



การประกันภัยทางทะเล Maritime Insurance

บทที่ 3 เบี้ยประกันภัย Insurance Premium

อาจารย์อุดม พูลลาภ
วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา

บทที่ 3

เบี้ยประกันภัย

- 3.1 ความหมายของเบี้ยประกันภัย
- 3.2 การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยทางทะเล
- 3.3 การออกกรมธรรม์ประกันภัยและการชำระเบี้ยประกันภัย
- 3.4 การคืนเบี้ยประกันภัย



1.1 ความหมายของการประกันภัยทางทะเล

3.1 ความหมายของเบี้ยประกันภัย

สัญญาประกันภัยทางทะเล (contract of marine insurance) เป็นสัญญาต่างตอบแทนประเภทหนึ่ง

โดยมีสาระสำคัญคือ ผู้รับประกันภัยตกลงให้ความคุ้มครองความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกับวัตถุที่เอาประกันภัย ในขณะที่ผู้เอาประกันภัยต้องชำระ “เบี้ยประกันภัย” (premium) เป็นการตอบแทน

ซึ่งแม้จะเป็นสัญญาต่างตอบแทน แต่ก็ถือว่าเป็นการตอบแทนที่ไม่เท่าเทียมกัน

กล่าวคือ มูลค่าความคุ้มครองที่ได้รับตามทุนประกันภัยมักมีมูลค่าสูงกว่าเบี้ยประกันภัยที่จ่ายเสมอ เช่น หากมีการทำประกันภัยสินค้าในวงเงิน 5 ล้านบาท ผู้เอาประกันภัยอาจจ่ายเบี้ยประกันเพียง 5,000 บาทเท่านั้น



1.1 ความหมายของการประกันภัยทางทะเล

3.1 ความหมายของเบี้ยประกันภัย

1) มุมมองนักวิชาการต่างประเทศ

Arnould - ปรมาจารย์กฎหมายประกันภัยทางทะเล (อังกฤษ)

เบี้ยประกันภัยคือเงินจำนวนหนึ่งที่ผู้เอาประกันภัยชำระแก่ผู้รับประกันภัย เพื่อเป็นการ
ตอบแทนในการรับความเสี่ยงภัยแทน

สาระสำคัญ ผู้รับประกัน "รับความเสี่ยง" แทนผู้เอาประกัน

Professor John Birds - University of Sheffield

เบี้ยประกันภัยคือสิ่งตอบแทนที่ผู้เอาประกันภัยมอบให้ เพื่อแลกกับความคุ้มครองตาม
กรมธรรม์

สาระสำคัญ เป็น "การแลกเปลี่ยน" ความคุ้มครองตามสัญญา



1.1 ความหมายของการประกันภัยทางทะเล

3.1 ความหมายของเบี้ยประกันภัย

2) มุมมองจากคำพิพากษา (Judicial Interpretation)

Lawrence J. (อังกฤษ)

เบี้ยประกันภัยคือ “ราคาที่จ่ายให้สมกับความเสี่ยง” (a price paid adequate to risk)

สาระสำคัญ สะท้อนหลักการว่า ราคาเบี้ยต้องสัมพันธ์กับระดับความเสี่ยง

3) มุมมองจากพจนานุกรมกฎหมาย

Black's Law Dictionary

จำนวนเงินที่ผู้เอาประกันภัยจ่ายหรือสัญญาว่าจะจ่ายให้ผู้รับประกันภัย เป็นค่าตอบแทนสำหรับการรับประกันภัย

สาระสำคัญ เน้น “การชำระหรือสัญญาว่าจะชำระ” เปลี่ยนความเสี่ยงเป็นความคุ้มครอง

4) มุมมองของประเทศไทย

ราชบัณฑิตยสถาน

จำนวนเงินที่ผู้เอาประกันภัยต้องชำระให้ผู้รับประกันภัย เพื่อรับความคุ้มครองตามสัญญา

สาระสำคัญ ตรงไปตรงมา-เป็นค่าตอบแทนสำหรับสิทธิความคุ้มครอง



3.2 การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยทางทะเล

การควบคุมอัตราเบี้ยประกันภัยในประเทศไทย

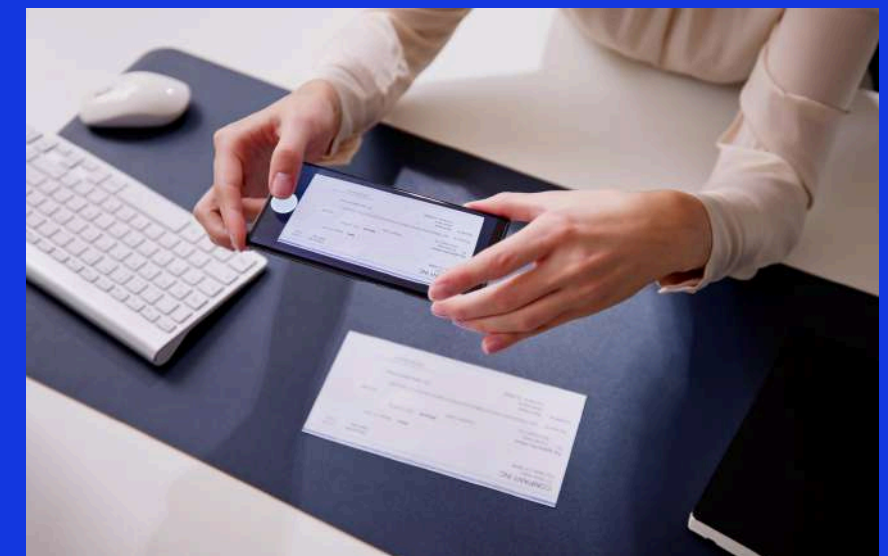
การกำหนดอัตราเบี้ยต้องได้รับความเห็นชอบจาก “นายทะเบียน” กรมการประกันภัย
นายทะเบียนกำหนด เบี้ยประกันภัยขั้นต่ำ เพื่อคุ้มครองประโยชน์ประชาชนและความ
มั่นคงของธุรกิจประกันภัย

ตัวอย่างคำสั่งที่ผ่านมา

- พ.ศ. 2545 เบี้ยขั้นต่ำ 500 บาทต่อกรมธรรม์
- คำสั่งที่ 10/2554 (17 ก.พ. 2554)
 - กำหนดช่วงอัตราเบี้ยสินค้า 0.001% - 10% ของมูลค่าสินค้า
 - เป็นเพียง “แนวทางทั่วไป”
 - ไม่มีเพดานสูงสุด -> บริษัทประกันพิจารณาเพิ่มได้ตามความเสี่ยงจริง

หลักการในภาพรวม

- อัตราเบี้ยสะท้อน ระดับความเสี่ยง (risk-based pricing)
- บริษัทประกันสามารถกำหนดเบี้ยตามสภาพตลาด การแข่งขัน และการประเมินความ
เสี่ยงของตนเอง
- ในปัจจุบัน อัตราเบี้ยสินค้าทั่วไปมัก ต่ำกว่า 1% และสินค้าที่อยู่ในตู้คอนเทนเนอร์อาจ
ต่ำกว่า 0.1%



3.2 การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยทางทะเล

ปัจจัยสำคัญในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยทางทะเล

1. ลักษณะของสินค้าและหีบห่อ

- สินค้าแตกหักง่าย / ไวต่อความชื้น / บรรจุน่ากลัว -> **เบี้ยสูง**
- สินค้าบรรจุใน ตู้คอนเทนเนอร์ -> **เบี้ยต่ำ**

2. สภาพเรือที่ใช้ขนส่ง

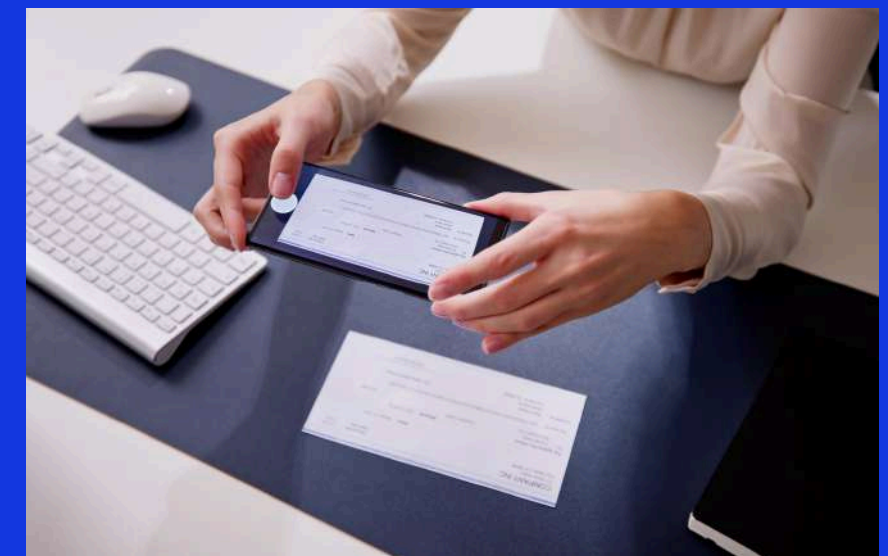
- เรือเก่า หรือ chartered vessel -> **ความเสี่ยงสูง**
- อาจถูกคิด overage surcharge
 - เช่น +0.25% หรือ +0.5% ตามอายุและประวัติเรือ

3. เส้นทางและวิธีการขนส่ง

- เส้นทางที่มี พายุ คลื่นลมแรง ฤดูหนาว -> **เบี้ยสูง**
- การถ่ายลำหลายครั้ง -> **ความเสี่ยงเพิ่มขึ้น**
- เส้นทางสั้น ใช้เรือเดียว -> **เบี้ยต่ำกว่า**

4. สภาพท่าเรือ

- ท่าเรือขาดระบบรักษาความปลอดภัย / ขนถ่ายล่าช้า -> **ความเสี่ยงเพิ่ม**
- ท่าเรือที่มีประวัติโจรกรรมหรืออุบัติเหตุบ่อยครั้ง -> **เบี้ยสูงขึ้น**



3.2 การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยทางทะเล

3.2.1 การประกันภัยตัวเรือและเครื่องจักร (Hull & Machinery Insurance)

1) ความหมายและลักษณะสำคัญ

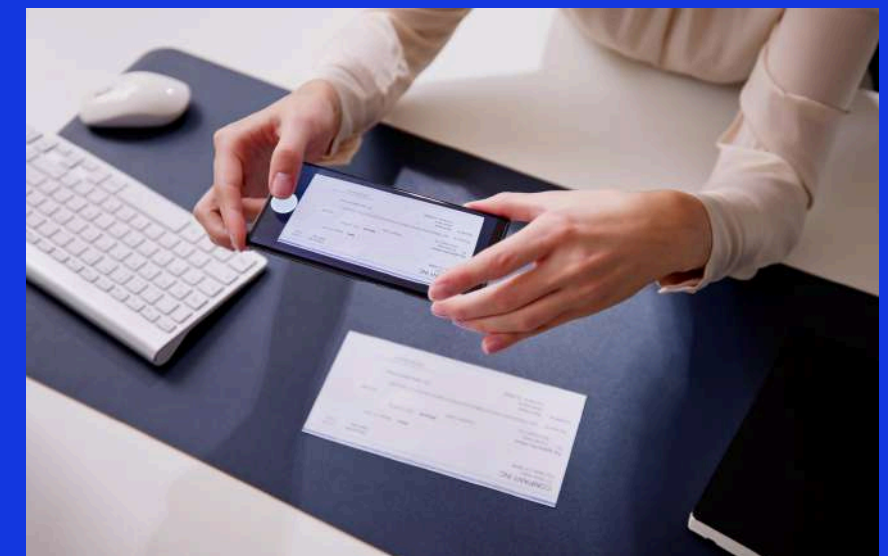
- คุ้มครอง ตัวเรือ (Hull) + เครื่องจักร (Machinery) + อุปกรณ์ช่วยเดินเรือ เช่น
 - ใบจักร / เครื่องยนต์
 - ระบบนำร่อง
 - น้ำมันเชื้อเพลิง
 - สัมภาระของลูกเรือ
- มักใช้ Time Policy (ประกันตามระยะเวลา) เช่น 1 ปี
- สามารถใช้ Voyage Policy เฉพาะเที่ยวเดินเรือได้ หาก
 - เป็นเรือขนส่งมายังไทย
 - เรือที่ซื้อมาเพื่อเรือเป็นเศษเหล็ก (Scrap Vessel)

2) การกำหนดทุนประกันภัย (Agreed Value)

- ทุนประกันภัยต้องเป็นมูลค่าที่ ผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัยตกลงร่วมกัน เรียกว่า **Agreed Value**
- ใช้เป็น "ตัวเลขตายตัว" ในการคำนวณค่าสินไหม โดยเฉพาะในกรณี Total Loss (ความเสียหายทั้งหมด)

ข้อดีของ Agreed Value

- ✓ ชัดเจน ไม่ต้องตีราคาภายหลัง
- ✓ ลดข้อโต้แย้งเมื่อเกิดเหตุ
- ✓ เป็นมาตรฐานในประกันภัยเรือทั่วโลก



3.2 การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยทางทะเล

3.2.1 การประกันภัยตัวเรือและเครื่องจักร (Hull & Machinery Insurance)

3) อัตราเบี้ยประกันภัย (Premium Rates)

อัตราเบี้ยแบ่งเป็น 2 ส่วนหลัก

(1) Total Loss Rate

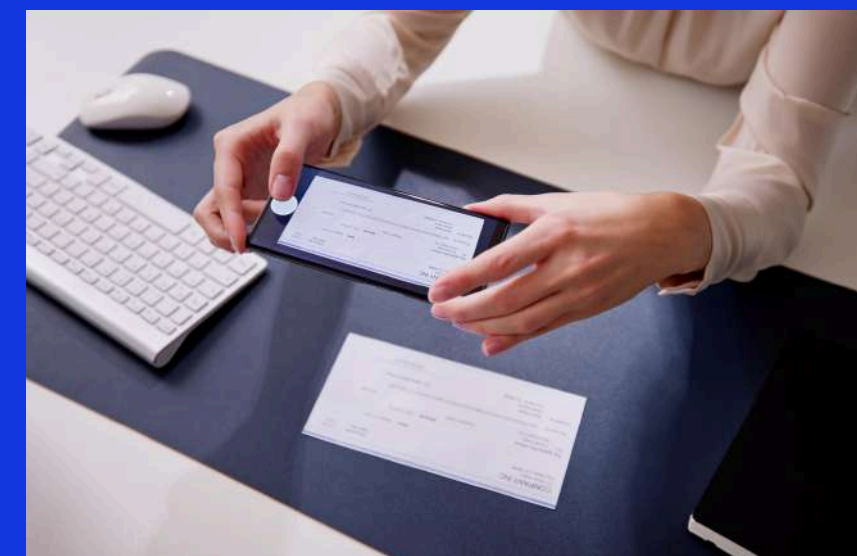
- ครอบคลุมกรณีเรือสูญสิ้นทั้งหมด เช่น
 - จมทะเล
 - ไฟไหม้ทั้งลำ
 - สูญหายจากโจรสลัด
- อัตราขึ้นอยู่กับ มูลค่าเรือและความเสี่ยงรวม

(2) Partial Loss Rate (Excluding Total Loss Rate)

- ครอบคลุม ความเสียหายบางส่วน เช่น
 - ใบจักรหัก
 - กราบเรือบุบ
 - เครื่องจักรชำรุดจากอุบัติเหตุ

อัตรารวมของเบี้ยจะเกิดจากการรวม TL + Partial Loss Rate ตามสูตรของตลาดประกันภัย

- ปัจจัยสำคัญในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย **อายุเรือ ประเภทเรือ สภาพเรือ ประวัติการเคลม เส้นทางเดินเรือ**
- ผู้รับประกันภัยอาจตรวจเรือก่อนอนุมัติ (Pre-condition Survey) กรมธรรม์



3.2 การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยทางทะเล

3.2.2 อัตราเบี้ยประกันภัยสำหรับการประกันภัยตัวเรือและเครื่องจักร (Hull and Machinery Insurance)

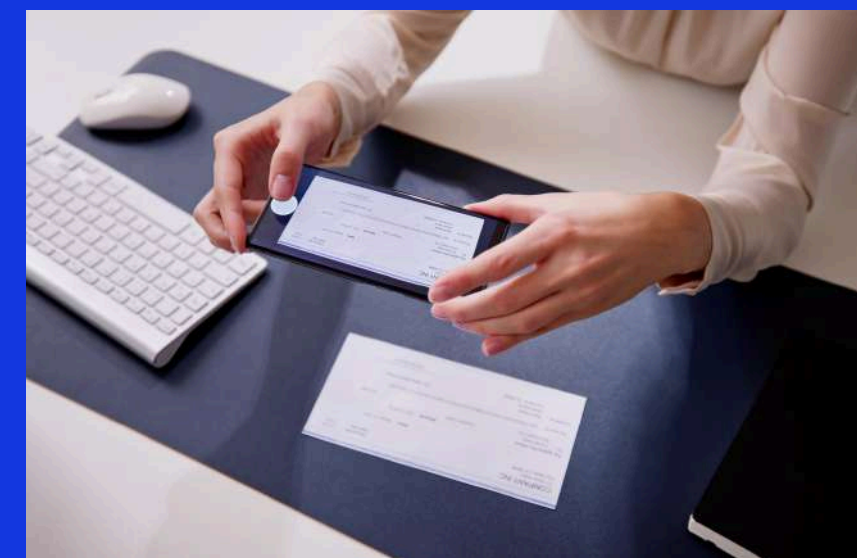
กรอบอัตราเบี้ยประกันภัยและอัตราในทางปฏิบัติ

กรอบอัตราเบี้ยตามกฎหมายไทย

- คำสั่งนายทะเบียนกรมการประกันภัย ที่ 9/2554 (พ.ศ. 2554)
- กำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยตัวเรือไว้ระหว่าง 0.20% - 15% ของมูลค่าเรือ
- เป็นกรอบแนวทาง (guideline) ไม่ใช่อัตราคงที่

อัตราเบี้ยในตลาดจริง (Market Rate)

- ในทางปฏิบัติ เบี้ยประกันภัยเรือมักอยู่ที่ ประมาณ 1% - 5% ของมูลค่าเรือ
- ขึ้นอยู่กับความเสี่ยงของเรือแต่ละลำ



3.2 การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยทางทะเล

3.2.2 อัตราเบี้ยประกันภัยสำหรับการประกันภัยตัวเรือและเครื่องจักร (Hull and Machinery Insurance)

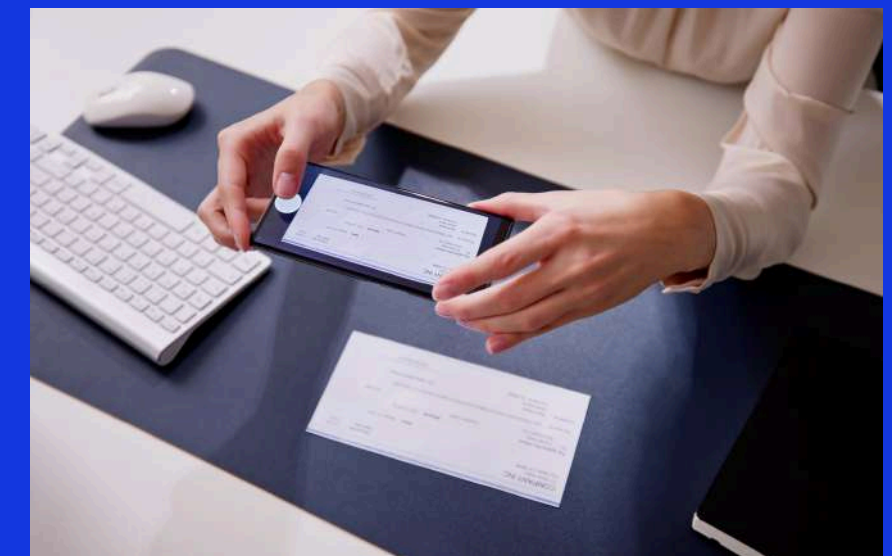
ปัจจัยที่ใช้พิจารณาอัตราเบี้ยประกันภัย

โดยเฉพาะกรณีคุ้มครอง ความเสียหายบางส่วนของตัวเรือ ผู้รับประกันภัยจะประเมินความเสี่ยงจากปัจจัยสำคัญ ได้แก่

- สภาพเรือ (Condition)
- ประเภทและขนาดเรือ (Type & Tonnage)
- เส้นทางและขอบเขตการเดินทางเรือ (Trading Route)
- มาตรฐานการบริหารจัดการเรือ (Management Standard)
- ประวัติการเคลม / สถิติค่าสินไหม (Claim History)
- ข้อมูลประกอบอื่น ๆ
- เช่น การตรวจเรือก่อนรับประกัน (Pre-condition Survey)

• แม้พิจารณาหลายปัจจัย แต่โดยสรุป อัตราเบี้ยจะอิง "อัตรารตลาด (Market Rate)" เป็นหลัก

- เพื่อให้แข่งขันได้และเหมาะสมทางเศรษฐกิจ



3.2 การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยทางทะเล

3.2.2 อัตราเบี้ยประกันภัยสำหรับการประกันภัยตัวเรือและเครื่องจักร (Hull and Machinery Insurance)

ตัวอย่างการคำนวณเบี้ยประกันภัย

ข้อมูล

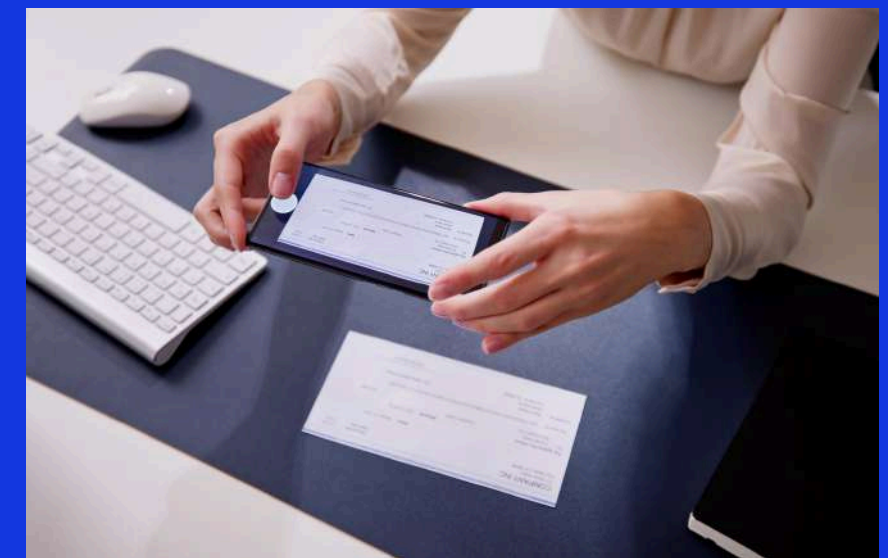
- มูลค่าเรือ = 20,000,000 บาท
- น้ำหนักเรือ (DWT - Deadweight Tonnage) = 1,000 ตัน
- Total Loss Rate = 0.50%
- Partial Loss Rate = 500 บาท/ตัน

คำนวณ

- ความเสียหายโดยสิ้นเชิง
- $\rightarrow 20,000,000 \times 0.50\% = 100,000$ บาท
- ความเสียหายบางส่วน
- $\rightarrow 1,000 \times 500 = 500,000$ บาท

เบี้ยรวม = 600,000 บาท

\approx คิดเป็นอัตราเบี้ย 3% ของมูลค่าเรือ



3.2 การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยทางทะเล

3.2.2 อัตราเบี้ยประกันภัยสำหรับการประกันภัยตัวเรือและเครื่องจักร (Hull and Machinery Insurance)

บทบาทของ Deductible

- **Deductible = เงินที่ผู้เอาประกันรับผิดชอบเองก่อน ผู้รับประกันจ่ายค่าสินไหมทดแทน**
- หากกำหนด Deductible สูงขึ้น -> บริษัทประกันอาจ ลดเบี้ยประกันภัยลง
- ช่วย
 - ลดภาระการจ่ายสินไหมของบริษัทประกัน
 - กระตุ้นให้ผู้เอาประกันดูแลเรืออย่างรอบคอบ
 - ลดการเคลมเล็กน้อยที่ไม่จำเป็น






3.3 การออกกรมธรรม์ประกันภัยและการชำระเบี้ยประกันภัย

หลักทั่วไปของการชำระเบี้ยประกันภัย (ประกันภัยทั่วไป)

ประกันภัยทรัพย์สินทั่วไป (ไม่ใช่ประกันภัยทางทะเล)

เช่น ประกันอัคคีภัย ภัยไข้ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

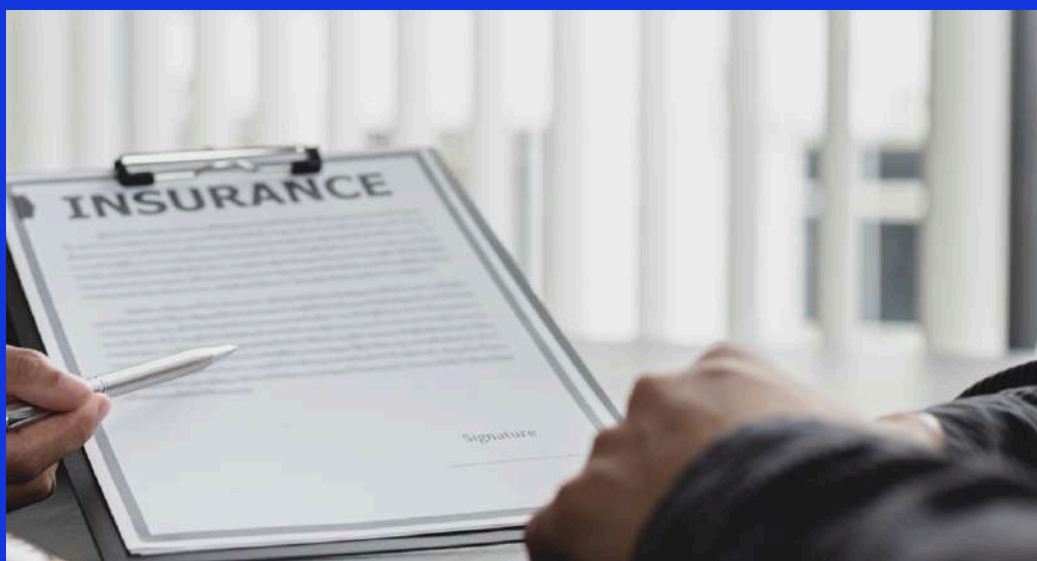
- ผู้รับประกันภัยจะ ฟ้องเรียกค่าเบี้ยประกันภัยได้
-  ต้องมีหลักฐานเป็นหนังสือ
- ต้องมีลายมือชื่อของผู้เอาประกันภัยหรือตัวแทน
 - เช่น ใบคำขอเอาประกันภัย (Application Form)



สาระสำคัญ

- หากไม่มีเอกสารลงลายมือชื่อ -> ผู้รับประกันภัย ไม่สามารถฟ้องเรียกค่าเบี้ยได้





3.3 การออกกรมธรรม์ประกันภัยและการชำระเบี้ยประกันภัย

หลักเฉพาะของประกันภัยทางทะเล

ประกันภัยทางทะเล (Marine Insurance)

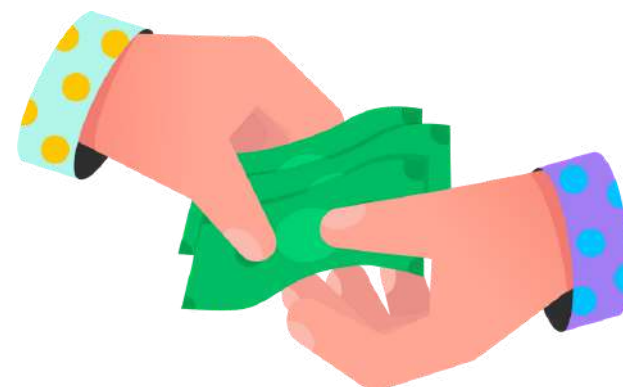
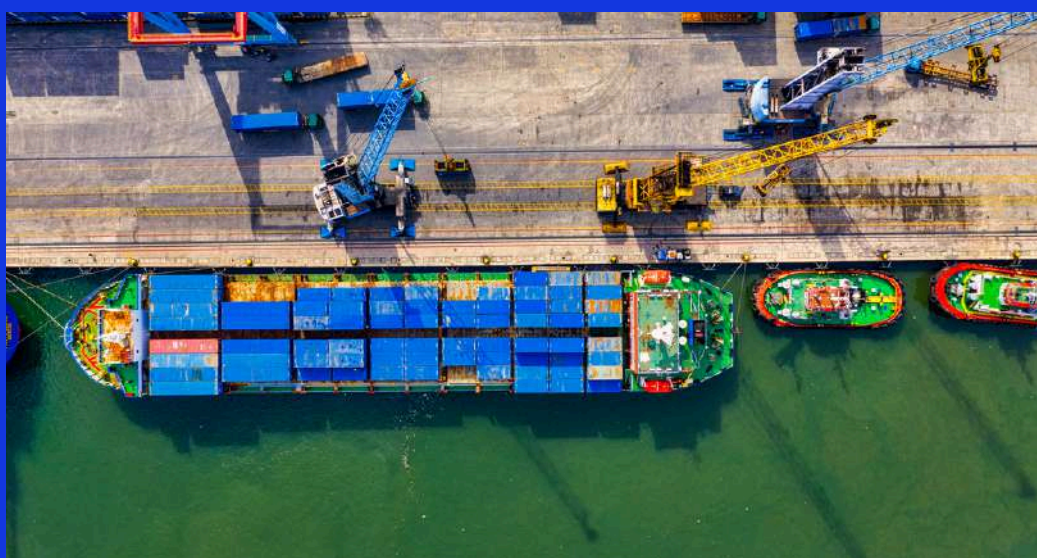
- การออกกรมธรรม์ และการชำระเบี้ยประกันภัย
- ☞ ถือเป็น เงื่อนไขที่เกิดขึ้นพร้อมกัน (Concurrent Conditions)

ผลทางกฎหมาย

- เมื่อผู้เอาประกันภัย ชำระเบี้ย -> ผู้รับประกันภัยมีหน้าที่ออกกรมธรรม์
- เมื่อผู้รับประกันภัย ออกกรมธรรม์ -> ผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่ตามกฎหมาย ต้องชำระเบี้ยทันที

จุดสำคัญ

- แม้ ไม่มีใบ Application Form และ ไม่มีลายมือชื่อผู้เอาประกันภัย
- หากมีการออกกรมธรรม์แล้ว
- ☞ ผู้รับประกันภัย มีสิทธิฟ้องเรียกค่าเบี้ยประกันภัยได้





3.3 การออกกรมธรรม์ประกันภัยและการชำระเบี้ยประกันภัย

ข้อยกเว้นของหลัก เงื่อนไขที่เกิดขึ้นพร้อมกัน (Concurrent Conditions)

ข้อยกเว้น

หลักที่ว่า "ออกกรมธรรม์ = ต้องชำระเบี้ยทันที" จะไม่ใช่ หากในกรมธรรม์มีข้อความแสดงว่า

- ยังไม่ถึงกำหนดชำระเบี้ยในทันที

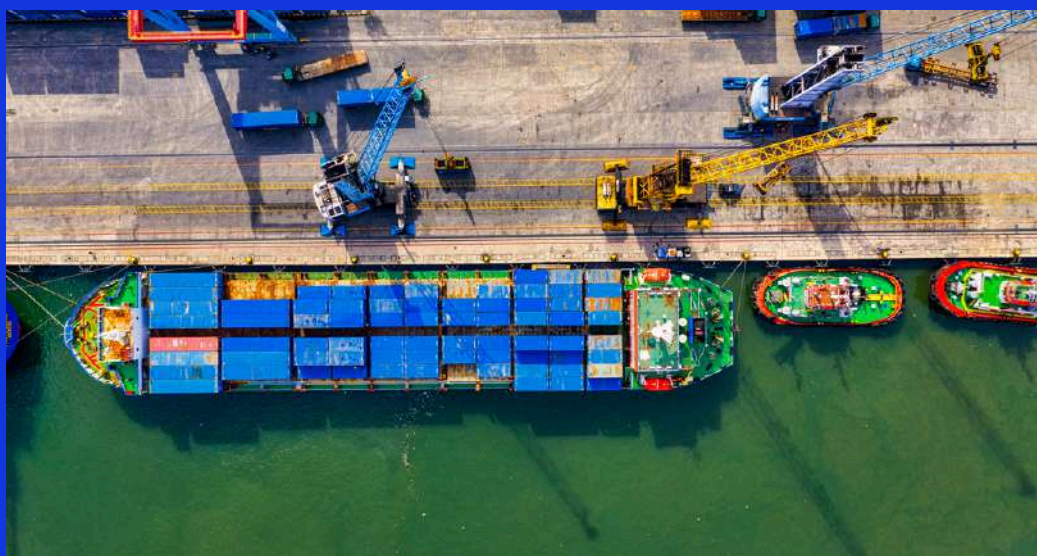


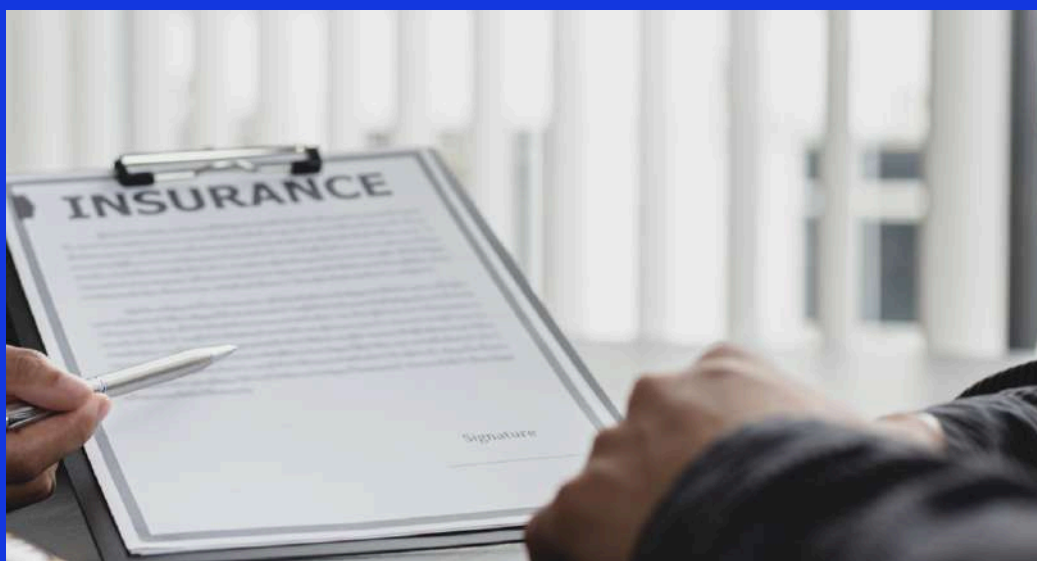
ตัวอย่างข้อความในกรมธรรม์

"in consideration of premium to be paid by the Assured"
(เพื่อเป็นการตอบแทนเบี้ยประกันภัยที่ผู้เอาประกันภัยจะจ่ายให้)

ผลทางกฎหมาย

- ถือเป็นข้อตกลงให้ ชำระเบี้ยภายหลัง
- ผู้รับประกันภัยต้องออก ใบเรียกเก็บค่าเบี้ย (Invoice)
- หนี้ค่าเบี้ยยังไม่ถึงกำหนดจนกว่าจะถึงเวลาที่ตกลงกันไว้





3.3 การออกกรมธรรม์ประกันภัยและการชำระเบี้ยประกันภัย การเรียกเก็บเบี้ยประกันภัยเพิ่มเติม (Additional Premium)

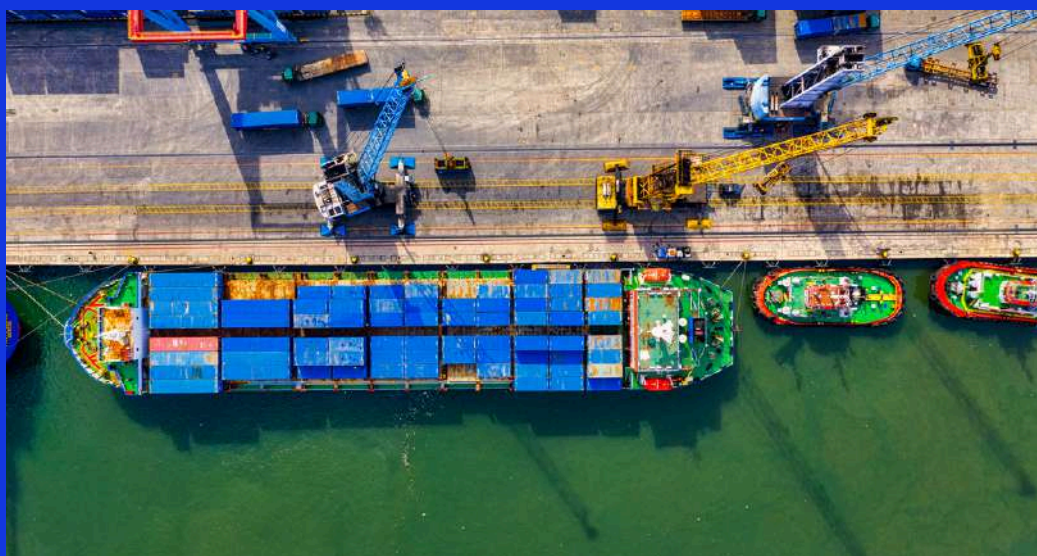
หลักทั่วไปของเบี้ยประกันภัย

- เบี้ยประกันภัย กำหนดและตกลงกันตั้งแต่เริ่มสัญญา
- โดยทั่วไป เรียกเก็บเพียงครั้งเดียว
- ไม่เรียกเก็บเพิ่มภายหลัง



ข้อยกเว้นในประกันภัยทางทะเล

- ในกรมธรรม์ที่ใช้
 - Institute Cargo Clauses (A), (B), (C)
 - Institute Time Clauses – Hulls
- มีเงื่อนไขพิเศษที่เรียกว่า "Held Covered Clause"





3.3 การออกกรมธรรม์ประกันภัยและการชำระเบี้ยประกันภัย การเรียกเก็บเบี้ยประกันภัยเพิ่มเติม (Additional Premium)

Held Covered Clause คือ ในกรณีที่เกิดเหตุการณ์ใดเหตุการณ์หนึ่งซึ่งถือว่าเป็น การเปลี่ยนแปลงความเสี่ยงภัย (alteration of risk) ตามเงื่อนไขของกรมธรรม์หรือกฎหมาย ผู้รับประกันภัยอาจมีสิทธิ ปฏิเสธความรับผิดชอบ ได้ เว้นแต่ผู้เอาประกันภัยจะปฏิบัติตาม เงื่อนไข 2 ประการสำคัญ ดังนี้

- 1.แจ้งให้ผู้รับประกันภัยทราบ ทันที ถึงเหตุการณ์ดังกล่าว (prompt notice)
- 2.ยอมชำระ เบี้ยประกันภัยเพิ่มเติม (additional premium) ตามที่ตกลงกัน

หากไม่สามารถตกลงจำนวนเบี้ยประกันภัยเพิ่มเติมได้ จะใช้อัตราเบี้ยประกันภัยตามอัตราตลาด (market rate) เป็นเกณฑ์การคิดคำนวณ



3.4 การคืนเบี้ยประกันภัย

ใน Marine Insurance Act 1906 ซึ่งถือว่าเป็นกฎหมายทั่วไปของประเทศไทยเกี่ยวกับเรื่องการประกันภัยทางทะเล ได้บัญญัติถึงการคืนเบี้ยประกันภัยไว้ 3 กรณี



การบังคับให้คืนโดยผลของกฎหมาย
(enforcement of return)

การคืนโดยความตกลง
(return by agreement)

การคืนเมื่อไม่อาจที่จะมีการต่างตอบแทนกัน
ระหว่างผู้เอาประกันภัยกับผู้รับประกันภัย
(return for failure of consideration)



3.4 การคืนเบี้ยประกันภัย

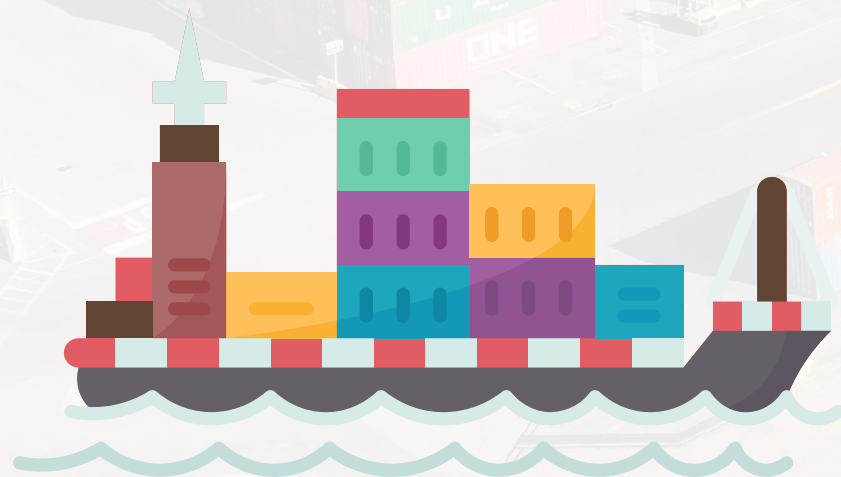
การบังคับให้คืนโดยผลของกฎหมาย (enforcement of return)

ความหมาย

- เป็นกรณีที่ กฎหมายบังคับให้ผู้รับประกันภัยต้องคืนเบี้ยประกันภัย
- อ้างอิงตาม Marine Insurance Act 1906
- เกิดขึ้นเมื่อมีเหตุบางประการที่ทำให้
- ☛ สัญญาประกันภัยไม่อาจก่อให้เกิดการแลกเปลี่ยนผลประโยชน์ (consideration) ได้

หลักการ

- หาก ผู้เอาประกันภัยได้ชำระเบี้ยไปแล้ว -> ผู้รับประกันภัย ต้องคืนเบี้ยประกันภัย
- หาก ยังไม่ได้ชำระเบี้ยประกันภัย -> ผู้เอาประกันภัย ไม่จำเป็นต้องชำระเบี้ย



3.4 การคืนเบี้ยประกันภัย

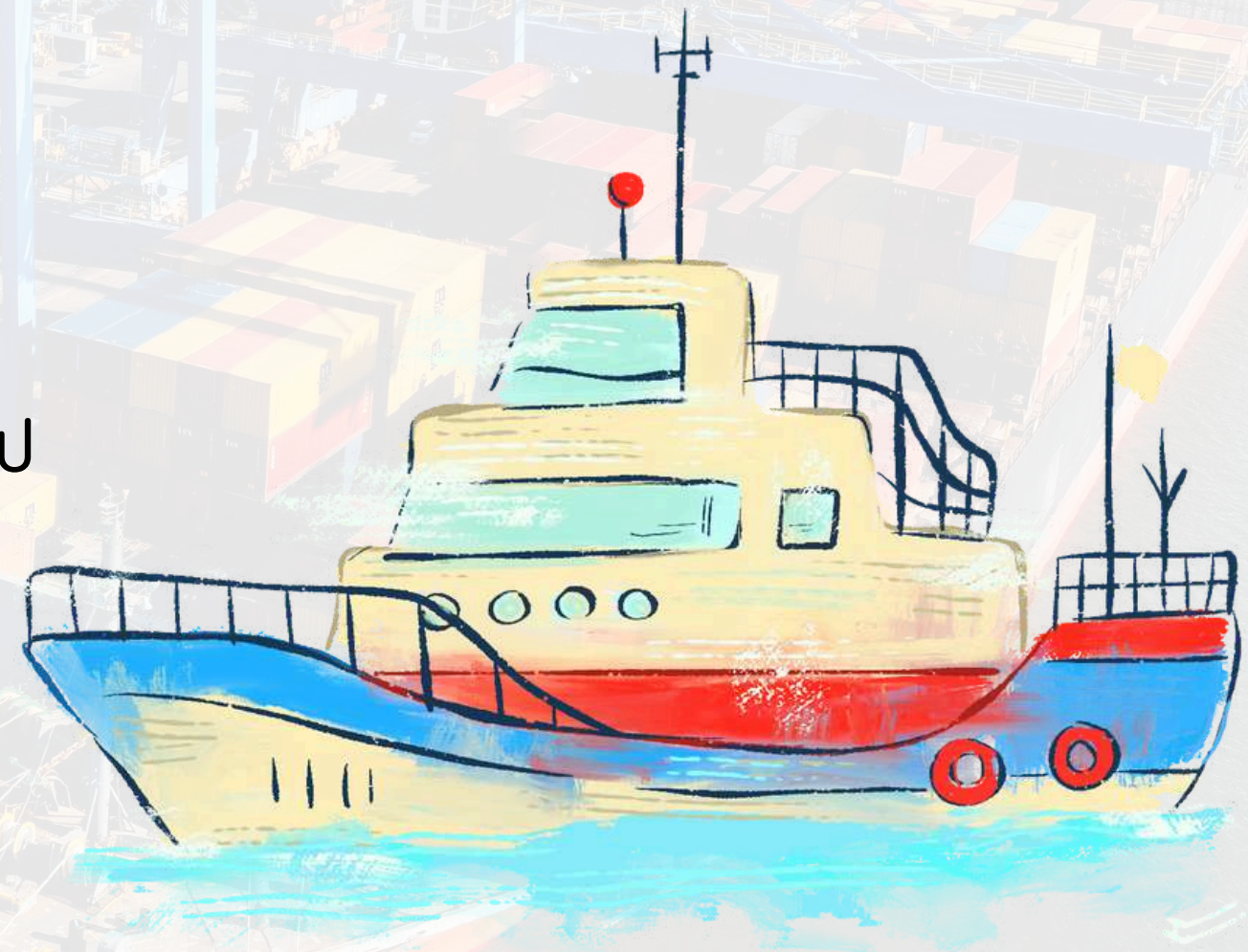
การบังคับให้คืนโดยผลของกฎหมาย (enforcement of return)

เหตุผลทางกฎหมาย

- ไม่มีการรับความเสี่ยงจริงจากผู้รับประกันภัย
- สัญญาไม่สามารถปฏิบัติให้เกิดผลตามวัตถุประสงค์ **จึงถือว่า ไม่มีการต่างตอบแทนกันอย่างแท้จริงระหว่างคู่สัญญา**

ลักษณะสำคัญของการคืนเบี้ยประเภทนี้

- เป็นการคืนเบี้ย โดยผลของกฎหมาย ไม่ใช่ความสมัครใจ
- ใช้บังคับแม้ไม่มีข้อตกลงในกรมธรรม์
- เป็นหลักพื้นฐานในกฎหมายประกันภัยทางทะเล
- รายละเอียดเหตุแห่งการคืนเบี้ยจะพิจารณาเป็นกรณี ๆ ไป



3.4 การค้ำเบี้ยประกันภัย

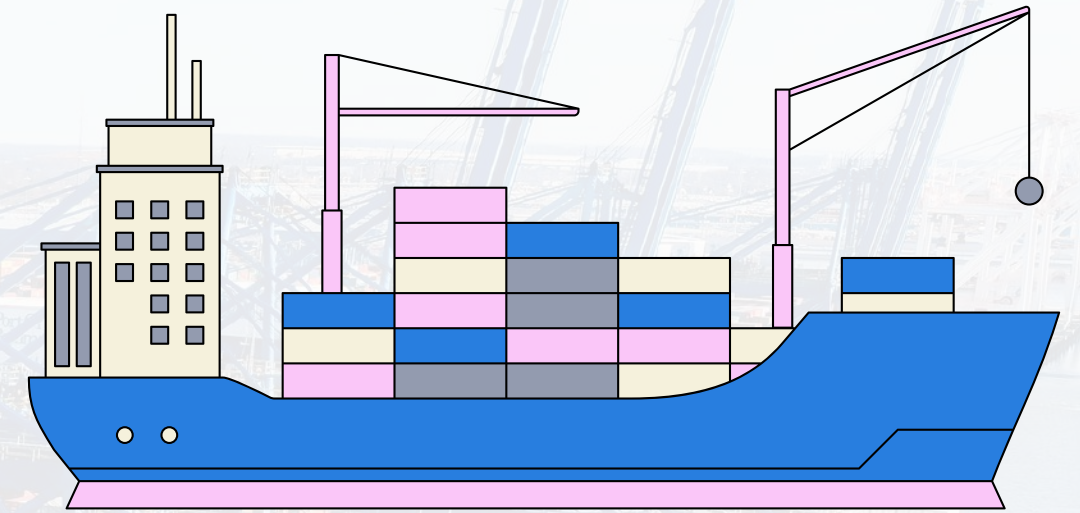
การค้ำโดยความตกลง (return by agreement)

ความหมาย

- เป็นการค้ำเบี้ยประกันภัยที่เกิดจาก ข้อสัญญา (stipulation)
- มีการระบุไว้ล่วงหน้าใน กรมธรรม์ประกันภัย
- หากเหตุการณ์ตามที่กำหนดไว้ในสัญญาเกิดขึ้นจริง -> **ผู้รับประกันภัย ต้องค้ำเบี้ยประกันภัย**
- จำนวนเงินที่ค้ำ -> **เป็นไปตาม เงื่อนไขในกรมธรรม์**
- แตกต่างจาก "การค้ำโดยผลของกฎหมาย" เพราะกรณีนี้เกิดจาก ความตกลงของคู่สัญญา

ลักษณะสำคัญ

- เป็นการค้ำเบี้ย ตามข้อตกลง ไม่ใช่กฎหมายบังคับ
- ต้องมีข้อความกำหนดไว้ชัดเจนในกรมธรรม์
- การค้ำอาจเป็น
 - **ค้ำเต็มจำนวน หรือ ค้ำตามสัดส่วน (pro rata) ขึ้นกับเงื่อนไขที่ตกลงไว้**



3.4 การคืนเบี้ยประกันภัย

การคืนโดยความตกลง (return by agreement)

ตัวอย่างข้อสัญญาที่พบในทางปฏิบัติ

Institute Time Clauses - Hulls (ITCH 95) ข้อ 5

- กำหนดให้การประกันภัย สิ้นสุดโดยอัตโนมัติ (Termination) หากเกิดเหตุ เช่น
 - เปลี่ยนสมาคมจัดชั้นเรือ (Change of Classification Society)
 - เปลี่ยนกรรมสิทธิ์หรือเปลี่ยนธงเรือโดยสมัครใจ (Voluntary change of ownership or flag)
- เมื่อการประกันภัยสิ้นสุด
 - ผู้รับประกันภัยต้อง คืนเบี้ยประกันภัยตามส่วน
 - ตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในตอนท้ายของข้อ 5

Institute Time Clauses - Hulls (ฉบับ 1/10/83)

- มีข้อกำหนดการคืนเบี้ยในลักษณะเดียวกัน เช่น
 - ข้อ 4 (Termination) วรรคสุดท้าย
 - ข้อ 22 (Returns for lay-up and cancellation)
 - โดยเฉพาะข้อ 22.1



3.4 การคืนเบี้ยประกันภัย

การคืนเมื่อไม่อาจที่จะมีการต่างตอบแทนกันระหว่างผู้เอาประกันภัยกับผู้รับประกันภัย
(return for failure of consideration)

ความหมาย (Failure of Consideration)

- สัญญาประกันภัยเป็น **สัญญาต่างตอบแทน**
- ผู้เอาประกันภัยจ่าย เบี้ยประกันภัย เพื่อให้ผู้รับประกันภัย ได้รับความเสี่ยงและให้ความคุ้มครอง หากเกิดกรณีที่
 - ← **ผู้รับประกันภัย ไม่อาจให้ความคุ้มครองได้เลยหรือบางส่วน**
 - ← **ย่อมถือว่า ไม่มีการต่างตอบแทนกัน**

ผลทางกฎหมาย

- ผู้รับประกันภัย ต้องคืนเบี้ยประกันภัย
- เว้นแต่เข้าข่ายยกเว้นตามกฎหมาย

3.4 การคืนเบี้ยประกันภัย

การคืนเมื่อไม่อาจที่จะมีการต่างตอบแทนกันระหว่างผู้เอาประกันภัยกับผู้รับประกันภัย
(return for failure of consideration)

กรณีที่ไม่อาจมีการต่างตอบแทนกันโดยสิ้นเชิง (Total Failure)

หลักทั่วไป

- หากไม่สามารถให้ความคุ้มครองได้เลยตั้งแต่ต้น ต้อง คืนเบี้ยประกันภัยเต็มจำนวน **ข้อยกเว้น (ไม่ต้องคืนเบี้ย) หากเกิดจากการกระทำของผู้เอาประกันภัย เช่น**
- จงใจปกปิดข้อเท็จจริงสาระสำคัญ (Non-disclosure)
- แสดงข้อความอันเป็นเท็จ (Misrepresentation)
- ละเลยอย่างร้ายแรง (Recklessness)
- การจ้อฉลหรือกระทำผิดกฎหมาย

ตัวอย่าง (Voyage Policy)

- ทำประกันภัยขนส่งสินค้าจาก กรุงเทพฯ ไป สิงคโปร์
- สินค้าไฟไหม้ ตั้งแต่อยู่ในโกดังต้นทาง
- ยังไม่เริ่มความคุ้มครองตามกรมธรรม์
- ➡ ผู้รับประกันภัยต้องคืนเบี้ยเต็มจำนวน



3.4 การคืนเบี้ยประกันภัย

การคืนเมื่อไม่อาจที่จะมีการต่างตอบแทนกันระหว่างผู้เอาประกันภัยกับผู้รับประกันภัย
(return for failure of consideration)

กรณีคืนเบี้ยตามส่วน (Partial Failure of Consideration)

ลักษณะ

- ความเสี่ยงและเบี้ยประกันภัย สามารถแบ่งออกเป็นช่วง ๆ ได้
- การคืนเบี้ย คืบเฉพาะ ส่วนที่ไม่อาจมีการต่างตอบแทน

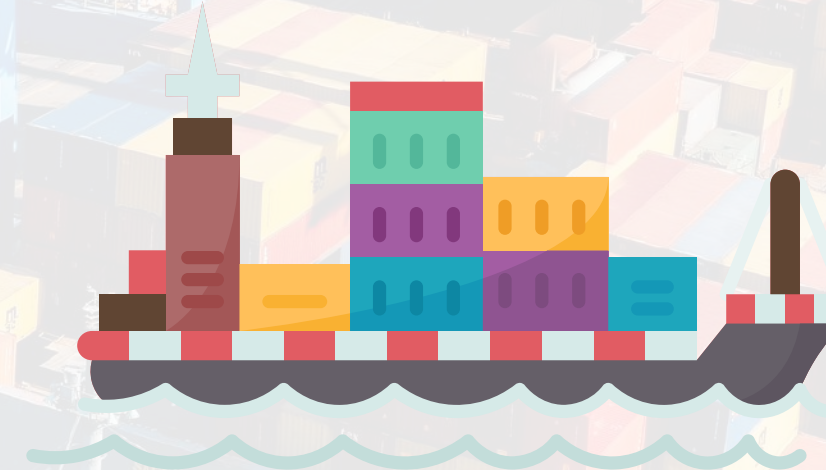
ตัวอย่าง

- ประกันภัยตัวเรือ
 - เดินทางจาก ท่าเรือ A → B → C
 - ช่วง B → C ต้องมีขบวนเรือคุ้มกัน (ตามสัญญา)
- แต่เมื่อถึง B ขบวนเรือคุ้มกันออกไปแล้ว
- ผู้เอาประกันแจ้งผู้รับประกันภัย

← ทางเลือก

1. คืนเบี้ย ตามส่วน สำหรับช่วง B → C
2. ผู้รับประกันภัยยอมคุ้มครองต่อโดยไม่มีขบวนคุ้มกัน

ถือเป็น 2 เทียวเดินเรือ (Two Voyages) ต้องคืนเบี้ยสำหรับเที่ยวที่ไม่สามารถรับความเสี่ยงได้



3.4 การคืนเบี้ยประกันภัย

การคืนเมื่อไม่อาจที่จะมีการต่างตอบแทนกันระหว่างผู้เอาประกันภัยกับผู้รับประกันภัย
(return for failure of consideration)

ประเด็นสำคัญเพิ่มเติมที่ต้องเข้าใจ

1) หากความเสี่ยงไม่อาจแบ่งแยกได้

- แม้ได้รับความคุ้มครองเพียงชั่วขณะเดียว
- ← ผู้รับประกันภัย มีสิทธิได้รับเบี้ยเต็มจำนวน

3) กรณีประกันภัยซ้ำซ้อน (Double Insurance)

- การคืนเบี้ยมีหลักเฉพาะ
- แยกพิจารณาตามบทว่าด้วย Double Insurance

2) การประกันภัยแบบสหการ (Mutual Insurance / P&I Club)

- ไม่ออกกรมธรรม์ (Policy)
- ใช้ Certificate of Entry
- เบี้ยเรียกว่า Call
- หลักการคืนเบี้ยแตกต่างจากประกันเชิงพาณิชย์ทั่วไป

4) การฝ่าฝืนหน้าที่ Fair Presentation (Insurance Act 2015)

- หากผู้เอาประกันจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง
- ผู้รับประกันภัยบอกล้างสัญญา
- ← ไม่ต้องคืนเบี้ยประกันภัย

5) กรณีจ้อจลในการเรียกร้องค่าสินไหม (Fraudulent Claim)

- ผู้รับประกันภัย
 - ปฏิเสธการเรียกร้องได้ และ ไม่ต้องคืนเบี้ยประกันภัย

การคืนเบี้ยประกันภัยทางทะเล: 3 แนวทางหลักเปรียบเทียบ

(Marine Insurance Premium Return Mechanisms: A Comparative Overview)

สื่อการสอนสำหรับนักศึกษา: กฎหมายและหลักการ (Educational Resource: Law and Principles)

ประเด็นเปรียบเทียบคืน (Comparison Criteria)

- 🏛️ ฐานทางกฎหมาย / แหล่งที่มา
- 🔄 ลักษณะการคืนเบี้ย
- ❓ เหตุแห่งการคืนเบี้ย
- 🤝 ความสมัครใจของผู้สัญญา
- 💰 จำนวนเบี้ยที่ต้องคืน
- 🚢 ตัวอย่างสำคัญ
- ⚠️ กรณีที่ไม่ต้องคืนเบี้ย
- 👤 บทบาทของผู้รับประกันภัย
- 🎓 จุดเน้นเชิงวิชาการ

1. คืนโดยผลของกฎหมาย (Enforcement of Return)

- 📜 กฎหมายบังคับโดยตรง: Marine Insurance Act 1906
- ⚡ คืนเพราะกฎหมายกำหนดให้ต้องคืน
- 🚫 สัญญาไม่อาจก่อให้เกิดการต่างตอบแทนตามกฎหมาย
- ❌ ไม่เกี่ยวกับความสมัครใจ (หน้าที่ตามกฎหมาย)
- 💰 คืนเต็มจำนวน (หรือไม่ต้องชำระหากยังไม่จ่าย)
- ⚓ สัญญาเป็นโมฆะตามกฎหมายตั้งแต่นั้น (Void ab initio)
- 🤔 หากผู้เอาประกันฉ้อฉล ปกปิดข้อเท็จจริง หรือฝ่าฝืน Fair Presentation
- ⚖️ จำเป็นต้องคืนเบี้ยตามกฎหมาย
- 🛡️ กฎหมายคุ้มครองความเป็นธรรม

2. คืนโดยความตกลง (Return by Agreement)

- 📝 ข้อสัญญาที่ระบุไว้ในกรมธรรม์
- ✅ คืนตามเงื่อนไขที่คู่สัญญาตกลงไว้
- 📅 เกิดเหตุการณ์ที่ระบุไว้ในกรมธรรม์
- 💡 เกิดจากความตกลงล่วงหน้า (สมัครใจ)
- 📅 คืนเต็มจำนวนหรือคืนตามส่วนตามที่สัญญากำหนด
- 🏳️ เปลี่ยนกรรมสิทธิ์เรือ / เปลี่ยนธงเรือ → สิ้นสุดสัญญาอัตโนมัติ
- 📄 เป็นไปตามข้อยกเว้นในสัญญา
- 🤝 ต้องคืนเบี้ยตามที่สัญญาผูกพัน
- 🗽 เสรีภาพในการทำสัญญา

3. คืนเมื่อไม่อาจมีการต่างตอบแทน (Failure of Consideration)

- ⚖️ หลักสัญญาต่างตอบแทน + MIA 1906
- 📉 คืนเพราะผู้รับประกันไม่อาจให้ความคุ้มครองได้
- 🌪️ ความคุ้มครองไม่เกิดขึ้นเลย หรือเกิดได้เพียงบางส่วน
- ❌ ไม่เกี่ยวกับความสมัครใจ (ผลจากความเสียหายไม่เกิด)
- 🌕 คืนเต็มจำนวน (Total Failure) หรือคืนตามส่วน (Partial Failure)
- 📦 Voyage policy แต่สินค้าสูญเสียก่อนเริ่มความคุ้มครอง
- ⚠️ (มักพิจารณาร่วมกับการฉ้อฉล หรือหลักทั่วไป)
- 🗽 คืนเบี้ยเพราะไม่ได้รับความเสียหายจริง
- ⚖️ หลัก "ไม่มีการต่างตอบแทน → ไม่มีเหตุให้เก็บเบี้ย"

สรุป: การคืนเบี้ยมีทั้งที่เกิดจากอำนาจของกฎหมาย, เจตนาของผู้สัญญา, และสภาพความเป็นจริงที่สัญญาไม่เกิดผล (ไม่มีการต่างตอบแทน)



การประกันภัยทางทะเล Maritime Insurance

บทที่ 3 เบี้ยประกันภัย Insurance Premium

อาจารย์อุดม พูลลาภ
วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา