



SSRU
SUAN SUNANDHA
RAJABHAT UNIVERSITY



วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน
มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา
College of Logistics and Supply Chain

การประกันภัยทางทะเล Maritime Insurance

บทที่ 5 การประกันภัยชำ້ซ้อนและการประกันภัยต่ำกว่ามูลค่า

อาจารย์อุดม พูลลาภ
วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา

บทที่ 5

การประกันภัยซ้ำซ้อนและการประกัน ภัยต่ำกว่ามูลค่า

- 5.1 การประกันภัยซ้ำซ้อนและการร่วมชดใช้ค่าสินไหมทดแทน (Double Insurance and Contribution)
- 5.2 การประกันภัยต่ำกว่ามูลค่า (Under Insurance หรือ Insurance Under Value) และการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน
- 5.3 มูลค่าอันสามารถเอาประกันภัยได้ (Insurable Value)

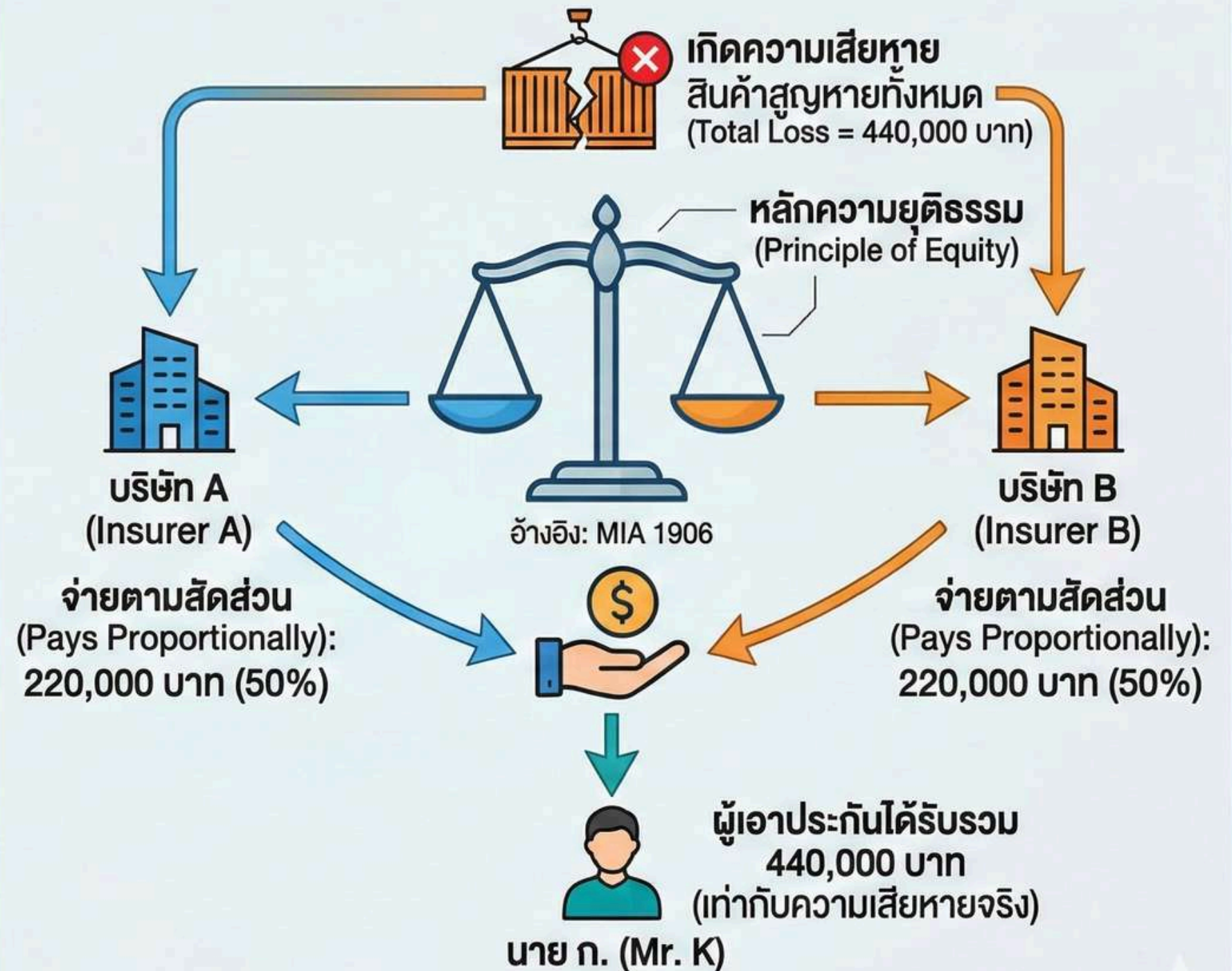


การประกันภัยซ้ำซ้อนและการร่วมชดใช้ค่าสินไหมทดแทน (Double Insurance & Contribution)

1. การประกันภัยซ้ำซ้อน (Double Insurance): คืออะไร?



2. การร่วมชดใช้ค่าสินไหมทดแทน (Contribution): ทางออก



สรุป: ผู้รับประกันแต่ละรายร่วมกันชดใช้ตามอัตราส่วน ไม่ใช่จ่ายเต็มจำนวนทั้งสองราย

5.1 การประกันภัยซ้ำซ้อนและการร่วมชดใช้ค่าสินไหมทดแทน(Double Insurance and Contribution)

5.1.1 หลักเกณฑ์ที่ใช้พิจารณาว่าเป็นการประกันภัยซ้ำซ้อนและก่อให้เกิดการเฉลี่ยชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

หลักเกณฑ์ข้อที่ 1

ต้องมีกรมธรรม์ประกันภัยตั้งแต่สองฉบับขึ้นไปที่มีผลบังคับพร้อมกัน

แนวคิดสำคัญ

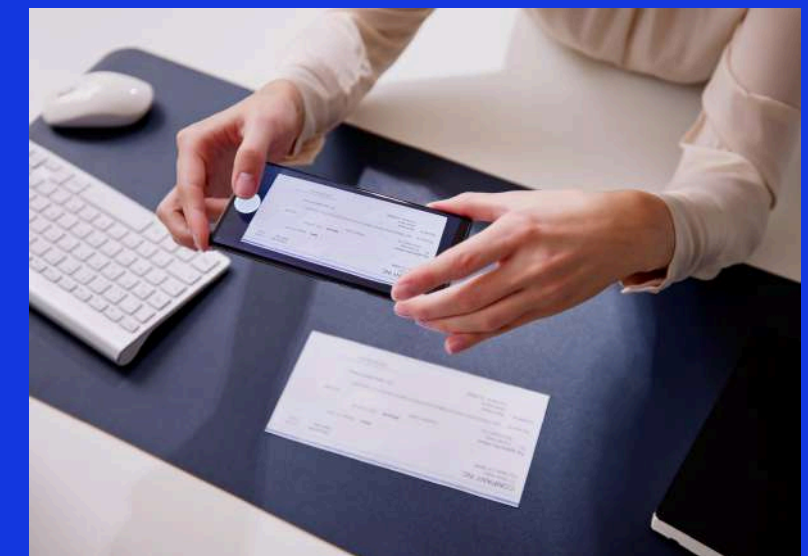
การจะถือว่าเป็น “การประกันภัยซ้ำซ้อน” และก่อให้เกิดการเฉลี่ยชดใช้ค่าสินไหมทดแทนได้ **จะต้องมีกรมธรรม์ประกันภัย อย่างน้อยสองฉบับ** ที่ยังมีผลคุ้มครองอยู่ ในขณะที่เกิดความเสียหาย หากมีเพียงกรมธรรม์ฉบับเดียวที่ยังมีผลบังคับ ผู้รับประกันภัยตามกรมธรรม์นั้นจะต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพียงรายเดียว

ประเด็นที่ควรทำความเข้าใจ

- หากกรมธรรม์ฉบับใดหมดอายุก่อนเกิดเหตุความเสียหาย จะไม่นำมาพิจารณาเป็นการประกันภัยซ้ำซ้อน
- ผู้รับประกันภัยที่ไม่มีความรับผิดชอบตามกฎหมายหรือเงื่อนไขกรมธรรม์ เช่น
 - กรมธรรม์หมดอายุ
 - ผู้เอาประกันภัยฝ่าฝืนคำรับรอง (Warranty)
 - จะไม่ต้องเข้าร่วมเฉลี่ยชดใช้

สาระสำคัญ

ต้อง “คุ้มครองพร้อมกัน” จึงจะถือว่าเป็นการประกันภัยซ้ำซ้อน



5.1 การประกันภัยซ้ำซ้อนและการร่วมชดใช้ค่าสินไหมทดแทน(Double Insurance and Contribution)

5.1.1 หลักเกณฑ์ที่ใช้พิจารณาว่าเป็นการประกันภัยซ้ำซ้อนและก่อให้เกิดการเฉลี่ยชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

หลักเกณฑ์ข้อที่ 2

ความเสียหายต้องเกิดจากภัยเดียวกันที่อยู่ในความคุ้มครองของทุกกรมธรรม์

สรุปแนวคิดสำคัญ

การประกันภัยจะถือว่าเป็นการประกันภัยซ้ำซ้อนก็ต่อเมื่อ ความเสียหายที่เกิดขึ้น มาจากภัย (Peril) เดียวกัน และภัยนั้นต้องอยู่ภายใต้ความคุ้มครองของกรมธรรม์ทุกฉบับ ไม่จำเป็นว่ากรมธรรม์จะต้องเป็นประเภทเดียวกัน

ตัวอย่าง

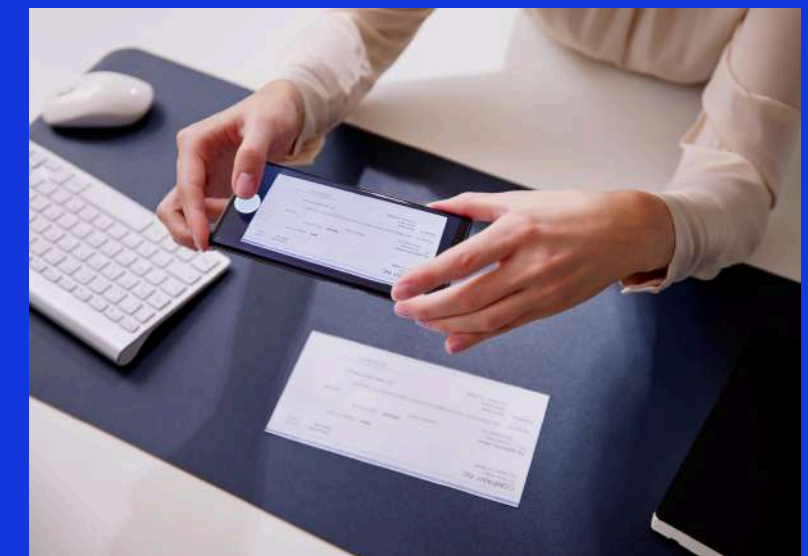
- กรมธรรม์หนึ่งเป็น Builders' Risk Policy
- อีกฉบับเป็น All Risks Policy
- หากทั้งสองฉบับคุ้มครองภัยเดียวกัน และความเสียหายเกิดจากภัยนั้น ถือว่าเป็นการประกันภัยซ้ำซ้อน

หรือ

- กรมธรรม์หนึ่งคุ้มครองเฉพาะการทุจริตของลูกจ้าง
- อีกฉบับคุ้มครองอัคคีภัย โจรกรรม และการทุจริตของลูกจ้าง
- หากความเสียหายเกิดจากการทุจริตของลูกจ้าง ถือว่าเป็นการประกันภัยซ้ำซ้อน

สาระสำคัญ

ไม่ดูชนิดกรมธรรม์ แต่ดูว่า "ภัยเดียวกันหรือไม่"



5.1 การประกันภัยซ้ำซ้อนและการร่วมชดใช้ค่าสินไหมทดแทน(Double Insurance and Contribution)

5.1.1 หลักเกณฑ์ที่ใช้พิจารณาว่าเป็นการประกันภัยซ้ำซ้อนและก่อให้เกิดการเฉลี่ยชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

หลักเกณฑ์ข้อที่ 3

ต้องคุ้มครองส่วนได้เสียและวัตถุประสงค์แห่งการประกันภัยเดียวกัน

สรุปแนวคิดสำคัญ

การประกันภัยจะเป็นการประกันภัยซ้ำซ้อนได้ กรมธรรม์ทุกฉบับต้องคุ้มครอง

- ส่วนได้เสีย (Insurable Interest) เดียวกัน และ
- วัตถุประสงค์แห่งการประกันภัย (Subject-matter) เดียวกัน

หากคุ้มครองคนละส่วนได้เสีย หรือคนละวัตถุประสงค์ จะไม่ถือว่าเป็นการประกันภัยซ้ำซ้อน และไม่ต้องนำมาคำนวณเฉลี่ยชดใช้

ตัวอย่าง

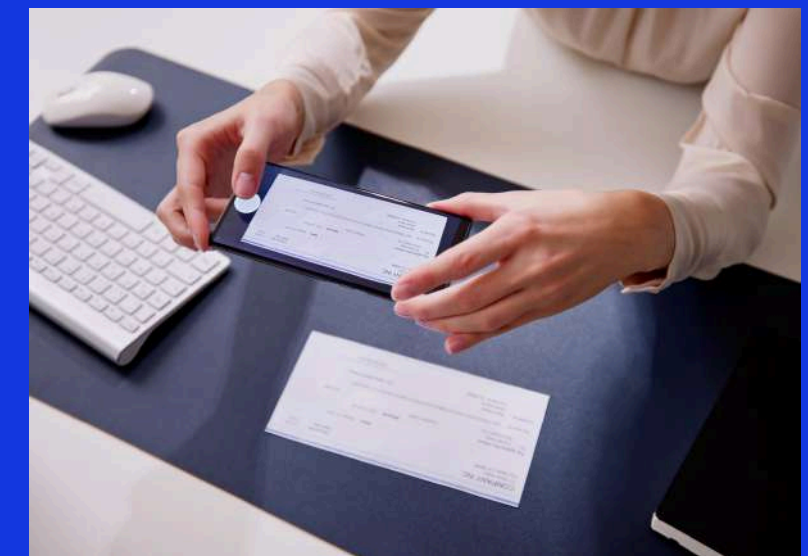
- เจ้าของเรือเอาประกันภัย ตัวเรือ กับบริษัทหนึ่ง
- เอาประกันภัย ค่าระวาง (Freight) กับอีกบริษัทหนึ่ง

เมื่อเรืออัปปางและไม่ได้ค่าระวาง

- สามารถเรียกร้องค่าสินไหมจากทั้งสองกรมธรรม์ได้ แยกกัน
- ไม่ถือว่าเป็นการประกันภัยซ้ำซ้อน

สาระสำคัญ

วัตถุประสงค์หรือส่วนได้เสียต่างกัน = ไม่ต้องเฉลี่ยชดใช้



5.1 การประกันภัยชำช้อนและการร่วมชดใช้ค่าสินไหมทดแทน(Double Insurance and Contribution)

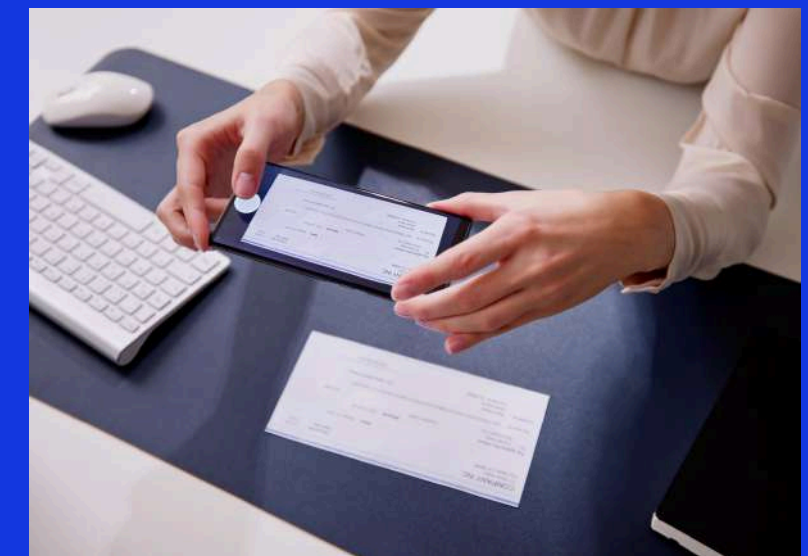
5.1.1 หลักเกณฑ์ที่ใช้พิจารณาว่าเป็นการประกันภัยชำช้อนและก่อให้เกิดการเฉลี่ยชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

ข้อยกเว้นที่ไม่ถือเป็นการประกันภัยชำช้อน ได้แก่ การประกันภัยเพื่อมูลค่าที่เพิ่มขึ้น (Increased Value) เช่น สินค้ากาแฟทำประกันภัยไว้เดิม 400,000 บาท ต่อมาราคาตลาดเพิ่มขึ้นอีก 100,000 บาท จึงทำประกันภัยเพิ่มในมูลค่าที่เพิ่มขึ้น การเอาประกันในส่วนมูลค่าเพิ่มนี้ถือว่าเป็นคนละวัตถุประสงค์แห่งการประกันภัย

ข้อตกลงห้ามประกันภัยชำช้อน (Non-contribution Clause) อาจระบุไว้ในกรมธรรม์ได้ แต่หากกรมธรรม์ทุกฉบับมีข้อห้ามดังกล่าวเหมือนกัน ศาลอังกฤษวินิจฉัยว่าข้อห้ามเหล่านี้ยกเลิกกันเอง ส่งผลให้ยังต้องเฉลี่ยความรับผิดชอบตามปกติ

ผลของการประกันภัยชำช้อน

1. ผู้รับประกันภัยทุกคนต้องร่วมกันชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามสัดส่วนความเสียหายต่อจำนวนเงินเอาประกันภัยในกรมธรรม์ของตน
2. หากผู้รับประกันภัยรายใดจ่ายเกินส่วนของตน มีสิทธิไล่เบี้ยจากผู้รับประกันภัยรายอื่น



5.1 การประกันภัยซ้ำซ้อนและการร่วมชดใช้ค่าสินไหมทดแทน(Double Insurance and Contribution)

5.1.2 หลักการคำนวณการร่วมชดใช้ (Contribution Calculation)

หลักความรับผิดที่เป็นอิสระต่อกัน (Independent Liability Principle)

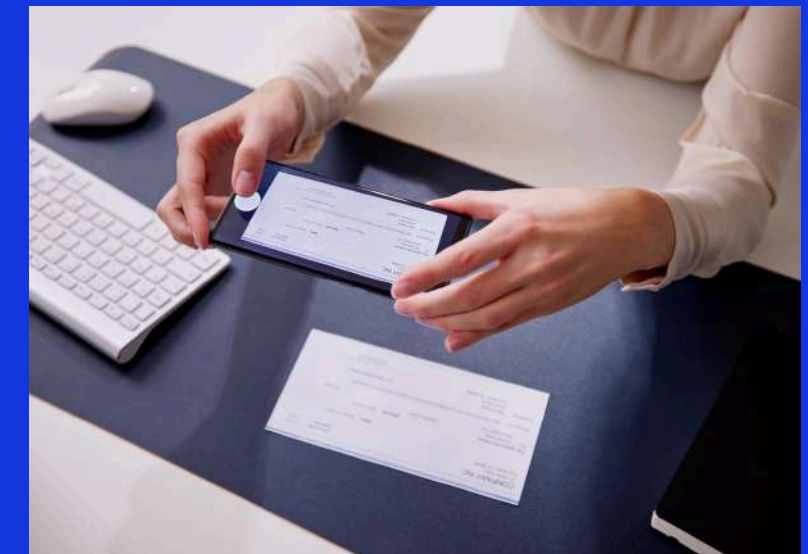
ตามหลักความรับผิดที่เป็นอิสระต่อกัน หากความเสียหายที่เกิดขึ้น ไม่เกินวงเงินความรับผิดสูงสุดของกรมธรรม์ที่ให้ความคุ้มครองน้อยที่สุด ให้ถือว่าผู้รับประกันภัยทุกคนมีความรับผิดเต็มจำนวนของความเสียหายเท่ากัน (Greenwoods, 2011)

ความหมายในทางปฏิบัติ

- กรมธรรม์แต่ละฉบับมีความรับผิด "แยกจากกัน"
- ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิเรียกร้องจากรายใดรายหนึ่งได้
- การเฉลี่ยความรับผิดเป็นเรื่องภายในระหว่างผู้รับประกันภัย

สาระสำคัญ

- ความรับผิดของผู้รับประกันภัยแต่ละรายเป็นอิสระต่อกัน ไม่ได้ผูกพันกันตั้งแต่ต้น



5.1 การประกันภัยชำช้อนและการร่วมชดใช้ค่าสินไหมทดแทน(Double Insurance and Contribution)

5.1.2 หลักการคำนวณการร่วมชดใช้ (Contribution Calculation)

ตัวอย่างการคำนวณการเฉลี่ยชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ข้อมูลกรณีศึกษา

- บริษัท A รับประกันภัยวงเงิน 400,000 บาท
- บริษัท B รับประกันภัยวงเงิน 200,000 บาท
- ความเสียหายที่เกิดขึ้น = 300,000 บาท

อัตราส่วนทุนประกัน

- $A : B = 400,000 : 200,000 = 3 : 2$

การเฉลี่ยความรับผิดชอบ

- บริษัท A รับผิดชอบ = $300,000 \times \frac{3}{5} = 180,000$ บาท
- บริษัท B รับผิดชอบ = $300,000 \times \frac{2}{5} = 120,000$ บาท

สาระสำคัญ

การเฉลี่ยชดใช้คำนวณจาก "สัดส่วนทุนประกัน" ไม่ใช่จากจำนวนบริษัท



5.1 การประกันภัยซ้ำซ้อนและการร่วมชดใช้ค่าสินไหมทดแทน(Double Insurance and Contribution)

5.1.2 หลักการคำนวณการร่วมชดใช้ (Contribution Calculation)

การคืนเบี้ยประกันภัยในกรณีประกันภัยซ้ำซ้อน

ตาม Marine Insurance Act 1906

หลักเกณฑ์พิเศษตามกฎหมาย

กฎหมายประกันภัยทางทะเลกำหนดข้อยกเว้นที่ "ไม่คืนเบี้ยประกันภัย" ไว้ชัดเจน ดังนี้

กรณีที่ 1

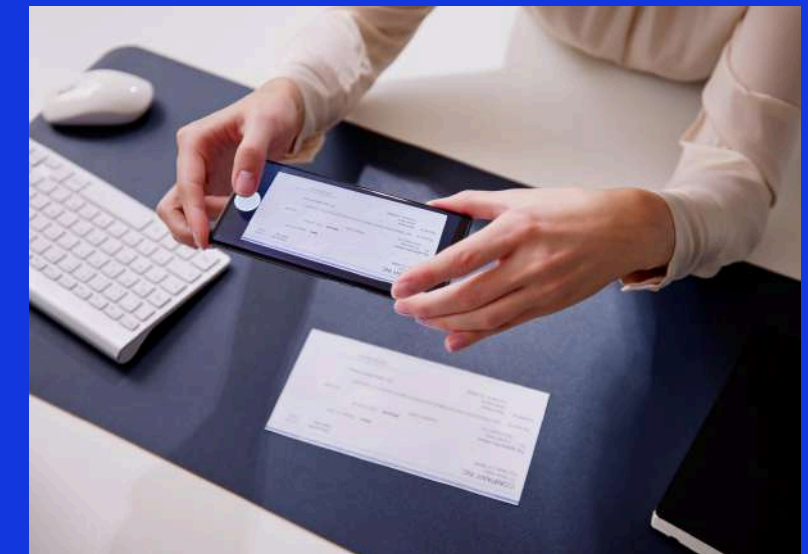
- กรมธรรม์ทำต่างเวลากัน
- กรมธรรม์แรกได้เสียภัยครบถ้วนแล้ว → ไม่คืนเบี้ยในกรมธรรม์แรก

กรณีที่ 2

- ผู้รับประกันภัยรายใดชดใช้ค่าสินไหมเต็มวงเงินแล้ว → ไม่คืนเบี้ย แม้มีสิทธิไล่เบี้ยจากรายอื่น

กรณีที่ 3

- ผู้เอาประกันภัยจงใจทำประกันภัยซ้ำซ้อนโดยรู้ตัว → ไม่มีสิทธิเรียกคืนเบี้ยประกันภัย





5.2 การประกันภัยต่ำกว่ามูลค่า (Under Insurance หรือ Insurance Under Value) และการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

การประกันภัยต่ำกว่ามูลค่า หมายถึง กรณีที่ผู้เอาประกันภัยทำประกันภัยไว้ในจำนวนเงินเอาประกันภัย (Sum Insured) ที่ต่ำกว่ามูลค่าที่แท้จริงซึ่งสามารถเอาประกันภัยได้ (Insurable Value) ส่งผลให้ผู้เอาประกันภัยต้องรับความเสี่ยงด้วยตนเองในส่วนของมูลค่าที่ไม่ได้ทำประกันภัยไว้

หลักกฎหมายสำคัญ

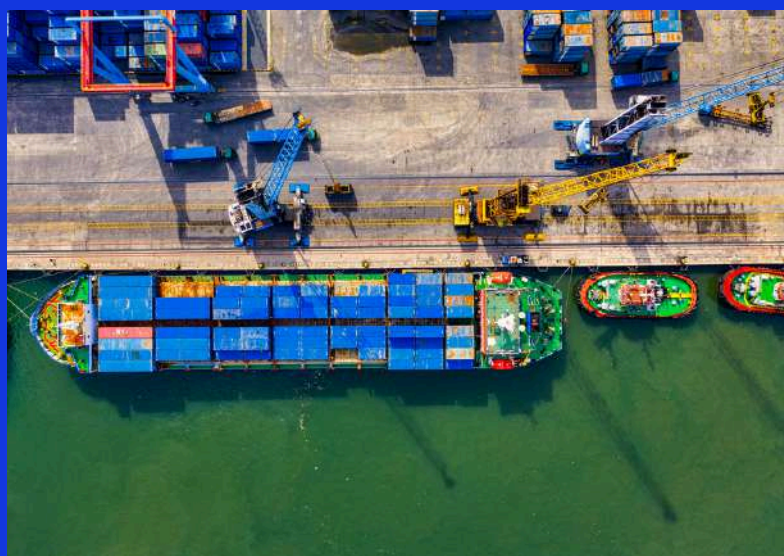
ในกรณีประกันภัยต่ำกว่ามูลค่า จะถือว่า

- ผู้เอาประกันภัยเป็น "ผู้รับประกันภัยของตนเอง" สำหรับส่วนที่ไม่ได้เอาประกันภัย
- เสมือนมีผู้รับประกันภัย 2 ราย คือ
 - a. บริษัทรับประกันภัย (ตามทุนประกันภัยในกรมธรรม์)
 - b. ผู้เอาประกันภัยเอง (ในส่วนที่เกินทุนประกันภัย)

สูตรการคำนวณค่าสินไหมทดแทน (Partial Loss)

ค่าสินไหมทดแทน = (ทุนประกันภัย ÷ มูลค่าที่แท้จริง) × มูลค่าความเสียหาย

$$\text{ค่าสินไหมทดแทน} = \frac{\text{มูลค่าเอาประกันภัย} \times \text{มูลค่าความเสียหาย}}{\text{มูลค่าที่แท้จริงซึ่งสามารถเอาประกันภัยได้}}$$





5.2 การประกันภัยต่ำกว่ามูลค่า (Under Insurance หรือ Insurance Under Value) และการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

ตัวอย่าง หากสินค้ามีมูลค่าที่สามารถเอาประกันภัยได้เป็นเงิน 100,000 บาท แต่ผู้เอาประกันภัยเลือกทำประกันภัยเพียง 80,000 บาท ส่วนต่างที่เหลืออีก 20,000 บาท จะถือว่าผู้เอาประกันภัยเป็นผู้รับประกันภัยตนเองสำหรับจำนวนเงินส่วนนั้น หากสินค้าได้รับความเสียหายระหว่างการขนส่งเป็นเงิน 40,000 บาท

- มูลค่าสินค้า = 100,000 บาท
- กุณประกันภัย = 80,000 บาท
- ความเสียหาย = 40,000 บาท

ค่าสินไหมทดแทน = $(80,000 \div 100,000) \times 40,000 = 32,000$ บาท

สาระสำคัญ

ทำประกันต่ำกว่ามูลค่า = รับค่าสินไหมไม่เต็มจำนวนความเสียหาย





5.2 การประกันภัยต่ำกว่ามูลค่า (Under Insurance หรือ Insurance Under Value) และการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

กรณีความเสียหายบางส่วน (Partial Loss)

ผู้เอาประกันภัยต้องร่วมรับผิดชอบในค่าเสียหายตามสัดส่วนของการประกันภัยต่ำกว่ามูลค่า และต้องนำ ค่าเสียหายส่วนแรก (Deductible) มาหักออกจากจำนวนเงินค่าสินไหมทดแทนที่คำนวณได้

เรือ A เลือกทำประกันภัยเพียง 1,600,000 บาท หรือในอีกกรณีหนึ่ง ผู้รับประกันภัยประสงค์จะรับความเสี่ยงเพียงบางส่วน เช่น 1,600,000 บาท จากมูลค่าเต็ม 2,000,000 บาท โดยระบุทุนประกันภัย (Sum Insured) ในกรมธรรม์เป็น 1,600,000 บาท หากเรือ A ในตัวอย่างได้รับความเสียหายบางส่วน (Partial Loss) ทั้งนี้ จำนวนเงินค่าสินไหมทดแทนที่คำนวณได้จะต้องหักด้วยค่าเสียหายส่วนแรก (Deductible) ที่ผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบก่อน เช่น หากเรือได้รับความเสียหายคิดเป็นมูลค่า 80,000 บาท และในกรมธรรม์กำหนดค่าเสียหายส่วนแรกไว้ 20,000 บาท

ตัวอย่าง

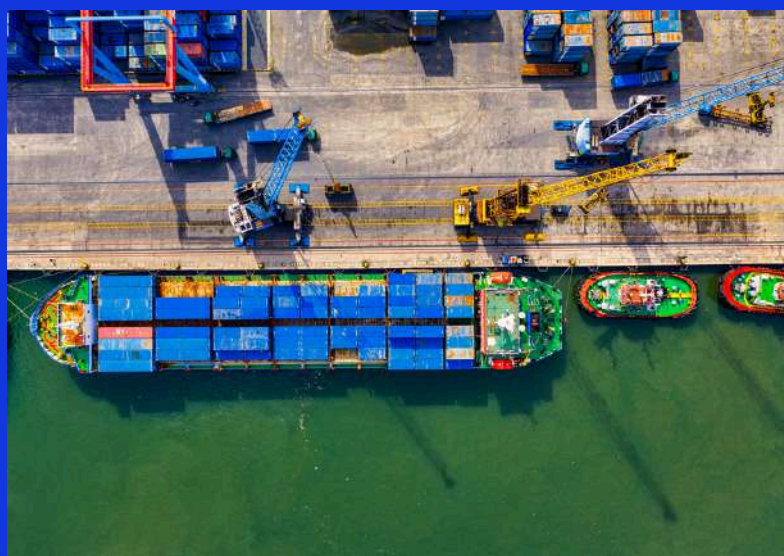
- มูลค่าเรือ = 2,000,000 บาท
- ทุนประกันภัย = 1,600,000 บาท
- ความเสียหาย = 80,000 บาท
- Deductible = 20,000 บาท

ค่าสินไหมก่อนหัก Deductible

$$= (1,600,000 \div 2,000,000) \times 80,000 = 64,000 \text{ บาท}$$

ค่าสินไหมที่ได้รับจริง

$$= 64,000 - 20,000 = 44,000 \text{ บาท}$$





5.2 การประกันภัยต่ำกว่ามูลค่า (Under Insurance หรือ Insurance Under Value) และการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

กรณีความเสียหายสิ้นเชิง (Total Loss)

หากเกิดความเสียหายสิ้นเชิง ผู้เอาประกันภัยจะได้รับค่าสินไหมทดแทน เต็มจำนวนทุนประกัน ภัยที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ เท่านั้น แม้ว่ามูลค่าที่แท้จริงของทรัพย์สินจะสูงกว่าก็ตาม วัตถุประสงค์ของการประกันภัยต่ำกว่ามูลค่า

- ลดภาระเบี้ยประกันภัย
- กระตุ้นให้เจ้าของทรัพย์สินใช้ความระมัดระวัง
- จำกัดความรับผิดชอบสูงสุดของผู้รับประกันภัย

สาระสำคัญ

Partial Loss = เจลี่ยตามสัดส่วน + หัก Deductible

Total Loss = จ่ายไม่เกินทุนประกันภัย



5.3 มูลค่าอันสามารถเอาประกันภัยได้ (Insurable Value)

การพิจารณาว่ากรณีใดเป็น การประกันภัยต่ำกว่ามูลค่า (Insurance Under Value) หรือ การประกันภัยไว้เกินมูลค่าที่สามารถเอาประกันภัยได้ (Over Insurance) จำเป็นต้องอ้างอิงถึงข้อมูลใน กรมธรรม์ประกันภัย ที่เกี่ยวข้อง โดยรูปแบบของกรมธรรม์มีผลต่อการวินิจฉัย ดังนี้

1. กรณีกรมธรรม์ประกันภัยแบบกำหนดมูลค่า (Valued Policy) เช่น ตัวอย่างเรือ A ที่ผู้รับประกันภัยและผู้เอาประกันภัยตกลงกำหนดมูลค่าไว้ 2,000,000 บาท หากทำประกันภัยต่ำกว่ามูลค่าที่ตกลงกัน จะถือว่าเป็นการประกันภัยต่ำกว่ามูลค่า

2. กรณีกรมธรรม์ประกันภัยแบบไม่กำหนดมูลค่า (Unvalued Policy) การพิจารณาว่ามีการทำประกันภัยต่ำกว่ามูลค่าหรือไม่นั้น จะต้องอ้างอิงกับ มูลค่าอันสามารถเอาประกันภัยได้ (Insurable Value) ซึ่งเป็นมูลค่าที่ควรใช้เป็นฐานในการเอาประกันภัยสำหรับวัตถุที่เอาประกันภัย โดยพิจารณาตามหลักการคำนวณมูลค่าที่สามารถเอาประกันภัยได้ (Measure of Insurable Value)

เนื่องจากมูลค่าอันสามารถเอาประกันภัยได้มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการตัดสินว่ามีการทำประกันภัยต่ำกว่ามูลค่าหรือไม่ Marine Insurance Act 1906 จึงกำหนดแนวทางในการวัดมูลค่า (Measure of Insurable Value) ไว้อย่างชัดเจน ดังนี้

5.3 มูลค่าอันสามารถเอาประกันภัยได้ (Insurable Value)

5.3.1 การประกันภัยเรือ (Insurance on Ship)

มูลค่าอันสามารถเอาประกันภัยได้ คือ มูลค่าของเรือ ณ เวลาที่เริ่มต้นการเสี่ยงภัย ซึ่งรวมถึง

1. อุปกรณ์ของเรือ (Ship's Equipment)
2. เสบียงและสัมภาระสำหรับเจ้าหน้าที่และลูกเรือ
3. เงินที่จ่ายล่วงหน้าและค่าจ้างคนประจำเรือ
4. ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ในการเดินเรือที่จำเป็นเพื่อให้เรือพร้อมสำหรับการเดินเรือและการเสี่ยงภัยตามความมุ่งหมายของกรมธรรม์
5. ค่าธรรมเนียมสำหรับการประกันภัยสิ่งเหล่านี้ (เช่น ค่านายหน้าประกันภัย)

หากเรือใช้ในกิจการเฉพาะ (A Ship Engaged in a Special Trade) ให้รวมสิ่งติดตั้งที่จำเป็นสำหรับการค้านั้นด้วย

เช่น ในกรณีเรือ A เดิมไม่มีปั้นจั่น (Crane) แต่เจ้าของเรือได้ติดตั้งปั้นจั่นเพิ่มเพื่อให้เช่าภายใต้สัญญา Time Charterparty สำหรับขนส่งสินค้าที่ท่าเรือปลายทางไม่มีปั้นจั่นบนฝั่ง มูลค่าของปั้นจั่นดังกล่าวสามารถนับรวมเป็นมูลค่าอันสามารถเอาประกันภัยได้ของเรือ A

5.3 มูลค่าอันสามารถเอาประกันภัยได้ (Insurable Value)

5.3.2 การประกันภัยสินค้า (Insurance on Goods or Merchandise)

มูลค่าอันสามารถเอาประกันภัยได้ คือ ราคาขายเบื้องต้น (Prime Cost) ของสินค้าที่เอาประกันภัย บวก

1. ค่าใช้จ่ายในการขนส่ง (Transportation Charges)
2. ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการขนส่ง (Incidental Costs)
3. ค่าธรรมเนียมประกันภัย (Insurance Premium Charges)

ในทางปฏิบัตินิยมคำนวณโดยการนำมูลค่าสินค้าตามใบกำกับสินค้า (Invoice Value) มาบวกเพิ่ม **10% เพื่อให้เป็น 110% ของมูลค่าสินค้า** เช่น 110% ของมูลค่า CIF (Cost, Insurance, and Freight) เพื่อให้ครอบคลุมค่าใช้จ่ายและกำไรที่อาจสูญเสีย

5.3 มูลค่าอันสามารถเอาประกันภัยได้ (Insurable Value)

5.3.3 การประกันภัยวัตถุอื่นใด (Insurance on Any Other Subject-Matter)

มูลค่าอันสามารถเอาประกันภัยได้ คือ

จำนวนเงินที่ผู้เอาประกันภัยมีความเสี่ยงภัย ณ เวลาที่กรมธรรม์ให้ความคุ้มครอง **บวก** ค่าธรรมเนียมสำหรับการประกันภัย ซึ่งครอบคลุมวัตถุที่ไม่อยู่ในประเภทเรือหรือสินค้า เช่น เครื่องจักร อุปกรณ์พิเศษ หรือทรัพย์สินอื่นที่ใช้ประกอบกิจการ

5.3.4 การประกันภัยค่าระวาง (Freight Insurance)

ไม่ว่าจะเป็นค่าระวางที่จ่ายล่วงหน้าหรือไม่ มูลค่าอันสามารถเอาประกันภัยได้ คือ **ค่าระวางรวม (Gross Freight)** ที่ผู้เอาประกันภัยมีความเสี่ยงภัย **บวก** ค่าธรรมเนียมสำหรับการประกันภัย

คำว่า "ค่าระวาง" (Freight) ตามกฎการตีความกรมธรรม์ท้าย Marine Insurance Act 1906 หมายถึง

1. กำไรที่เจ้าของเรือได้รับจากการให้เช่าเรือเพื่อขนส่งของของบุคคลอื่น
2. ค่าระวางจากการขนส่งทรัพย์สินของเจ้าของเรือเอง
3. ค่าระวางที่ต้องชำระโดยบุคคลภายนอก แต่ ไม่รวม เงินค่าโดยสาร (Passage Money) ของผู้โดยสาร

บทสรุป: หลักการสำคัญของประกันภัยซ้ำซ้อนและต่ำกว่ามูลค่า

(Summary: Key Principles of Double & Under-Insurance)

1. ประกันภัยซ้ำซ้อน (Double Insurance): เกินมูลค่า



⚠️
วงเงินรวม > มูลค่าจริง
(Total Sum > Real Value)



หลักการร่วมชดใช้ (Contribution):
เฉลี่ยความรับผิดตามสัดส่วนทุนประกัน
(Proportional Liability based on Sum Insured)

⊘ ข้อยกเว้น: อาจมีข้อห้ามประกันซ้ำซ้อน
(Exceptions: May have prohibition clauses)

2. ประกันภัยต่ำกว่ามูลค่า (Under-Insurance): ต่ำกว่ามูลค่า



⚠️
วงเงิน < มูลค่าจริง
(Sum Insured < Real Value)



รับพิดชอบส่วนที่ขาดเอง
(Insured Bears Deficit)

🧮 จำนวนสินไหม = $\frac{\text{ทุนประกัน}}{\text{มูลค่าจริง}} \times \text{ความเสียหาย}$
(Claim Calc = (Sum Insured / Real Value) x Loss)

ใช้ได้ทั้งเสียหายบางส่วน & สิ้นเชิง
(Applies to Partial & Total Loss)

3. มูลค่าอันสามารถเอาประกันภัยได้ (Insurable Value): เกณฑ์สำคัญ



เกณฑ์วินิจฉัย:
กรรมธรรม์อยู่ในสภาพต่ำกว่าหรือสูงกว่ามูลค่า
(Benchmark: Determines if policy is under or over-valued)



วัตถุประสงค์หลัก (Main Goal): เพื่อให้เกิดความยุติธรรม โปร่งใส และความรับผิดที่สอดคล้องกับมูลค่าที่แท้จริง
ตามหลัก Marine Insurance Act 1906 (Fairness, Transparency, and Liability Consistent with True Value under MIA 1906)





SSRU
SUAN SUNANDHA
RAJABHAT UNIVERSITY



วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน
มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา
College of Logistics and Supply Chain

การประกันภัยทางทะเล Maritime Insurance

บทที่ 5 การประกันภัยซ้ำซ้อนและการประกันภัยต่ำกว่ามูลค่า

อาจารย์อุดม พูลลาภ
วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา