ในทางปฏิบัติ ยากมาก โดยการที่จะต้องพยายามบริหาร ในตัวส่วนประกอบย่อยๆที่เป็นตัวการนั้นอย่างยุติธรรม แต่เป็นที่รู้ดีกันว่าบรรดาสมาชิกต่างๆ มิได้ตั้งอยู่บนพื้นฐานเดียวกัน เช่น ในเวลาที่กิจการทางพาณิชย์นำวิปลังถดถอย คลับต่างๆก็จำเป็นต้องบริหารไปในลักษณะที่เข้าใจในสถานการณ์ และ การทวงถามต่อคลับจากบุคคลที่สาม ดังเช่นในกรณีที่เรือของสมาชิกไปทำน้ำมันเปรอะเปื้อนในท่าเรือต่างประเทศ ซึ่งจำเป็นต้องชดใช้ อย่างมากมาย แต่สูตรข้างบน ก็ได้ให้ ฐานการเงินที่สำคัญไว้ สอง อย่าง คือ เงินที่เรียกเก็บจากสมาชิก และ การประกันต่อ

คลับหาเงินมาอย่างไร เพื่อจ่ายค่าสินไหมทดแทน

เป็นที่เห็นชัด จากหลักการ ของการประกันภัยแบบได้รับผลประโยชน์ร่วมกัน ของผู้ถือกรมธรรม์ว่าคลับเรียกเก็บเงินจากสมาชิก คลับทั่วไปเรียกเก็บเงินจากสมาชิกทุกราย มาเรื่อยๆ จนเพียงพอกับจำนวนเงินที่คิดว่าพอจะปฏิบัติการได้ซึ่งไม่เหมือนเบี้ยประกันแบบคงที่ (เช่น เบี้ยประกันภัยตัวเรือ) อย่างไรก็ตาม คลับจะต้องคำนึง เป็นหลักการ อยู่เสมอว่า (1) ผลภาระด้านการเงินในมวลหมู่

สมาชิก และ (2) ไม่พยายามเปิดเผย คลับที่อาจจะประสบกับปัญหาด้านการเงินในเมื่อสมาชิกเรียกร้องให้จ่ายในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนขนาดใหญ่ และบางครั้งอาจจะนำไปสู่ลักษณะที่เกินกว่าการที่จะควบคุมได้

การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนขนาดใหญ่ที่เกิดแก่สมาชิกอาจจะต้องใช้เวลานาน กว่าที่จะตกลงในการชดใช้ได้ บางกรณีเจ้าของเรือจำเป็นต้องเลิกกิจการไปเสียก่อนก็มี เพราะฉะนั้นจะเห็นว่าการเก็บเบี้ยประกัน จะมีได้ขึ้นอยู่กับ การคิดเฉลี่ยกันตามปกติ แต่อาจจะต้องคิดก้าวหน้า เลยไปถึงการคาดคิดว่าจะมีกรณีอื่นๆที่ไม่ปกติเกิดขึ้นได้ ซึ่งบางครั้งคลับจะเพิ่มค่าสมาชิกให้สูงขึ้น หรือมีการเก็บ ค่าสมาชิกพิเศษ ในกรณีที่สมาชิกของสมาคมบางรายจะลาออกจากสมาชิกภาพก่อนเวลา ทั้งนี้เพื่อให้เงินกองทุนของสมาคม สมดุลย์กับ การเตรียมเงินให้พร้อมต่อการที่จะต้องชดใช้ค่าเสียหาย ให้กับ การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนรายต่างๆที่ยังเหลืออยู่(ยังไม่ตกลงที่จะ ชดใช้) ทั้งนี้เพื่อให้เป็นไปตามสูตรที่วางไว้

การเรียกเก็บเงิน ค่าสมาชิก ของระบบ พี แอนด์ ไอ คลับ มีอยู่ 2 ลักษณะกว้างๆ คือ

1. **แบบเรียกรวม** เป็นแบบที่สมาคม คิดตามข้อมูลที่ได้รับ โดยเรียกเก็บทีเดียวในรอบปี โดยกำหนดเป็นตัวเลข รวม โดยการประมาณ แต่การเก็บพิเศษ(ถ้าจะมีเรียกเก็บ อีก ก็แล้วแต่กรณีไป) ซึ่งจะคิดจากสัดส่วน ของกองทุนที่แต่ละสมาคมจะนำมาพิจารณา กันในแต่ละครั้งต่อไป(อาจจะไม่มีก็ได้)

2. **การเรียกเก็บตามปกติ** เป็นแบบที่สมาคมต่างๆใช้เรียกเก็บในปัจจุบัน คือ เรียกเก็บจากสมาชิกครั้งแรก (advance call) กับ การเรียกเก็บเพิ่ม คือ (Supplementary Calls) อาจจะเก็บหลายครั้ง หลายแทนที่จะเก็บอาจจะจ่ายคืนก็ได้

การเรียกเก็บครั้งแรก (Advance call) จะเริ่มเก็บ ในวันที่ 20 กุมภาพันธ์ ของทุกปีที่ถือว่า เป็นวันเริ่มต้นปีปฏิทินของ พีแอนด์ไอ คลับ เหตุผลที่ว่า ทำไมต้องใช้วันที่ 20 กพ. ดูว่าจะเป็นประวัติ ด้านโศกลาง ซึ่งเป็นเรื่องการค้าขายในทะเลบอลติก(ซึ่งเป็นแหล่งตลาดการเช่าเรือมาเป็นเวลาช้านาน) โดยที่โดยปกติวันที่ 20 กพ. นี้จะเป็นวันที่ ทะเลบอลติกเพิ่งจะเริ่มใช้เดินเรือได้เพราะเป็น ถูกปิดโดย น้ำแข็งมาหลายเดือน

การเรียกเก็บเพิ่ม (Supplementary calls) เป็นการเรียกเก็บเพิ่ม ซึ่งเป็นการตกลงกัน ในการเก็บต่อไปในเมื่อมีการคำนวณบัญชีของแต่ละปีใกล้จะยุติ แต่ละคลับมีแนวทางในการเก็บเพิ่มนี้

แตกต่างกันไป บางคลับที่มีสมาชิกจำนวนมาก อาจคิดเรียกเก็บ ที่ รวมการเก็บครั้งแรก ด้วย 5 ครั้งแบ่ง เก็บในเวลา 5 ปี ทั้งนี้เพื่อให้เคลมแต่ละรายมีการจัดการชดใช้ไปหมดแล้ว หรือ บางครั้งหากมีเคลมน้อย ทางคลับอาจจะมีการจ่ายเงินคืนก็ได้

ในบางครั้งเมื่อมีการปิดบัญชีของแต่ละปีอาจจะ มีทั้งกำไร และ ขาดทุน เป็นธรรมดา จาก ผลที่เก็บจากสมาชิกทั้งหมดแต่ผลลัพธ์นี้ ในปัจจุบัน จะมีผลเพียงแต่ที่ จะทำให้ การเก็บครั้งแรก (Advance call) ในปีใหม่อาจจะ ลดลง เท่าเดิม หรือ เพิ่มขึ้น จากที่เรียกเก็บในปีที่ผ่านมา

7.3. โครงสร้างของ พี แอนด์ ไอ (Structure of P&I Club)

เป็นที่ทราบกันดีว่า การก่อตั้งคลับ ตามหลักการและเหตุผล ง่ายๆ แต่ในทางปฏิบัติ นั้น ยากยิ่งนัก และส่วนที่ทำให้ยุ่งยากมากที่สุดก็คือ หมู่มวลสมาชิก นั่นเอง ในส่วนของคลับแต่ละคลับ จะมี ผู้จัดการ (manager) เป็นผู้ทำงานแทนในนามของคลับ ปกติคลับต่างๆ จะมีโครงสร้าง ดังนี้:-

สมาชิก (members) หมายถึงบรรดาเจ้าของเรือ หรือบุคคลอื่นใดที่มีผลประโยชน์ใน เรือ ดังเช่น ผู้เช่าเรือ เป็นต้น

ผู้อำนวยการด้านบริหาร (directors) ปกติเลือก มาจาก ผู้จัดการหรือ เจ้าของเรือ มา เป็นผู้วางแนวนโยบายของคลับ กำหนดการ ตั้งเก็บอัตราเบี้ยประกัน ตั้งกฎกำหนดการเข้าเป็นสมาชิก การลงทุน และการตัดสินใจในการต่างๆ

ผู้จัดการ (managers) แต่งตั้งโดย ผู้อำนวยการบริหาร ให้ดำเนินการงคลับประจำ หน้าที่จึงรวมไปถึง การรับประกัน การลงทุน การจัดการเกี่ยวกับ ค่าสินไหมทดแทนและการ บริหารงานของคลับ

ผู้แทนประจำท้องถิ่น (Correspondents) : เป็นผู้ช่วยเหลือผู้จัดการ ในท้องถิ่นต่างๆ โดยการชี้แจงปัญหาที่เกิด แก่ ทางเรือ เช่น นายเรือ หรือ ผู้แทนเรือในแต่ละท้องถิ่น ในท่าเรือแห่งหนึ่ง อาจจะครอบคลุมโดยกลุ่มผู้แทนเหล่านี้ ซึ่งปกติแล้วตัวแทนเหล่านี้ โดยปกติจะเป็นผู้แทนของหลาย คลับ ต่างๆกัน

7.4. ความเสี่ยงที่คุ้มครองจากคลับ (Risks Covered):

ซึ่งจะขอกกล่าวเฉพาะ โดยย่อ ส่วนหลักเกณฑ์ที่ร่วมกันนั้น ก็จะมี ดังต่อไปนี้ :-

7.4.1. การเรียกร้องค่าเสียหาย(Claim) เกี่ยวกับลูกเรือและบุคคลอื่นๆ :

ซึ่งครอบคลุมไปถึง การเสียชีวิต การบาดเจ็บ การป่วยไข้ที่ต้องเข้ารับการรักษาในโรงพยาบาล การให้การรักษายาพยาบาล และจัดการศพ การจัดการส่งกลับ และการส่งคนไปแทนในต่างประเทศ การสูญเสียของเครื่องใช้ประจำตัว ของคนประจำเรือเมื่อประสบภัยทางทะเล ค่าเสียหายที่เกิดจากการที่เรือต้องเดินทางออกจากเส้นทางไปส่งผู้ป่วย การได้รับการบาดเจ็บ หรือตายแก่ผู้ที่รับขนส่งสินค้าในเรือ (Stevedore) หรือผู้อื่นที่อยู่ใกล้ เคียง อันที่ผลเกิดจากการกระทำของเจ้าของเรือหรือลูกจ้าง หรือในกรณีที่เรือชนกัน ซึ่งการครอบคลุมรวมไปถึงคนที่อยู่ในเรือที่ชนกันนั้นด้วยการชนกัน และการทำความเสียหายแก่ท่าเรือ:

หนึ่งในสี่ ของข้อตกลงพิเศษเกี่ยวกับเรือ โคนกัน (*RDC: Running Down Clauses*) ส่วนที่เกิน (excess), หรือส่วนที่เกินจากราคาประกันของตัวเรือ, ซึ่งจำเป็นต้องอนุมัติโดยผู้อำนวยการบริหารว่าการประกันของตัวเรือ เป็นไปอย่างถูกต้อง กล่าวคือ มิได้ประกันไว้ ต่ำกว่าราคาจริงมาก สัดส่วนในการชดใช้ค่าเสียหาย อันอาจเกิด ในการเคลื่อนย้าย ซากเรือ การชนท่า หรือ การจัดการประอะเปื้อนของน้ำมัน โดยการกระทำของเรืออื่น การชนกับวัตถุที่อยู่นิ่ง เช่น ท่อนไฟ ซึ่งบางครั้งค่าเสียหายสูงมาก

7.4.2. การชดใช้เกี่ยวกับสินค้า :

การสูญหาย และเสียหายของสินค้าที่บรรทุกมาในเรือของสมาชิก โดยถือข้อปฏิบัติของเฮค วิส บัวร์ส์ และสัดส่วนของสินค้าที่เกิดจากการเฉลี่ยทั่วไป และการช่วยเหลือกู้ภัย ในส่วนที่เรียกคืนไม่ได้ ตามสัญญาการขนส่ง

7.4.3. การเคลื่อนย้ายซากเรือ :

จำนวนเงิน ที่เจ้าของจะต้องจ่าย ในการโยกย้าย ซากเรือ ซึ่งจำต้อง กระทำตามคำสั่งของส่วนราชการในตำบลที่นั้น

7.4.4. ค่าปรับ :

ค่าปรับอันเกิดจากที่เจ้าของเรือต้องจ่ายในกรณี ที่คนประจำเรือของตนกระทำผิด เช่น เกี่ยวกับการเข้าเมืองผิดกฎหมาย ภาษีศุลกากร การค้าของผิดกฎหมาย การละเมิดเกี่ยวกับมลภาวะ แต่ไม่รวมถึงการบรรทุกเกินเส้นแนวบรรทุก

7.4.5. ด้านมลภาวะ :

ค่าชดใช้ด้านกฎหมายที่เกิดขึ้นแก่เจ้าของเรือ ในกรณีที่เกี่ยวข้อง การทำความสะอาดและค่าเสียหายที่เกี่ยวข้องเนื่องจากการประอะเปื้อนจากสิ่งโสโครกที่ออกไปจากเรือ

7.4.6. การชดใช้เกี่ยวกับข้อสัญญา :

ค่าเสียหาย ที่อาจเกิดจากข้อสัญญาปกติที่เกี่ยวกับการทำงานตามปกติของเรือ เช่นการลากจูง การชดใช้เกี่ยวกับการทำเรือ และบริษัทขนส่งสินค้าให้กับเรือ เป็นต้น

7.4.7. ค่าใช้จ่ายทางด้านกฎหมาย :

ปกติแล้วค่าใช้จ่ายในการสู้คดี ที่เกิดกับเจ้าของเรือ ตามกรณีต่างๆ ที่เกิดขึ้น และอยู่ในการคุ้มครองของคลับย่อมได้รับการคุ้มครอง จากคลับเสมอ

7.5. การรวมตัวกัน และ การประกันต่อ ของคลับ (The Group Pool and Market

Reinsurance):

เป็นเวลายาวนานที่บรรดาคลับต่างๆ ได้ร่วมกันชดใช้ค่าเสียหาย โดยการรวมกลุ่มกัน การรวมกลุ่มของคลับก็ใช้วิธีการแบบการประกันต่อ โดยกำหนดขีดจำกัดของวงเงินไว้ โดยที่เมื่อคลับใดจ่ายถึงเกณฑ์นั้นก็นำมาเฉลี่ยกันกับกลุ่มสมาชิก

การรวมกลุ่มขั้นต้น ของพี แอนด์ ไอ คลับเกิดขึ้นในปี 1899 โดยมีคลับ ของอังกฤษ 6 คลับ เช่น ยูเคคลับ สแตนคาร์ด ชันเดอร์แลนด์ บริตานี ลอนดอนกรุป และต่อมามีคลับอื่นในอังกฤษ ร่วมด้วย เช่น เวสต์ออฟอิงค์แลนด์

การรวมกลุ่มกันทำให้มีความสามารถในการ รับผิดชอบวงเงินที่สูงขึ้น และสามารถ กำหนดอัตรา เบี้ยประกันต่อ ในส่วนที่สูงขึ้นจากเกณฑ์ที่กำหนดไว้เดิมได้อีกมาก ทำให้สามารถ จัดบริการให้กับสมาชิกได้ในอัตราที่สมเหตุผลยิ่งขึ้น

ในสมัยนั้น นอกจากจะมี คลับที่กล่าวถึง ก็มีคลับอีกกลุ่มหนึ่งรวมตัวกัน คือ ลิเวอร์พูล ลอนดอน สกอตต์ การ์ด สวีดิชคลับ และ เจแปนคลับ เป็นต้น

ตั้งแต่ปี 1976 เป็นต้นมา จนถึงปัจจุบันทั้งสองกลุ่ม ได้รวมตัวกันเองและตั้งขึ้นเป็น กลุ่มใหญ่ เรียกว่า International Group of P & I Club ซึ่งสามารถจัดวงเงินแห่งการคุ้มครอง และจัดการ ประกันเพื่อผลรวมกัน และการประกันต่อที่ดีกว่า ในปัจจุบัน เกณฑ์จำกัดในวงเงินของแต่ละ สมาชิกคลับดังนี้ :-

แต่ละคลับ รับได้ถึง US\$ 1,200,000.-

ในชั้นของแต่ละคลับ US\$ 10,800,000.-

เคลมตั้งแต่ US\$ 12,000,000.- แต่น้อยกว่า US\$ 1,000,000,000.-
 รับโดยการประกันต่อจากกลุ่มของคลับในตลาดการประกันภัยต่อ
 และส่วนที่เกิน US\$ 1,282,000,000.- - ขึ้นไปโดยไม่จำกัด รับประกันโดยกลุ่มของ
 คลับ

หมายเหตุ: สำหรับการประอะเปื่อนของน้ำมัน ใช้เกณฑ์จำกัดเพียง US\$500,000,000.-
 แต่ละครั้งของเหตุการณ์ (ใช้มาตั้งแต่ 20 กพ. 1990 อาจจะมีการเปลี่ยนแปลง ส่วนเรือที่เข้าท่าเรือใน
 อเมริกาต้องเพิ่มอีก US\$ 700,000,000.-)

การประกันรวมกลุ่มของคลับต่างๆ หมายถึงความสามารถในควบคุมตลาดการประกัน
 ต่ออย่างมีผล โดยที่บรรดาสมาชิกจะได้รับผลการตอบแทนสูงมาก(แทบไม่มีขีดกำหนด) ในขณะที่
 สมาชิกจ่ายถัวเฉลี่ยกัน ในราคาต่ำมาก

อย่างไรก็ตาม คลับก็มีได้ รับประกันสมาชิกโดยมิได้กำหนดมาตรฐานต่ำสุดของ
 สมาชิก ซึ่งแต่ละคลับจำเป็นต้องกำหนดขึ้น ทุกๆคลับ ได้วางกฎเกณฑ์ไว้ เพื่อมิให้สมาชิกเดินออกนอกกริด
 นอกกรอบ ดังเห็นได้จาก คลับแห่งหนึ่งได้วางกฎไว้ดังนี้ :-

ไม่มีการเรียกร้องใดๆ จาก คลับ หากมีการเคลมที่เกิดจาก การละเมิดข้างล่างนี้

- 1) ขนสินค้าลง ยังท่า ที่มิได้กำหนดไว้ในใบตราส่ง (B/L)
- 2) ขนส่งสินค้าโดย มิได้ออกใบตราส่ง
- 3) การลงวันที่ ล่วงหน้าในการออกใบตราส่ง
- 4) การออกใบตราส่งในลักษณะที่ เจ้าของเรือ หรือนายเรือ
- 5) ทราบแล้วว่าไม่ตรงกับความจริง

7.6. การประกันภัยแบบได้รับประโยชน์ร่วมกันอย่างอื่นๆ (Other Mutual Insurance)

ถึงแม้ว่า คลับจะออกกฎเกณฑ์ เพื่อครอบคลุม การเสี่ยงต่างๆ ดังกล่าวแล้ว แต่ในทาง
 ปฏิบัติ ก็มีการจัดแบ่ง หมวด ของแบบการประกันแบบนี้ และเรียกเก็บ ค่าบำรุงสมาชิก แยก กัน ซึ่งใน
 รูปแบบของการประกันภัยแบบต่างๆ โดยทั่วไปมีดังนี้:-

7.6.1. การประกันแบบป้องกัน ผลประ โยชน์และชดใช้ค่าเสียหาย (Protection and
 Indemnity)

- 7.6.2. แบบประกันตัวเรือและเครื่องจักร (Hull & Machinery) มีอยู่ใน สวีดิช คลับ
- 7.6.3. แบบค่าระวาง, การต่อสู้อันตราย และการเสียเวลาของเรือ (Freight, Demurrage and Defend)
- 7.6.4. การเสี่ยงต่อการสงคราม (War Risk)
- 7.6.5. การเสี่ยงต่อการปล้นสะดม (Strike Risk)
- 7.6.6. การเสี่ยงต่อการขนส่งหลายช่วง (Through Transport Connected Risks)
- 7.6.7. การเสี่ยงในการเป็น ผู้จัดการเรือ (Transport Intermediaries Mutual)

8. หลักการจ่ายค่าสินไหมของการประกันภัยสินค้าทางทะเลและขนส่ง

มานพ สังขมิตร (2531 : 113-119) กล่าวถึงหลักการจ่ายค่าสินไหมของการประกันภัยทางทะเลและขนส่งดังนี้

8.1. เอกสารที่เกี่ยวข้องกับการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน (เฉพาะสินค้า)

เอกสารที่จำเป็นสำหรับประกอบการเรียกร้องจำแนกตามความเสียหายของสินค้าแบ่งออกเป็น ความเสียหายเฉพาะบางส่วน (Partial Loss) และความเสียหายโดยสิ้นเชิง หรือเสมือน โดยสิ้นเชิง (Total Loss or Constructive Total Loss) และเงื่อนไขความคุ้มครองก็แตกต่างกันเมื่อพิจารณาจากความเสียหายดังกล่าว ดังนั้นเอกสารประกอบการเรียกร้องก็มีส่วนที่แตกต่างกันด้วย

8.1.1. ความเสียหายเพียงบางส่วน (Partial Loss)

เมื่อผู้เอาประกันภัยมีหลักฐานแน่ชัดแล้วว่าผู้รับประกันภัยจะต้องเข้ามาทำการชดเชยให้ตามเงื่อนไข ผู้เอาประกันภัยจะต้องส่งมอบเอกสารดังกล่าวต่อไปนี้ให้แก่ผู้รับประกันภัยเพื่อพิจารณา

- 1) หนังสือเรียกร้อง (Claim bill or Notice of Claim)
- 2) ใบกรมธรรม์ประกันภัยต้นฉบับ (Original Insurance Policy)
- 3) ใบกำกับสินค้า และใบแสดงการบรรจุหีบห่อ (Invoice and Packing List)
- 4) ใบตราส่งสินค้า (Bill of Lading or Air Way Bill)

5) รายงานผลความเสียหาย หรือหนังสือบันทึกความเสียหาย อย่างใดอย่างหนึ่ง หรือหลายอย่างดังต่อไปนี้ เช่น Survey Report, Wharf Survey Note, Exception List, Damaged Cargo List, Damage Report, Shot and Overloaded Cargo List, Cargo Boat Note, Ship's Remarks, Receipt for Cargo, Tally Sheets, Mate's Receipt, Wharf's Receipt, Stowage Plan, Sea Protest, Loading Survey Report, Container Survey, Inspection Certificate, Outturn Report, Bad Order Certificate, Defective Report เหล่านี้เป็นต้น ซึ่งเอกสารดังกล่าวข้างต้น มีมากชนิดเท่าใด ก็ยิ่งช่วยให้ผู้รับประกันภัยพิจารณาชดใช้ค่าเสียหายง่ายขึ้นเท่านั้น

6) สำเนาจดหมาย Claim ไปถึงผู้รับขน พร้อมทั้งจดหมายตอบเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้รับขน เช่น จากบริษัทเรือ หรือเจ้าของเรือ หรือเจ้าของรถบรรทุก เป็นต้น

8.1.2. ความเสียหาย โดยสิ้นเชิงหรือเสมือนเสียหาย โดยสิ้นเชิง (Total or Constructive Total Loss)

เอกสารประกอบก็เหมือนกับในกรณีความเสียหายเพียงบางส่วน แต่เพิ่มเติมเอกสารต่อไปนี้คือ

- 1) กรมธรรม์ประกันภัยทั้งหมด (Full set of insurance policy) เพื่อประโยชน์ในการใช้สิทธิรับช่วงสิทธิ์ของผู้รับประกันภัยถ้าเห็นสมควร
- 2) ใบตราส่งสินค้าทั้งหมด (Full set of bill of lading)

เนื่องจากเอกสารข้างต้นเป็นเอกสารที่ทรงสิทธิ์ (Document of title) ถ้าเอกสารฉบับใดยังอยู่ในมือของบุคคลที่คิดมิชอบอาจจะถือโอกาสนั้นนำเอกสารไปเรียกร้องกับผู้เกี่ยวข้องอื่นได้อีกซึ่งทำให้สิทธิของผู้รับประกันภัยเสียหายได้ เพื่อป้องกันสิ่งดังกล่าวจึงต้องเรียกเอกสารทั้งหมด (Full set) เมื่อพิจารณาชดใช้ค่าสินไหมให้แก่ผู้เอาประกัน อนึ่ง เพื่อให้การเรียกร้องค่าเสียหายและการพิจารณาชดใช้ดำเนินไปด้วยความเรียบร้อยและราบรื่น ทางผู้รับประกันจึงได้กำหนดเงื่อนไขเพื่อเป็นแนวทางให้ผู้เอาประกันถือปฏิบัติ ซึ่งระบุไว้ใน Important Clauses ก็คือเมื่อสินค้าได้รับความเสียหาย ผู้เอาประกันต้องแจ้งต่อตัวแทนของผู้รับประกันภัย (Settling Agents or Survey Agents) ซึ่งจะต้องมีระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลทุกฉบับ (มิฉะนั้นจะเกิดความยุ่งยากเพราะผู้เอาประกันไม่รู้จะไปติดต่อกับใคร) ทั้งนี้เพื่อว่าความเสียหายที่เกิดขึ้น จะต้องได้รับการสำรวจหรือประเมินสภาพของความเสียหายโดยเร็ว

เพื่อหลีกเลี่ยงผลเสียหายอื่นๆ ที่จะตามมา เช่น ฝ้ายเปื้อนน้ำมัน ถ้าปล่อยทิ้งไว้นานน้ำมันจะซึมลงไปทำ ความเสียหายให้แก่ฝ้ายมากขึ้น เป็นต้น และความเสียหายที่เกิดขึ้นเนื่องจากความล่าช้าของผู้ประกัน เช่นนี้ ผู้รับประกันอาจจะถือเอาเป็นข้ออ้างปฏิเสธ ความรับผิดชอบบางส่วนหรือทั้งหมดก็ได้

วิธีปฏิบัติดังกล่าวข้างต้น จึงได้ถือเป็นข้อสัญญาและข้อปฏิบัติว่า ผู้เอาประกันจะต้อง พยายามป้องกันหรือพยายามลดความเสียหายอันจะพึงบังเกิดแก่สินค้าของตนเสมือนหนึ่งว่าสินค้านั้น ไม่มีการประกันภัยไว้ นอกจากนี้ยังถือเป็นหน้าที่ของผู้เอาประกันว่า จะต้องพยายามลดความเสียหาย หรือหลีกเลี่ยงสิ่งที่จะทำให้เกิดความเสียหายในทุกกรณี และต้องถืออยู่ตลอดเวลาว่าสิทธิอันควรมีควร ได้ต่อผู้รับฝากของ (Bailees) หรือผู้เกี่ยวข้องอื่นๆ

8.2. ขั้นตอนในการปฏิบัติในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน

เพื่อประโยชน์ของผู้เอาประกันภัยได้มีข้อความระบุไว้ในด้านหน้าของกรมธรรม์เป็น ตัวอักษรสีแดง แนะนำให้ผู้เอาประกันภัยปฏิบัติ ดังนี้

- 1) ยื่นคำร้องให้ชดใช้ค่าเสียหายทันทีต่อผู้รับขน การทำเรือ หรือผู้รับฝากของอื่นใด เมื่อพบว่าสินค้าของตนสูญหายไปในช่วงที่อยู่ในความรับผิดชอบของผู้นั้น
- 2) ในทุกกรณี นอกจากจะได้มีการประท้วงไว้เป็นลายลักษณ์อักษรแล้ว ผู้เอาประกันภัยหรือตัวแทนจะต้องไม่กระทำการรับมอบสินค้าจากผู้เกี่ยวข้องในสภาพเรียบร้อย (Clean Receipt) ถ้าการส่งมอบนั้นอยู่ในสภาพที่ต้องสงสัย
- 3) ในกรณีที่สินค้าบรรจุและส่งมอบโดยตู้คอนเทนเนอร์จะต้องให้เป็นที่แน่ชัดว่าตู้และดวงตราที่ประทับอยู่ ต้องได้รับการตรวจให้เรียบร้อยก่อนมีการเปิดตู้โดยเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบของผู้รับขนและผู้เกี่ยวข้อง ถ้าพบว่ามีความเสียหายหรือดวงตราประทับบุบสลายหรือสูญหายหรือเป็นดวงตราอื่นนอกเหนือจากที่ระบุในเอกสารการบรรจุจะต้องแจ้งให้ผู้เกี่ยวข้องทราบว่าการส่งมอบนั้นเป็นการส่งมอบที่มีเงื่อนไข (สงวนสิทธิที่จะเรียกร้อง) และเก็บรักษาดวงตราประทับที่พบว่าบกพร่องนั้นไว้ เพื่อการสืบสวนต่อไป
- 4) ต้องแจ้งให้ผู้รับขน บริษัทเรือ ผู้รับฝากสินค้า ทำการสำรวจความเสียหายในทันที เมื่อพบว่าความเสียหายได้บังเกิดแก่สินค้าแล้ว พร้อมทั้งเรียกร้องให้ผู้รับขนหรือผู้รับฝากของ รับผิดชอบต่อความเสียหายที่บังเกิดขึ้นนั้น

5) ยืนยันทีกเป็นลายลักษณ์อักษรต่อผู้รับขน หรือผู้รับฝากของภายในเวลา 3 วัน หลังจากรับมอบสินค้ามาแล้ว ถ้าความเสียหายนั้นมิได้ถูกตรวจพบตอนส่งมอบ เช่น หีบห่อเครื่องจักร อยู่ในสภาพดีรับมอบมาแล้ว แต่เปิดออกพบว่าเป็นสนิมเนื่องจากน้ำทะเล จึงสมควรที่จะต้องแจ้งให้ผู้รับขนทราบ พร้อมกับการแจ้งสำรวจความเสียหายต่อผู้รับประกันภัย เพื่อทำการ (Joint Survey) ร่วมกัน ทั้งนี้เพราะสนิมที่เกิดขึ้นนั้นอาจจะเป็นความบกพร่องของเรือ เช่น ท่อน้ำในเรือแตกก็ได้ ซึ่งเป็นหน้าที่ของผู้รับขนจะต้องรับผิดชอบ

อนึ่ง เป็นหน้าที่ของผู้เอาประกันภัย เมื่อพบว่าเกิดความเสียหายขึ้นกับทรัพย์สินที่เอาประกันภัยจะต้องรีบตรวจสอบความเสียหายหรือบรรเทาความเสียหายอันพึงเกิดแก่ทรัพย์สินนั้นๆ ให้น้อยลงด้วยและเพื่อให้การดำเนินการต่างๆ เป็นไปด้วยความสะดวกเรียบร้อย ผู้เอาประกันภัยหรือตัวแทนจะต้องทำความเข้าใจกับข้อบังคับของการทำเรือ และหลักปฏิบัติและข้อบังคับของบริษัทเรือต่างๆ ด้วย

8.3. การเรียกร้องค่าเสียหาย (Claims)

เนื่องจากกรมธรรม์ประกันภัยสินค้าเป็นเอกสารที่โอนให้กัน ได้อย่างเสรีโดยไม่ต้องแจ้งให้ผู้รับประกันภัยทราบ ค่าเสียหายจะจ่ายให้แก่บุคคลใดก็ตามที่มีสิทธิ์ได้รับตามกรมธรรม์ และจะกระทำ ณ ท่าเรือใดๆ ก็ได้ในโลก

ถ้าการชดใช้ค่าเสียหายนั้นจำเป็นจะต้องจ่ายให้แก่ผู้รับตราส่ง(Consignee) หรือผู้รับโอนกรมธรรม์อื่นๆ ณ สถานที่ปลายทางก็จะต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามข้อกำหนดที่ให้จ่ายค่าเสียหายในต่างประเทศตามที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ มิฉะนั้นแล้วจะต้องส่งเรื่องไปให้ผู้รับประกัน ณ ที่ซึ่งเป็นสถานที่ออกกรมธรรม์นั้นเป็นผู้ดำเนินการ

ลloyd (Lloyd's) มีตัวแทนอยู่ตามท่าเรือต่างๆ ทั่วโลก และตัวแทนเหล่านั้นมีสิทธิ์ที่จะตกลงเรื่องค่าเสียหายในนามผู้รับประกันภัยลloyd บริษัทประกันภัยอื่นๆ ก็พร้อมที่จะตกลงเรื่องค่าเสียหายตามกรมธรรม์ของบริษัทผ่านสาขาและตัวแทนในต่างประเทศได้เช่นเดียวกัน และยังมีตัวแทนหลายแห่งที่ได้รับแต่งตั้งให้ทำหน้าที่ตกลงเรื่องค่าเสียหายโดยเฉพาะ

ส่วนทางด้านสถาบันผู้รับประกันภัยแห่งกรุงลอนดอนก็ได้จัดตั้งคณะผู้แทนขึ้นเพื่อจ่ายชดใช้ค่าเสียหายให้แก่กรมธรรม์รวม (combined policies) ที่สถาบันฯออกให้ในนามของสมาชิกของสถาบันฯด้วยเช่นกัน

ในปัจจุบันนี้มีข้อความพิมพ์ด้วยสีแดงในหัวข้อว่า Important (สำคัญ) ติดไว้กับกรรมธรรม์ประกันสินค้า แต่ไม่ได้ถือเป็นส่วนของสัญญา จุดประสงค์ก็เพื่อที่จะแนะนำให้ผู้อุปการะทราบถึงขั้นตอนที่จำเป็นในการตกลงเรื่องค่าเสียหาย

ข้อแรก ในกรณีที่เกิดความเสียหาย ซึ่งอาจมีการเรียกร้องให้ชดใช้จะต้องรีบแจ้งให้ทางตัวแทนของลอร์ดหรือตัวแทนของบริษัทประกันภัยที่อยู่ใกล้ที่สุดตามที่ระบุชื่อและที่อยู่ไว้ในกรรมธรรม์ไปทำการสำรวจความเสียหาย และขอให้ออกใบรับรองความเสียหายให้ ซึ่งตัวแทนของลอร์ดหรือตัวแทนของบริษัทประกันภัยที่เกี่ยวข้องจะให้ความช่วยเหลืออย่างเต็มที่ ถ้าหากค่าเสียหายต้องจ่ายปลายทาง จะต้องตกลงกับตัวแทนของผู้รับประกันภัยที่ระบุชื่อในกรรมธรรม์นี้

ข้อกำหนดอื่นๆ ในข้อตกลงนี้ได้กล่าวถึงการปกป้องสิทธิของผู้รับประกันภัยที่กระทำการแทนผู้อุปการะในการเรียกร้องชดใช้จากผู้ขนส่ง ผู้รับตราส่งควรทราบไว้ด้วยว่า หากเกิดความเสียหายที่เห็นได้เด่นชัด จะต้องแจ้งให้ผู้รับประกันและผู้ขนส่งทราบเพื่อร่วมกันสำรวจในทันทีก่อนที่จะรับเอาสินค้านั้นมา หากผลสำรวจปรากฏชัดเจนว่าเสียหายจริง จะต้องยื่นคำร้องต่อผู้ขนส่งในทันที

ถ้าหากว่าเมื่อรับสินค้ามาแล้ว ปรากฏภายหลังว่าได้รับความเสียหายจะต้องแจ้งให้ผู้ขนส่งทราบภายใน 3 วันหลังจากรับสินค้ามา และรีบจัดการให้มาตรวจสินค้า

ผู้รับตราส่ง จะเรียกร้องค่าเสียหายได้โดยตรงจากผู้ขนส่งในกรณีที่หีบห่อหรือสินค้าขาดหายไปเนื่องจากหีบห่อแตกหลังจากขนออกจากเรือแล้ว

ผู้รับตราส่งจะต้องรอบรู้กฎข้อบังคับของการทำเรือภายในประเทศของตนเป็นอย่างดี และในขั้นสุดท้าย หลักฐานการติดต่อต่างๆ ที่เกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งจะต้องส่งไปให้กับผู้รับประกันภัยพร้อมด้วยหนังสือเรียกร้องชดใช้ค่าเสียหาย

ข้อตกลงว่าด้วยผู้รับฝากสินค้า (Bailee Clause)

ตามที่กล่าวมาแล้วจะเห็นว่าความเสียหายมีหลายชนิดซึ่งได้รับความคุ้มครองจากกรรมธรรม์ประกันภัยสินค้าที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบตามกฎหมายด้วย

สิ่งที่ผู้อุปการะจะต้องปฏิบัติก็คือเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยซึ่งผู้รับประกันภัยจะใช้สิทธิของความเป็นตัวแทนเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้ขนส่งอีกต่อหนึ่ง

ในการเรียกร้องค่าเสียหายนี้ ผู้อุปการะจะต้องทำหนังสือรับช่วงสิทธิ (Letter of Subrogation) ให้ไว้แก่ผู้รับประกันภัย แม้ว่าจะไม่มีความจำเป็นเนื่องจากว่าผู้รับประกันภัยมีสิทธิตาม

กฎหมายอยู่แล้วให้ไว้แก่ว่าหนังสือนี้ให้เป็นหนังสือมอบอำนาจให้ผู้รับประกันใช้ดำเนินการใดๆ ในนามของผู้เอาประกันได้

สมัยก่อน การบัญญัติกฎหมายกว่าจะให้ใช้เช่ารูปเช่ารอยได้ ก็ต้องใช้เวลานาน เนื่องจากว่าทางผู้ขนส่งได้เพิ่มข้อตกลงไว้ในสัญญาเพื่อจะหลีกเลี่ยงความรับผิดชอบจากความเสียหายที่เกิดแก่สินค้าที่ตนดูแลอยู่ จึงพยายามหาทางที่จะเพิ่มข้อตกลงให้เป็นประโยชน์แก่ตนเอง

ดังนั้นเพื่อป้องกันการหลีกเลี่ยงความรับผิดชอบ จึงได้นำเอาข้อตกลงว่าด้วยผู้รับฝากสินค้า (Bailee Clause) เข้าไว้ในกรมธรรม์ประกันสินค้า และนับเป็นข้อหนึ่งในข้อตกลงของสถาบันฯ ว่าด้วยสินค้า (Institute Cargo Clauses) แต่ข้อตกลงที่ใช้อยู่เดิมนั้นผู้รับประกันภัยระบุไว้ชัดเจนว่า ไม่รับผิดชอบต่อการสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นแก่สินค้าในขณะที่อยู่ในอารักขาของผู้ขนส่ง หรือผู้รับฝากสินค้า แต่จะให้ผู้เอาประกันดำเนินการเรียกร้องเพื่อให้ได้รับการชดใช้จากผู้รับฝากสินค้าเอง ต่อมาได้มีแก้ไขเปลี่ยนแปลงใหม่ไม่ระบุถึงความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัย แต่ระบุว่าเป็นหน้าที่ของผู้เอาประกันที่จะต้องดำเนินการเรียกร้องตามสิทธิที่มีอยู่จากผู้รับฝากสินค้า ข้อตกลงนี้จะปลดเปลื้องความรับผิดชอบของผู้รับประกันจากความเสียหายที่ผู้ขนส่งหรือผู้รับฝากสินค้าอื่นๆ จะต้องรับผิดชอบและจะป้องกันผู้เอาประกันจากการถูกบีบบังคับที่จะไม่ให้ได้รับชดใช้ค่าเสียหายจากผู้ขนส่ง ถ้าหากผู้ขนส่งโต้แย้งในเรื่องความรับผิดชอบ ข้อตกลงอื่นก็จะได้ระบุให้ผู้รับประกันภัยช่วยเหลือด้วยการให้ยืมเงินทดรองโดยไม่คิดดอกเบี้ยและให้ความร่วมมือกับผู้เอาประกันในการเรียกเงินคืนจากผู้ขนส่ง เมื่อผู้เอาประกันได้รับเงินคืนมาแล้วจะได้ชดใช้ใช้คืนให้แก่ผู้รับประกันภัยต่อไป

เพื่อจุดประสงค์อันเดียวกันนี้ ลอยด์ได้ตั้งแผนกเรียกเงินคืน (Recoveries Department) เพื่อบริการแก่ผู้รับประกันภัยทั้งหลาย ตลอดจนถึงตัวแทนที่ชำนาญในงานด้านนี้ขึ้นปฏิบัติงานในหลักการที่ว่า ไม่ได้เงินคืน – ไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียม (no recovery – no fee)

8.4. วิธีการชดใช้ค่าเสียหาย (Measure of Indemnity)

ในกรณีนี้ไม่ได้กล่าวถึงว่าจะให้ความคุ้มครองความเสียหายได้เพียงไหน หรือมี ข้อความกำหนดขอบเขตความรับผิดชอบของผู้รับประกันเกี่ยวกับความเสียหายเหล่านั้น ดังนั้นจึงต้อง ใช้วิธีการชดเชยค่าเสียหายที่ระบุไว้ในพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล

สำหรับความเสียหายทั้งหมดนั้น ระบุไว้ชัดเจน วิธีการชดเชยค่าเสียหาย ให้ถือเอามูลค่า ที่ได้ตกลงกันหรือที่เอาประกันไว้เป็นเกณฑ์ โดยไม่คำนึงมูลค่าจริงของสินค้าในขณะที่/หรือก่อนที่ ได้รับความเสียหาย ความต้องการในทางการค้านั้นยากให้มีการตกลงกันง่ายๆ แต่วิธีที่ว่ามันไม่ใช่ หลักการในการชดเชยค่าเสียหายที่ถูกต้อง

ส่วนความรับผิดชอบของผู้รับประกันต่อการเรียกร้องชดเชยค่าเสียหายที่เฉพาะราย (particular average) นั้น ในพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล มาตรา 71 ระบุไว้มีใจความว่า

ถ้าหากสินค้าหรือสังหาริมทรัพย์อื่น ได้รับความเสียหายบางส่วน วิธีการชดเชย ค่าเสียหายให้เป็นไปตามข้อกำหนดที่ระบุไว้ในกรณีนี้ ดังต่อไปนี้

1) ถ้าบางส่วนของสินค้าหรือสังหาริมทรัพย์อื่นซึ่งทำการประกันไว้ตามกรณี กำหนดมูลค่า (valued policy) ได้รับความเสียหายทั้งหมด วิธีการชดเชยค่าเสียหายให้คิดตามสัดส่วนของ จำนวนเงินที่กำหนดไว้ในกรณีนี้เป็นมูลค่าเอาประกันของส่วนที่เสียหายมูลค่าที่ประกันทั้งหมด เช่นเดียวกับในกรณีของกรณีที่ไม่กำหนดมูลค่า (unvalued policy)

2) ถ้าบางส่วนของสินค้าหรือสังหาริมทรัพย์อื่นทำการประกันไว้ตามกรณีไม่ กำหนดมูลค่า (unvalued policy) ได้รับความเสียหายทั้งหมด วิธีการชดเชยค่าเสียหายให้ถือเอามูลค่าเอา ประกันของส่วนที่เสียหายเป็นเกณฑ์เช่นเดียวกับในกรณีของการเสียหายทั้งหมด

3) ถ้าสินค้าทั้งหมดหรือบางส่วนที่เอาประกันไว้ ได้รับความเสียหายเมื่อส่งไปถึง ปลายทาง วิธีการชดเชยค่าเสียหายให้คิดตามสัดส่วนของจำนวนเงินที่กำหนดไว้ในกรณีนี้ เป็นกรณีกำหนดมูลค่า (valued policy) หรือตามมูลค่าเอาประกันในกรณีของกรณีไม่กำหนด มูลค่า (unvalued policy) โดยถือเอาความแตกต่างระหว่างมูลค่าสินค้าดีกับสินค้าเสียหาย ณ ที่ๆ ไปถึง นั้นเทียบกับมูลค่าของสินค้าดีทั้งหมด

4) มูลค่าทั้งหมด (Gross value) หมายถึงราคาขายส่ง หรือถ้าหากไม่มีราคาที่ว่านั้น ให้ใช้ราคาประมาณซึ่งรวมค่าระหว่าง ค่าท่า และค่าภาษีที่ได้จ่ายไปแล้วอย่างหนึ่งอย่างใด นอกเสียจากว่า ถ้าหากสินค้าได้ขายไปตามปกติธรรมดา ณ ที่เก็บสินค้าทัณฑ์บน ให้ถือว่าราคานั้นเป็นมูลค่าทั้งหมด (gross value)

เงินได้ทั้งหมด (Gross proceeds) หมายถึง ราคาที่ขายได้จริง หลังจากที่ผู้ขายได้หักค่าใช้จ่ายในการขายออกแล้ว

จะเห็นว่าวิธีการชดเชยค่าเสียหายจะถูกปรับให้เข้ากันกับความเสียหายไม่ว่าความเสียหายนั้นจะเป็นความเสียหายทั้งหมดของสินค้าบางส่วน ตัวอย่างเช่น สินค้ามีประกันไว้ 50 กระสอบ สูญหายหรือถูกทำลายไป 3 กระสอบ เฉพาะสินค้าบางส่วนที่เสียหายทั้งหมดนี้ ทางผู้รับประกันภัยจะรับผิดชอบตามอัตราส่วนที่ประเมินได้จากมูลค่าที่เอาประกัน และทำการปรับเพื่อยกประโยชน์ให้แก่ผู้เอาประกันตามความแตกต่างของคุณภาพ ฯลฯ

สำหรับสินค้าที่ได้รับความเสียหายนั้น ผู้รับประกันภัยจะรับผิดชอบความเสียหายของสินค้าโดยเปรียบเทียบมูลค่าสินค้าที่อยู่ในสภาพดีทั้งหมด กับมูลค่าสินค้าที่ได้รับความเสียหายเมื่อไปถึงปลายทางแล้วความเสียหายนี้ได้กำหนดไว้เป็นจำนวนร้อยละของมูลค่าสินค้าที่อยู่ในสภาพดีทั้งหมด และจะชดเชยให้ตามจำนวนร้อยละของมูลค่าตามที่ตกลงกันไว้ในกรมธรรม์

คำจำกัดความของคำว่า gross value ได้เห็นแล้วจากบทบัญญัติในพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเลดังที่กล่าวไว้ข้างต้น เหตุผลที่ว่าทำไม gross value จึงขึ้นสำหรับการตีราคาในประเภทความเสียหายเฉพาะราย (particular average) ทั้งนี้ก็เพื่อให้เป็นที่แน่นอนว่า ความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัยไม่มีผลต่อการขึ้นลงของราคาสินค้าในตลาด ราคาไม่ได้ถือเป็นเรื่องสำคัญ ไม่ว่าจะขึ้นหรือลงที่ปลายทางที่สินค้าไปถึง จำนวนร้อยละของความเสียหายจะไม่เปลี่ยนแปลง เนื่องจากว่ามูลค่าของทั้งสินค้าดีและสินค้าเสียหายโดยทั่วไปแล้วก็ขึ้นลงเท่าๆ กัน ดังนั้นมูลค่าในการเรียกร้องค่าเสียหายจึงไม่มีการเปลี่ยนแปลง

ถ้านำมูลค่าสุทธิมาใช้ในการตีราคาค่าเสียหายตามประเภทเสียหายเฉพาะราย (particular average) ความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัยที่มีต่อความเสียหายจะแตกต่างกันไปตามการขึ้นลงของราคาในตลาด ด้วยเหตุผลที่ว่าค่าชดเชยที่กำหนดไว้แน่นอนจากมูลค่าสินค้าดีกับสินค้าเสียหายในอัตราเท่ากันย่อมเป็นการผิดหลักเกณฑ์ ซึ่งในสมัยก่อนถือว่าเป็นหลักเกณฑ์ที่ถูกต้องและยุติธรรมแล้ว

การเรียกร้องค่าเสียหายเฉพาะรายขึ้นอยู่กับความตกลงเรื่องจำนวนร้อยละของความเสียหายตามที่ระบุไว้ใน Memorandum นอกจากนี้จะได้ตกลงไว้ในกรมธรรม์ให้จ่ายชดเชย โดยไม่คำนึงถึงจำนวนร้อยละของความเสียหาย

ถ้าหากมีข้อตกลงเพิ่มขึ้นในกรรมธรรม์ ส่วนที่เพิ่มขึ้นนั้นจะต้องมีอยู่ก่อนการเรียกร้อง
ชดใช้ ผู้รับประกันภัยจึงจะรับผิดชอบเพียงจำนวนที่เพิ่มเข้ามาเท่านั้น

ค่าสำรวจ ค่าใช้จ่ายในการตีราคาค่าเสียหาย (หากได้มีการจ้างเจ้าหน้าที่มาตีราคาเพื่อ
ประกอบการเรียกร้อง) ค่าธรรมเนียมของตัวแทนที่ช่วยทำความตกลง ฯลฯ ซึ่งเกิดขึ้นเป็นเงาตามตัวใน
การเรียกร้องนี้ทางผู้รับประกันจะเป็นผู้ชดใช้ให้

8.5. การชดใช้ค่าเสียหาย (Indemnity)

การประกันภัยทางทะเลและขนส่งเป็นหัวใจสำคัญของการค้าระหว่างประเทศ ในสมัย
โบราณก็มีการประกันภัยทางทะเลและขนส่งในรูปแบบที่ต่างกันออกไปซึ่งกันและกันในแถบทะเลเมดิเตอร์เร
เนียนตะวันออกก่อนคริสต์ศักราช ในสมัยนั้นทั้งเรือและสินค้ามักจะเป็นเจ้าของเดียวกัน ต่อมาใน
ศตวรรษที่ 17 และ 18 พ่อค้าได้ใช้แบบฟอร์มกรรมธรรม์ของลอยด์ ซึ่งในปัจจุบันก็ยังใช้อยู่ จะสังเกตเห็น
ได้จากที่เขียนไว้ว่า Lloyd's S.G. Policy (คำ S.G. เป็นคำย่อของ)Ship - Goods) หมายความว่ารับ
ประกันภัยร่วมกันทั้งเรือและสินค้า

ต่อมาเจ้าของเรือได้พัฒนาให้ก้าวหน้าขึ้น โดยรับขนส่งทั้งสินค้าและผู้โดยสาร
ปรับปรุงเรือให้เหมาะแก่การค้าทุกประเภท และจัดทำสัญญาขึ้นเพื่อกำหนดขอบเขตความรับผิดชอบใน
ฐานะผู้รับขนส่งทางทะเลและให้สอดคล้องกับพระราชบัญญัติการขนส่งทางทะเลด้วย

เมื่อพ่อค้าผู้กล้าเสี่ยงภัยรุ่นเก่าพอใจในประโยชน์ของการประกันภัย ประกอบกับ
การค้าระหว่างประเทศเจริญก้าวหน้ามากขึ้น จึงได้ใช้ระบบเครดิตทางการเงิน เมื่อเจ้าของเรือ
ธนาคารและผู้รับประกันภัยทั้ง 3 ฝ่ายได้ร่วมมือกัน จึงทำให้พ่อค้าสามารถค้าขายได้ปริมาณที่สูงขึ้น การ
ประกันภัยทางทะเลและขนส่งจึงมีส่วนสำคัญที่จะให้พ่อค้าได้รับประโยชน์จากระบบเครดิตทางการเงิน
อย่างเต็มที่

หลักใหญ่ในการประกันภัยอยู่ที่การให้หลักประกันในการสูญหายหรือเสียหายเมื่อเกิด
การเสียหายขึ้นก็จะพิจารณาชดใช้ค่าเสียหายให้ การชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้หนึ่งผู้ใดหลังจากได้รับ
ความเสียหายก็เท่ากับเป็นการช่วยให้ผู้เอาประกันมีฐานะการเงินดีขึ้นเหมือนกับเมื่อตอนที่ยังไม่ได้รับ
ความเสียหาย

พระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเลและขนส่งของอังกฤษ ค.ศ 1906 .มาตรา 1 ได้
กล่าวไว้ มีใจความว่า

“สัญญาประกันภัยทางทะเลเป็นสัญญาที่ผู้รับประกันภัยยอมรับชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้เอาประกัน ในวิธีการและภายในขอบเขตตามที่ได้ตกลงกัน ต่อความเสียหายที่เกิดจากทะเล กล่าวคือ เป็นความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการพจญภัยในทะเล”²

คำว่า ในวิธีการและภายในขอบเขตตามที่ได้ตกลงกัน ย่อมหมายถึงเงื่อนไขการประกันภัยและมูลค่าที่เอาประกันไว้

พระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเลและขนส่งปี ค.ศ 1906 .เป็นต้นบทกฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเลและขนส่ง ซึ่งได้รวบรวมและกำหนดขึ้นโดยถือเอาคำพิพากษาของศาลที่มีมาก่อนการออกพระราชบัญญัติเป็นบรรทัดฐาน เนื่องจากมีหลักฐานที่บันทึกไว้หลายพันคดีนับแต่ศตวรรษที่ 16 เป็นต้นมา

นอกจากนี้ พระราชบัญญัตียังต้องไม่ขัดต่อเสรีภาพของคู่สัญญาประกันภัยทางทะเลอีกด้วย ดังจะเห็นได้ชัดเจนจากมาตรา (1) 87 ซึ่งมีใจความว่า

“ถ้าหากสิทธิ หน้าที่ หรือความรับผิดชอบใดๆจะเกิดขึ้นจากสัญญาประกันภัยทางทะเลโดยนัยแห่งกฎหมายก็ย่อมจะลบเลือน หรือเปลี่ยนแปลงได้โดยการทำข้อตกลงกัน หรือแก้ไขประเพณีที่เคยปฏิบัติกันมาถ้าประเพณีนั้นแย้งที่จะผูกมัดคู่สัญญาได้”³

8.6. หลักเกณฑ์ในการประเมินค่า (Basis of Valuation)

ในการประกันภัยสินค้านั้นการชดใช้ค่าเสียหายถือเป็นเรื่องสำคัญทั้งนี้ขึ้นอยู่กับมูลค่าของสินค้าที่เอาประกันซึ่งรู้กันในชื่อว่ามีมูลค่าเอาประกันหรือมูลค่าที่ประกันได้ (insured or insurable value)

ในพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเลและขนส่งได้แบ่งกรมธรรม์ออกเป็น 2 ประเภท คือกรมธรรม์ไม่กำหนดมูลค่า (unvalued policy) กับ กรมธรรม์กำหนดมูลค่า (valued policy)

กรมธรรม์ไม่กำหนดมูลค่านั้น ไม่ค่อยนิยมใช้กัน เนื่องจากไม่มีจำนวนเงินที่แน่นอนเพื่อการคิดคำนวณในเมื่อมีการเสียหายเกิดขึ้น

8.7. พระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเลและขนส่งมาตรา (3)16

² สนใจโปรดอ่านรายละเอียดเรื่องนี้ใน มาณพ สังฆมิตร(2531)· ประกันภัยสินค้าส่งออก·

³ สนใจโปรดอ่านรายละเอียดเรื่องนี้ใน มาณพ สังฆมิตร(2531)· ประกันภัยสินค้าส่งออก·

ได้กล่าวถึงการประกันภัยสินค้าไว้มีใจความว่า

“ในการรับประกันภัยสินค้านั้น มูลค่าที่ประกันได้ ได้แก่ราคาต้นทุนของทรัพย์สินที่เอาประกัน บวกด้วยค่าใช้จ่ายต่างๆ ในการส่งสินค้าและเบี้ยประกันรวมเข้าด้วยกัน”⁴

ถ้าจะมองแต่เพียงผิวเผิน จะเห็นได้ว่าหลักเกณฑ์ในการประเมินค่าที่ได้กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติได้ให้การชดใช้ค่าเสียหายอย่างเต็มที่แก่ผู้ส่งสินค้าออก อันจะช่วยให้ผู้ส่งสินค้าที่ประสบความเสียหายจะคงอยู่ในฐานะเดิมได้เหมือนไม่มีอะไรเกิดขึ้น บทบัญญัติใดๆ ในการประกันภัยที่บัญญัติขึ้นไว้นั้น มิได้บัญญัติขึ้นเพื่อหวังผลกำไรจากธุรกิจการค้าระหว่างประเทศ พ่อค้าต้องการให้ชดใช้ค่าเสียหายก็เพื่อที่จะช่วยให้เขาอยู่ในฐานะเดิมได้เท่านั้น ดังนั้นกรรมธรรม์ที่กำหนดมูลค่าจึงมีคุณประโยชน์เหลือสิ้นต่อการประกันภัยสินค้า

ในมาตรา 27ข้อ (2)และ (3)ได้บัญญัติเกี่ยวกับกรรมธรรม์กำหนดมูลค่าไว้ มีใจความว่า

“(2)กรรมธรรม์กำหนดมูลค่า เป็นกรรมธรรม์ที่ระบุมูลค่าของทรัพย์สินที่เอาประกันตามที่ตกลงกัน

(3)ภายใต้บทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ ถ้าหากปราศจากการถือผลมูลค่าที่กรรมธรรม์กำหนดไว้ถือว่าเป็นมูลค่าที่ผู้รับประกันภัยและผู้เอาประกันภัย ไม่ว่าจะเป็ความเสียหายทั้งหมดหรือบางส่วน”⁵

หลักเกณฑ์ทั่วไปที่ผู้ส่งสินค้าใช้ในการคำนวณมูลค่าที่จะเอาประกัน ได้แก่

- ราคาตามใบแสดงสินค้า(Invoice)
- ค่าระวางที่จะต้องจ่ายล่วงหน้า
- เบี้ยประกัน และเมื่อรวมเข้าด้วยกันแล้ว บวกอื่กร้อยละ ...

ในยามปกติ ผู้ส่งสินค้าทั่วไปจะบวกอื่กร้อยละ 10แต่ผู้ส่งสินค้าบางคนอาจจะเพิ่มสูงกว่านั้นก็ได้ถ้าหากว่าไม่สูงเกินไปจนก่อให้เกิดความไม่สุจริตแล้ว ผู้รับประกันภัยก็ยินดีที่จะให้มีการคาดหมายกำไรเข้าไว้ในมูลค่าที่เอาประกันได้ เนื่องจากว่าเบี้ยประกันจะคิดตามอัตราอื่ร้อยละของมูลค่าทั้งหมด

⁴ สนใจโปรดอ่านรายละเอียดเรื่องนี้ใน มาณพ สังฆมิตร(2531)· ประกันภัยสินค้าส่งออก·

⁵ สนใจโปรดอ่านรายละเอียดเรื่องนี้ใน มาณพ สังฆมิตร(2531)· ประกันภัยสินค้าส่งออก·

มูลค่าที่เอาประกันนั้น ถ้าหากได้ระบุไว้ในกรมธรรม์แล้ว จะเปลี่ยนแปลงไม่ได้ ยกเว้นในกรณีที่มีความไม่สุจริตเกิดขึ้น ซึ่งถือว่าเป็นสิ่งที่จะทำให้เกิดความเสียหายได้

เมื่อได้จ่ายเบี้ยประกันไปตามมูลค่านี้แล้ว หากมีการตกลงชดเชยค่าเสียหายไม่ว่าจะทั้งหมดหรือบางส่วน ให้ถือเอาราคาตลาดของสินค้าในขณะนั้นเป็นเกณฑ์ โดยไม่คำนึงถึงเหตุการณ์ที่จะตามมาภายหลัง

มูลค่าที่ได้ตกลงกันตามกรมธรรม์กำหนดมูลค่า เรียกว่ามูลค่าเอาประกัน (insured value) แตกต่างจากยอดเงินรับประกัน (Sum insured) เป็นเรื่องของการบอกรับสมาชิกหรือภาระหนี้ของผู้รับประกันภัยเป็นส่วนบุคคล

สำหรับสินค้าที่มีมูลค่าสูง สมาชิกของผู้รับประกันภัยจะมีการเข้าร่วมใน สายเดียวกันเพื่อรับประกันภัยสินค้านั้น เมื่อผู้รับประกันภัยรายใดตอบรับหรือเข้าเป็นสมาชิกในการรับประกันภัยสินค้านั้นเต็มจำนวนแล้ว มูลค่าเอาประกัน (insured value) กับยอดเงินรับประกัน (sum insured) จึงจะเห็นว่ามี ความหมายเหมือนกัน

บางคนมีความเห็นว่า ควรจะเอาค่าระวางที่ยังไม่ได้จ่ายเข้าไปในการประกันสินค้า ซึ่งในกฎหมายของอังกฤษให้จ่ายค่าระวางปลายทางเมื่อสินค้าถึงเรือเรียบร้อยแล้ว แต่ในปัจจุบันมีกฎของเจ้าของเรือเฉพาะเรือที่เดินอยู่ในเส้นทางประจำเร่งรัดให้จ่ายล่วงหน้าไม่ว่าสินค้าจะเสียหายหรือไม่เสียหาย ในที่สุด ค่าระวางจ่ายล่วงหน้าที่ไม่คืนให้นั้นก็ถือเป็นการเสี่ยงภัยอันหนึ่งของเจ้าของสินค้า และนำไปรวมไว้ในมูลค่าเอาประกันของสินค้าด้วย

ส่วนในการประเมินค่าเสียหายนั้นมีหลักเกณฑ์ที่แตกต่างออกไป ผู้รับประกันภัยอาจไม่ชดเชยค่าเสียหายให้เต็มที่ตามเงื่อนไขในกรมธรรม์ แม้ว่ากรมธรรม์จะคุ้มครองภัยทั้งหมดก็ตาม แต่ก็ไม่ได้คุ้มครองความเสียหายทุกรูปแบบอย่างที่คุณเอาประกันต้องการ

สำหรับในแง่ของการประหยัด พ่อค้าคนใดอยากจะจ่ายเบี้ยประกันในอัตราต่ำเพื่อให้คุ้มครองภัยในวงจำกัดก็ได้

8.8. ข้อตกลงว่าด้วยการทดแทน (Replacement Clause)

การชดเชยค่าเสียหายตามข้อตกลงนี้ ส่วนใหญ่พิจารณาจากระดับการเสื่อมค่าของสินค้าเมื่อเกิดการเสียหายตามข้อมูลในรายงานการสำรวจ การประเมินราคาของผู้สำรวจจะคิดเป็นร้อยละ

ละของความเสื่อมหรือถ้าหากการประเมินแบบนี้ ทางผู้สำรวจเห็นว่าไม่เหมาะสม ก็ถือเอาจากราคาเสียหายที่ขายไปได้

มีสินค้าประเภทหัตถกรรมบางชนิด เช่นเครื่องจักรซึ่งไม่เหมาะแก่การประเมินแบบนี้ ความเสียหายหรือบอบสลายที่เกิดแก่เครื่องจักรกล ไม่ว่าชนิดใดก็ตาม ย่อมจะต้องได้รับการซ่อมแซม หรือเปลี่ยนชิ้นส่วนความเสียหายหรือบอบสลายที่เกิดแก่ส่วนสำคัญของเครื่องจักรกลอาจจะนำไปสู่การเรียกร้องเป็นความเสียหายทั้งหมดได้ ในปัจจุบันได้นำเอาข้อตกลงของสถาบันฯ ว่าด้วยการทดแทน (Institute Replacement Clause) เข้ารวมไว้ในกรมธรรม์เพื่อจะให้ผู้คุ้มครองสินค้าประเภทนี้ ข้อตกลงที่กำหนดความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัยรวมไปถึงค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยนใหม่ ค่าขนส่ง และค่าซ่อมแซมส่วนที่เสียหายและบอบสลายด้วย

8.9. การช่วยเหลือ (Salvage)

คำว่า Salvage ที่ใช้กันทั่วไป มีความหมายตามที่ทราบกันอยู่ ก็คือ การกู้เรือ หรือกู้ทรัพย์สินอันได้แก่ เรือ สินค้า ตลอดจนสิ่งมีชีวิตให้พ้นจากภัยพิบัติ แต่ในกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือทะเล (Maritime Law) มีความแตกต่างออกไป หมายความว่าด้วยการเดินเรือทะเล ประสพภัยซึ่งเป็นการกระทำด้วยความสมัครใจและอิสระ ไม่ได้อยู่ภายใต้สัญญาว่าด้วยการให้ความช่วยเหลือแก่ทรัพย์สินที่ได้รับอันตรายในท้องทะเล และจะต้องทำให้สำเร็จ หรืออย่างน้อยที่สุดก็เป็นหลักฐานประกอบการเรียกร้องเงินรางวัลในการกู้เรือ

ในการให้บริการลากจูงเรือที่ได้รับ ความเสียหายเข้าไปยังท่าก็ได้ หรือในการช่วยสินค้าให้ปลอดภัยจากเรือที่กำลังเกยตื้นในสภาพที่ไม่สามารถลอยลำได้ก็ดี เป็นตัวอย่างที่ถือเป็นแบบฉบับของการให้บริการช่วยเหลือทรัพย์สินให้พ้นภัยพิบัติ แต่ในส่วนที่กัปตันเรือหรือกะลาสีเรือกระทำเพื่อช่วยให้เรือพ้นภัยนั้น ไม่มีส่วนได้รับเงินรางวัลในการกู้เรือ กฎหมายว่าด้วยการเดินเรือทะเลกำหนดไว้ว่า ผู้กู้เรือไม่ต้องอยู่ภายใต้ความผู้พันทางกฎหมาย

ในการให้บริการเพื่อรับเงินรางวัลนั้น ผู้กู้มีสิทธิในการเรียกร้องบังคับลูกหนี้ใหม่ให้นำเงินมาชำระในเมื่อช่วยทรัพย์สินให้พ้นภัยพิบัติแล้ว แต่เนื่องจากมิได้มีการตกลงกันในระหว่างบุคคลทั้งสองฝ่าย การกำหนดรางวัลจึงเป็นหน้าที่ของศาลทางทะเล (Admiralty Court) หรืออาจจะให้อนุญาตโตตุลาการเป็นผู้ชี้ขาด

การเรียกร้องค่าช่วยเหลือนั้นมีกฎเกณฑ์อยู่ว่า ผู้เรียกร้องจะต้องเป็นบุคคลภายนอกเท่านั้น ทรัพย์สินจะต้องตกอยู่ในความเสียหาย และเงินรางวัลจะจ่ายให้ก็ต่อเมื่อการช่วยเหลือนั้นได้สำเร็จลุล่วงไปโดยที่ทรัพย์สินได้รับความปลอดภัย

ทางด้านการชดเชยค่าเสียหาย เงินรางวัลนี้ถือเป็นค่าใช้จ่ายอันดับแรกที่ทำให้ทรัพย์สินปลอดภัยซึ่งจะได้รับชดเชยจากผู้รับประกันภัย เงินรางวัลจำนวนมากขึ้นอยู่กับมูลค่าทรัพย์สินที่ได้รับการช่วยเหลือจนปลอดภัยแล้ว หลักเกณฑ์เกี่ยวกับการจ่ายเงินรางวัลในการกู้ภัยที่ไ้กันอยู่โดยทั่วไปนั้น ขึ้นอยู่กับการเสี่ยงภัยและความสามารถในการปฏิบัติงาน

ในพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเลอังกฤษ ค.ศ 1906 .มาตรา (2)65 ได้กำหนดค่าช่วยเหลือไว้มีใจความว่า

Salvage charges หมายความว่าค่าใช้จ่ายที่ผู้ช่วยเหลือกระทำโดยอิสระจากสัญญาใดๆ ซึ่งจะได้รับตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือทะเล ไม่รวมค่าใช้จ่ายในการบริการตามวิธีของการกู้ภัยที่ผู้เอาประกันหรือตัวแทนผู้หนึ่งผู้ใดว่าจ้างให้ทำเพื่อประสงค์จะให้พ้นจากภัยที่เอาประกันไว้ ค่าใช้จ่ายดังกล่าวที่เกิดขึ้นจริงจะได้รับชดเชยใช้เช่นเดียวกับค่าใช้จ่ายพิเศษ(particular charges) หรือจัดเป็นค่าเสียหายในประเภท เสียหายร่วมกัน (general average loss) ตามเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น

หลักการที่ถือปฏิบัติในการให้รางวัลการกู้เรือยังคงอยู่ในรูปแบบเดิม ไม่ได้เปลี่ยนแปลงไป เนื่องจากว่าในปัจจุบันหลายฝ่ายที่เกี่ยวข้องได้ร่วมลงนามในข้อตกลงการให้รางวัลในการกู้เรือตามแบบมาตรฐานของลloyd แม้ว่าจะจำนวนเงินรางวัลอาจจะได้มีการตกลงกันไว้แล้ว หรือว่าให้อยู่ในการชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการที่คณะกรรมการของลloydตั้งขึ้นก็ตาม แต่การให้เงินรางวัลก็ขึ้นอยู่กับหลักเกณฑ์ที่ว่า แก้ไขไม่ได้ – ไม่จ่าย (no cure – no pay)

จะเห็นได้ว่ารางวัลสำหรับการบริการไม่ได้ถือเคร่งครัดว่าเป็นค่ากู้เรือ แต่จะถือเป็นค่าใช้จ่ายพิเศษถ้าหากเกี่ยวข้องกับผลประโยชน์เฉพาะราย หรือเป็นค่าใช้จ่ายในประเภทความเสียหายร่วมกัน และการบริการนั้น หากกระทำเพื่อผลประโยชน์ของการผจญภัยร่วมกัน ย่อมจะได้รับชดเชยคืนจากผู้รับประกันภัยตามบทบัญญัติที่ได้กล่าวข้างต้น

การให้รางวัลกู้เรือจะจัดสรรให้ตามมูลค่าของทรัพย์สินที่ปลอดภัย และถือว่าสินค้าทั้งหมดที่ส่งไปทางทะเลย่อมมีส่วนรับผิดชอบต่อค่าใช้จ่ายในการกู้ทรัพย์สินต่อสินค้าที่มีประกันไว้

สัดส่วนในการชดใช้ค่าเสียหายขึ้นอยู่กับว่าสินค้านั้นได้มีประกันไว้เต็มมูลค่าหรือไม่ ถ้าหากมูลค่าเอาประกันน้อยกว่ามูลค่าสินค้าที่ปลอดภัยตามที่ได้อำนาจเงินรางวัลไป ผู้รับประกันจะรับผิดชอบอัตราส่วนของค่าช่วยเหลือที่คำนวณได้เท่านั้น

8.10. ความเสียหายเกิดจากการช่วยเหลือ (Salvage Loss)

คำว่า Salvage Loss นั้น ในการประกันภัยทางทะเลและขนส่ง บางทีก็ใช้ปะปนกับ constructive total loss (ความเสียหายทั้งหมดที่กำหนดขึ้น) แต่ความจริงอยู่ที่วิธีการตกลงชดใช้ค่าเสียหาย

ความเสียหายเกิดจากการช่วยเหลือนี้ มักเกิดขึ้นขณะที่สินค้าถูกขายไป ณ ท่าเรือที่เข้าไปลี้ภัยเนื่องจากได้รับความเสียหายมาก และกว่าจะไปถึงจุดหมายปลายทางก็หมดค่า การขายจะกระทำอย่างเหมาะสมที่สุดเพื่อผลประโยชน์ของทุกฝ่าย และทางผู้รับประกันภัยจะชดใช้ค่าเสียหายให้โดยการจ่ายเงินส่วนต่างระหว่างมูลค่าที่เอาประกันภัย กับจำนวนเงินที่ขายได้

เมื่อเรือหรือสินค้าได้ถูกขายไป ณ จุดใดจุดหนึ่งในเส้นทางเดินทาง เนื่องจากตกอยู่ในสภาพที่เสียหายมาก จำเป็นจะต้องประเมินความเสียหายให้อยู่ในประเภท ความเสียหายทั้งหมดที่กำหนดขึ้น (constructive total loss) วิธีที่ดีที่สุดเท่าที่จะกระทำได้อีกคือการขายให้เป็นตัวเงินขึ้นมา เมื่อหักค่าใช้จ่ายในการขายแล้วก็จ่ายให้แก่เจ้าของเรือหรือเจ้าของสินค้าไป ต่อจากนั้นผู้ได้รับความเสียหายจะไปเรียกร้องชดใช้ค่าเสียหายเอาจากผู้รับประกันให้เต็มจำนวนที่เอาประกันไว้เมื่อหักจำนวนเงินที่ขายได้ออกแล้วเป็นต้นว่า ถ้าสินค้าเอาประกันไว้ตามกรมธรรม์เป็นเงิน £ 5,000 สินค้าขายได้ £450 หักค่าใช้จ่ายที่เสียไป £50 เหลือ £400 จำนวนที่เรียกได้จากผู้รับประกันเป็นเงิน £4,600 วิธีนี้ใช้สำหรับชดใช้ความเสียหายที่เกิดจากการช่วยเหลือที่เรียกว่า Salvage loss

8.11. ค่าใช้จ่ายพิเศษ (Particular Charges)

ค่าใช้จ่ายต่างๆ เช่น ค่าขนขึ้นบก ค่าโกดัง ค่าปรับปรุงให้อยู่ในสภาพเดิม ค่าขนส่งต่อไป และค่าใช้จ่ายอื่นที่คล้ายคลึงกันนั้น ค่าใช้จ่ายเหล่านี้ถือเป็นค่าใช้จ่ายพิเศษ (particular charges) ซึ่งผู้เอาประกันหรือตัวแทนจะได้รับชดใช้โดยไม่คำนึงถึงจำนวนร้อยละของความเสียหาย

แต่ว่า ค่าใช้จ่ายพิเศษในการปกป้องหรือทำให้สินค้าที่มีประกันไว้ นั้นได้รับ ความปลอดภัย หรือค่าใช้จ่ายที่เกิดจากความเสียหายซึ่งเป็นการเสียหายร่วมกัน จะไม่นำเข้าไปรวมไว้ ในจำนวนเงินของความเสียหายเฉพาะราย เพื่อที่จะให้ถึงจำนวนร้อยละของความเสียหายที่กำหนดไว้

ค่าใช้จ่ายพิเศษนี้มีส่วนเกี่ยวข้องกับข้อตกลงข้อตกลงว่าด้วยการ ป้องกันความเสียหาย (Sue and labour clause) ซึ่งเป็นข้อตกลงที่แทรกเพิ่มเติมไว้ในกรมธรรม์ ความรับผิดชอบของผู้รับประกันในการชดใช้ค่าใช้จ่ายพิเศษนี้จะสิ้นสุดลงเมื่อสินค้าที่มีประกันได้รับความเสียหาย ทั้งหมดในเวลาต่อมา

ในการป้องกันความเสียหายนั้น เป็นหน้าที่ของผู้เอาประกันจะต้องปฏิบัติ ตลอดเวลา เหมือนกันว่าสินค้าไม่ได้มีประกันภัยไว้ ผู้เอาประกันก็ดี ตัวแทนก็ดี จะต้องปฏิบัติตาม ความเหมาะสมในการปกป้องหรือทำให้ความเสียหายที่จะเกิดแก่สินค้าที่เอาประกันไว้ลดน้อยลง

ข้อตกลงว่าด้วยการป้องกันความเสียหายที่มีอยู่ในกรมธรรม์ได้ย้ถึงกฎหมาย จารีตประเพณีที่ให้สิทธิผู้เอาประกันไว้ ดังมีใจความว่า

“และในกรณีที่เกิดความเสียหายหรือมีโชคร้ายใดๆ ผู้เอาประกัน ตัวแทน ลูกจ้างหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายมีสิทธิ์ตามกฎหมายที่จะฟ้องร้อง ใช้แรงงาน และเดินทางไปเพื่อปกป้อง คุ้มครอง และทำให้สินค้าและเรือ ฯลฯ หรือส่วนใดส่วนหนึ่งกลับคืนสภาพเดิมโดยไม่ขัดต่อการ ประกันภัยนี้ ค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่เกิดจากการนี้ ผู้รับประกันจะช่วยเหลือให้แต่ละรายการตามอัตราส่วน และตามวงเงินที่เอาประกันไว้”⁶

สรุปได้ว่า ค่าใช้จ่ายที่ผู้เอาประกันได้จ่ายไปเพื่อความปลอดภัย หรือปกป้อง ทรัพย์สินที่ตนได้ประกันภัยไว้ นอกเหนือจากค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับ ความเสียหายร่วมกัน และค่า ช่วยเหลือในการกู้ภัย (Salvage Charges) แล้ว ถือเป็นค่าใช้จ่ายพิเศษ (Particular Charges) ทั้งสิ้น อนึ่ง ค่าใช้จ่ายพิเศษที่ไม่ได้รวมอยู่ในประเภท ความเสียหายเฉพาะราย (particular average) ก็ได้รับชดใช้ภายใต้ข้อตกลง Sue and labour clause ด้วย

8.12. ข้อตกลงว่าด้วยการป้องกันความเสียหาย (Sue and Labour Clause)

⁶ สนใจโปรดอ่านรายละเอียดเรื่องนี้ใน กมลชนก สุทธิวาทนฤพุฒิ (2541)- ธุรกิจพาณิชย์นาวี-

ในพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ 1906 .มาตรา (1)78บัญญัติไว้มีใจความว่า

“ ถ้าหากกรมธรรม์บรรจุข้อตกลงว่าด้วยการป้องกันความเสียหาย (Sue and labour clause) ไว้ข้อตกลงที่มีอยู่ในนั้นถือว่าเป็นข้อตกลงที่แทรกเพิ่มเติมเข้าไว้ในสัญญาการประกันภัย และผู้เอาประกันจะได้รับชดใช้เงินค่าใช้จ่ายที่ได้เสียไปจริงตามข้อตกลงนั้นจากผู้รับประกันภัย โดยไม่คำนึงถึงว่า ผู้รับประกันภัยจะชดใช้ให้แต่ที่เสียหายทั้งหมด หรือว่าทรัพย์สินจะไม่ได้รับชดใช้ค่าเสียหายเฉพาะรายก็ตาม ไม่ว่าจะเป็นจำนวนทั้งหมดหรือตามจำนวนร้อยละที่กำหนดไว้”⁷ และในมาตรา (4) กล่าวไว้มีใจความว่า

“เป็นหน้าที่ของผู้เอาประกันและตัวแทนจะต้องปฏิบัติตามความเหมาะสมในทุกกรณี เพื่อปกป้องหรือทำให้ความเสียหายเบาบางลง”⁸

การที่นำเอาข้อตกลง Sue and labour เข้ามาไว้ในพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเลก็เพื่อให้ผู้เอาประกันได้รับประโยชน์จากค่าใช้จ่ายที่ได้เสียไปจริง ซึ่งผู้รับประกันจะต้องจ่ายชดใช้ให้ตามข้อตกลงนั้น

อนึ่งข้อตกลงนี้ จำนำมาปฏิบัติก็ต่อเมื่อความเสียหายเกิดขึ้นโดยตรงเท่านั้น ไม่เกี่ยวกับค่าใช้จ่ายเพื่อที่จะป้องกันมิให้เกิดความเสียหาย และไม่รวมถึงการเรียกร้องใดๆ ที่อาจเกิดขึ้นเกี่ยวกับเงินที่ให้เป็นรางวัลแก่ผู้ช่วยกู้เรือตามคำสั่งของศาลทางทะเล แต่ให้รวมถึงเงินที่จ่ายตามสัญญาซึ่งกำหนดอัตราการจ่ายเงินสำหรับการบริการเป็นครั้งคราว ในกรณีหลังนี้ผู้ที่ให้บริการถือว่าเป็นลูกจ้างของผู้เอาประกัน

สำหรับค่าใช้จ่ายในการช่วยเหลือทรัพย์สินนั้น กรมธรรม์ที่ใช้อยู่ในปัจจุบันให้ถือเป็นความเสียหายที่เกิดจากภัยอันหนึ่งที่มีประกันไว้ ซึ่งจะได้รับชดใช้ค่าเสียหายด้วย ดังที่ระบุไว้ในมาตรา (1)65ซึ่งมีใจความว่า

“ภายใต้ข้อกำหนดในกรมธรรม์ ค่าใช้จ่ายในการช่วยทรัพย์สิน (Salvage charges) เพื่อป้องกัน มิให้เกิดความเสียหายจากภัยที่ได้มีประกันไว้ จะได้รับชดใช้เช่นเดียวกับความเสียหายที่เกิดจากภัยเหล่านั้น”⁹

⁷ สนใจโปรดอ่านรายละเอียดเรื่องนี้ใน กมลชนก สุทธิวาทนฤพุมิ (2541)· ธุรกิจพาณิชย์นาวี·

⁸ สนใจโปรดอ่านรายละเอียดเรื่องนี้ใน กมลชนก สุทธิวาทนฤพุมิ (2541)· ธุรกิจพาณิชย์นาวี·

ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นตามข้อตกลง Sue and Labour Clause จะต้องอยู่ในหลักเกณฑ์ดังนี้ ประการแรกจะต้องเป็นค่าใช้จ่ายที่เป็นประโยชน์ต่อทรัพย์สินที่มีประกันภัยไว้ตามกรมธรรม์โดยเฉพาะ ไม่ใช่เพื่อความปลอดภัยธรรมดาของเรือ ค่าระวางและสินค้า ค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่ว่านี้จะต้องเป็นค่าใช้จ่ายพิเศษ (Particular Charges) และจะต้องเหมาะสมกับทรัพย์สินนั้นๆ โดยเฉพาะ ซึ่งบุคคลที่เป็นผู้ควบคุมการใช้จ่ายได้จ่ายไปอย่างเหมาะสม ประการสุดท้าย ค่าใช้จ่ายนั้นจะต้องใช้จ่ายไปเพื่อป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายที่กรมธรรม์ต้องรับผิดชอบให้น้อยลง

กรมธรรม์เกี่ยวกับสินค้านั้น จุดสำคัญอยู่ที่ค่าใช้จ่ายที่อาจเกิดขึ้นได้จากการทำให้สินค้ากลับสู่สภาพเดิมที่ทำเรือระหว่างทางที่จะไปยังจุดหมายปลายทาง ค่าใช้จ่ายนี้จะได้รับชดเชยเต็มจำนวนในเมื่อมูลค่าที่เอาประกันนั้นเท่ากับมากกว่ามูลค่าจริง เว้นแต่ว่าจะเป็นค่าใช้จ่ายเพื่อป้องกันการเสียหาย ซึ่งผู้รับประกันจะต้องรับผิดชอบอยู่แล้ว และนอกจากนี้ยังจะได้รับชดเชยในกรณีต่างๆ ที่ผู้รับประกันมีความรับผิดชอบตามข้อตกลงพิเศษที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ แต่ว่าการชดเชยค่าเสียหายนี้จะไม่เอาค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นนั้นมาบวกเข้ากับจำนวนที่เสียหายเพื่อให้ถึงระดับร้อยละของความเสียหาย ถ้าปรากฏว่าสินค้านั้นได้รับความเสียหายเมื่อถึงจุดหมายปลายทาง

เพื่อให้เข้าใจง่ายขึ้น ต้องแยกค่าใช้จ่ายที่ช่วยทำให้สินค้ากลับคืนสู่สภาพเดิมออกจากจำนวนที่เสียหาย เนื่องจากว่าค่าใช้จ่ายทั้งหมด ผู้รับประกันชดเชยให้ที่อยู่แล้ว ส่วนในเรื่องที่สินค้าเสียหายนั้น จะต้องเสียหายตามจำนวนร้อยละของความเสียหายตามที่ตกลงกันไว้ เช่น จะต้องเสียหายอย่างต่ำ 3% จึงจะชดเชยให้ เป็นต้น ตัวอย่างเช่น สินค้าฝ้ายบรรจุเป็นมัด ส่งจาก Birkenhead ไปยัง Bombay อาจได้รับความเสียหายจากน้ำทะเลขณะที่ผ่านมาคลื่นลมแรงในอ่าว Biscay เมื่อถึง Naples มัดแตก และได้พยายามทำให้แห้งและเข้ามัดใหม่ ส่งไปยังจุดหมายปลายทาง ถ้าหากในขณะที่ยังถึง Bombay พบว่าได้รับความเสียหายเป็นจำนวนเพียง ½ 2% ค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่ต้องเสียไปในการเข้ามัดใหม่ที่ Naples นั้น ผู้รับประกันจะเป็นผู้จ่ายให้ถ้าหากว่ามูลค่าที่เอาประกันไว้นั้นเท่ากับหรือมากกว่ามูลค่าจริง แต่ที่ผู้รับประกันไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายซึ่งเกิดที่ Bombay เพราะว่าเสียหายไม่ถึง 3% ดังนี้ เป็นต้น

เกี่ยวกับความรับผิดชอบตามข้อตกลง Sue and Labour Clause ผู้ชำนาญการท่านหนึ่งในฐานะที่เป็นผู้ใกล้ชิดกับวงการเดินเรือ ได้ให้คำอธิบายไว้ดังนี้

”สนใจโปรดอ่านรายละเอียดเรื่องนี้ใน กมลชนก สุทธิวาทนฤพุดิ (2541) - ธุรกิจพาณิชย์นาวี”

“ในเมื่ออุบัติเหตุเกิดขึ้นแก่ผู้เอาประกัน ผู้บังคับการเรือมีพันธะที่จะต้องจัดการลงไปตามที่เห็นสมควรเพื่อป้องกันความเสียหายที่เกิดแก่เรือและสินค้าหรือทำให้ลดน้อยลง ค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการปฏิบัตินั้นจะเรียกคืนได้จากผู้รับประกันภัยตามข้อตกลง Sue and Labour Clause”¹⁰

จุดประสงค์ของข้อตกลงนี้ ก็เพื่อจะให้ผู้บังคับการเรือปฏิบัติกรด้วยความรอบคอบและเต็มตามความสามารถโดยริบคว้นเพื่อปกป้องผลประโยชน์ของผู้รับประกันภัย อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ผู้รับประกันภัยจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายแต่ก็ไม่ได้มีบทบาทในการนี้ จะต้องอาศัยผู้บังคับการเรือที่จะปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มที่ เหมือนกับว่าเรือไม่ได้ประกันภัยไว้

อนึ่ง ถ้าเป็นความเสียหายประเภท เสียหายร่วมกัน (General Average) แล้ว การออกเงินช่วยเหลือ(Contribution)ก็ดี ค่าใช้จ่ายในการช่วยเหลือ (Salvage Charges)ก็ดี ไม่ได้ถือเป็นค่าใช้จ่ายตามข้อตกลง Sue and Labour Clause

ทางด้านเรือ ถ้าหากได้ทำการประกันภัยในข้อตกลงเฉพาะ เฉพาะเสียหายทั้งหมด (total loss only) ค่าใช้จ่ายต่างๆ เพื่อป้องกันความเสียหายที่เกิดขึ้นในกรณีที่เรือเกยตื้น จะได้รับชดใช้จากผู้รับประกันถึงแม้ว่าเรือจะได้รับการช่วยเหลือให้พ้นจากภัยแล้ว และเจ้าของเรือไม่ได้เรียกร้องตามข้อตกลงในกรมธรรม์ก็ตาม แต่ก็เห็นชัดอยู่แล้วว่า การที่เรือเกยตื้นนั้นอาจจะทำให้เสียหายทั้งหมดก็ได้ ถ้าหากไม่ได้จัดการช่วยให้เรือกลับคืนสู่สภาพเดิมได้ทัน่วงที

¹⁰ สนใจโปรดอ่านรายละเอียดเรื่องนี้ใน กมลชนก สุทธิวาทนฤพุดิ (2541)- ธุรกิจพาณิชย์นาวี-

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษาวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงสังเคราะห์ทฤษฎี เพื่อศึกษาการศึกษาการประกันภัยทางทะเลและขนส่งในประเทศไทย โดยผู้ศึกษาได้ศึกษารูปแบบของการประกันภัยทางทะเลและขนส่งแบบต่างๆ และผลงานศึกษาที่เกี่ยวข้องเป็นพื้นฐานและเป็นแนวทางในการศึกษา ตามลำดับดังนี้

1. การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูล ผู้ดำเนินการศึกษาได้ดำเนินการตามขั้นตอนดังนี้

1. ผู้ศึกษาค้นคว้าทฤษฎีจากหนังสือและตำราวิชาการ จากเอกสารประกอบการสัมมนา รวมทั้งจากข้อมูลบนอินเทอร์เน็ตที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยทางทะเลและขนส่ง
2. ข้อมูลที่ใช้เป็น ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) โดยได้รวบรวมข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรมการประกันภัย สมาคมประกันภัย ห้องสมุดของมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ห้องสมุดมหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
3. ผู้ศึกษารวบรวมข้อมูลต่างๆ ที่ตรงกับขอบเขต และวัตถุประสงค์ ของการศึกษา
4. สังเคราะห์ผลการศึกษา สรุปผลและเสนอแนะ

2. การสังเคราะห์ข้อมูล

เมื่อเก็บรวบรวมข้อมูลครบถ้วนแล้ว ผู้ศึกษาจะนำทฤษฎีข้อมูลทุติยภูมิ ที่มีความถูกต้องสมบูรณ์มาจัดรูปแบบ และสังเคราะห์ข้อมูล โดยใช้รูปแบบตาราง และไดอะแกรมต่างๆ

3. กำหนดการดำเนินงานวิจัย

ผู้วิจัยได้วางแผนที่จะใช้เวลาในการศึกษาวิจัย และจัดทำโครงการประมาณ 15 – 20 สัปดาห์ โดยมีระยะเวลา และขั้นตอนดังนี้

ตารางที่ 3.1 ระยะเวลาและขั้นตอนในการดำเนินงาน

ขั้นตอน / ระยะเวลา	กรกฎาคม	สิงหาคม	กันยายน	ตุลาคม	พฤศจิกายน	ธันวาคม
กำหนดชื่อเรื่อง	↔					
เขียนโครงร่างงานวิจัย	↔					
รวบรวมคำจำกัดความ ความเป็นมาและบทนำ	↔					
ศึกษา และรวบรวม วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง	↔					
ศึกษา และเขียน โครงร่างการวิจัย		↔				
รวบรวมข้อมูล				↔		
เขียนการวิจัย ฉบับสมบูรณ์					↔	
เสนอ โครงการวิจัย					↔	

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษาการประกันภัยทางทะเลและขนส่งสามารถสรุปผลการสังเคราะห์ในด้านรูปแบบของการประกันภัยทางทะเลและขนส่งแบบต่างๆ หลักความคุ้มครองของการประกันภัยทางทะเลและขนส่ง หลักการจ่ายค่าสินไหมของการประกันภัยทางทะเลและขนส่ง ได้ดังนี้

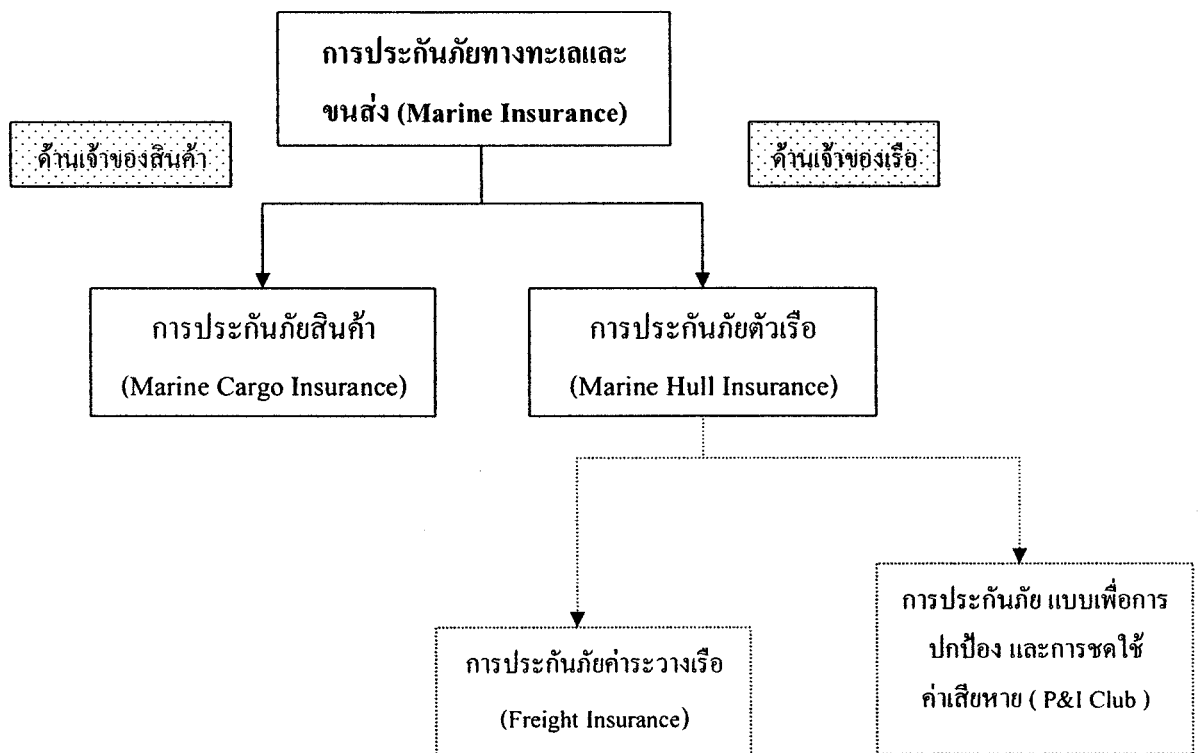
1. ด้านรูปแบบของการประกันภัยทางทะเลและขนส่งแบบต่างๆ

ด้านรูปแบบของการประกันภัยทางทะเลและขนส่งแบบต่างๆ ประกอบด้วยการประกันภัยสินค้าทางทะเลและขนส่ง (Marine Cargo Insurance) ให้ความคุ้มครองความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกับสินค้าที่เอาประกันภัย ซึ่งอยู่ในระหว่างการขนส่ง และการประกันภัยตัวเรือและเครื่องจักร (Marine Hull Insurance) ให้ความคุ้มครองความเสียหายที่จะเกิดกับตัวเรือ (Hull) และรวมถึงเครื่องยนต์ของเรือ (Ship's Machinery) ค่าระวางเรือ (Freight) ค่าเช่าเหมาลำเรือ ไปบรรทุกสินค้าซึ่งเป็นส่วนได้เสียของเจ้าของเรือหรือผู้รับขนส่งสินค้า

การประกันภัยค่าระวางสินค้า (Freight Insurance) เป็นส่วนได้เสียของเจ้าของเรือในการประกอบกิจการขนส่งทางทะเล ซึ่งผู้ขนส่งอาจเอาประกันภัยเพื่อคุ้มครองผลประโยชน์ส่วนนี้ได้โดยให้มีเงื่อนไขคุ้มครองค่าระวางสินค้าเป็นพิเศษ ตัวการประกันภัยค่าระวางให้ความคุ้มครองเมื่อเจ้าของเรือไม่ได้รับค่าระวางเรือ ในเมื่อส่งสินค้าไม่ถึงปลายทางที่สัญญาว่าจะไปส่งให้

การประกันภัย แบบเพื่อการปกป้อง และการชดใช้ค่าเสียหาย (Protection & Indemnity Club) ให้ความคุ้มครอง การเรียกร้องค่าเสียหาย (Claim) เกี่ยวกับลูกเรือและบุคคลอื่นๆ การสูญหาย และเสียหายของสินค้าที่บรรทุกมาในเรือ การเคลื่อนย้ายซากเรือ ค่าปรับอันเกิดจากที่เจ้าของเรือต้องจ่ายในกรณี ที่คนประจำเรือของตนกระทำผิด ค่าเสียหายที่เกี่ยวเนื่องจากการประอะเบื้อนจากสิ่งโสโครกที่ออกไปจากเรือการชดใช้เกี่ยวกับข้อสัญญา ค่าใช้จ่ายในการสูคดี ที่เกิดกับเจ้าของเรือ

รูปแบบของการประกันภัยทางทะเลและขนส่งแบบต่างๆสามารถสรุปเป็นภาพได้ดังนี้



ภาพที่ 1 แสดงรูปแบบของการประกันภัยทางทะเลและขนส่งแบบต่างๆ

นั้นคือสามารถแบ่งความสัมพันธ์ระหว่างการประกันภัยทางทะเลและขนส่งแบบต่างๆตามประเภทของผู้เอาประกันได้แก่

- 1) ด้านเจ้าของสินค้า จะเป็นผู้เอาประกันการประกันภัยสินค้า
- 2) ด้านเจ้าของเรือจะเป็นผู้เอาประกันภัย การประกันภัยตัวเรือ และ/หรือการประกันภัยค่าระวางเรือ และ/ หรือการประกันภัย แบบเพื่อการปกป้องการชดใช้ ค่าเสียหายหากแต่ว่าการประกันภัยค่าระวางเรือ และการประกันภัย แบบเพื่อการปกป้องการชดใช้ ค่าเสียหายมิได้จัดอยู่ในการประกันภัยทางทะเลและขนส่ง จึงได้แสดงภาพเป็นแบบเส้นประ

2. หลักการคุ้มครองของการประกันภัยสินค้าทางทะเลและการขนส่ง

หมวดการเสี่ยงภัยที่คุ้มครอง

เงื่อนไขการเสี่ยงภัย:

1. เว้นแต่ที่ระบุไว้ในเงื่อนไข ข้อ 4 5 6 และ 7 ข้างล่าง การประกันภัยนี้คุ้มครอง

1.1. ความสูญเสียหรือความเสียหายต่อ วัตถุที่เอาประกันภัยไว้อย่างสมเหตุสมผลอัน
เนื่องมาจาก

1.1.1 ไฟ หรือระเบิด

1.1.2 เรือ หรือ ยานพาหนะยกขึ้น จม หรือพลิกคว่ำ

1.1.3 ยานพาหนะทางบกคว่ำหรือตกลง

1.1.4 เรือ หรือ ขวดยานพาหนะชนกันหรือ โคนกันกับวัตถุภายนอกเหนือจากน้ำ

1.1.5 การขนย้ายสินค้าขึ้นที่ท่าลี้ภัย

1.2. ความสูญเสียหรือความเสียหายต่อวัตถุที่เอาประกันภัยที่เกิดจาก

1.1.6 การถูกสละไปเพื่อส่วนรวม

1.1.7 ถูกทิ้งทะเล

เงื่อนไข ความสูญเสียที่เป็นของส่วนรวม :

2. การประกันภัยนี้คุ้มครองความสูญเสียที่เป็นของส่วนรวมและค่าตอบแทนในการกอบกู้ทรัพย์สิน (ซึ่งปรับหรือกำหนดตามสัญญาขนส่งและ/หรือวิธีปฏิบัติและกฎที่ยังมีผลใช้บังคับอยู่) ที่เกิดขึ้นจากการหลีกเลี่ยงหรือเกี่ยวกับการหลีกเลี่ยงการสูญเสียจากเหตุใดก็ตามเว้นแต่ที่ได้ระบุไว้ในเงื่อนไขข้อ 4, 5, 6 และ 7 หรือที่อื่นใดในการประกันภัยนี้ที่ระบุยกเว้นไว้

เงื่อนไข “การโดนกันแล้วผิตทั้งคู่”:

3. การประกันภัยนี้ขยายรวมถึงการชดใช้สินไหมทดแทนแก่ผู้เอาประกันในสัดส่วนความรับผิดชอบ ภายใต้สัญญาการขนส่งตามเงื่อนไข “การโดนกันแล้วผิตทั้งคู่”

หากการสูญเสียที่เกิดขึ้นนั้นสามารถเรียกชดใช้ค่าสินไหมทดแทนภายใต้การประกันภัยนี้อยู่แล้ว ในกรณีที่เจ้าของเรือเรียกร้องให้ชดใช้สินไหมทดแทนภายใต้เงื่อนไขดังกล่าว ผู้เอาประกันภัยตกลงที่จะแจ้งให้ผู้รับประกันภัยทราบ ซึ่งผู้รับประกันภัยมีสิทธิต่อผู้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนนั้น โดยผู้รับประกันภัยจะเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายต่างๆ ในการนี้เอง

หมวดการยกเว้น

โดยสรุปข้อยกเว้นที่ไม่คุ้มครองทั้งแบบ A B และ C อาจจะแยกออกได้เป็น 4 หมวดหมู่ คือ

เงื่อนไขการยกเว้นทั่วไป:

4. ไม่ว่ากรณีใดก็ตาม การประกันภัยนี้ไม่คุ้มครอง

4.1 ความสูญเสีย ความเสียหาย หรือค่าใช้จ่าย อันเนื่องมาจากการกระทำมิชอบ โดยงใจของผู้เอาประกันภัยการรั่วไหลตามปกติ น้ำหนักหรือปริมาตรขาดหายไปตามปกติ หรือการสึกหรอหรือสึกกร่อนตามปกติของวัตถุแห่งการประกันภัย

4.2 ความสูญเสีย ความเสียหาย หรือค่าใช้จ่ายอันมีสาเหตุจากการบรรจุหีบห่อหรือการจัดเตรียมไม่เพียงพอหรือไม่เหมาะสมของวัตถุแห่งการประกันภัย (คำว่า “การบรรจุหีบห่อ” ตามเงื่อนไข ข้อ นี้ หมายความว่ารวมถึงการจัดวางในตู้ลำเลียงหรือตู้ยก แต่หมายถึง เฉพาะในกรณีที่การจัดวางนั้นได้กระทำก่อนการประกันภัยจะเริ่มมีผลบังคับ หรือการจัดวางนั้นกระทำโดยผู้เอาประกันภัยหรือลูกจ้างของผู้เอาประกันภัย

4.3 ความสูญเสีย ความเสียหาย หรือค่าใช้จ่ายอันมีสาเหตุจากข้อเสียดังกล่าวในตัวเองหรือลักษณะตามธรรมชาติของวัตถุแห่งการประกันภัย

4.4 ความสูญเสีย ความเสียหาย หรือค่าใช้จ่ายอันมีสาเหตุจากอุบัติเหตุจากการล่าช้าถึงแม้ว่าการล่าช้านั้นจะเกิดจากภัยที่คุ้มครอง (ยกเว้นค่าใช้จ่ายต่างๆ ภายใต้เงื่อนไข ข้อ 2)

4.5 ความสูญเสีย ความเสียหาย หรือค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการล้มละลายหรือการไม่สามารถชำระหนี้สินของเจ้าของเรือ ผู้จัดการเรือ ผู้เช่าเหมา หรือผู้ดำเนินการเดินเรือ หรือตัวแทนของบุคคลอื่นๆ ดังกล่าวข้างต้น

4.6 ความเสียหายจากการกระทำโดยเจตนา ความเสียหายจากการทำลายโดยเจตนาต่อ วัตถุแห่งการประกันภัย หรือส่วนหนึ่งส่วนใดของวัตถุแห่งการประกันภัยถูกกระทำใดๆ ที่ผิดกฎหมาย โดยบุคคลหนึ่งบุคคลใดหรือหลายบุคคลก็ตาม

4.7 ความสูญเสียความเสียหาย หรือค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการใช้อาวุธสงครามที่ใช้ ปริมาณ หรือการแตกตัวหรือรวมตัวทางนิวเคลียร์ หรืออย่างอื่นที่มีปฏิกิริยาเหมือนกัน หรือสิ่งหรือ กำลังที่มีกัมมันตภาพรังสี

5. เงื่อนไขการยกเว้นสภาพไม่พร้อมสมบูรณ์ที่จะออกทะเลสภาพไม่เหมาะสมที่จะออก

5.1 ทะเลไม่ว่ากรณีใดๆ การประกันภัยนี้จะไม่คุ้มครอง ความสูญเสีย ความเสียหาย หรือค่าใช้จ่ายเกิดจากความไม่พร้อมสมบูรณ์ที่จะออกทะเลของเรือ หรือยานพาหนะ ความไม่เหมาะสม ของเรือ ยานพาหนะ ตู้ลำเลียง หรือตู้ยกที่จะเป็นพาหนะที่ปลอดภัย ซึ่งผู้เอาประกันหรือลูกจ้างของผู้เอา ประกันภัย ได้รู้อยู่ก่อนแล้วถึงสภาพไม่พร้อมสมบูรณ์ที่จะออกทะเล สภาพไม่เหมาะสมที่จะออกทะเล ในเวลาที่วัตถุแห่งการประกันภัยถูกบรรทุกลง

5.2 ผู้รับประกันภัยสละสิทธิที่จะยกเป็นข้ออ้างบอกปิดความรับผิดชอบในการชดใช้ค่า สินไหมทดแทนเมื่อมีการละเมิดข้อรับรองอันรู้แจ้ง โดยไม่ต้องระบุเป็นลายลักษณ์อักษรว่าด้วยความ พร้อมสมบูรณ์ที่จะออกทะเลของเรือที่ใช้ในการบรรทุกวัตถุแห่งการประกันภัย ไปยังจุดหมายปลายทาง เว้นแต่ผู้เอาประกันภัยหรือลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้เอาประกันภัย มีส่วนรู้เห็นในความไม่พร้อม สมบูรณ์ที่จะออกทะเล หรือสภาพที่ไม่เหมาะสมที่จะออกทะเลดังกล่าวนั้น

เงื่อนไขการยกเว้นสงคราม :

6. ไม่ว่ากรณีใดๆ การประกันภัยนี้จะไม่คุ้มครองความสูญเสีย ความเสียหาย หรือ ค่าใช้จ่ายที่เกิดจาก

6.1 สงคราม สงครามกลางเมือง การปฏิวัติรัฐประหาร การกบฏ การก่อกวน โจมตี หรือการลุกฮือของพลเรือน หรือการกระทำการใดๆ โดยการใช้อำกำลัง

6.2 การจับกุม การเข้ายึด การกักกัน หรือการกักบริเวณ และผลต่อเนื่องจากการ กระทำ ดังกล่าวหรือตั้งใจจะกระทำการดังกล่าว

6.3 ระเบิด ทุ่นระเบิด ทอร์ปิโด หรืออาวุธระเบิดที่ใช้ในสงคราม

7. เงื่อนไขการยกเว้นการนัดหยุดงาน

ไม่ว่ากรณีใดการประกันภัยนี้จะไม่คุ้มครอง ความสูญเสีย ความเสียหายหรือค่าใช้จ่าย

7.1 ที่เกิดจาก ผู้นัดหยุดงาน คนงานที่ไม่ได้รับอนุมัติให้เข้าในบริเวณหรือบุคคลที่มีส่วนร่วมในการก่อความของผู้ใช้แรงงาน การจลาจล หรือการลุกฮือของพลเรือน

7.2 ผลสืบเนื่องจากการนัดหยุดงาน การปิดบริเวณ การก่อความของผู้ใช้แรงงานการจลาจลหรือการลุกฮือของพลเรือน

7.3 ที่เกิดจากผู้ก่อการร้ายใดๆ หรือบุคคลใดๆ ที่กระทำการใดๆ โดยมีแรงจูงใจจากการเมือง

หมวดช่วงระยะเวลาของการประกันภัย

8. เงื่อนไขช่วงการขนส่งสินค้า

8.1 การประกันนี้เริ่มต้นคุ้มครองนับแต่เมื่อสินค้าออกจากคลังสินค้า หรือสถานที่เก็บสินค้า ณ สถานที่ที่ได้ระบุชื่อไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยนี้ เพื่อเริ่มต้นการขนส่ง และคุ้มครองต่อไปในระหว่างช่วงการขนส่งตามปกติ และสิ้นสุดการคุ้มครองนี้ เมื่อเกิดกรณีหนึ่งกรณีใด ดังต่อไปนี้

8.1.1 เมื่อส่งมอบยังคลังสินค้า หรือสถานที่เก็บสินค้าของผู้รับสินค้า หรือคลังสินค้า หรือสถานที่เก็บสินค้าแห่งสุดท้าย ณ จุดหมายปลายทางที่ได้ระบุชื่อไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้

8.1.2 เมื่อส่งมอบยังคลังสินค้า หรือสถานที่เก็บอื่นใด ไม่ว่าก่อนจะถึงหรือถึงจุดหมายปลายทางที่ระบุชื่ออยู่ในกรมธรรม์ฯ แล้วก็ตาม ซึ่งเป็นคลังสินค้าหรือสถานที่เก็บ ที่ผู้เอาประกันภัย ได้ตกลงใจใช้เป็น

- 1) ที่เก็บซึ่งถือว่าไม่อยู่ในช่วงการขนส่งตามปกติแล้ว หรือ
- 2) ที่ทำการจัดสรรหรือกระจายสินค้า หรือ
- 3) เมื่อพ้นกำหนด 60 วัน หลังจากที่ได้ขนสินค้าขึ้นจากเรือเดินสมุทร ณ ทำนาศินค้าขึ้นจากเรือแห่งสุดท้ายแล้ว ทั้งนี้แล้วแต่กรณีใดเกิดขึ้นก่อน

8.2 ในกรณีที่ได้มีการขนสินค้าขึ้นจากเรือเดินสมุทร ณ ทำนาศินค้าขึ้นจากเรือแห่งสุดท้ายแล้ว แต่ก่อนที่การประกันภัยนี้จะสิ้นสุดการคุ้มครอง ถ้ามีการส่งสินค้าต่อไปยังจุดหมายปลายทางแห่งใหม่อันไม่ใช่จุดหมายปลายทางตามที่ได้เอาประกันภัยไว้นี้ การประกันภัยนี้ยังคง

ขึ้นกับข้อกำหนดการสิ้นสุดของการประกันภัยตามที่กล่าวมาแล้วข้างต้นจะไม่ขยายการคุ้มครองไปเกินเลยกว่าจุดเริ่มต้นทำการขนส่งไปยังจุดหมายปลายทางแห่งอื่นนั้น

8.3 การประกันภัยนี้ยังมีผลให้การคุ้มครองต่อไป (โดยยังต้องขึ้นกับเงื่อนไขการสิ้นสุดของการประกันภัยตามที่กำหนดไว้ข้างต้นและข้อ 9 ข้างล่างนี้) ในระหว่างการล่าช้าที่นอกเหนือการควบคุมของผู้เอาประกันภัย การหันเหออกนอกเส้นทางการส่งสินค้าการนำสินค้าขึ้นจากเรือเพราะเหตุการณ์บังคับ การจัดส่งต่อไปใหม่ หรือการถ่ายเรือและการเปลี่ยนแปลงไปของลักษณะการเสี่ยงภัยสืบเนื่องจากการที่เจ้าของเรือ หรือผู้เช่าเหมาเรือ ได้ใช้สิทธิที่ตนมีอยู่ตามสัญญาขนส่งสินค้า

9. เงื่อนไขการสิ้นสุดของสัญญาขนส่ง

หากสัญญาขนส่งต้องสิ้นสุดลงที่เมืองท่าหรือสถานที่อื่น ไม่ใช่จุดหมายปลายทางตามที่ระบุไว้ในสัญญาขนส่ง หรือการขนส่งต้องยุติลงโดยเหตุอื่นก่อนจะส่งสินค้านั้นตามที่กำหนดไว้ในเงื่อนไขข้อ 8 ข้างต้น ทั้งนี้โดยที่เหตุการณ์ต่างๆ นั้นพ้นวิสัยที่ผู้เอาประกันภัยจะสามารถควบคุมได้แล้ว ในกรณีที่เกิดเหตุการณ์ดังนี้ขึ้น การประกันภัยนี้จะถือว่าเป็นอันสิ้นสุดลงเช่นกัน เว้นแต่ผู้รับประกันภัย จะได้รับการบอกกล่าวโดยทันที พร้อมกับได้รับคำขอให้ทำการคุ้มครองต่อไปเท่านั้น และต้องเสียเบี้ยประกันภัยที่เรียกเก็บเพิ่ม การประกันภัยนี้จึงจะมีผลให้การคุ้มครองต่อไป และจะสิ้นสุดการคุ้มครองในกรณีอย่างใดอย่างหนึ่งต่อไปนี้

9.1. จนกระทั่งขายและส่งมอบสินค้าที่ทำเรือหรือสถานที่ดังกล่าว หรือเว้นแต่ว่าจะได้ตกลงเป็นพิเศษอย่างอื่น จนกระทั่งครบ 60 วัน นับจากวันที่นำสินค้าเอาประกันมาถึงเมืองท่าหรือสถานที่ดังกล่าว ทั้งนี้โดยถือเอากรณีใดกรณีหนึ่งที่เกิดขึ้นก่อนเป็นเกณฑ์ หรือ

9.2. ถ้าหากทำการส่งสินค้านั้นต่อไปยังจุดหมายปลายทางตามที่ระบุไว้ในกรมธรรม์นี้หรือไปยังจุดหมายปลายทางอื่น โดยส่งภายในกำหนด 60 วันดังกล่าว (หรือระยะเวลาที่ได้มีการตกลงขยายออกไปจาก 60 วันดังกล่าว) การสิ้นสุดความคุ้มครองก็ถือตามที่ได้กำหนดไว้ในข้อ 8 ข้างต้น

10. เงื่อนไขการเปลี่ยนแปลงเส้นทางการขนส่ง

ในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงจุดหมายปลายทางโดยผู้เอาประกันภัย ภายหลังจากที่การประกันภัยนี้เริ่มต้นการคุ้มครองแล้ว ผู้รับประกันภัยสัญญาว่าจะให้ความคุ้มครองอยู่ชั่วคราว ในขณะที่รอท่าความตกลงในเบี้ยประกันภัย และเงื่อนไขการประกันภัยจากการที่มีการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวทั้งนี้ โดยมีเงื่อนไขว่าต้องแจ้งให้ผู้รับประกันภัยทราบโดยไม่ชักช้า

ผู้เอาประกันภัยจำเป็นต้องรีบแจ้งให้ผู้รับประกันภัยทราบทันทีที่ทราบถึงเหตุการณ์ที่ต้องมีการคุ้มครองชั่วคราว และสิทธิการได้รับความคุ้มครองดังกล่าวขึ้นอยู่กับ การปฏิบัติ ตามพันธกรณีโดยครบถ้วนเท่านั้น

หมวดการเรียกค่าสินไหมทดแทน

11. เงื่อนไขส่วนได้เสียอันอาจเอาประกันภัยได้ถ้า

11.1 ผู้เอาประกันภัยต้องมีส่วนได้เสียในวัตถุแห่งการประกันภัยในขณะที่เกิดเหตุ วิทยาศาสตร์ จึงจะสามารถเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนภายใต้การประกันภัยนี้ได้

11.2 โดยเงื่อนไขข้อ 11.1 ข้างต้นผู้เอาประกันภัยมีสิทธิจะได้รับการชดใช้ค่าสินไหม ทดแทนในวิทยาศาสตร์ซึ่งเกิด ขึ้นระหว่างระยะเวลาที่การประกันภัยนี้มีผลคุ้มครอง ทั้งนี้โดยไม่คำนึงว่า วิทยาศาสตร์นั้นจะ ได้เกิดขึ้นแล้วก่อนจะ ได้มีการทำสัญญานี้ก็ตาม ยกเว้นแต่ผู้เอาประกันภัยรู้ว่าเกิดเหตุ วิทยาศาสตร์นั้นแล้วแต่ผู้รับประกันภัยยังไม่รู้

12. เงื่อนไขค่าใช้จ่ายในการจัดส่งสินค้าต่อไปยังจุดหมายปลายทาง

กรณีที่มีการขนส่งต้องสิ้นสุดลง ณ ท่าเรือหรือสถานที่ซึ่งไม่ใช่จุดหมายปลายทางที่จะ ส่งวัตถุแห่งประกันภัยตามที่ได้เอาประกันภัยไว้ ทั้งนี้อันเป็นผลสืบเนื่องจากเหตุวิทยาศาสตร์ที่มีการ คุ้มครองโดยการประกันภัยนี้ ผู้รับประกันภัยจะจ่ายชดเชยแก่ผู้เอาประกันภัยในค่าใช้จ่ายพิเศษต่างๆ ที่ ได้จ่ายไปโดยเฉพาะเหมาะสมและสมควรต่อเหตุในการนำสินค้าลงจากยานพาหนะ การเก็บรักษาและ การส่งต่อไปยังจุดหมายปลายทางที่เอาประกันภัยไว้ตามกรรมธรรม์ฯ นี้

เงื่อนไขข้อ 12 นี้ไม่ใช่บังคับกรณีความสูญเสียที่เป็นของส่วนรวม หรือค่าตอบแทน ในการจ้างวานผู้อื่นกอบกู้ทรัพย์สิน มีข้อยกเว้นตามเงื่อนไขที่ยกเว้น 4,5,6 และ 7 ข้างต้น และไม่รวมถึง ค่าใช้จ่ายต่างๆ อันสืบเนื่องจากความคิด การประมาทเลินเล่อ การล้มละลาย หรือไม่สามารถชำระหนี้ได้ ไม่ว่าจะ เป็นของผู้เอาประกันภัยเอง ลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้เอาประกันภัย

13. เงื่อนไขความสูญเสียบางส่วนเสมือนความสูญเสียสิ้นเชิง

จะไม่มี การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนสำหรับความสูญเสียบางส่วนเสมือนความสูญเสีย สิ้นเชิงของการประกันภัยนี้ เว้นแต่จะมีการละทิ้งวัตถุแห่งการประกันภัยโดยสมเหตุไม่ว่าจะ โดยที่ความ สูญเสียสิ้นเชิงแท้จริง ปรากฏชัดแล้วว่าไม่อาจเลี้ยง ได้ หรือโดยเฉพาะค่าใช้จ่ายในการติดตามเพื่อเอาคืน

การทำเพื่อให้กลับคืนสภาพเดิมและการส่งวัตถุแห่งการประกันภัยต่อไปยังจุดหมายปลายทางที่ได้เอาประกันภัยไว้ นั้น จะสูงกว่ามูลค่าของทรัพย์สินเมื่อมาถึงปลายทาง

14. เงื่อนไขมูลค่าที่เพิ่มขึ้น

14.1 ในกรณีที่ผู้เอาประกันไปทำประกันภัยในมูลค่าที่เพิ่มขึ้นของสินค้า ซึ่งได้มีการเอาประกันภัยอยู่แล้วนี้ ก็จะถือว่า มูลค่าของสินค้าที่ตกลงไว้จะเพิ่มขึ้นมากเท่ากับจำนวนเงินรวมที่เอาประกันภัยของกรมธรรม์ฯ ฉบับนี้ บวกด้วยกรมธรรม์ฯ ฉบับอื่นๆ ที่ทำแบบมูลค่าที่เพิ่มขึ้น ซึ่งต่างก็ให้ความคุ้มครองในวินาศภัยเดียวกัน และความรับผิดชอบใช้ของกรมธรรม์ฯ นี้จะมีเพียงเท่ากับสินค้าของจำนวนเงินประกันภัยที่ทำไว้ เทียบกับจำนวนรวมดังกล่าวในกรณีที่มีการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนผู้เอาประกันภัย จะต้องส่งหลักฐานเพื่อแสดงจำนวนเงินเอาประกันภัยที่ทำไว้กับกรมธรรม์ฉบับอื่นๆ ที่มีอยู่ทั้งหมดมาให้แก่ผู้รับประกันภัย

14.2 ในกรณีที่กรมธรรม์ทำเป็นแบบประกันภัยมูลค่าเพิ่มขึ้น ก็จะใช้เงื่อนไขต่อไปนี้ บังคับมูลค่าของสินค้าที่ตกลงไว้ จะถือว่าเท่ากับจำนวนเงินรวมที่เอาประกันภัยไว้ภายใต้กรมธรรม์ฯ หลัก บวกด้วยกรมธรรม์ฯ ประกันมูลค่าเพิ่มขึ้น ซึ่งต่างก็ให้ความคุ้มครองในวินาศภัยเดียวกันโดยผู้เอาประกันฯ เป็นผู้ซื้อไว้ และความรับผิดชอบใช้ภายใต้กรมธรรม์ฯ ฉบับนี้จะมีเพียงเท่ากับสัดส่วนของจำนวนเงินเอาประกันภัยเทียบกับจำนวนเงินรวมทั้งหมดที่เอาประกันไว้

ในกรณีที่มีการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน ผู้เอาประกันภัยจะต้องส่งหลักฐานเพื่อแสดงจำนวนเงินเอาประกันภัยที่ทำไว้กับกรมธรรม์ฯ ฉบับอื่นๆ ที่มีอยู่ทั้งหมดมาให้แก่ผู้รับประกันภัย

หมวดประโยชน์จากการประกันภัย

15. เงื่อนไขการไม่มีผลถึงผู้อื่น

การประกันภัยนี้ไม่มีผลที่ให้ผลประโยชน์จากการทำประกันภัยตกไปถึงผู้รับชนสินค้าหรือทรัพย์สินไปอยู่ในความดูแลอารักขา

หมวดการลดความสูญเสียให้น้อยที่สุด

16. ในกรณีที่เกิดความสูญเสียอันจะเรียกชดใช้สินไหมทดแทนได้ตามสัญญา ประกันภัยนี้เป็นหน้าที่ของผู้เอาประกันภัยที่จะ

16.1 ดำเนินมาตรการใดๆ อันสมเหตุสมผล เพื่อที่จะหลีกเลี่ยงหรือลดความสูญเสียนั้น และ

16.2 จัดการให้มีการปฏิบัติเพื่อเป็นการใช้สิทธิทั้งหลายทั้งปวงที่มีต่อผู้รับขน ผู้ดูแล อารักขา หรือบุคคลที่สามอื่นๆ โดยเหมาะสมรวมทั้งการปกป้องรักษาไว้ซึ่งสิทธิดังกล่าวด้วย และผู้รับประกันภัยจะจ่ายชดเชยแก่ผู้เอาประกันภัยในค่าใช้จ่ายใดๆ ที่ได้จ่ายไปโดยเหมาะสมและสมควรต่อเหตุการณ์ในการปฏิบัติตามหน้าที่ต่างๆ ที่กำหนดไว้นี้ นอกเหนือจากความสูญเสียใดๆ ที่เรียกค่าสินไหมทดแทนจากสัญญาประกันภัยนี้อยู่แล้ว

17. เงื่อนไขการรับยกเว้น

มาตรการใดๆ ที่จัดให้มีขึ้น โดยผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประกันภัยโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรักษาไว้ หรือป้องกัน หรือกอบกู้ซึ่งวัตถุแห่งการประกันภัยจะไม่ถือว่าเป็นการยกเว้นหรือยอมรับการสละวัตถุแห่งการประกันภัย หรือทำให้ต้องเสียสิทธิอันพึงได้ของฝ่ายใดแต่อย่างใดทั้งสิ้น

หมวดการหลีกเลี่ยงการล่าช้า

18. เงื่อนไขการกระทำการให้เสร็จสิ้นโดยเร็วอย่างสมเหตุผล

ให้ถือเป็นเงื่อนไขหนึ่งในการประกันภัยนี้ว่า ผู้เอาประกันภัยจะต้องกระทำการให้เสร็จสิ้น โดยเร็วอย่างสมเหตุผลในทุกสถานการณ์ที่อยู่ในการควบคุมของผู้เอาประกัน

หมวดกฎหมายและหลักปฏิบัติ

19. เงื่อนไขหลักปฏิบัติและกฎหมายอังกฤษ

การประกันภัยนี้ให้ยึดถือตามหลักปฏิบัติกฎหมายอังกฤษ

ภัยที่คุ้มครองสามารถสรุป และจำแนกประเภทดังตารางข้างล่าง

ตารางที่ 5.1 จำแนกประเภทภัยที่คุ้มครองตาม Institute Cargo Clauses

ภัยที่คุ้มครอง	Institute Cargo Clause		
	A	B	C
การสูญเสียชีวิตหรือความเสียหายของวัตถุที่เอาประกันภัยที่เกิดจาก	✓	✓	✓
1. อัคคีภัย ภัยระเบิด Fire, explosion	✓	✓	✓
2. เรือจม เกยตื้น เรือล่ม เรือชนกับวัตถุอื่นนอกเหนือจากน้ำ Vessel or craft being stranded, grounded, sunk or capsized	✓	✓	✓
3. รถพลิกคว่ำ ชนกัน รถไฟตกราง Overturning or derailment of land conveyance	✓	✓	✓
4. การขนสินค้าลงระหว่างทางซึ่งเรือใช้หลบภัย Discharge of cargo at a port of distress	✓	✓	✓
5. General Average Sacrifice (G.A.)	✓	✓	✓
6. การโยนสินค้าทิ้งทะเล ในขณะที่เรือประสบภัย Jettison when the vessel faces peril amid the sea or the ocean	✓	✓	✓
7. Sue & Labor Charge	✓	✓	✓
8. แผ่นดินไหว ภูเขาระเบิด ไฟผ่า Earthquake volcanic eruption or lightning	✓	✓	✗
9. สินค้าที่ถูกล้างน้ำตกทะเล Washing overboard	✓	✓	✗
10. สินค้าสูญเสียชีวิตโดยสิ้นเชิงทั้งหีบห่อ ที่เกิดขึ้นในขณะที่ขนขึ้นลงจากเรือ หรือระหว่างถ่ายลำสับเปลี่ยนเรือ Total damaged goods including the package caused while unloading the goods at the point of transshipment	✓	✓	✗
11. สินค้าเปียกน้ำเนื่องจากน้ำทะเล หรือน้ำในแม่น้ำเข้าสู่ระวางเรือ หรือ เข้าตู้	✓	✓	✗

คอนเทนเนอร์ หรือน้ำท่วมเข้าสถานที่เก็บสินค้า)ไม่รวมน้ำฝน(Damage from entry of sea ,lake or river water in into the vessel craft hold, conveyance, container, lift van or place of storage			
12. เปียกน้ำฝน Rain, fresh water damaged	✓	x	x
13. การกระทำด้วยความมั่งร้ายของบุคคลอื่น	✓	x	x
14. การปล้นโดยโจรสลัด Robbery by pirate	✓	x	x
15. ถูกลักขโมย Stolen, theft or pilferage goods	✓	x	x
16. อุบัติเหตุอื่นๆที่ไม่เข้าข่าย 1 - 15 เช่น แตก หัก ฉีกขาด เป็นอภยเหตุบอบสลาย ทำให้สินค้ารั่วไหลเกิดขึ้นในระหว่างขนส่ง All risks of loss or damage to the insured cargo from external and the unexpected e.g. breaking, cracking, tearing, contamination, dent, chipping oxidization, etc.	✓	x	x

ภัยทางทะเล Marine (Risks)

ข้อตกลงของสถาบันฯว่าด้วยสินค้าที่นำออกมาใช้ใหม่มี 3 ชุด คือ) A B และ C สำหรับ(A)ให้ความคุ้มครองกว้างที่สุด“ All Risks”

(B) ให้ความคุ้มครองแคบกว่า จำกัดเฉพาะภัยบางชนิดที่ระบุไว้

(C) จำกัดภัยมากกว่า และคุ้มครองภัยน้อยชนิดกว่า (B)

ภัยต่างๆ ที่ระบุไว้ในข้อตกลงของสถาบันฯ ว่าด้วยสินค้า (B) มีดังนี้.-
คุ้มครองภัยต่อไปนี้ - ยกเว้นที่กล่าวไว้ในข้อ 4 , 5, 6 และ 7

1.1 ทรัพย์สินที่เอาประกันได้รับความเสียหายอย่างมีเหตุผล จาก -

1.1.1 ไฟไหม้ หรือการระเบิด

1.1.2 เรือเกยตื้น, เกยหาด, จม หรือคว่ำลง

1.1.3 พลิกคว่ำ, ตกราง ในการขนส่งทางบก

1.1.4 ชนกันหรือได้รับความเสียหายจากเรือ หรือการขนส่งด้วยวัตถุอื่น

ภายนอก นอกเหนือจากนี้

1.1.5 ถ้ายสินค้าลงที่ท่าเรือที่ไม่ปลอดภัย

1.1.6 แผ่นดินไหว, ภูเขาไฟระเบิด หรือฟ้าผ่า

1.2 ทรัพย์สินที่เอาประกันได้รับความเสียหายจาก –

1.2.1 การเสียดุลเพื่อความปลอดภัยร่วมกัน

1.2.2 โยนสินค้าทิ้งทะเล หรือถูกน้ำทะเลซัดไป

1.2.3 เข้าไปในทะเลสาบ หรือแม่น้ำ ไปยังเรือที่มีเครื่องยกภาชนะบรรจุรวม (container liftvan) หรือสถานที่เก็บสินค้า

1.3 เสียหายทั้งหมดเกิดจากหีบห่อใดๆ ที่ตกจากเรือหายไป หรือหลุดลงมาขณะบรรทุกเรือ หรือขนออกจากเรือ

เมื่อเปรียบเทียบข้อตกลงระหว่าง (B) กับ (C) จะเห็นได้ว่าข้อตกลงใน (C) นั้นให้ความคุ้มครองเหมือนกับข้อตกลงใน (B) ยกเว้นข้อ 1.1.6 , 1.2.3 และ 1.3

ยิ่งกว่านั้น ในข้อ 1.2.2 ของข้อตกลง (C) คุ้มครองภัยที่เกิดจากการ โยนสินค้าทิ้งทะเล (jettison) อย่างเดียว ไม่รวมภัยที่เกิดจากถูกน้ำทะเลซัดไป (washing overboard)

ข้อตกลงของสถาบันฯ ว่าด้วยสินค้า (B) และ (C) (Institute Cargo Clause (B)&(C))

เพื่อให้ข้อตกลงของสถาบันฯ ว่าด้วยสินค้า ได้แบ่งเบาภาระของผู้รับประกันภัย จึงได้นำเอาข้อกำหนดในพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ 1906 .มาตรา 55 ร่วมกับข้อยกเว้นอื่นที่ไม่ได้อยู่ในพระราชบัญญัติฯ มาใช้เป็นข้อยกเว้นในข้อตกลงของกรมธรรม์แบบใหม่ ข้อยกเว้นดังกล่าวนี้มีข้อ 4 , 5, 6 และ 7

ภัยทั้งหมด (All Risks)

เมื่อส่งสินค้าไปทางเรือ และประสงค์จะทำการประกันภัยในข้อตกลง “All Risks” ผู้รับประกันภัยจะใช้กรมธรรม์ที่ระบุข้อตกลงของสถาบันฯ ว่าด้วยสินค้า แบบ A ซึ่งมีข้อตกลงเกี่ยวกับภัยทั้งที่รับประกันและไม่รับประกัน ในการประกันภัย “All Risks” นั้น จะมีข้อตกลงเกี่ยวกับภัยที่จะรับประกันเขียนไว้ ดังนี้-

“1. This insurance covers all risks of loss of or damage to the subject – matter insured except as provided in Clauses 4,5,6 and 7 below.”

(ความหมาย- 1 .การประกันภัยนี้คุ้มครองภัยทั้งหมดที่ทำความเสียหายให้แก่ทรัพย์สินที่เอาประกัน

ยกเว้นที่ระบุไว้ในข้อ 4, 5, 6 และ 7 ข้างล่างนี้)

ภัยที่ไม่ได้รับความคุ้มครองตามข้อตกลงข้อ 4, 5, 6 และ 7 นั้นมีอยู่ทั้งในแบบ A, B และ C แต่ในแบบ B และ C มีเพิ่มอีกข้อหนึ่งคือข้อ - 4.7 ภัยที่เกิดจากบุคคลหนึ่งบุคคลใดจงใจกระทำให้เกิดการเสียหาย

สำหรับข้อ 5, 6 และ 7 เป็นภัยที่เกิดจาก “เรือไม่เหมาะสมในการออกทะเล” “สงคราม” และ “การนัดหยุดงาน” ตามลำดับ

คำว่า “All Risks” อธิบายความหมายไม่ได้ เนื่องจากว่าได้ครอบคลุมความเสียหายทั่วไป จึงจำเป็นจะต้องนึกถึงสภาพอันแท้จริงของมันด้วย ไม่ใช่ว่าเพียงแต่จะเกิดจากภัยเท่านั้น แต่จะต้องเป็นภัยที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ และความเสียหายนั้นจะต้องเป็นความเสียหายที่เกิดขึ้นโดยบังเอิญ จึงจะได้รับความคุ้มครองจากกรมธรรม์

“ภัยทั้งหมด” นั้น กำหนดขอบเขตไว้ว่า เป็นภัยที่ได้ทำการประกันภัยไว้และจะไม่ได้รับคุ้มครองความเสียหายที่เกิดจากความบกพร่องที่มีอยู่เดิมในวัตถุหรือความสึกหรอ จะคุ้มครองภัยบางอย่าง ซึ่งอาจเกิดขึ้นกับทรัพย์สินได้จากภายนอกที่ไม่ใช่ปรากฏการณ์ธรรมชาติ ซึ่งไม่ทราบว่าเป็นอะไรแน่ หรือ ไม่ใช่เป็นความเสียหายที่ผู้เอาประกันได้กระทำขึ้นเองเพื่อจะทอดทิ้งสินค้าที่เสียหายนั้น

ส่วนข้อตกลง “ภัยทั้งหมด” ที่ระบุไว้ในกรมธรรม์แบบ (A) ที่จะออกใช้ใหม่นี้ มีข้อยกเว้นไว้ในข้อ 4, 5, 6 และ 7 ระบุชนิดของภัยที่ไม่อยู่ในความคุ้มครองไว้เป็นจำนวนมาก แต่ก็เป็นที่รู้กันในระหว่างผู้เอาประกันภัย กับ ผู้รับประกันภัยว่า ถ้าจะให้คุ้มครองภัยชนิดใดที่ไม่ได้อยู่ในรายการ ก็จะต้องตกลงเรื่องเบี้ยประกันกับผู้รับประกันภัยตามชนิดของภัยนั้น

ข้อตกลงของสถาบันฯ ว่าด้วยขโมย, ฉกฉวย และไม่ได้นำส่ง (Institute Theft, Pilferage and Non-Delivery Clause – 1/12/82)

(สำหรับใช้กับข้อตกลงของสถาบันฯ เท่านั้น)

ถ้าหากพ่อค้าประสงค์จะประกันภัยในแบบ (A) ซึ่งคุ้มครองภัยทั้งหมด (All Risks) หรือในแบบ (B) หรือ (C) ก็ควรจะต้องเพิ่มความคุ้มครองตามข้อตกลงต่อไปนี้เข้าไว้ด้วย โดยเหตุที่ได้มีการเพิ่มเบี้ยประกัน จึงเป็นที่ตกลงกันว่า การประกันภัยนี้จะคุ้มครองความเสียหายต่อทรัพย์สินมีประกันที่เกิดจากขโมย หรือฉกฉวย หรือ ไม่ได้นำส่งหีบห่อทั้งหมด ทั้งนี้ต้องขึ้นอยู่กับข้อยกเว้นที่มีอยู่ในการประกันภัยนี้ตลอดไป

3. หลักการจ่ายค่าสินไหมของการประกันภัยทางทะเลและขนส่ง

3.1 จำนวนค่าสินไหมทดแทน

3.1.1 สินค้าได้รับความเสียหายเมื่อถึงเมืองท่าปลายทางโดยไม่เหลือมูลค่า

จำนวนค่าสินไหมทดแทนสำหรับตัวสินค้า

ราคาสินค้าต่อหน่วยเท่ากัน:

$$\text{จำนวนค่าสินไหม} = \text{จำนวนเงินเอาประกันภัย} \times \frac{\text{จำนวนหน่วยของสินค้าที่เสียหาย}}{\text{จำนวนหน่วยของสินค้าทั้งสิ้น}}$$

ราคาสินค้าต่อหน่วยไม่เท่ากัน:

$$\text{จำนวนค่าสินไหม} = \text{จำนวนเงินเอาประกันภัย} \times \frac{\text{มูลค่าของสินค้าที่เสียหายตามใบกำกับสินค้า}}{\text{มูลค่าของสินค้าทั้งสิ้นตามใบกำกับสินค้า}}$$

3.1.2 สินค้าได้รับความเสียหายเมื่อถึงเมืองท่าปลายทางโดยเหลือมูลค่า

$$\text{จำนวนค่าสินไหม} = \text{อัตราส่วนตามมูลค่าประกันของสินค้า} \times \frac{\text{มูลค่าขายส่ง - มูลค่าซากสินค้า}}{\text{มูลค่าขายส่ง}}$$

3.1.3 สินค้าได้รับความเสียหายก่อนขนขึ้นเรือเดินสมุทร ณ เมืองท่าต้นทาง (ระบบ F.O.B. หรือ C&F)

$$\text{จำนวนค่าสินไหม} = \text{จำนวนเงินเอาประกันภัย} - \text{ค่าใช้จ่ายในการนำของขึ้นเรือ, ค่าระวางเรือ, ค่าภาษีขาออก} \times \frac{(\text{ราคาตลาด} - \text{ราคาตลาด ณ เมืองต้นทาง})}{\text{ราคาตลาด}}$$

3.2 ค่าใช้จ่ายบางประการที่ได้รับการชดใช้

3.2.1 Particular Charges

ได้แก่ ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นโดยผู้เอาประกันภัยหรือในนามของผู้เอาประกันภัยในการปกป้องหรือบรรเทาความเสียหายของสินค้า หรือให้ความปลอดภัยแก่สินค้า นอกเหนือจากค่าใช้จ่ายภายใต้ General Average และ Salvage Charges เช่น ค่าเสียหายในการบรรจุหีบห่อใหม่หรือค่าใช้จ่ายในการอบแห้งสินค้าที่เปียกน้ำ แต่ทั้งนี้ค่าใช้จ่ายนี้เมื่อรวมกับความเสียหายที่ได้รับจะต้องไม่เกินจำนวนมูลค่าสินค้าที่เอาประกันภัยไว้

3.2.2 Sue And Labor Charges

ได้แก่ค่าใช้จ่ายที่ผู้เอาประกันภัยได้จ่ายไปเพื่อบรรเทาความเสียหายของสินค้าเหมือน Particular Charges เพียงแต่ว่า Sue and Labor Charges เกิดขึ้นขณะสินค้ายังอยู่ในระหว่างการขนส่ง แต่ Particular เกิดขึ้น ณ จุดหมายปลายทาง และ Sue And Labor Charges ได้รับการชดเชยคืนเป็นจำนวนเต็มแม้ว่าสินค้านั้นจะอยู่ในสภาพเสียหายโดยสิ้นเชิงในภายหลังก็ตาม

3.2.3 Salvage Charges

ได้แก่ ตัวเงินหรือรางวัลเป็นตัวเงินที่จ่ายให้แก่บุคคลอื่นที่เข้ามาช่วยเหลือโดยสมัครใจ ในขณะที่ตัวเรือพร้อมสินค้าประสบภัยอยู่ในทะเล

3.2.4 Extra Charges

- 1) ได้แก่ ค่าใช้จ่ายพวก Survey Fee, Auction Fee ซึ่งเป็นค่าสำรวจความเสียหายที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องทรงจ่ายไปก่อน เพราะหน้าที่พิสูจน์ความเสียหายเป็นของผู้เอาประกันภัย และจะได้รับการชดเชยคืนเมื่อความเสียหายนั้นได้รับความคุ้มครองตามเงื่อนไข
- 2) ค่าใช้จ่ายภายใต้ General Average
- 3) อนึ่งค่าใช้จ่ายต่างๆ พวก Particular Charges , Sue And Labour Charges หรือ Extra Charges ห้ามมิให้นำมารวมกับมูลค่าของความเสียหายของสินค้าที่เอาประกันภัยเพียงเพื่อให้อัตราส่วนของความเสียหายนั้น ถึงจุดที่ตกลงว่าจะได้รับการชดเชยความเสียหาย เช่น Franchise 3% เป็นต้น

บทที่ 5

สรุปผลการวิจัย และข้อเสนอแนะ

การศึกษาค้นคว้าอิสระ การประกันภัยทางทะเลและขนส่งของประเทศไทย มีวัตถุประสงค์ของการศึกษา เพื่อศึกษารูปแบบของการประกันภัยทางทะเลและการขนส่งแบบต่างๆ เพื่อรวบรวมหลักความคุ้มครองของการประกันภัยทางทะเลและการขนส่ง และเพื่อรวบรวมหลักการจ่ายค่าสินไหมของการประกันภัยทางทะเลและการขนส่ง

เอกสารประกอบการศึกษาค้นคว้าที่ใช้ประกอบการวิเคราะห์ในครั้งนี้ได้จากการสำรวจรวบรวมจากข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยทางทะเลและขนส่ง การรับขนของทางทะเล กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยทางทะเลและขนส่ง เอกสารทางวิชาการ และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัย ตลอดจนบทความที่เผยแพร่บนเว็บไซต์

1. สรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูล

1.1 ด้านรูปแบบของการประกันภัยทางทะเลและขนส่งแบบต่างๆ

ด้านรูปแบบของการประกันภัยทางทะเลและขนส่งแบบต่างๆ ประกอบด้วย การประกันภัยสินค้า ทางทะเลและขนส่ง (Marine Cargo Insurance) ให้ความคุ้มครองความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกับสินค้าที่เอาประกันภัย ซึ่งอยู่ในระหว่างการขนส่ง และการประกันภัยตัวเรือและเครื่องจักร (Marine Hull Insurance) ให้ความคุ้มครองความเสียหายที่จะเกิดกับตัวเรือ (Hull) และรวมถึงเครื่องยนต์ของเรือ (Ship's Machinery) ค่าระวางเรือ (Freight)

การประกันภัยค่าระวางสินค้า (Freight Insurance) เป็นส่วนได้เสียของเจ้าของเรือในการประกอบกิจการขนส่งทางทะเล ให้ความคุ้มครองเมื่อเจ้าของเรือไม่ได้รับค่าระวางเรือ ในเมื่อส่งสินค้าไม่ถึงปลายทางที่สัญญาว่าจะไปส่งให้

การประกันภัย แบบเพื่อการปกป้อง และการชดใช้ค่าเสียหาย (Protection & Indemnity Club) ให้ความคุ้มครอง การเรียกร้องค่าเสียหาย (Claim) เกี่ยวกับลูกเรือและบุคคลอื่นๆ การสูญหาย และ

เสียหายของสินค้าที่บรรทุกมาในเรือ การเคลื่อนย้ายซากเรือ ค่าปรับ ด้านมลภาวะ การชดใช้เกี่ยวกับข้อสัญญา ค่าใช้จ่ายทางด้านกฎหมาย

สามารถแบ่งความสัมพันธ์ระหว่างการประกันภัยทางทะเลและขนส่งแบบต่างๆตามประเภทของผู้เอาประกัน ได้แก่

- 1) ด้านเจ้าของสินค้า จะเป็นผู้เอาประกันการประกันภัยสินค้า
- 2) ด้านเจ้าของเรือจะเป็นผู้เอาประกันภัย การประกันภัยตัวเรือ และ/หรือการประกันภัยค่าระวางเรือ และ /หรือการประกันภัย แบบเพื่อการปกป้องการชดใช้ ค่าเสียหาย

1.2 หลักความคุ้มครองของการประกันภัยทางทะเลและขนส่ง

1.2.1 Institute Cargo Clause (A)

ให้ความคุ้มครองไปถึงภัยทั้งหมดที่เกิดขึ้นแก่ทรัพย์สินที่ได้เอาประกันภัยไว้แต่จะไม่ขยายความคุ้มครองไปถึง

- 1) ความเสียหายหรือค่าใช้จ่ายที่เกิดจากเหตุใกล้ชิดของความล่าช้า
- 2) ความบกพร่องที่มีอยู่เดิมในวัตถุหรือทรัพย์สินที่เอาประกันภัย
- 3) เรือไม่เหมาะสมในการออกทะเล
- 4) ภัยสงคราม
- 5) การนัดหยุดงาน ฯลฯ
- 6) ภัยอื่นๆ ตามที่ข้อตกลง B และ C ระบุไว้ไม่คุ้มครองโดยเด็ดขาด

1.2.2 Institute Cargo Clause (B)

การประกันภัยนี้คุ้มครองทรัพย์สินที่เอาประกันภัยได้รับความเสียหายมีผลจากภัยต่อไปนี้ ยกเว้นที่เนื่องมาจากเรือไม่เหมาะสมในการออกทะเลภัยสงคราม ภัยเนื่องมาจากการนัดหยุดงาน

- 1) ไฟไหม้ หรือการระเบิด
- 2) เรือเกยตื้น เกยหาด จม คว่ำลง
- 3) พลิกคว่ำ ตกราง ในการขนส่งทางบก
- 4) ชนกันหรือได้รับความเสียหายจากเรือ หรือการขนส่งด้วยวัตถุอื่นภายนอกนอกเหนือจากน้ำ
- 5) ถ้ายสินค้าลงท่าเรือที่ไม่ปลอดภัย
- 6) แผ่นดินไหว ภูเขาไฟระเบิด พายุ

- 7) การเสียหายเพื่อความเสียหายร่วมกัน
- 8) โยนสินค้าทิ้งทะเลหรือถูกน้ำทะเลเล็ดไป
- 9) เข้าไปในทะเลสาบ หรือแม่น้ำ ไปยังเรือที่มีเครื่องยกคอนเทนเนอร์ หรือสถานที่เก็บสินค้า
- 10) เสียหายทั้งหมดเกิดจากหีบห่อใดๆ ที่ตกจากเรือหายไป หรือหลุดลงมาขณะบรรทุกเรือหรือขนออกจากเรือ

1.2.3 Institute Cargo Clause (C)

คุ้มครองเหมือนกับในข้อตกลง B ทุกอย่าง ยกเว้นที่ต่างกันคือ ไม่คุ้มครอง

- 1) ความเสียหายที่เกิดจากแผ่นดินไหว ภูเขาไฟระเบิดหรือฟ้าผ่า
- 2) ความเสียหายที่เกิดจากการเข้าไปในทะเลสาบ หรือแม่น้ำ ไปยังเรือที่มีเครื่องยก
- 3) คอนเทนเนอร์หรือสถานที่เก็บสินค้า
- 4) เสียหายทั้งหมดเกิดจากหีบห่อใดๆ ที่ตกจากเรือหายไป หรือหลุดลงมาขณะบรรทุกเรือหรือขนออกจากเรือ
- 5) สินค้าถูกน้ำทะเลเล็ดไป (Washing Overboard)

1.3 หลักการจ่ายค่าสินไหมของการประกันภัยสินค้าทางทะเลและขนส่ง

1.3.1 อับางส่วนของสินค้าซึ่งทำการประกันไว้ตามกรมธรรม์กำหนดมูลค่า (valued policy) ได้รับความเสียหายทั้งหมด

วิธีการชดใช้ค่าเสียหายให้คิดตามสัดส่วนของจำนวนเงินที่กำหนดไว้ในกรมธรรม์เป็นมูลค่าเอาประกันของส่วนที่เสียหายมูลค่าที่ประกันทั้งหมด เช่นเดียวกับในกรณีของกรมธรรม์ที่ไม่กำหนดมูลค่า (unvalued policy)

1.3.2 อับางส่วนของสินค้าที่ทำการประกันภัยไว้ตามกรมธรรม์ไม่กำหนดมูลค่า (unvalued policy) ได้รับความเสียหายทั้งหมด

วิธีการชดใช้ค่าเสียหายให้ถือเอามูลค่าเอาประกันของส่วนที่เสียหายเป็นเกณฑ์เช่นเดียวกับในกรณีของการเสียหายทั้งหมด

1.3.3 ถ้าสินค้าทั้งหมดหรือบางส่วนที่เอาประกันไว้ได้รับความเสียหายเมื่อส่งไปถึงปลายทาง

วิธีการชดเชยค่าเสียหายให้คิดตามสัดส่วนของจำนวนเงินที่กำหนดไว้ในกรมธรรม์ในกรณีที่เป็นกรมธรรม์กำหนดมูลค่า (valued policy) หรือตามมูลค่าเอาประกัน ในกรณีของกรมธรรม์ไม่กำหนดมูลค่า (unvalued policy) โดยถือเอาความแตกต่างระหว่างมูลค่าสินค้าดีกับสินค้าเสียหาย ณ ที่ๆ ไปถึงนั้นเทียบกับมูลค่าของสินค้าดีทั้งหมด

1.3.4 มูลค่าทั้งหมด (Gross value) หมายถึงราคาขายส่ง

หรือถ้าหากไม่มีราคาที่ว่านั้น ให้ใช้ราคาประมาณซึ่งรวมค่าระหว่าง ค่าท่า และค่าภาษีที่ได้จ่ายไปแล้วอย่างหนึ่งอย่างใด นอกเสียจากว่า ถ้าหากสินค้าได้ขายไปตามปกติธรรมดา ณ ที่เก็บสินค้า ทันทีนั้น ให้ถือว่าราคานั้นเป็นมูลค่าทั้งหมด (gross value)

2. ข้อเสนอแนะจากผลการวิจัย

1. ผลจากการวิจัยในครั้งนี้ พบว่าผู้บริหารของบริษัทประกันภัย ควรศึกษาถึงวิธีการต่าง ๆ ที่จะขยายตลาดการประกันภัยทางทะเลและขนส่ง เพื่อสนองตอบต่อผู้บริโภคทั้งให้ครอบคลุมทั้งในด้านการประกันภัยตัวเรือ และสินค้า

2. ในวงการธุรกิจที่เกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะเป็น ผู้ส่งออก ผู้นำเข้า ธนาคาร หรือ ตัวแทนในการพิจารณาค่าสินไหมทดแทนในการประกันภัย ตัวแทนขนส่งสินค้าทางทะเล/ทางอากาศโดยทั่วไป สามารถนำความรู้จากการศึกษาไปใช้ในการเลือกใช้บริการประกันภัย หรือเป็นข้อมูลเมื่อมีความสูญเสียกับสินค้าของท่าน หรือแม้กระทั่งเป็นข้อมูล ใช้ต่อสู้ดำเนินคดีกับบุคคลที่เกี่ยวข้องได้

3. ข้อเสนอแนะในการศึกษาค้นคว้าต่อไป

1. ควรมีการศึกษาเพิ่มเติมในเรื่องการพิจารณารับประกันภัย (Underwriting) เพื่อเป็นข้อมูลให้บุคคลที่สนใจได้ทราบถึงหลักและแนวทางในการพิจารณารับประกันภัย

2. ในด้านการจ่ายค่าสินไหมของการประกันภัยทางทะเลและการขนส่งควรมีการศึกษาเพิ่มเติมในเรื่องกรณีศึกษาการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนต่างๆ และผลสรุป (Claim Settlement) เพื่อช่วยป้องกันหรือลดความเสี่ยงภัยให้กับธุรกิจที่เกี่ยวข้อง

3. จากปัจจุบันภายหลังการเปิดเสรีประกันภัย การเข้าสู่ธุรกิจของผู้ประกอบการรายใหม่ทั้งในและต่างประเทศ ส่งผลให้มีแนวโน้มการแข่งขันรุนแรงขึ้น ในธุรกิจประกันภัย ดังนั้น บริษัทประกันภัยของต่างประเทศ มักอาศัยความได้เปรียบจากการที่มีเครือข่าย (Network) ในแต่ละประเทศ สร้างเป็น ครอบคลุมประกันภัยทั่วโลก (Global Insurance) จึงควรมีการศึกษาเพิ่มเติมในเรื่องหลักการคุ้มครองการประกันภัยทางทะเลและการขนส่งแบบประกันภัยทั่วโลก

บรรณานุกรม

บรรณานุกรม

มานพ สังขมิตร (2531) ประกันภัยสินค้าส่งออก พิมพ์ครั้งที่ 1 อักษรพิทยา สำนักพิมพ์บำรุงสาส์น
สำนักงานประกันภัยกระทรวงพาณิชย์ (2533) การประกันภัยทางทะเลและขนส่ง พิมพ์ครั้งที่ 1

กรุงเทพมหานคร กระทรวงพาณิชย์

ดร.กมลชนก สุทธิวาทนฤพุดิ (2541) รับขนของทางทะเล พิมพ์ครั้งที่ 6 กรุงเทพมหานคร โรงพิมพ์
แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ไพฑูริศ เอกจริยกร (2546) รับขนของทางทะเล พิมพ์ครั้งที่ 2 กรุงเทพมหานคร สำนักพิมพ์วิญญูชน
เรือเอก ตรีภูมิต พุ่มเสนาะ (MarinerThai.Com) 24 กรกฎาคม 2550

ภาคผนวก

ภาคผนวก

MARINE CARGO POLICY

ORIGINAL /DUPLICATE/ TRIPPLICATE /COPY

SCHEDULE

Policy No.

NAME OF ASSURED :	
VESSEL :	SAILING ON OR ABOUT :
VOYAGE: At and from	
AMOUNT INSURED HEREUNDER :	
SUBJECT-MATTER INSURED :	
Valued at the same as Amount Insured. STAMP DUTY PAID	
CLAUSES, ENDORSEMENTS, SPECIAL CONDITIONS AND WARRANTIES :	
The attached Clauses and Endorsements form being part of this Policy	
Claims, if any, payable at/in :	
by	
In the event of loss of damage which may involve a claim under this insurance, no claim will be admitted unless immediate notice for survey has been given to and a survey report obtained from or with the approval of :	
In case where there is no Agents, the Lloyd's Agents must be applied for.	
<input type="checkbox"/> ตัวแทน <input type="checkbox"/> นายหน้า ประกันภัยรายนี้	ใบอนุญาตเลขที่
Issued in Bangkok this	day of

IMPORTANT**PROCEDURE IN THE EVENT OF LOSS OR DAMAGE FOR WHICH UNDERWRITERS MAY BE LIABLE
LIABILITY OF CARRIER, BAILEE OR OTHER THIRD PARTIES**

It is the duty of the Assured and their Agents, in all cases to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimizing a loss and to ensure that all rights against Carriers, Bailees or other third parties are properly preserved and exercised. In particular, the Assured or their agents are required:-

1. To claim immediately on the Carriers, Port Authorities or other Bailees for any missing packages.
2. In no circumstances, except under written protest, to give clean receipts where goods are in doubtful condition.
3. Where delivery is made by Container, to ensure that the container and its seals are examined immediately by their responsible official. If the container is delivered damaged or with seals broken or missing or with seals other than as stated in the shipping documents, to clause the delivery receipt accordingly and to retain all defective or irregular seals for subsequent identification.
4. To apply immediately for survey by Carriers' or other Bailees Representatives if any loss or damage be apparent and claim on the Carriers or other Bailees for any actual loss or damage found at such survey.
5. To give notice in writing to the Carriers or other Bailees within 3 days of delivery if the loss or damage was not apparent at the time of taking delivery.

NOTE:- The Consignees or their Agents are recommended to make themselves familiar with the regulations of the Port Authorities at the port of discharge.

DOCUMENTATION OF CLAIMS

To enable claims to be dealt with promptly, the Assured or their Agents are advised to submit all available supporting documents without delay, including when applicable:-

1. Original policy or certificate of insurance.
2. Original or copy shipping invoices, together with shipping specification and/or weight notes.
3. Original Bill of Lading and for other contract of carriage.
4. Survey report or other documentary evidence to show the extent of the loss or damage.
5. Landing account and weight notes at final destination.
6. Correspondence exchanged with the Carriers and other Parties regarding their liability for the loss or damage.

Notwithstanding anything contained herein or attached hereto to the contrary, it is understood and agreed that this insurance is subject to English law and practice only as to all questions of liability for and settlement of any and all claims arising under this Policy.

It is further declared and agreed that notwithstanding anything to the contrary in the Revenue Code of Thailand, the Business tax municipal tax and stamp duty on this Policy are payable by the Assured.

WE, LMG Insurance Company Limited. (herein referred to as the Underwriters) hereby agree, in consideration of the payment to us by or on behalf of the Assured of the premium as arranged, to insure against loss damage liability or expense to the extent and in the manner herein provided.

IN WITNESS whereof the undersigned have subscribed their names for and on behalf of the Underwriters.

ประวัติผู้ศึกษา

ชื่อ	นางวรมาลิน คุณวุฒิตุทธิธรรม
วัน เดือน ปีเกิด	1 มีนาคม พ.ศ.2517
สถานที่เกิด	อำเภอเมือง จังหวัดฉะเชิงเทรา
ประวัติการศึกษา	วท.บ. มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ พ.ศ.2538
สถานที่ทำงาน	บริษัทแอลเอ็มจี ประกันภัย จำกัด
ตำแหน่ง	ผู้ช่วยผู้จัดการฝ่ายรับประกันภัย (พัฒนาธุรกิจ)