



**SSRU**  
SUAN SUNANDHA  
RAJABHAT UNIVERSITY



วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน  
มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา  
College of Logistics and Supply Chain

# การประกันภัยทางทะเล Maritime Insurance

บทที่ 1 พื้นฐานการประกันภัยทางทะเล

อาจารย์อุดม พูลลาภ  
วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา

# เกณฑ์การประเมินผล

อักษร	ผลการศึกษา	ช่วงคะแนน	ค่าระดับคะแนน
A	ดียอดเยี่ยม (Excellent)	86.00 – 100	4
A-	ดีเยี่ยม (Outstanding)	82.00 – 85.00	3.75
B+	ดีมาก (Very Good)	78.00 – 81.00	3.50
B	ดี (Good)	74.00 – 77.00	3.00
B-	ค่อนข้างดี (Fairly Good)	70.00 – 73.00	2.75
C+	ปานกลางค่อนข้างดี (Above Average)	66.00 – 69.00	2.50
C	ปานกลาง (Average)	62.00 – 65.00	2.00
C-	ปานกลางค่อนข้างอ่อน (Below Average)	58.00 – 61.00	1.75
D+	ค่อนข้างอ่อน (Relatively Poor)	54.00 – 57.00	1.50
D	อ่อน (Poor)	50.00 – 53.00	1.00
D-	อ่อนมาก (Unsatisfactory)	46.00 – 49.00	0.75
F	ตก (Failure)	0.00 – 45.00	0
S	ผ่าน ปรับพื้นฐาน (Satisfactory)	50.00 – 100	-
U	ไม่ผ่าน ปรับพื้นฐาน (Unsatisfactory)	0.00 – 49.00	-

## การวัดผล

คะแนนระหว่างภาครวม ร้อยละ 30

- งานที่มอบหมาย ร้อยละ 10
- แบบฝึกหัด 10
- การนำเสนอ ร้อยละ 10

สอบกลางภาค ร้อยละ 30

สอบปลายภาค ร้อยละ 40

ประกาศ ณ วันที่ 2 เมษายน พ.ศ.2567

*รศ.ดร.ชุตินาถ ตรีวิบูลย์*

(รศ.ดร.ชุตินาถ ตรีวิบูลย์)

อธิการบดีมหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา





# คำอธิบายรายวิชา การประกันภัยทางทะเล Maritime Insurance

ความสำคัญของการประกันภัยทางทะเล การประกันความเสียหายแก่ตัวเรือ และทรัพย์สินหรือสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่งทางทะเล ประเภทของการประกันภัยทางทะเลแบบต่างๆ เอกสารที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยทางทะเล ผู้ที่เกี่ยวข้องในสัญญาประกันภัย ภัยที่เกิดจากประเภทของการขนส่ง สาเหตุความเสียหายของสินค้า กรณีศึกษาต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยทางทะเล รวมถึงประโยชน์จากการประกันภัยทางทะเล

# บทที่ 1

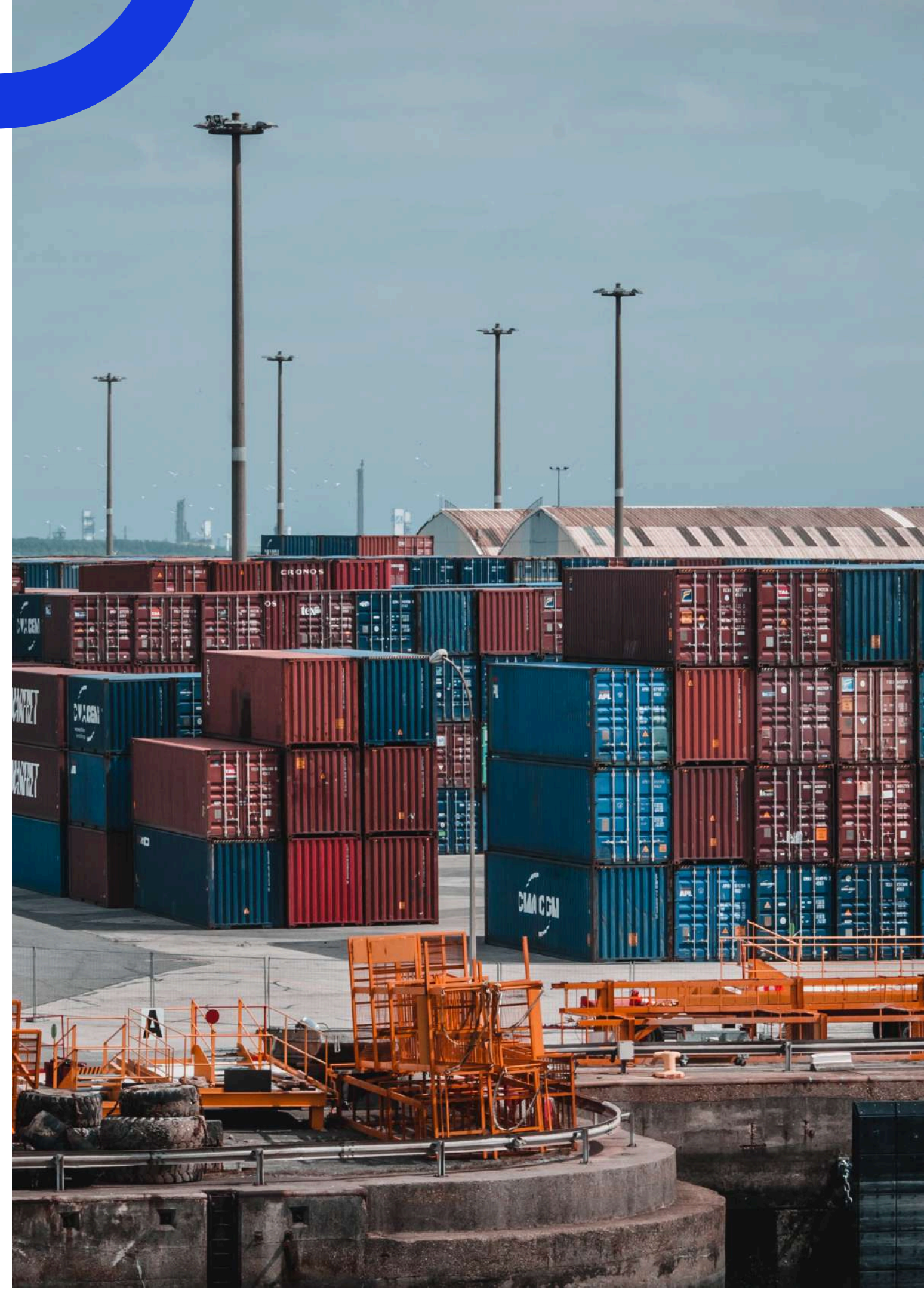
## พื้นฐานการประกันภัยทางทะเล

- 1.1 ความหมายของการประกันภัยทางทะเล
- 1.2 ความเข้าใจเบื้องต้นในการศึกษาการประกันภัยทางทะเล
- 1.3 พัฒนาการของการประกันภัยทางทะเล
- 1.4 ประเทศอังกฤษกับการพัฒนาการประกันภัยทางทะเล
- 1.5 การประกันภัยทางทะเลในประเทศไทย



# การประกันภัย (Insurance)

การประกันภัย คือ การบริหารความเสี่ยงรูปแบบหนึ่ง โดยจะโอนความเสี่ยงภัยของผู้เอาประกันภัยไปยังผู้รับประกันภัย ซึ่งเมื่อเกิดความเสียหายกับสิ่งที่ตกลงประกันภัยกันไว้ ผู้รับประกันภัยตกลงจะชดเชยค่าความเสียหายนั้นโดยเรียกว่า ค่าสินไหมทดแทน ตามสัญญาที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยให้กับผู้เอาประกันภัย และผู้เอาประกันภัยจะตกลงชำระเบี้ยประกันภัย ให้กับผู้รับประกันภัยตามที่ตกลงกันไว้



# 1.1 ความหมายของการประกันภัยทางทะเล

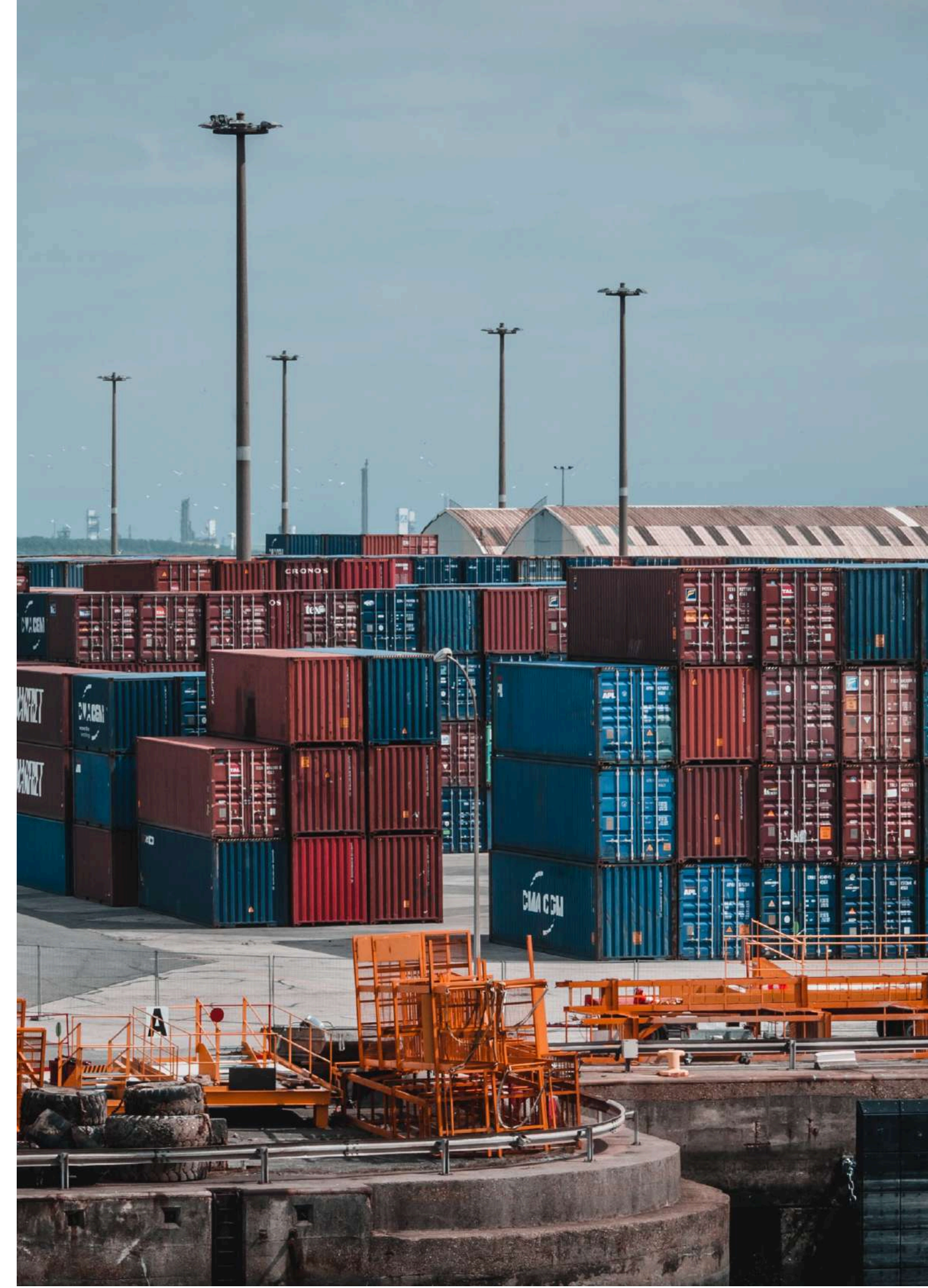
## การประกันภัยทางทะเล (Marine Insurance)

นิยามที่ได้รับการยอมรับอย่างแพร่หลายมากที่สุด คือ นิยามที่ระบุไว้ใน มาตรา 1 แห่งพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 (Marine Insurance Act 1906) ของประเทศอังกฤษ ซึ่งบัญญัติไว้ว่า

"A contract of marine insurance is a contract whereby the insurer undertakes to indemnify the assured, in manner and to the extent thereby agreed, against marine losses, that is to say, the losses incident to marine adventure."

เมื่อแปลเป็นภาษาไทยแล้ว ความว่า

"สัญญาประกันภัยทางทะเล คือ สัญญาซึ่งผู้รับประกันภัยตกลงที่จะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เอาประกันภัย ตามวิธีการและในขอบเขตที่ได้ตกลงกันไว้ในสัญญา เพื่อความเสียหายที่เกิดจากความเสี่ยงภัยทางทะเล กล่าวคือ ความเสียหายที่เกิดจากการพจญภัยทางทะเล"



# 1.1 ความหมายของการประกันภัยทางทะเล

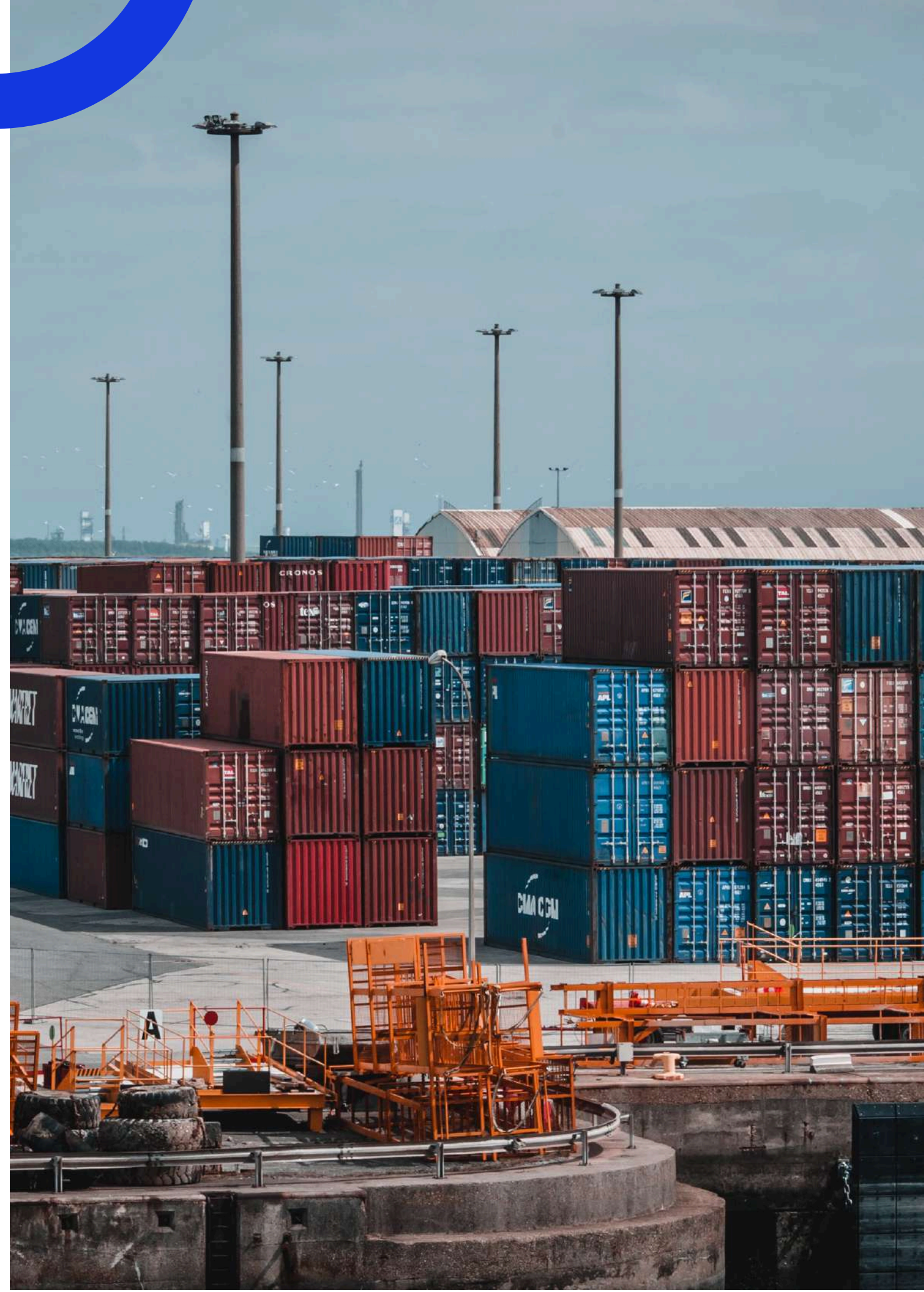
## การประกันภัยทางทะเล (Marine Insurance)

“สัญญาประกันภัยทางทะเล” โดยตรง โดยเน้นว่าเป็น สัญญาประเภท ชดใช้ค่าเสียหาย (contract of indemnity) ซึ่งมุ่งคุ้มครองผู้เอาประกันภัยจาก ความสูญเสียทางทะเล (marine losses) ที่เกิดจาก การเสี่ยงภัยทางทะเล (marine adventure)

1. The Marine Encyclopaedic Dictionary อธิบายว่า การประกันภัยทางทะเลเป็น สัญญาที่จัดทำขึ้นเพื่อชดเชยความเสียหายจากภัยทางทะเล ซึ่งอาจเกิดขึ้นกับเรือ ค่าระวาง สินค้า หรือทรัพย์สินอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องระหว่างการเดินทางหรือภายในช่วงเวลาที่กำหนด

2. Black's Law Dictionary ให้คำนิยามว่า เป็นสัญญาที่ผู้รับประกันภัยให้ความคุ้มครอง แก่ผู้เอาประกันภัยต่อความเสียหายของเรือ สินค้า หรือผลกำไรที่เกี่ยวข้องในการเดินทาง เฉพาะเจาะจง หรือในระยะเวลาที่กำหนด ตลอดจนรวมถึงส่วนได้เสียทางทะเลอื่น ๆ ที่อาจได้รับ ผลกระทบ

3. พจนานุกรมศัพท์ประกันภัยของราชบัณฑิตยสถาน ได้แปลคำว่า “Marine Insurance” ว่า “การประกันภัยทางทะเล” และให้ความหมายไว้ว่า “สัญญาซึ่งผู้รับประกันภัย ตกลงจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เอาประกันภัย ตามขอบเขตและวิธีการที่ตกลงกันไว้ใน สัญญาประกันภัยทางทะเล เพื่อความสูญเสียที่เกิดขึ้นจากการพจญภัยทางทะเล”



# 1.1 ความหมายของการประกันภัยทางทะเล

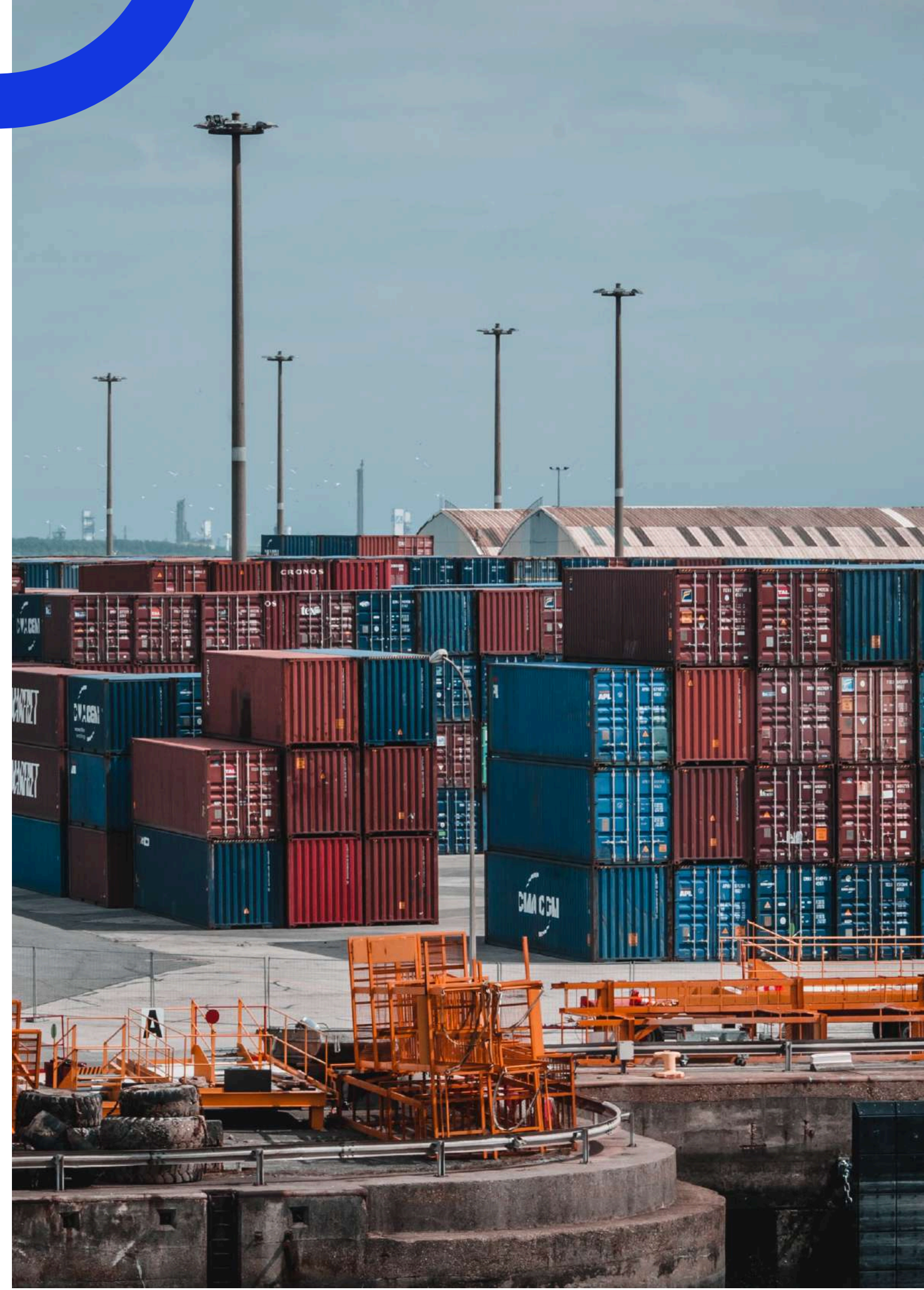
## การประกันภัยทางทะเล (Marine Insurance)

หลักการพื้นฐานของการประกันภัยทางทะเลจะเน้นที่การชดเชยความเสียหายจากการเสี่ยงภัยในทะเล แต่ก็มี รายละเอียดสำคัญเพิ่มเติม (British Parliament, 1906)

**1. การชดใช้ค่าสินไหมทดแทน** จะต้องเป็นไปตามข้อตกลงที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ ซึ่งครอบคลุมถึงขอบเขต เงื่อนไข และวิธีการที่กำหนดไว้อย่างชัดเจน

**2. ลักษณะของความเสียหายทางทะเล** ในบางกรณีอาจไม่ได้จำกัดอยู่เพียงในทะเล เท่านั้น แต่ยังรวมถึงการพจญภัยที่มีลักษณะเป็นการผสมผสานระหว่างการเดินทางทางบกและทางทะเล เช่น การขนส่งสินค้าจากโรงงานไปยังท่าเรือ หรือจากท่าเรือไปยังปลายทาง ซึ่งถือว่าอยู่ในขอบเขตของการพจญภัยทางทะเลตามที่กรมธรรม์ครอบคลุม

“ทำหน้าที่ปกป้องผู้มีส่วนได้เสียจากความสูญเสียที่อาจเกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งสินค้าและทรัพย์สินทางทะเลอย่างเป็นระบบและเป็นธรรม”



# 1.2 ความเข้าใจเบื้องต้นในการศึกษาการประกันภัยทางทะเล

## 1.2.1 กฎหมายที่ใช้บังคับกับการประกันภัยทางทะเล

### Marine Insurance Act (MIA) ค.ศ. 1906 ของประเทศอังกฤษ

ซึ่งเป็นกฎหมายที่มีบทบาทอย่างมากในระบบการประกันภัยสากล เนื่องจากได้รวบรวมหลักการและวิธีปฏิบัติที่เกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเลไว้เกือบทั้งหมด ทั้งนี้ แม้กฎหมายฉบับนี้จะมีอายุกว่าร้อยปี แต่ยังคงได้รับการอ้างอิงอย่างกว้างขวางในระดับสากล

ลักษณะเด่น ของกฎหมายฉบับนี้ คือ **การยอมรับหลัก "เสรีภาพในการทำสัญญา" (freedom of contract)** โดยเปิดโอกาสให้คู่สัญญาสามารถตกลงเงื่อนไขบางประการเพิ่มเติมจากที่กฎหมายกำหนดไว้ได้ เช่น

- การเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือ (Change of Voyage)
- การจ่ายเบี้ยประกันภัย
- ความเสียหายแบบเสมือนสิ้นเชิง (Constructive Total Loss)
- ค่าช่วยเหลือกู้ภัย (Salvage Charges)



"Unless otherwise agreed..."

"Unless the policy otherwise provides..."

"Subject to any express provision in the policy..."

"เว้นแต่จะตกลงกันไว้เป็นอย่างอื่น..."

"เว้นแต่กรมธรรม์จะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น..."

"ขึ้นอยู่กับข้อกำหนดที่ระบุไว้อย่างชัดเจนในกรมธรรม์..."

# 1.2 ความเข้าใจเบื้องต้นในการ ศึกษาการประกันภัยทางทะเล

## 1.2.2 ข้อสัญญามาตรฐานที่ใช้ในตลาดประกันภัยทางทะเล

**ข้อสัญญามาตรฐาน (Institute Clauses)** จัดทำโดยสมาคมผู้รับประกันภัยแห่ง  
กรุงลอนดอน (Institute of London Underwriters) เช่น

- **Institute Cargo Clauses (ICC) สำหรับการประกันภัยสินค้า**
- **Institute Hull Clauses สำหรับการประกันภัยตัวเรือและเครื่องจักร**

ข้อสัญญาเหล่านี้มีทั้งส่วนที่ ยืนยันหลักการตามกฎหมายอังกฤษ และบางข้อที่  
แตกต่างจากกฎหมาย โดยอาศัยอำนาจจาก Marine Insurance Act 1906 ที่เปิด  
ช่องให้ตกลงกันเป็นอย่างอื่นได้ เช่น

1. **กรณีผู้เอาประกันภัยมีส่วนได้เสีย (insurable interest) ซึ่งปรากฏในทั้ง  
MIA มาตรา 6(1) และ ICC ข้อ 11**
2. **กรณีการเปลี่ยนจุดหมายปลายทาง (change of voyage) ซึ่งกฎหมาย  
กำหนดให้ความคุ้มครองสิ้นสุด แต่ ICC อนุญาตให้ความคุ้มครองดำเนินต่อไปได้  
หากผู้เอาประกันแจ้งให้ทราบและจ่ายเบี้ยเพิ่มเติม**



# คำศัพท์สำคัญในการประกันภัย

- 1. ผู้เอาประกันภัย** หมายถึง บุคคลที่ตกลงทำสัญญาประกันภัย มีหน้าที่ชำระเบี้ยประกันภัยตามจำนวนที่ได้ตกลงไว้ในสัญญาประกันภัย
- 2. ผู้รับประกันภัย** หมายถึง คู่สัญญาฝ่ายซึ่งตกลงจะใช้ค่าสินไหมทดแทน หรือใช้เงินจำนวนหนึ่งให้ตามสัญญาประกันภัย
- 3. ผู้รับประโยชน์** หมายถึง บุคคลภายนอกสัญญาประกันภัยที่มีสิทธิเข้ามารับประโยชน์ในค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัย
- 4. เบี้ยประกัน** หมายถึง จำนวนเงินที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องจ่ายให้แก่ผู้รับประกันภัย ตามเงื่อนไขที่ตกลงไว้ในสัญญา
- 5. การชดใช้ค่าสินไหมทดแทน** หมายถึง การชดใช้ความเสียหายที่ เกิดขึ้นจริงหรือ ตามจำนวนเงินที่ระบุไว้ในสัญญา ให้กับผู้เอาประกันภัย หรือผู้รับประโยชน์

# 1.2 ความเข้าใจเบื้องต้นในการศึกษาการประกันภัยทางทะเล

## 1.2.3 ความสัมพันธ์กับกฎหมายไทย

ประเทศไทยจะมีกฎหมายประกันภัยอยู่ใน **ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 20** แต่บทบัญญัติเหล่านั้นไม่ได้ครอบคลุมลักษณะเฉพาะของ **การประกันภัยทางทะเล** ตัวอย่างเช่น

1. มาตรา 863 ระบุว่าหากผู้เอาประกันภัยไม่มีส่วนได้เสีย สัญญาจะไม่ผูกพัน แต่ใน MIA 1906 มาตรา 4 กำหนดว่า สัญญานั้นเป็น การพนันและเป็นโมฆะ

2. กฎหมายไทยไม่ได้กล่าวถึง เช่น

- การประกันภัยแบบสหการ (Mutual Insurance) (ผู้เอาประกันเป็นเจ้าของร่วมกัน)
- หลักการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป (General Average)
- ค่าช่วยเหลือกู้ภัย (Salvage)
- คำรับรอง (Warranty) และผลของการผิดคำรับรอง



# 1.2 ความเข้าใจเบื้องต้นในการศึกษาการประกันภัยทางทะเล

## 1.2.3 ความสัมพันธ์กับกฎหมายไทย

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 868 จึงระบุว่า  
"อันสัญญาประกันภัยทะเล ท่านให้บังคับตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายทะเล"

ตีความได้ว่า

กฎหมายไทยไม่ประสงค์ให้นำหลักการทั่วไปในประมวลฯ มาใช้กับการประกันภัยทางทะเล เว้นแต่ใช้เพื่อการเปรียบเทียบหรืออธิบายความแตกต่างเท่านั้น



# 1.2 ความเข้าใจเบื้องต้นในการ ศึกษาการประกันภัยทางทะเล

## 1.2.4 การปฏิรูปกฎหมาย The Insurance Act 2015

Marine Insurance Act 1906 จะเป็นรากฐานสำคัญ แต่ก็มี ข้อจำกัดบางประการ โดยเฉพาะในเรื่อง "duty of disclosure" หรือ "หน้าที่เปิดเผยความจริง" ของผู้เอาประกันภัย ซึ่งก่อให้เกิดปัญหา เช่น

1. การเปิดเผยข้อมูลที่ไม่ชัดเจนในองค์กรขนาดใหญ่
2. ผู้รับประกันภัยมักใช้ข้อมูลเหล่านั้นภายหลัง เพื่อปฏิเสธการจ่ายค่าสินไหม

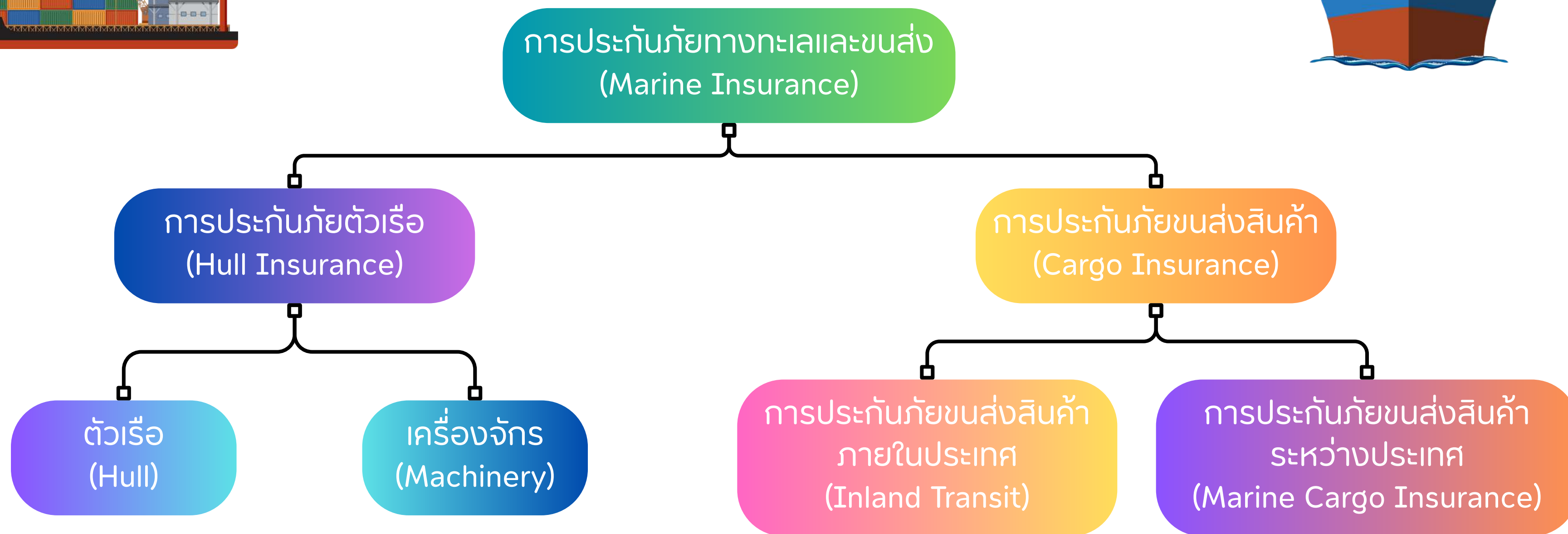
ด้วยเหตุนี้ ประเทศอังกฤษจึงได้ออก The Insurance Act 2015 มีผลบังคับเมื่อวันที่ 12 สิงหาคม 2016 เพื่อปรับปรุงระบบให้ทันสมัยและเป็นธรรมมากขึ้น โดยใช้กับการประกันภัยทุกระดับ ได้แก่

1. การประกันภัยโดยตรง (Direct Insurance)
2. การประกันภัยต่อ (Reinsurance)
3. การประกันภัยต่อช่วง (Retrocession)



# 1.2 ความเข้าใจเบื้องต้นในการศึกษาการประกันภัยทางทะเล

ประเภทการประกันภัยทางทะเลและขนส่ง





## การประกันภัยตัวเรือ (Hull Insurance)



### ความหมายและผู้รับผิดชอบ

คือ การคุ้มครองความสูญเสี/เสียหายต่อตัวเรือ เครื่องจักร และอุปกรณ์ (จากภัยลมพายุ, เกยตื้น, เรือชน ฯลฯ)  
ผู้จ่ายเบี้ย คือ เจ้าของเรือ (Shipowner), ผู้ปฏิบัติการ, หรือผู้เช่าเรือ

### องค์ประกอบของ "เรือ" ที่คุ้มครอง (แบ่งเป็น 2 ส่วน)

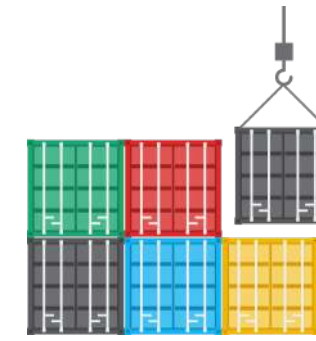
- ส่วนตัวเรือ (Hull) โครงสร้าง (ไม้/เหล็ก), อุปกรณ์ (รอก, ปั่นจั่น, พวงมาลัย)
- ส่วนเครื่องจักร (Machinery) แล่งกำเนิดพลังงาน/แสงสว่าง (หม้อน้ำ, เครื่องจักรใหญ่, เครื่องกำเนิดไฟฟ้า)

### รูปแบบกรมธรรม์และระยะเวลา

- Fleet Policy ประกันเรือหลายลำในกรมธรรม์เดียว (เบี้ยถูกลง + เฉลี่ยภัยได้)
- ระยะเวลา คุ้มครอง 12 เดือน
  - กรณีพิเศษ หากหมดอายุขณะเรืออยู่กลางทะเล/ท่าหลบภัย คุ้มครองต่อได้ (คิดเบี้ยรายเดือน) แต่ต้องแจ้งล่วงหน้า



## การประกันภัยตัวเรือ (Hull Insurance)



### เลือกซื้อความคุ้มครองได้ 3 แบบ

- ตัวเรือและเครื่องจักร คุ้มครองความเสียหายทางกายภาพ (ไฟไหม้, ฟ้าผ่า, ภัยทะเล)
- ความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก คุ้มครองเมื่อเรือเราไปชนคนอื่น (ทรัพย์สินเสียหาย, บาดเจ็บ, เสียชีวิต)
- ค่าระวาง (Freight) ขาดหายรายได้ที่สูญเสีย หากเรือเสียหายจนขนส่งไม่ได้

### กรมธรรม์จะ "สิ้นสุดทันที" หากมีการเปลี่ยนแปลง

- สมาคมมาตรฐานเรือ (Class)
- ธงชาติเรือ (Flag)
- เจ้าของเรือ หรือ ผู้บริหาร

### เอกสารที่ต้องใช้

- ทะเบียนเรือ / ใบซื้อขายเรือ / ใบประเมินราคา (ถ้ามี)
- รูปภาพเรือ / ใบคำขอเอาประกันภัย



## การประกันภัยขนส่งสินค้า (Cargo Insurance)



### การประกันภัยขนส่งสินค้า (Cargo Insurance)

คือ การคุ้มครองสินค้าที่ขนส่ง (ทางเรือ, เครื่องบิน, ไปรษณีย์, รถยนต์, รถไฟ) จากอุบัติเหตุ เช่น ไฟไหม้ เรือจม หรือ ความเสียหายขณะขนถ่าย

ผู้จ่ายเบี้ย "เจ้าของกรรมสิทธิ์ในสินค้า" (Insurable Interest) ซึ่งเป็นผู้มีสิทธิ์เรียกร้องค่าสินไหมเท่านั้น

### ประเภทที่ 1 การประกันภัยขนส่งภายในประเทศ (Inland Transit)

- ความคุ้มครอง ครอบคลุมการขนส่งในประเทศ (เช่น กทม. -> เชียงใหม่) โดยผู้เอาประกันเป็นเจ้าของสินค้า
- รูปแบบกรมธรรม์ (เลือกได้ 2 แบบ)
  - a. แบบคุ้มครองความเสี่ยงภัยทุกชนิด (All Risks) คุ้มครองอุบัติเหตุภายนอกทุกชนิด รวมถึงความเสียหายทั่วไป (General Average)
  - b. แบบระบุภัย (Named Perils) คุ้มครองเฉพาะภัยที่ระบุ เช่น ไฟไหม้, รถชน, รถคว่ำ, ตกสะพาน
- ระยะเวลาความคุ้มครอง
  - แบบกำหนดเวลา (Time Policy) ระบุวันเริ่มต้น-สิ้นสุด (มักสิ้นสุดที่เวลา 12.00 น.)
  - แบบขนส่งเฉพาะเที่ยว (Voyage Policy) จบเมื่อสินค้าถึงปลายทาง



## การประกันภัยขนส่งสินค้า (Cargo Insurance)



### ประเภทที่ 2 การประกันภัยขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Marine Cargo Insurance)

- เน้นการขนส่งทางเรือเดินสมุทร ซึ่งมีความเสี่ยงสูง ช่วยลดภาระเจ้าของสินค้า

### ความคุ้มครองตามเงื่อนไขการซื้อขาย (Incoterms) (ที่นิยมใช้)

- CIF (Cost, Insurance & Freight)
  - ผู้ขาย เป็นผู้ทำประกันภัย
  - ความคุ้มครอง ตลอดเส้นทาง (โรงงานผู้ขาย -> โรงงานผู้ซื้อ)
- FOB / CFR
  - ผู้ซื้อ เป็นผู้ทำประกันภัย
  - ความคุ้มครอง (ของผู้ขาย) สิ้นสุดเมื่อสินค้าส่งมอบให้ผู้ขนส่งที่ท่าเรือต้นทาง (หลังจากนั้นผู้ซื้อต้องรับความเสี่ยงเอง)

### เอกสารประกอบการทำประกันภัย

- Letter of Credit (L/C)
- ใบกำกับสินค้า (Invoice)
- ใบตราส่งสินค้า: ทางทะเล (B/L) หรือ ทางอากาศ (AWB)
- ใบแสดงรายการหีบห่อ (Packing List)





# 1.3 พัฒนาการของการ ประกันภัยทางทะเล

## 1.3.1 ยุคโบราณ

จุดกำเนิดของแนวคิดการคุ้มครองความเสี่ยง

แนวคิดเรื่องการจัดการความเสี่ยงในการขนส่งมีมาตั้งแต่สมัยโบราณ มีการกล่าวถึงการกระจายความเสี่ยงโดย **พ่อค้าจีนในแม่น้ำแยงซีเกียง** ซึ่งใช้เรือหลายลำในการขนส่งสินค้าเพื่อลดความเสี่ยง จุดเริ่มต้นของแนวคิดใกล้เคียงกับ “การประกันภัย” อย่างแท้จริง เกิดจากการค้าของชาวบาบิโลน





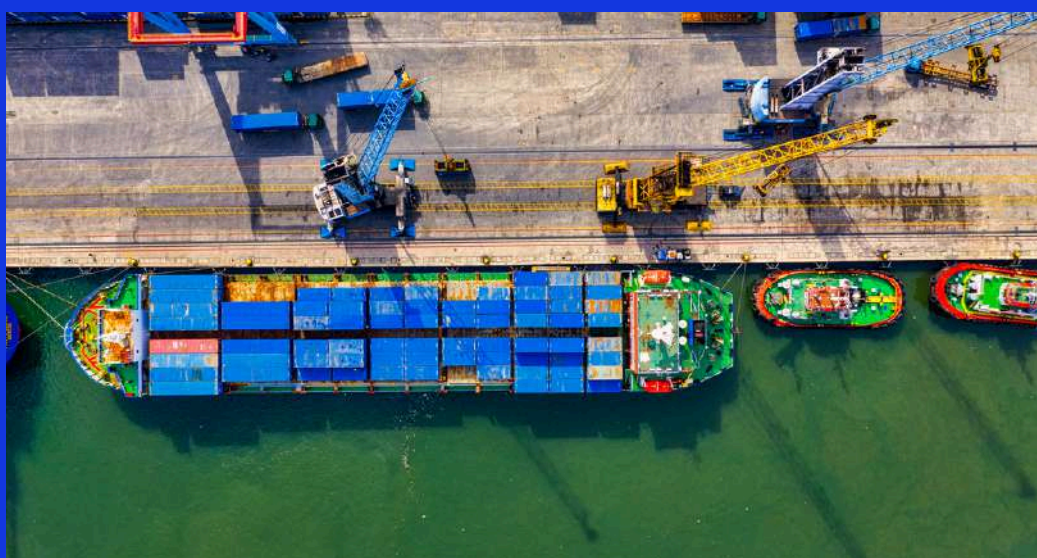
# 1.3 พัฒนาการของการประกันภัยทางทะเล

## 1.3.2 ยุค Bottomry และ Respondentia รากฐานทางการเงินก่อนประกันภัย

**Bottomry** คือ การกู้ยืมเงินโดยใช้ "เรือ" เป็นหลักประกัน หากเรือไม่ถึงปลายทาง ไม่ต้องคืนเงิน

**Respondentia** คือ การกู้ยืมเงินโดยใช้ "สินค้า" บนเรือเป็นหลักประกัน

มีหลักการเดียวกันกับ bottomry **แนวคิดการชดเชยความเสี่ยงของผู้ให้กู้ผ่าน "ดอกเบี้ยสูง"** เป็นต้นแบบของแนวคิด "เบี้ยประกันภัย" (premium) ต่อมา ผู้ให้กู้เริ่มขอ "บุคคลจำประกัน" และคิดค่าตอบแทนสำหรับความเสี่ยงนั้น ซึ่งถือเป็นจุดเริ่มต้นของการประกันภัยในรูปแบบสัญญา





## 1. พ่อค้าอยากออกรเรือ แต่ไม่มีเงิน

พ่อค้าในสมัยก่อนจะออกรเรือไปค้าขายข้ามทวีปมีความเสี่ยงสูงมาก (พายุ, โจรสลัด) เขาจึงไปหา "นายทุน" เพื่อขอยืมเงินมาซื้อเรือหรือซื้อสินค้า ถ้าเอา "เรือ" ไปจำนำ เรียกว่า Bottomry (มาจากคำว่า Bottom of the ship คือท้องเรือ)

ถ้าเอา "สินค้า" ไปจำนำ เรียกว่า Respondentia

## 2. เชื้อนไข "วัดดวง" (จุดต่างจากธนาคารปัจจุบัน)

ความพิเศษอยู่ที่เชื้อนไขการค้ำเงิน

แบบธนาคารปัจจุบัน คุณกู้เงินไปสร้างบ้าน ไฟไหม้บ้าน ก็ยังเป็นหนี้ธนาคารอยู่ดี ต้องหาเงินมาใช้คืน

แบบ Bottomry/Respondentia ถ้าเรือล่ม หรือสินค้าเสียหาย พ่อค้าไม่ต้องค้ำเงินสักบาท! หนี้สูญทันที นายทุนรับความซึ้งไปเต็มๆ

## 3. ทำไมต้อง "ดอกเบี้ยแพง" ? (กำเนิดเบี้ยประกัน)

ในเมื่อนายทุนมีความเสี่ยงที่จะ "สูญเงินต้นทั้งก้อน" หากเรือล่ม เขาจึงตั้งเชื้อนไขว่า

"ถ้าเรือกลับมาอย่างปลอดภัย ผู้กู้ต้องค้ำเงิน พร้อมดอกเบี้ย 30-40%"

ตรงนี้คือจุดกำเนิด

ดอกเบี้ยปกติ คือค่าเช่าเงิน

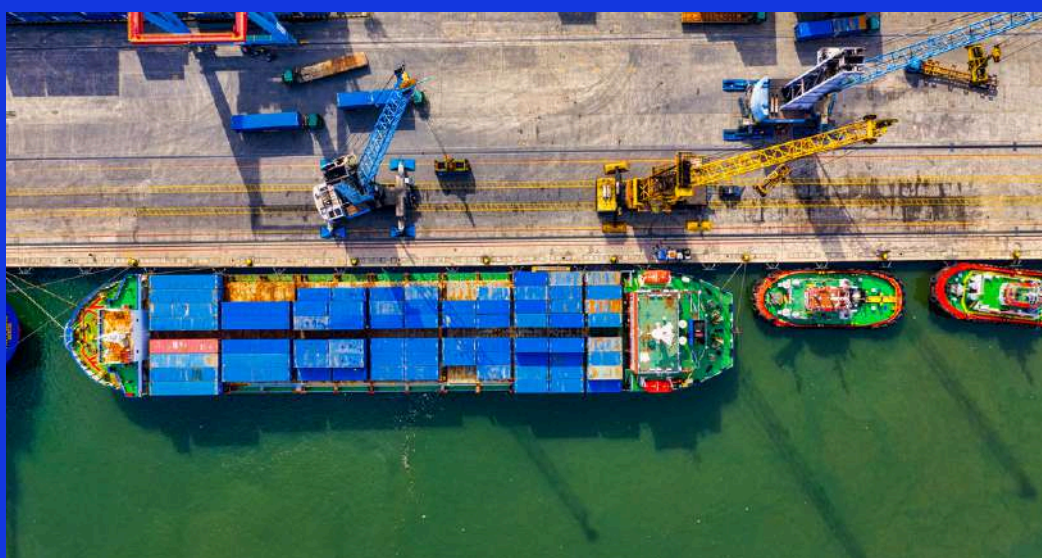
ดอกเบี้ยส่วนเกิน (ที่แพงมากๆ) คือ ค่าความเสี่ยง ที่นายทุนต้องแบกรับ





# 1.3 พัฒนาการของการ ประกันภัยทางทะเล

## 1.3.3 ยุคพ่อค้าชาวอิตาลี การพัฒนาแนวปฏิบัติเป็นระบบ



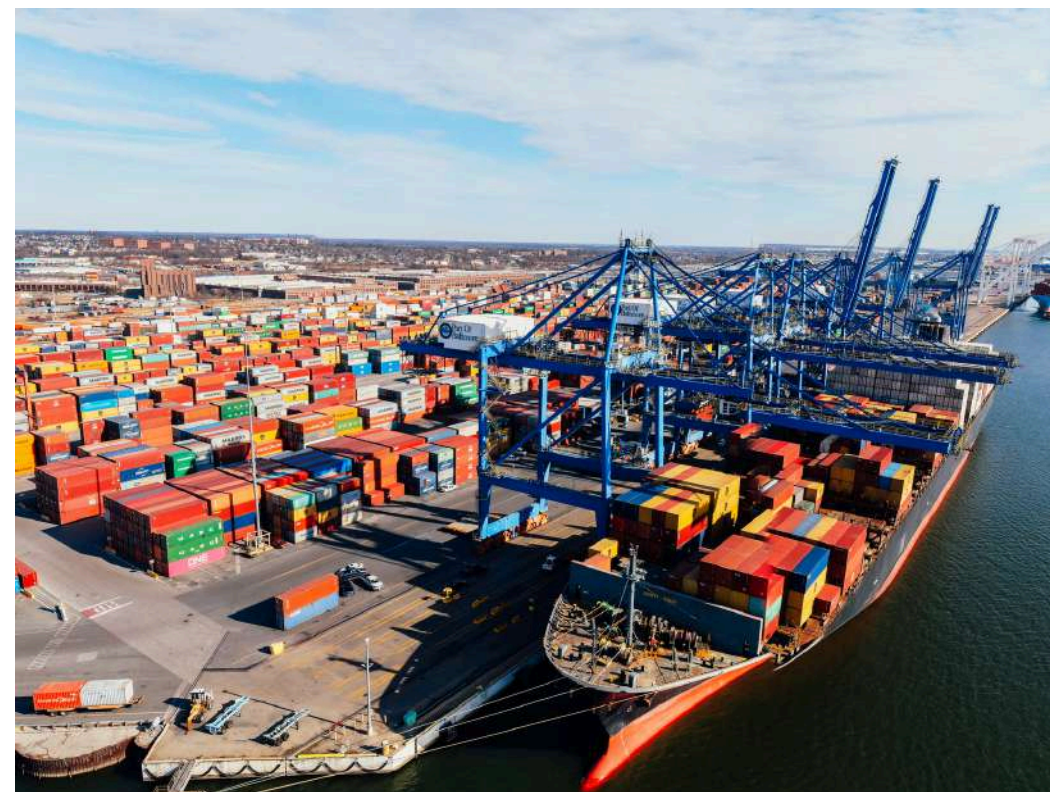
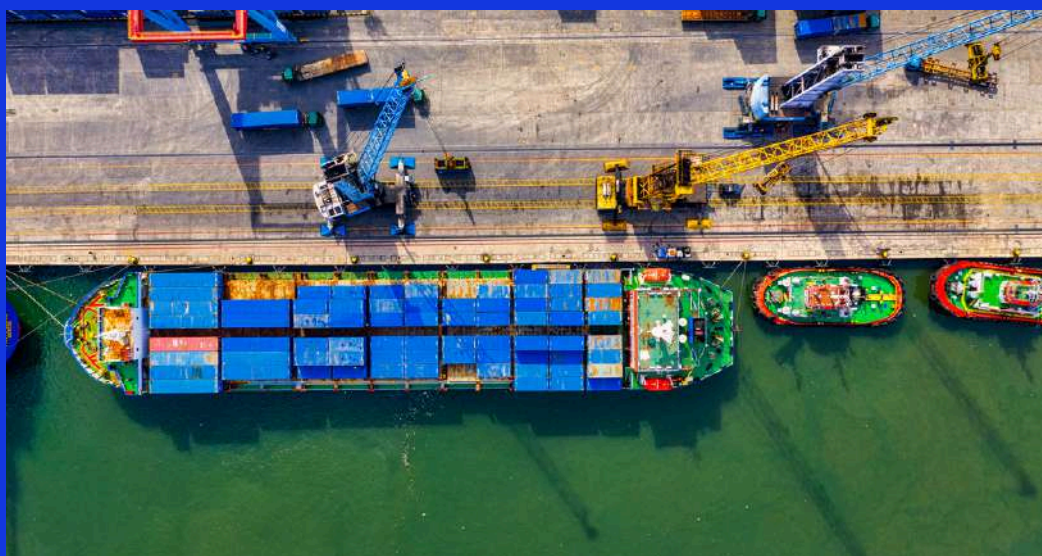
- ศตวรรษที่ 12-13 พ่อค้าชาวลอมบาร์ด (จากแคว้นลอมบาร์ดี ประเทศอิตาลี) และพ่อค้าอันซีติก (จากเมืองการค้าริมทะเลเหนือ) มีบทบาทสำคัญ
- คำว่า "Policy" ที่ใช้ในประกันภัย มาจากคำว่า "Polizza" ในภาษาอิตาลี แปลว่า "ข้อตกลง" หรือ "คำสัญญา"
- กรณธรรม์ประกันภัยในยุคแรกมักเขียนด้วยภาษาอิตาลี
- พ่อค้าชาวลอมบาร์ดมีความเชี่ยวชาญด้านการเงิน การธนาคาร และการรับประกันภัย



# 1.3 พัฒนาการของการประกันภัยทางทะเล

## 1.3.5 ยุคกฎหมายประกันภัยสมัยใหม่ - การประกันภัยทางทะเลอย่างเป็นระบบ

- Marine Insurance Act 1906
- The Insurance Act 2015

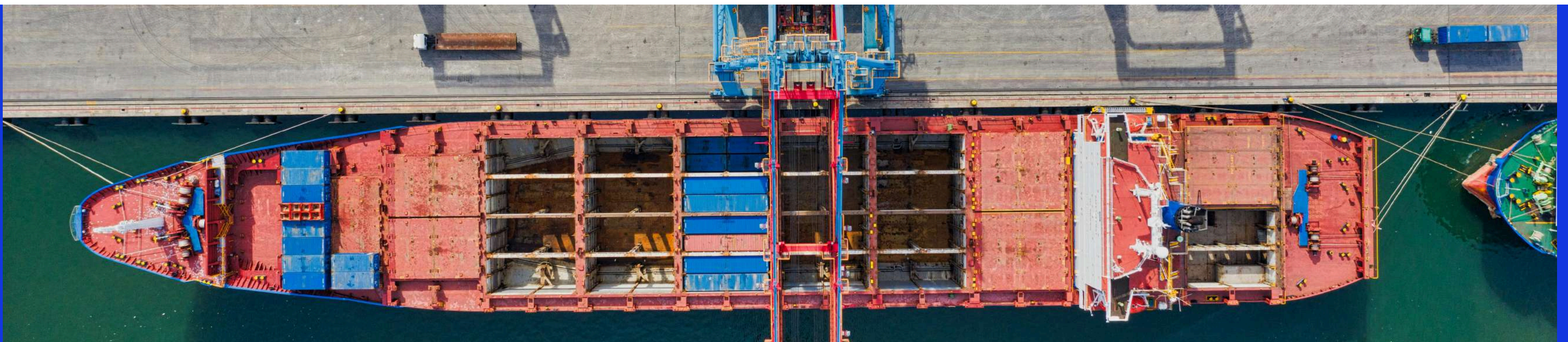
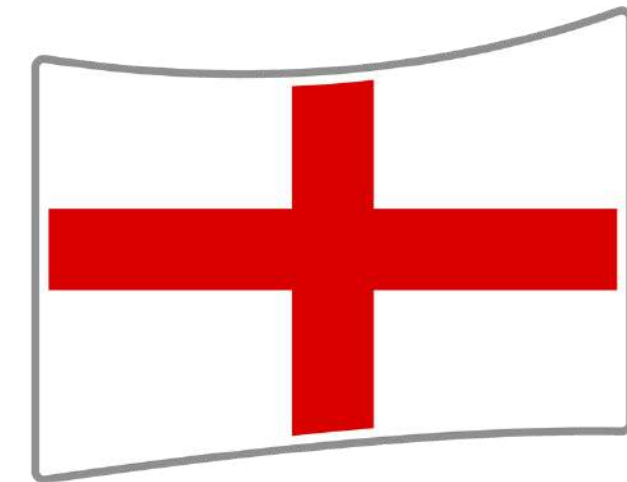


# 1.4 ประเทศอังกฤษกับการพัฒนาการประกันภัยทางทะเล

## 1.4.1 อังกฤษเป็นจักรวรรดิทางทะเลที่ยิ่งใหญ่

อังกฤษเป็นมหาอำนาจทางทะเล มีอาณานิคมกระจายอยู่ในหลายทวีป จนได้รับฉายาว่า **“ประเทศที่พระอาทิตย์ไม่เคยตกดิน”** อาณานิคมของอังกฤษรวมถึงประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เช่น มาเลเซีย เมียนมา สิงคโปร์ และประเทศในเอเชียใต้ แอฟริกา และออสเตรเลีย

ความมั่งคั่งของอังกฤษในยุคอาณานิคมเกิดจากการค้าระหว่างประเทศ โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าทางเรือ ทำให้อังกฤษมีระบบเดินเรือที่ใหญ่และมีประสิทธิภาพ ส่งผลให้เกิดความต้องการ “ประกันภัยทางทะเล”



# 1.4 ประเทศอังกฤษกับการพัฒนาการประกันภัยทางทะเล

## 1.4.2 การก่อตั้งสถาบันและองค์กรด้านประกันภัยทางทะเล

อังกฤษได้พัฒนาระบบประกันภัยทางทะเลอย่างเป็นระบบ และก่อตั้งองค์กรสำคัญหลายแห่ง เช่น

1. Lloyd's of London เริ่มต้นจากร้านกาแฟของ Edward Lloyd ในคริสต์ศตวรรษที่ 17 ซึ่งต่อมากลายเป็นศูนย์กลางของผู้ประกอบการเดินเรือและประกันภัย จนกลายเป็นสถาบัน Lloyd's ที่มีชื่อเสียงไปทั่วโลก

2. ในปี ค.ศ. 1779 มีการพัฒนา กรมธรรม์ Lloyd's S.G. Policy ซึ่งเป็นต้นแบบของกรมธรรม์มาตรฐาน

3. ปี ค.ศ. 1884 มีการก่อตั้ง Institute of London Underwriters ซึ่งมีบทบาทในการจัดทำ Institute Clauses หรือข้อกำหนดมาตรฐานที่แนบท้ายกรมธรรม์ Lloyd's เพื่อใช้กับการประกันภัยสินค้า ตัวเรือ และค่าระวาง

ในเวลาต่อมา หน่วยงานของสหประชาชาติ เช่น UNCTAD ได้เสนอให้ปรับปรุงแบบฟอร์มและข้อสัญญาเดิมของอังกฤษ จนเกิดการจัดทำ Institute Clauses ฉบับใหม่ ซึ่งยังคงใช้อย่างแพร่หลายทั่วโลกจนถึงปัจจุบัน



# 1.4 ประเทศอังกฤษกับการพัฒนาการประกันภัยทางทะเล

## 1.4.3 อังกฤษมีกฎหมายและแนวปฏิบัติด้านการประกันภัยทางทะเลที่ชัดเจน

### ที่มาของคำว่า "Underwriter" และกระบวนการในอดีต

- เกิดขึ้นในประเทศอังกฤษ
- กระบวนการ (The Process)
  - เจ้าของเรือ/สินค้า เขียนข้อมูลความเสี่ยงลงในเอกสารที่เรียกว่า "**สลิป (Slip)**"
  - นำไปเสนอขายทุนเพื่อขอ**ให้รับความเสี่ยง**
- การลงนาม
  - นายทุนจะลงลายมือชื่อและระบุ % ที่รับเสี่ยงภัยไว้ "ด้านล่าง" ของเอกสาร
  - การเขียนชื่อไว้ข้างใต้ (Write under) จึงเป็นที่มาของคำว่า "**Underwriter**" (**ผู้รับประกันภัย**)

### ระบบ Common Law และบุคคลสำคัญ

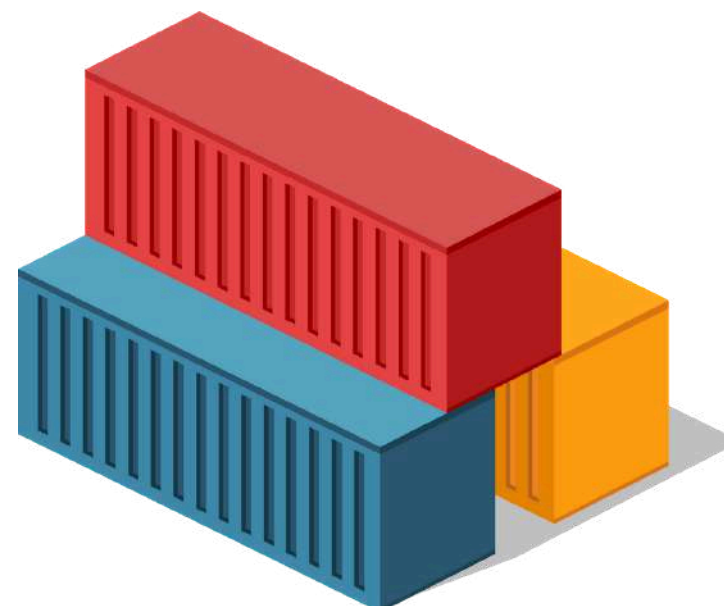
- อังกฤษใช้ กฎหมายจารีตประเพณี (Common Law)
  - ยึดถือ "คำพิพากษาของศาล" เป็นหลักกฎหมาย
- บุคคลสำคัญ Lord Mansfield (ลอร์ด - แมนซ์ - ฟิวด์)
  - ได้รับการยกย่องเป็นผู้วางรากฐานกฎหมายพาณิชย์และประกันภัยทางทะเลของอังกฤษ

# 1.4 ประเทศอังกฤษกับการพัฒนาการประกันภัยทางทะเล

## 1.4.3 อังกฤษมีกฎหมายและแนวปฏิบัติด้านการประกันภัยทางทะเลที่ชัดเจน

### กฎหมายแม่บท Marine Insurance Act 1906 (MIA 1906)

- การบัญญัติกฎหมายที่เป็นต้นแบบของโลก
  - เป็นการรวบรวมหลักการและแนวปฏิบัติที่กระจัดกระจาย ให้เป็นระบบระเบียบครั้งแรก
  - ผู้ร่างกฎหมาย Sir Mackenzie Chalmers (เซอร์ - แมค - เคน - ซี - ชาล - เมอส์)
    - ร่างจากคำพิพากษาในอดีต + แนวทางปฏิบัติจริงทางการค้า
  - อิทธิพลต่อโลก (Global Impact)
    - เป็นต้นแบบกฎหมายประกันภัยทางทะเลในหลายประเทศ (เช่น ออสเตรเลีย)
    - เป็นแหล่งอ้างอิงหลักในระดับสากล (เช่น สหรัฐอเมริกา)



# 1.4 ประเทศอังกฤษกับการพัฒนาการประกันภัยทางทะเล

## 1.4.4 อังกฤษเป็นผู้นำด้านเอกสารมาตรฐานและภาษาในการประกันภัยทางทะเล

### 1. ภาษาอังกฤษคือภาษาสากล (Universal Language)

- เป็นภาษาหลักในการค้าระหว่างประเทศ
- ใช้เป็นมาตรฐานกลางใน สัญญาประกันภัยทางทะเลทั่วโลก เพื่อลดความผิดพลาดในการตีความ

### 2. ต้นกำเนิดข้อกำหนดมาตรฐาน (Standard Clauses)

- เงื่อนไขความคุ้มครองที่ใช้กันทั่วโลก ล้วนจัดทำโดยสถาบันของอังกฤษ
  - Institute Cargo Clauses (สินค้า)
  - Institute Hull Clauses (ตัวเรือ)
  - Institute Freight Clauses (ค่าระวาง)

### 3. เงื่อนไขสำคัญทางกฎหมาย (The Governing Law)

- ในกรมธรรม์มาตรฐานสากลทุกฉบับ จะมีข้อความระบุว่า

"This insurance is subject to English law and practice"

กรมธรรม์นี้อยู่ภายใต้บังคับของ กฎหมายและแนวปฏิบัติของ อังกฤษ เสมอ (ไม่ว่าคู่สัญญาจะเป็นใคร)

### 4. อิทธิพลต่อประเทศไทย (Impact on Thailand)

- ระบบประกันภัยทางทะเลของไทย รับเอาเอกสาร เงื่อนไข และรูปแบบภาษามาจากอังกฤษเป็นแม่แบบ

# 1.5 การประกันภัยทางทะเลในประเทศไทย

## 1.5.1 จุดเริ่มต้นของกฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัย

ปี พ.ศ. 2451 มีการตรา พระราชบัญญัติลักษณะเข้าหุ้นส่วนและบริษัท ร.ศ. 130 ซึ่งเป็นครั้งแรกที่กล่าวถึงเรื่องการประกันภัยในกฎหมายไทย

ต่อมาในปี พ.ศ. 2471 สมัยรัชกาลที่ 7 มี พระราชบัญญัติควบคุมกิจการค้าขายฯ และในปี พ.ศ. 2472 กระทรวงเศรษฐการออกประกาศกำหนดเงื่อนไขในการประกอบธุรกิจประกันชีวิตและวินาศภัย

## 1.5.2 ยุคตัวแทนของบริษัทต่างประเทศ

**ในช่วงแรก** ธุรกิจประกันภัยในไทยส่วนใหญ่ยังดำเนินโดยตัวแทนของบริษัทต่างชาติ ตัวอย่างเช่น

1. บริษัท บอร์เนียว จำกัด
2. บริษัท อีส-เอเชียติก จำกัด
3. บริษัท จาร์ดีน วอลท์ จำกัด
4. บริษัท แองโกล-สยาม จำกัด

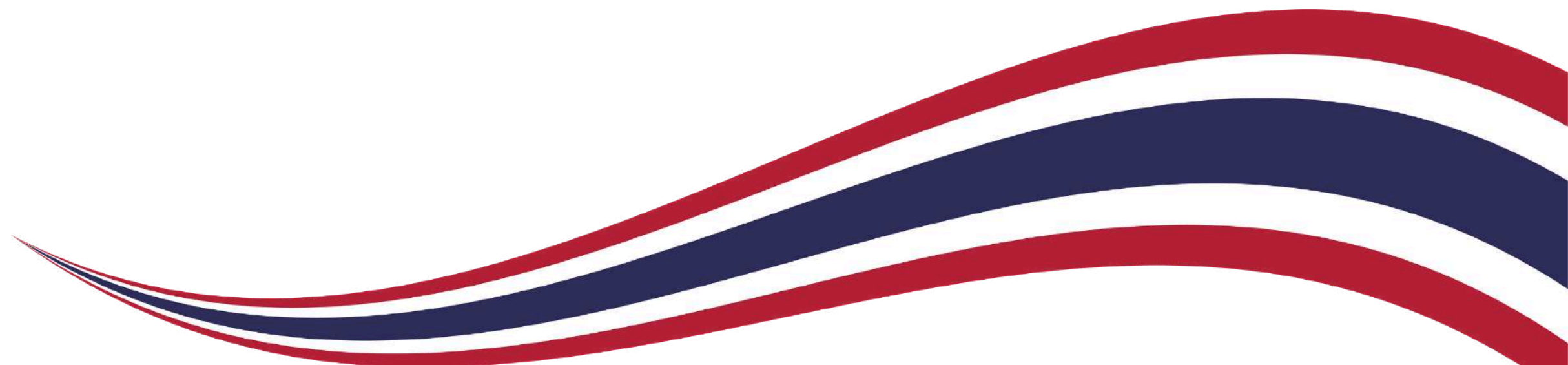
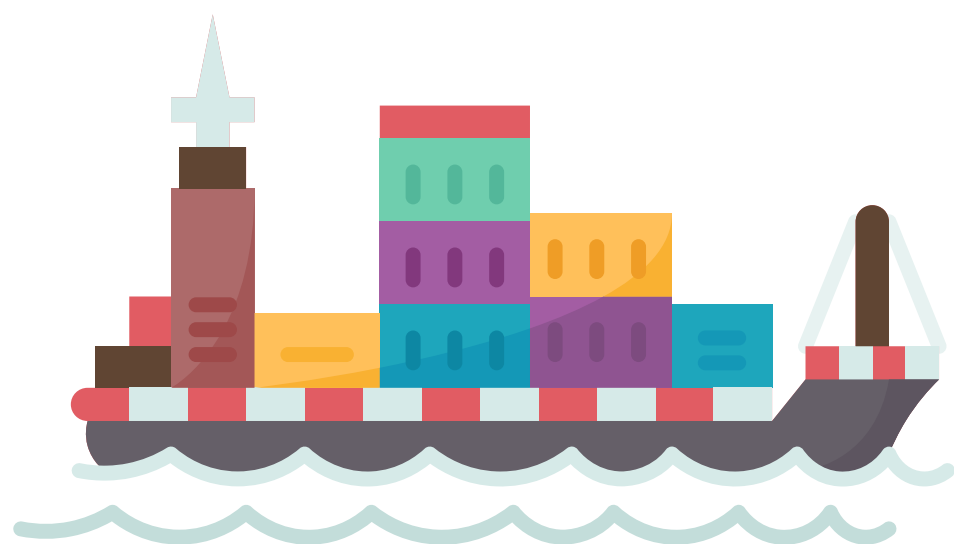
บริษัทเหล่านี้ทำหน้าที่เป็น **“ตัวแทน” (Agent) ไม่ใช่ผู้รับประกันโดยตรง**



# 1.5 การประกันภัยทางทะเลในประเทศไทย

## 1.5.3 การพัฒนาเข้าสู่ระบบการควบคุมโดยรัฐ

- ปี พ.ศ. 2510 มีการประกาศใช้ พระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2510 ซึ่งห้ามทำประกันภัยผ่านตัวแทน ทำให้บริษัทต่างชาติต้องยื่นขอเปิดสาขาในไทย  
บริษัทประกันภัยของอังกฤษที่เข้ามาในยุคแรก เช่น
  - 1.Guardian Assurance
  - 2.General Accident Assurance
  - 3.Norwich Union Insurance
  - 4.Commercial Union Assurance
- ต่อมา พ.ร.บ. ปี 2510 ถูกยกเลิก และเปลี่ยนมาใช้ **พระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535** ซึ่งยังคงจัดให้ การประกันภัยทางทะเลเป็นประกันวินาศภัยประเภทหนึ่ง และ**กำหนดหลักเกณฑ์การควบคุมที่สำคัญไว้ 3 ด้าน**



# 1.5 การประกันภัยทางทะเลในประเทศไทย

## 1.5.3 การพัฒนาเข้าสู่ระบบการควบคุมโดยรัฐ

### 1. การอนุญาตประกอบธุรกิจประกันภัย

- บริษัทที่จะดำเนินธุรกิจประกันวินาศภัย ต้องจดทะเบียนเป็นบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชน และต้องได้รับใบอนุญาตจาก **รัฐมนตรี** โดยมีความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี
- บริษัทต่างชาติที่จะเปิดสาขาในไทย ต้องได้รับใบอนุญาตเช่นเดียวกัน
- บุคคลธรรมดาหรือห้างหุ้นส่วน ไม่สามารถขอใบอนุญาตประกอบธุรกิจนี้ได้
- ใบอนุญาตจะระบุชัดเจนว่าอนุญาตให้รับประกันภัยประเภทใด เช่น ประกันอัคคีภัย หรือประกันภัยทางทะเล เป็นต้น

### 2. การควบคุมแบบฟอร์มกรรมธรรม์และเงื่อนไข

- กรรมธรรม์ประกันภัย และเอกสารแนบท้าย ต้องได้รับความเห็นชอบจากนายทะเบียน (อธิบดีกรมการประกันภัย หรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย)
- ถ้าบริษัทออกกรรมธรรม์โดยใช้ข้อความที่ต่างจากแบบที่ได้รับความเห็นชอบ **ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิเลือกให้บริษัทรับผิดชอบตามแบบใดก็ได้**
- หากใช้แบบที่ไม่ได้รับความเห็นชอบเลย **ผู้เอาประกันภัยสามารถเรียกเงินคืนได้ และบริษัทจะไม่พ้นความผิดตามกฎหมาย**
- สำหรับกรรมธรรม์ทางทะเล เช่น Institute Cargo Clauses หรือ Hull Clauses จะต้องได้รับความเห็นชอบจากนายทะเบียนเช่นกัน โดยผ่านการยื่นร่วมกับ สมาคมประกันวินาศภัยไทย

# 1.5 การประกันภัยทางทะเลในประเทศไทย

## 1.5.3 การพัฒนาเข้าสู่ระบบการควบคุมโดยรัฐ

### 3. การควบคุมอัตราเบี้ยประกันภัย

- อัตราเบี้ยประกันภัยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากนายทะเบียนก่อนใช้
- เบี้ยประกันมีทั้งแบบ Tariff (แทริฟ) (กำหนดอัตราภาษี) และ Non-tariff (ไม่กำหนดอัตราภาษี)
- สำหรับประกันภัยทางทะเล มักใช้ เบี้ยแบบช่วง (range) เช่น “ไม่ต่ำกว่าหรือสูงกว่าอัตราที่กำหนดไว้”



# 1.5 การประกันภัยทางทะเลในประเทศไทย

## 1.5.4 องค์กรที่มีบทบาทในระบบประกันภัยทางทะเลของไทย

### 1. สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.)

- เรียกว่า OIC (Office of Insurance Commission)
- เป็นหน่วยงานนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นโดย พระราชบัญญัติ คปภ. พ.ศ. 2550
- ทำหน้าที่ควบคุม กำกับ และส่งเสริมธุรกิจประกันภัยในประเทศไทย แทนกรมการประกันภัยเดิม

### 2. สมาคมประกันวินาศภัยไทย (Thai General Insurance Association)

เริ่มจากการรวมตัวของ 3 สมาคม (Office of Insurance Commission, 2017) ได้แก่

- สมาคมของบริษัทประกันภัยยุโรปและอังกฤษ
- สมาคมประกันภัยจีนแห่งประเทศไทย
- สมาคมประกันภัยแห่งประเทศไทย
- ต่อมาในปี พ.ศ. 2510 ได้จดทะเบียนเป็นสมาคมเดียวคือ สมาคมประกันวินาศภัยไทย และเปลี่ยนชื่อในปี พ.ศ. 2555
- สมาคมมีสมาชิกกว่า 60 บริษัท และมีบทบาทสำคัญในอุตสาหกรรมประกันภัยของประเทศ
- มีคณะกรรมการเฉพาะด้าน เช่น **คณะกรรมการประกันภัยทางทะเลและโลจิสติกส์** และ **ชมรมประกันภัยทางทะเลและขนส่ง (Marine Insurance Club)** ซึ่งจัดกิจกรรมอบรมความรู้ให้แก่บุคลากรในแวดวงนี้อย่างต่อเนื่อง

# วัตถุประสงค์ของการประกันภัยทางทะเล

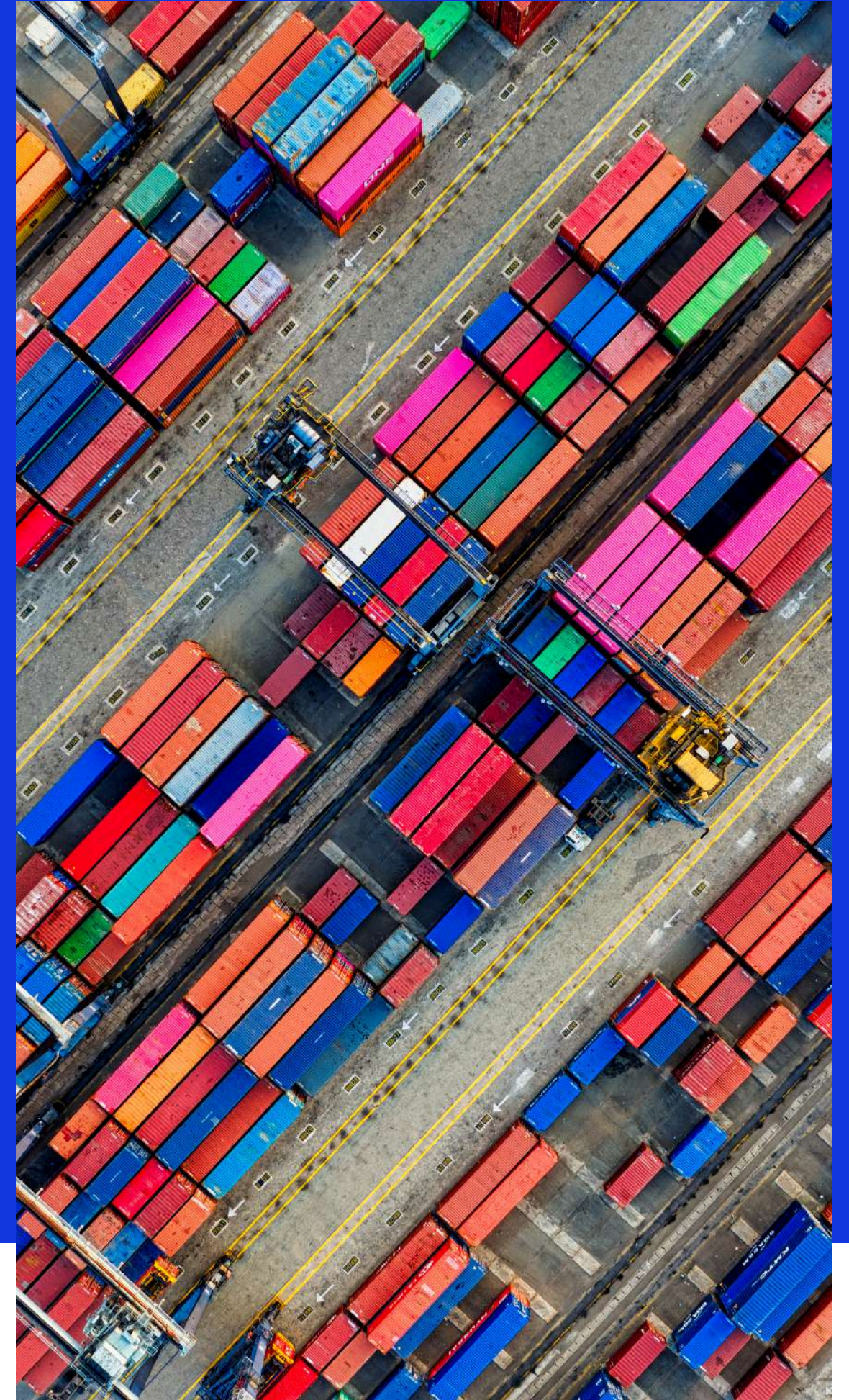
เพื่อแบ่งเบาความเสี่ยงของผู้เอาประกันภัย ไปยังผู้รับประกันภัย โดยยึดหลักสุจริตเป็นสำคัญ และการทำประกันมิใช่สัญญาเพื่อค้ำกำไร



# ภัยที่คุ้มครองและเงื่อนไขความคุ้มครองในกรมธรรม์

## 1. ภัยทางทะเล (PERIL OF THE SEA)

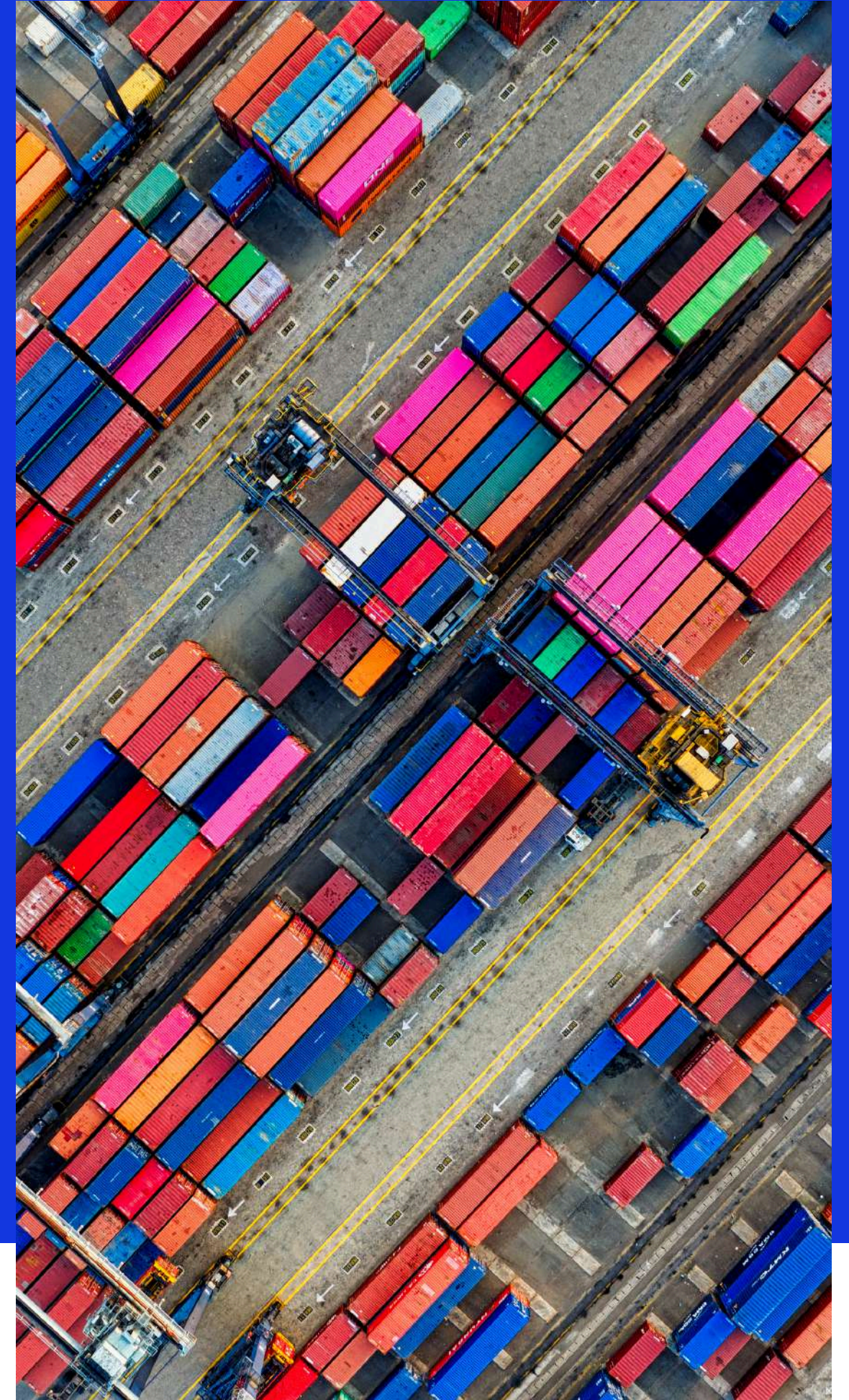
ภัยที่เกิดจากเหตุการณ์ที่ไม่อาจคาดการณ์ล่วงหน้าได้ อาจเกิดจาก **ภาวะผิดปกติของคลื่นลมในทะเลตามธรรมชาติ** หรือ **อุบัติเหตุจากการสัญจรทางทะเล** เช่น ภัยจากพายุ, มรสุม, เรือจม, เรือชนกัน, เรือเกยตื้น หรือเรือชนหินโสโครก



# ภัยที่คุ้มครองและเงื่อนไขความคุ้มครองในกรมธรรม์

## 2. อัคคีภัย (FIRE)

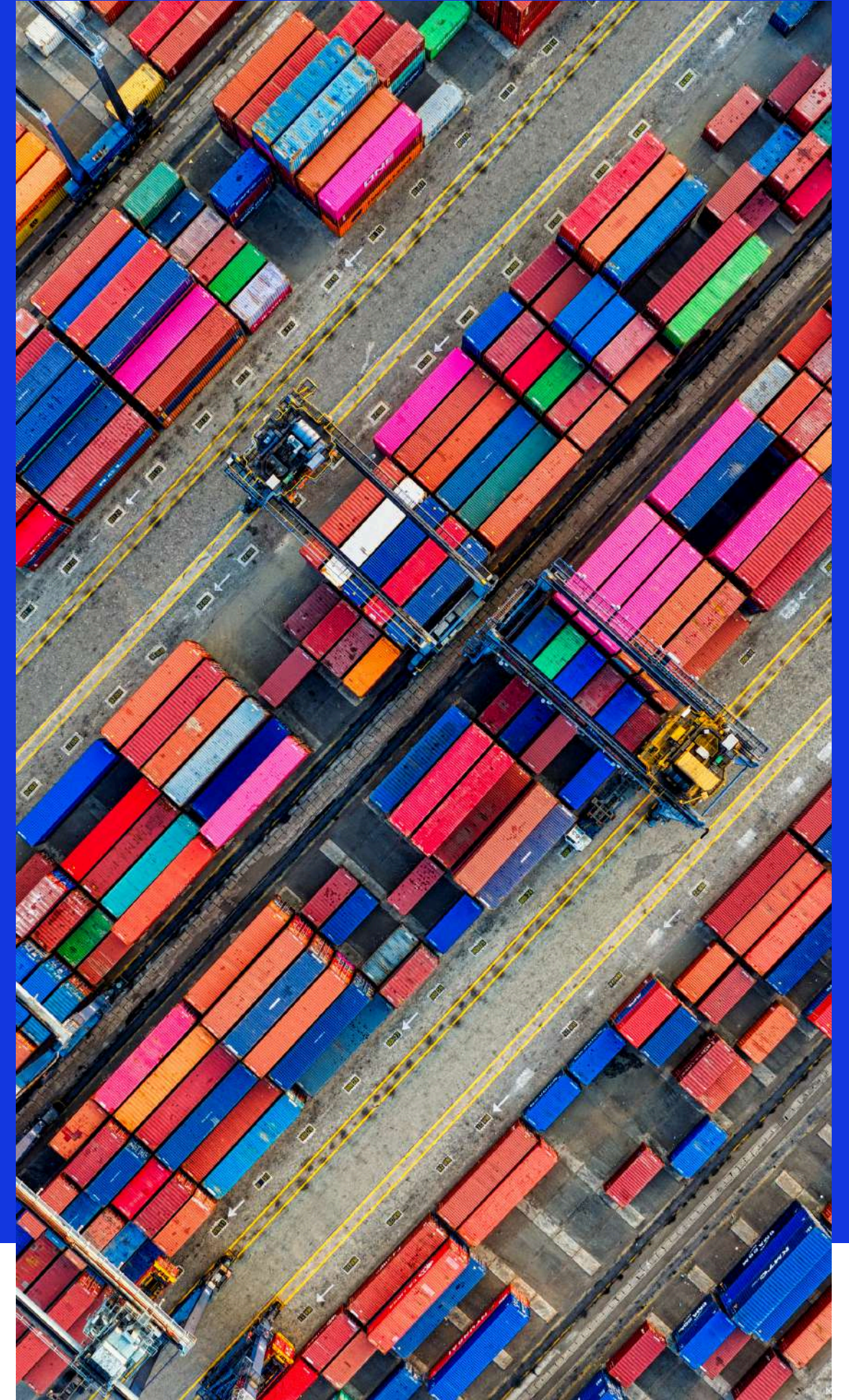
ความเสียหายที่เกิดจากเพลิงไหม้ ภัยระเบิด ไฟฟ้า หรือเกิดจากการลุกไหม้ของปฏิกิริยาเคมีตามธรรมชาติของสินค้า



# ภัยที่คุ้มครองและเงื่อนไขความคุ้มครองในกรมธรรม์

## 3. การทิ้งทะเล (JETTISONS)

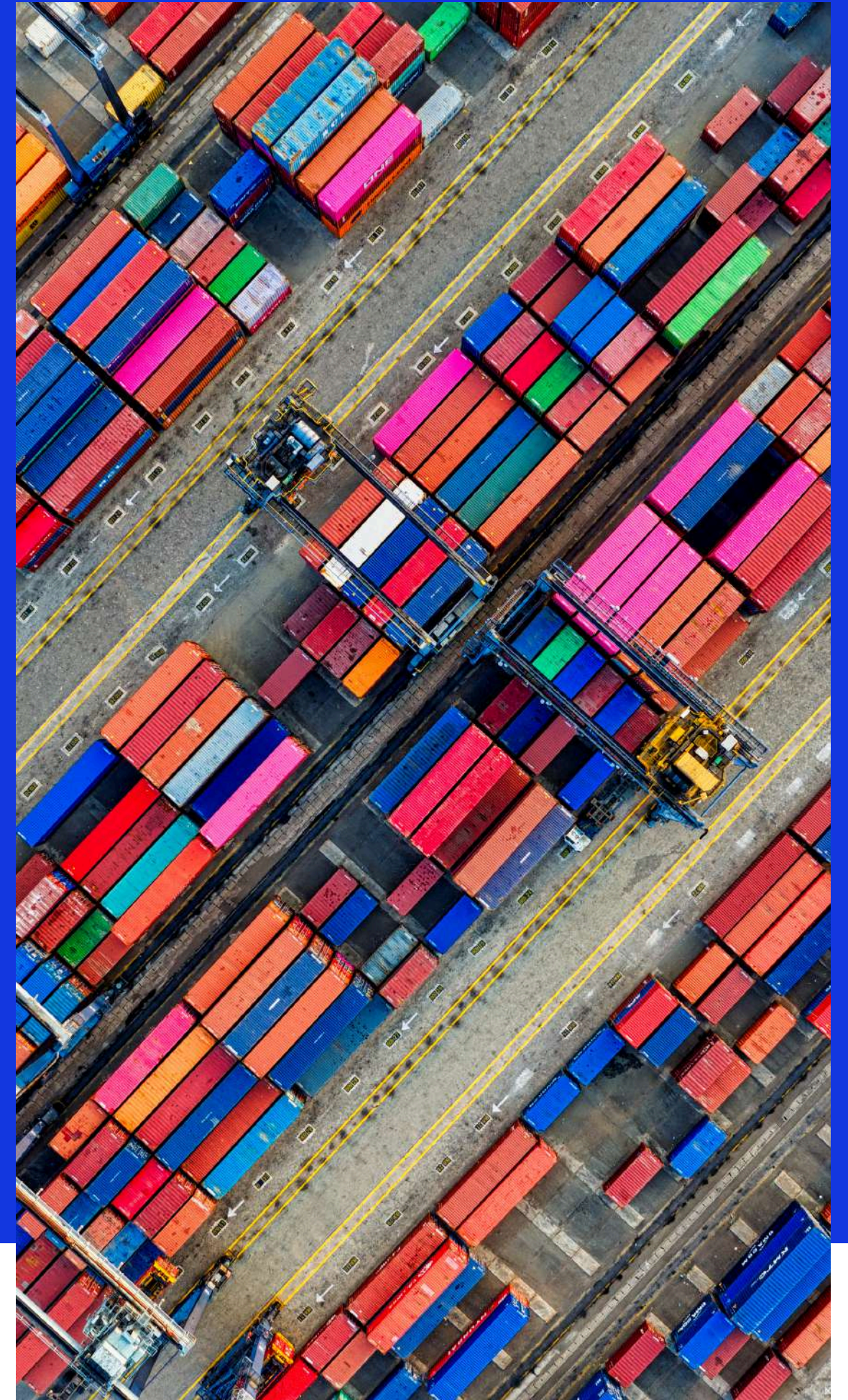
ภัยที่เกิดจากการนำเอาสิ่งของหรือสินค้าในเรือทิ้งลงทะเล เพื่อให้เรือบาลง ช่วยให้เรือพ้นจากภัยทางทะเล และสามารถเดินทางต่อไปยังจุดหมายปลายทางได้โดยปลอดภัย



# ภัยที่คุ้มครองและเงื่อนไขความคุ้มครองในกรมธรรม์

## 4. โจรกรรม (THIEVES)

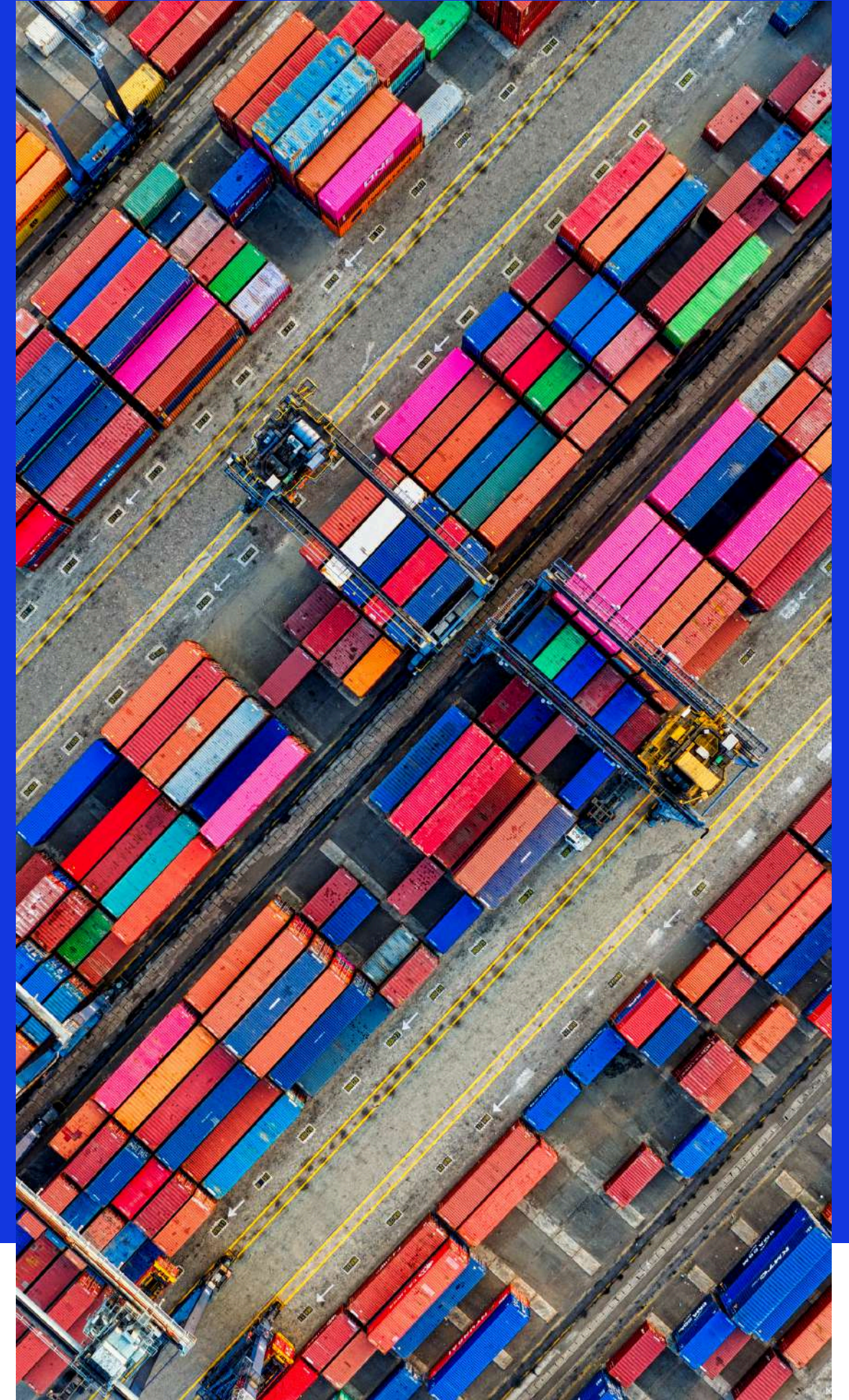
ภัยที่เกิดจาก**การโจรกรรมโดยโจรสลัด** ซึ่งมีการกระทำอย่างรุนแรงด้วยการใช้กำลัง เพื่อข่มขู่ชิงทรัพย์หรือสินค้าที่ทำการขนส่ง



# ภัยที่คุ้มครองและเงื่อนไขความคุ้มครองในกรมธรรม์

## 5. การกระทำโดยทุจริตของคนเรือ (BARRATRY)

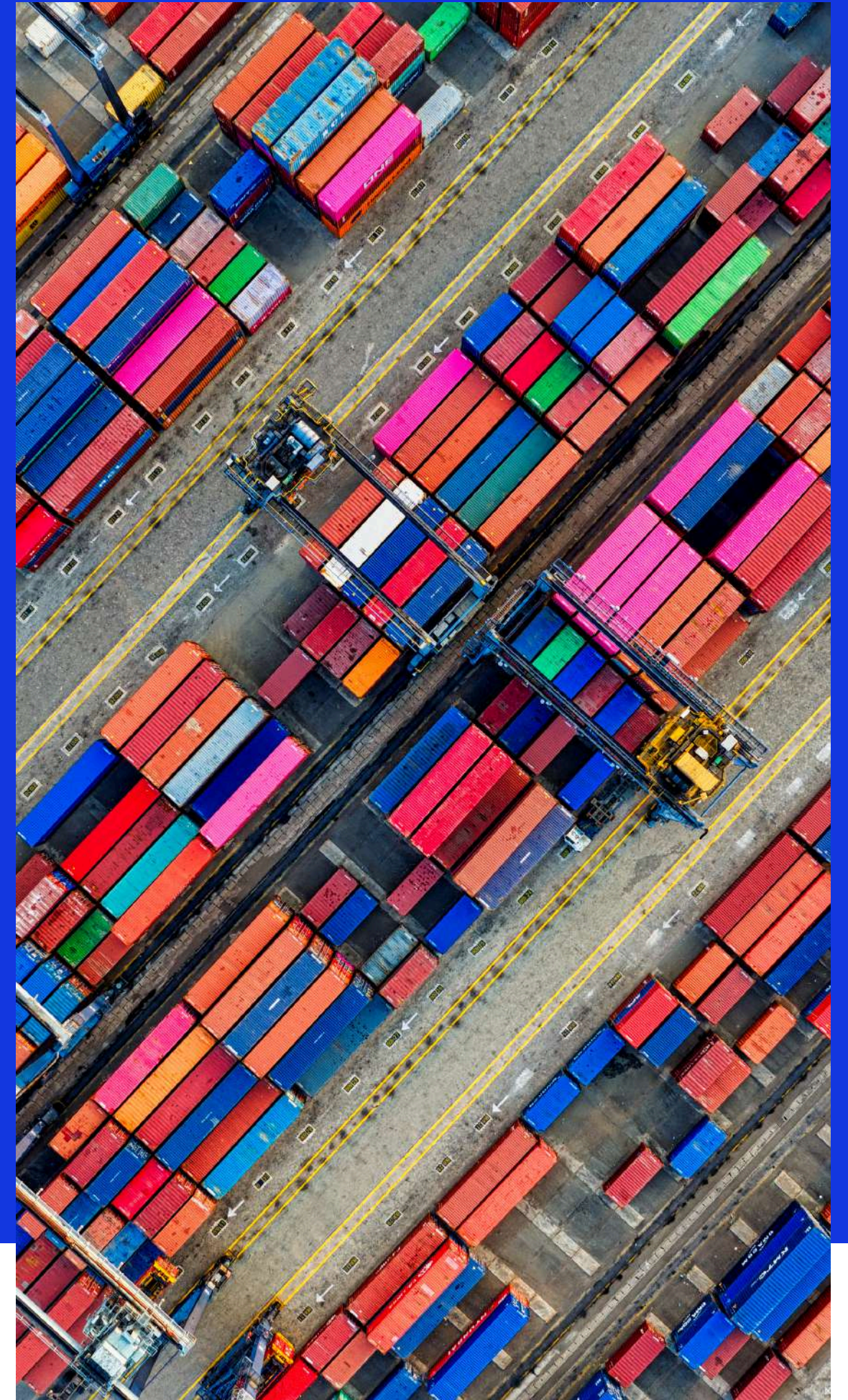
ภัยที่เกิดจากการกระทำโดยมิชอบของคนเรือ มีเจตนาหลบเลี่ยง ทุจริต ตั้งแต่ นายเรือจนถึงลูกเรือ ในอันที่จะทำให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สิน หรือ สินค้าที่ทำการขนส่งในเรือ ซึ่งการกระทำนั้น เจ้าของทรัพย์สินต้องไม่มีส่วนรู้เห็นเป็นใจ



# ภัยที่คุ้มครองและเงื่อนไขความคุ้มครองในกรมธรรม์

## 6. ภัยอื่นๆ (OTHER PERIL)

ภัยที่นอกเหนือจากข้อ 1-5 ซึ่งผู้เอาประกันภัยต้องการความคุ้มครองเพิ่มเติมจะต้องชำระเบี้ยประกันภัยในอัตราที่สูงขึ้น เช่น ต้องการความคุ้มครองภัยสงครามเพิ่มเติม\*\* เป็นต้น





# ประโยชน์ของการประกันภัยทางทะเล

## ประโยชน์ต่อผู้เอาประกันภัย

1. ให้ความคุ้มครองทำให้เกิดความมั่นใจในชีวิตและทรัพย์สินของผู้เอาประกันภัย

2. ช่วยบรรเทาความเดือดร้อน เป็นหลักประกันต่อบุคคลและครอบครัวของผู้เอาประกันภัย เช่น กรณีผู้เอาประกันภัยเสียชีวิต ทายาทหรือผู้รับผลประโยชน์จะได้รับเงินชดเชยจำนวนหนึ่ง ทำให้ไม่ต้องเป็นภาระแก่ผู้อื่น

3. ช่วยคุ้มครองความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ทรัพย์สินของผู้เอาประกันภัย ผู้เอาประกันภัยจะได้รับชดเชยค่าเสียหายนั้นจากผู้รับประกันภัย

4. สามารถนำค่าเบี้ยประกันไปลดหย่อนภาษีได้

