



SSRU
SUAN SUNANDHA
RAJABHAT UNIVERSITY



วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน
มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา
College of Logistics and Supply Chain

การประกันภัยทางทะเล Maritime Insurance

บทที่ 2 หลักการสำคัญของการประกันภัยทางทะเล

อาจารย์อุดม พูลลาภ
วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา

บทที่ 2

หลักการสำคัญของการประกันภัย ทางทะเล

- 2.1 หลักการสำคัญของการประกันภัยทางทะเล: "ส่วนได้เสีย (Interest)"
- 2.2 หลักการพื้นฐานของ "ความสุจริตอย่างยิ่ง" (Utmost Good Faith)
- 2.3 คำรับรอง (Warranty)
- 2.4 สาเหตุใกล้ขีด (Proximate Cause)
- 2.5 การชดใช้ (Indemnity)



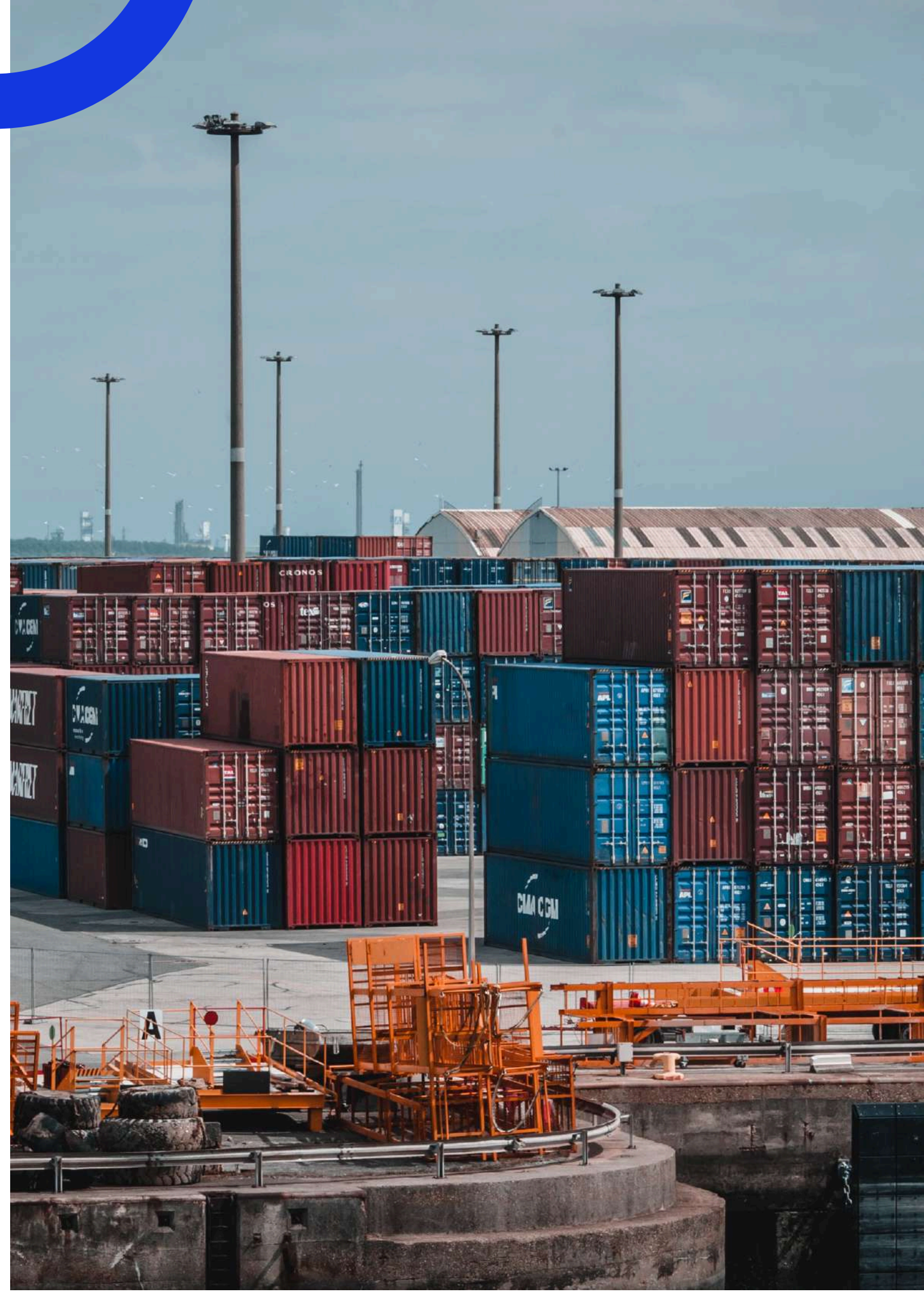
2.1 หลักการสำคัญของการประกันภัยทางทะเล "ส่วนได้เสีย (Interest)"

2.1.1 ข้อสัญญามาตรฐานที่ใช้ในตลาดประกันภัยทางทะเล

การประกันภัยทางทะเลถือเป็นรูปแบบการประกันภัยที่เก่าแก่ที่สุด และเป็นต้นแบบของการประกันภัยประเภทอื่นๆ หลักการสำคัญที่ใช้ ได้แก่

1. ส่วนได้เสีย (Insurable Interest)
2. ความสุจริตอย่างยิ่ง (Utmost Good Faith)
3. คำรับรอง (Warranty)
4. สาเหตุใกล้เคียง (Proximate Cause)
5. การชดใช้ (Indemnity)

โดยเฉพาะหลัก **"ส่วนได้เสีย"** เป็นพื้นฐานที่ทำให้การประกันภัยเป็นสัญญาที่ชอบด้วยกฎหมาย ไม่ใช่การพนัน (Wagering Contract)



2.1 หลักการสำคัญของการประกันภัยทางทะเล "ส่วนได้เสีย (Interest)"

2.1.1 ข้อสัญญามาตรฐานที่ใช้ในตลาดประกันภัยทางทะเล

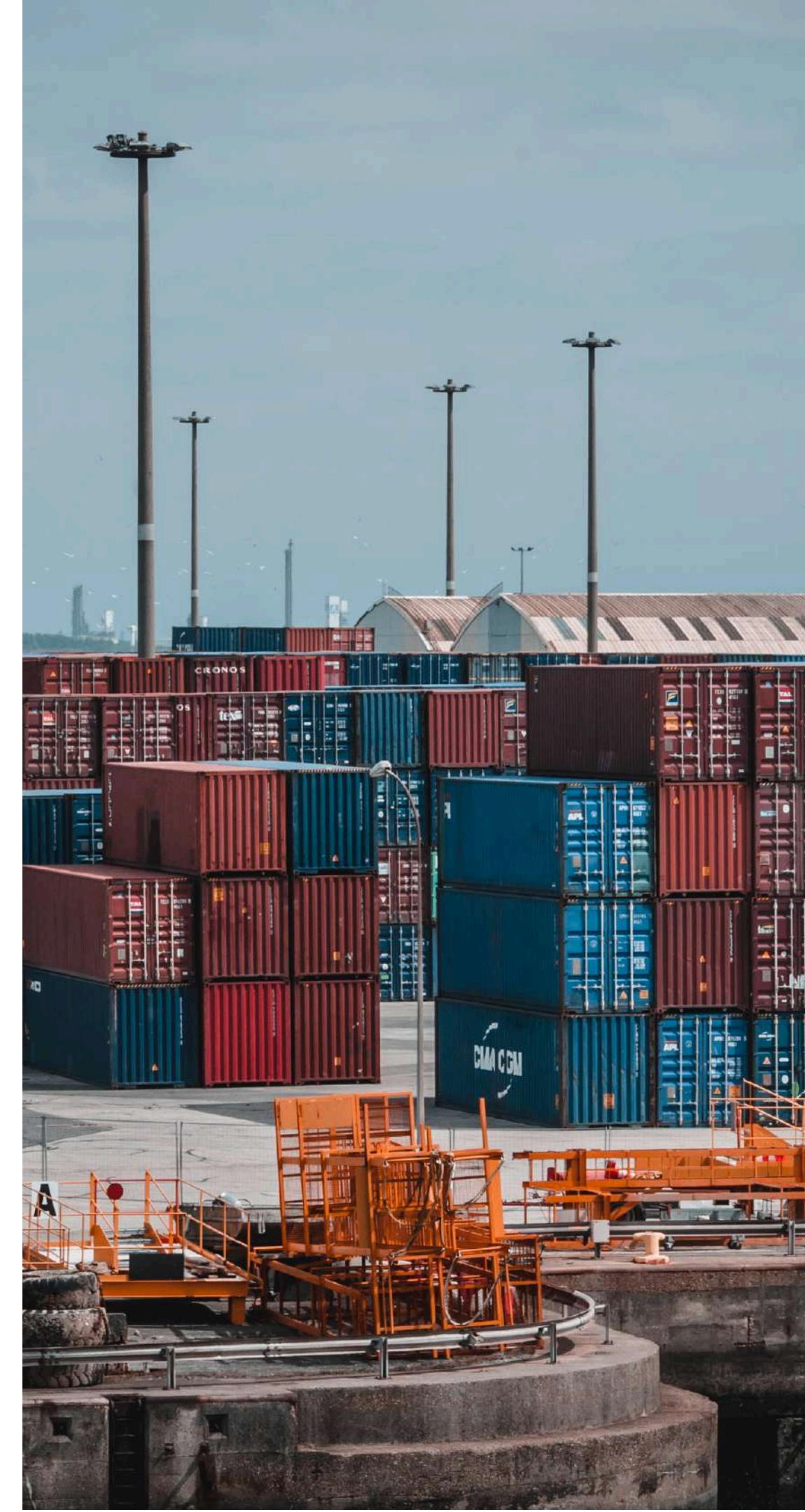
"ส่วนได้เสีย"

คือ ความสัมพันธ์หรือความเกี่ยวข้องของ บุคคลกับวัตถุที่เอาประกันภัย ซึ่ง ทำให้บุคคลนั้นมีโอกาสได้ประโยชน์หรืออาจเกิดความเสียหายจากภัยนั้น

หรือ หมายถึง ความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลกับทรัพย์สินหรือความเสี่ยง ที่ทำให้ บุคคลนั้น

- ได้ประโยชน์ หากทรัพย์สินนั้นปลอดภัย หรือ
- เสียหาย หากทรัพย์สินนั้นสูญหายหรือเสียหาย

ดังนั้น ผู้เอาประกันภัยต้องมีผลประโยชน์เกี่ยวข้องจริง ไม่ใช่ผู้ไม่มีส่วนเกี่ยวข้อง ใด ๆ



2.1 หลักการสำคัญของการประกันภัยทางทะเล "ส่วนได้เสีย (Interest)"

2.1.1 ข้อสัญญามาตรฐานที่ใช้ในตลาดประกันภัยทางทะเล

ตัวอย่าง "ส่วนได้เสียด้านบวก (Positive Interest)"

เป็นกรณีที่ผู้เอาประกัน "มีผลประโยชน์ถ้าทรัพย์สินยังอยู่หรือรอด"

ตัวอย่าง 1 เจ้าของสินค้าที่จะขายสินค้า

- นาย ก. ส่งออกสินค้าไปต่างประเทศ
- หากสินค้าถึงปลายทางในสภาพดี นาย ก. จะขายสินค้าและได้กำไร
- หากสินค้าเสียหายหรือจมทะเล นาย ก. ขาดทุนทันที

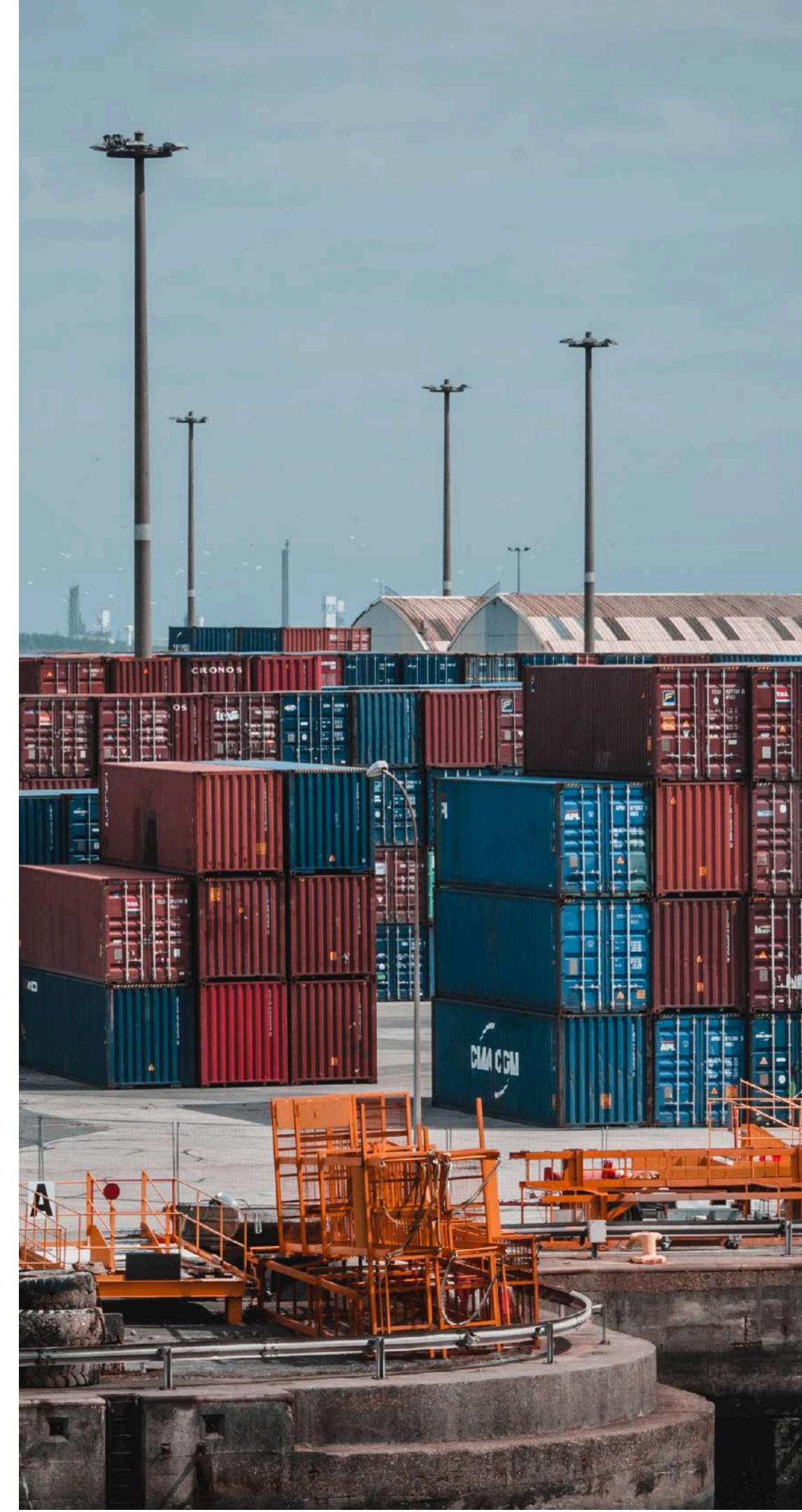
ดังนั้น นาย ก. มีส่วนได้เสียเชิงบวกต่อสินค้า เพราะ เขาจะได้ประโยชน์หากสินค้าปลอดภัย

ในทางประกันภัยทางทะเล เขาสามารถทำ Marine Cargo Insurance ได้ เพราะมีสุจน์ส่วนได้เสียได้ชัดเจน

ตัวอย่าง 2 ผู้รับจำนำ/ผู้ให้กู้ที่ถือเอกสารสินค้ายังไม่ได้ชำระ

- ธนาคารให้สินเชื่อผู้นำเข้า และถือ Bill of Lading ไว้เป็นหลักประกัน
- หากสินค้ามีมูลค่าตามปกติ ธนาคารจะได้รับชำระคืนเงินกู้
- หากสินค้าเสียหายหมด สิทธิทรัพย์สินจำนำประกันหาย ธนาคารเสียหาย

ธนาคารจึงมีส่วนได้เสีย "ด้านบวก" เช่นกัน



2.1 หลักการสำคัญของการประกันภัยทางทะเล "ส่วนได้เสีย (Interest)"

2.1.1 ข้อสัญญามาตรฐานที่ใช้ในตลาดประกันภัยทางทะเล

ตัวอย่าง "ส่วนได้เสียด้านลบ (Negative Interest)"

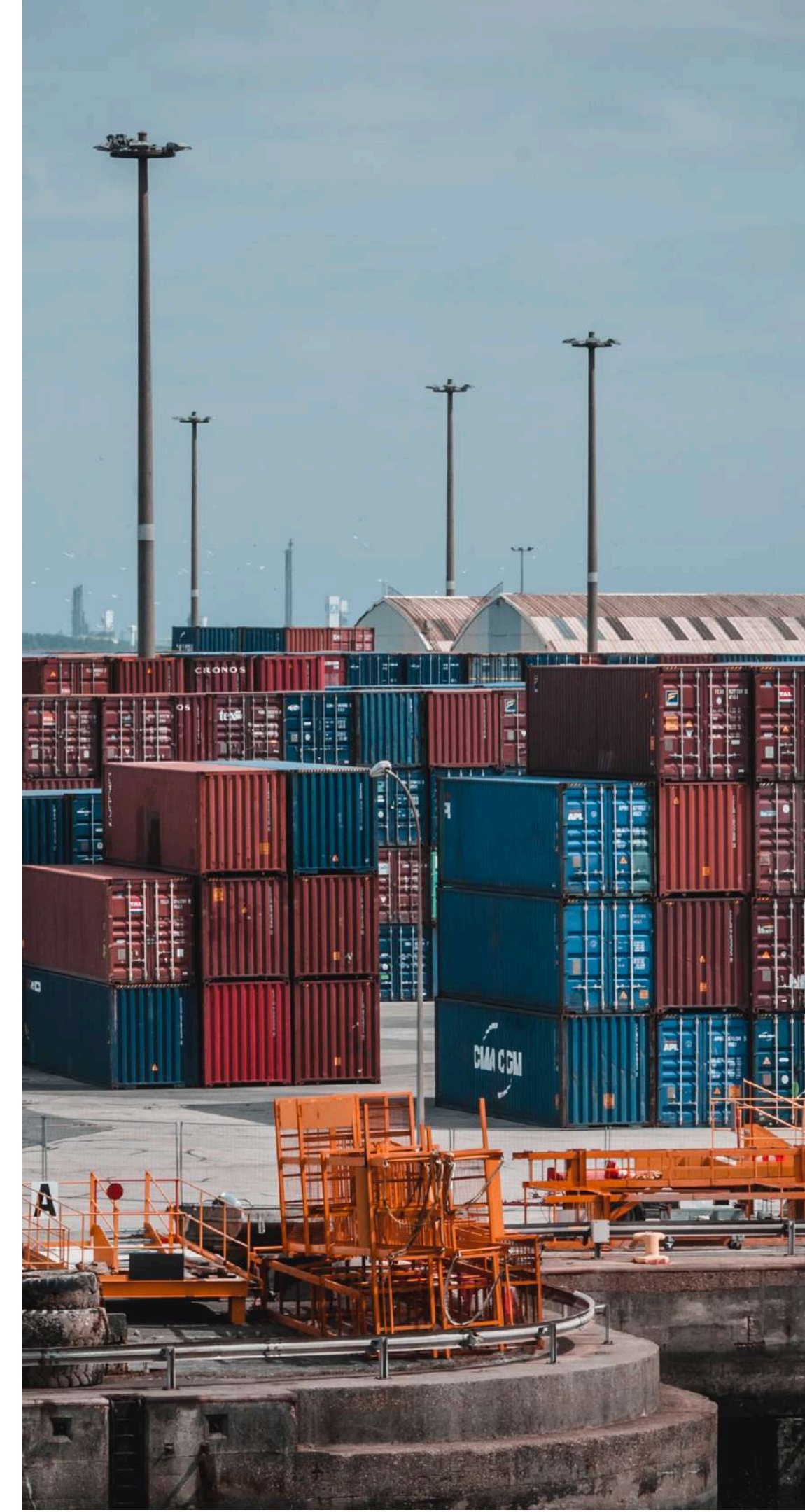
ด้านลบหมายถึง "ถ้าทรัพย์สินเกิดเหตุเสียหาย ผู้เอาประกันจะมีภาระต้องจ่ายหรือรับผิดชอบ"
จึงเข้าข่ายส่วนได้เสีย แม้เขาอาจไม่ได้เป็นเจ้าของทรัพย์สินเลยก็ตาม

ตัวอย่าง 1 เจ้าของเรือ (Shipowner) ที่อาจต้องชดใช้หากเรือก่อความเสียหายแก่ผู้อื่น

- เรือของบริษัท ข. เติมน้ำมันเรือไปชนเรือของบริษัทอื่น
 - ทำให้ทรัพย์สินผู้อื่นเสียหาย หรือมีลูกเรือได้รับบาดเจ็บ
 - เจ้าของเรือต้อง รับผิดชอบทางกฎหมาย (Legal Liability) ชดใช้ค่าเสียหาย
- ตรงนี้คือ "ส่วนได้เสียด้านลบ" เพราะ เจ้าของเรือจะสูญเสียเงินถ้าเกิดอุบัติเหตุ
ดังนั้นเจ้าของเรือมีสิทธิทำประกันประเภท P&I Insurance (Protection & Indemnity) เพื่อคุ้มครองความ
รับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก

ตัวอย่าง 4.2 ผู้ขนส่ง (Carrier) ที่ต้องรับผิดชอบตามสัญญาขนส่ง

- บริษัทขนส่งไม่ใช่เจ้าของสินค้า
 - แต่หากสินค้าบอบช้ำ/เรือเสียหายโดยความประมาท บริษัทต้องชดใช้ให้เจ้าของสินค้า
 - สิ่งนี้คือภาระหนี้ (Liability) ที่เกิดขึ้นตามกฎหมาย
- จึงถือว่ามีส่วนได้เสียด้านลบ สามารถทำประกัน Liability ได้



2.1 หลักการสำคัญของการประกันภัยทางทะเล "ส่วนได้เสีย (Interest)"

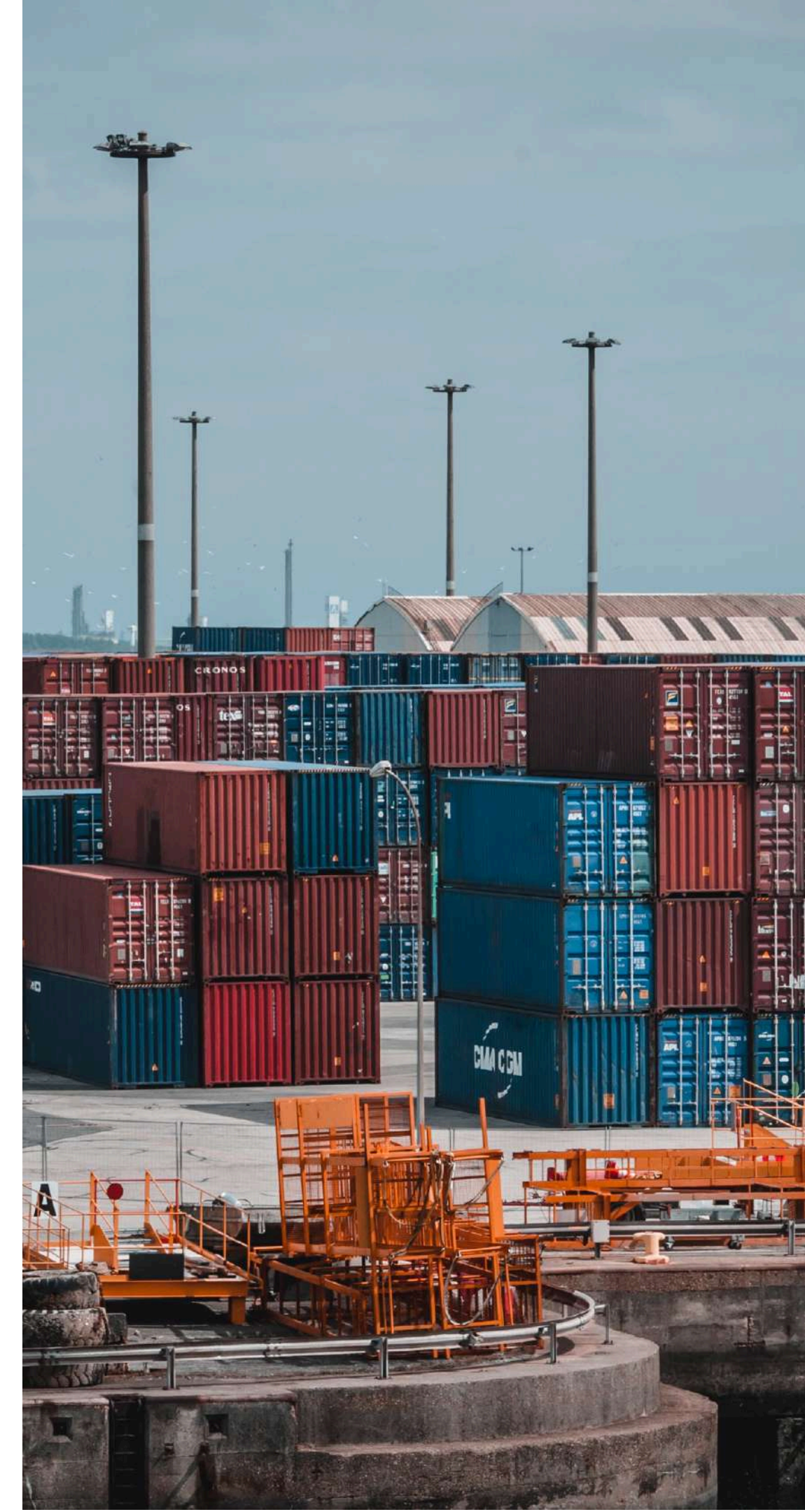
2.1.2 เงื่อนไขของการมีส่วนได้เสีย

1. ต้องคาดหมายได้ว่าจะมีส่วนได้เสีย แม้ในขณะที่ทำสัญญาผู้เอาประกันภัยยังไม่มีกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินนั้นจริง แต่หาก "คาดหมายได้พอสมควร" ว่าจะมีในอนาคต ก็สามารถทำประกันได้

- ตัวอย่าง นาย ก. อยู่ระหว่างเจรจาซื้อน้ำมันดิบที่อยู่บนเรือ จึงทำประกันไว้ หากเขาซื้อสำเร็จ "ก่อนเกิดภัย" เขาจะได้รับค่าสินไหม

2. ต้องมีส่วนได้เสีย "จริง" ในเวลาที่เกิดวินาศภัย หากเมื่อเกิดภัยขึ้นแต่ผู้เอาประกันภัย "ไม่มีส่วนได้เสียจริง" ก็จะไม่ได้รับค่าสินไหม

- ตัวอย่างที่ผิด นาย ข. ไปทำประกันข้าวของเพื่อนบ้านโดยไม่มีส่วนเกี่ยวข้องใด ๆ ถือเป็น "การพนันขั้นต่อ" และสัญญาตกเป็นโมฆะ

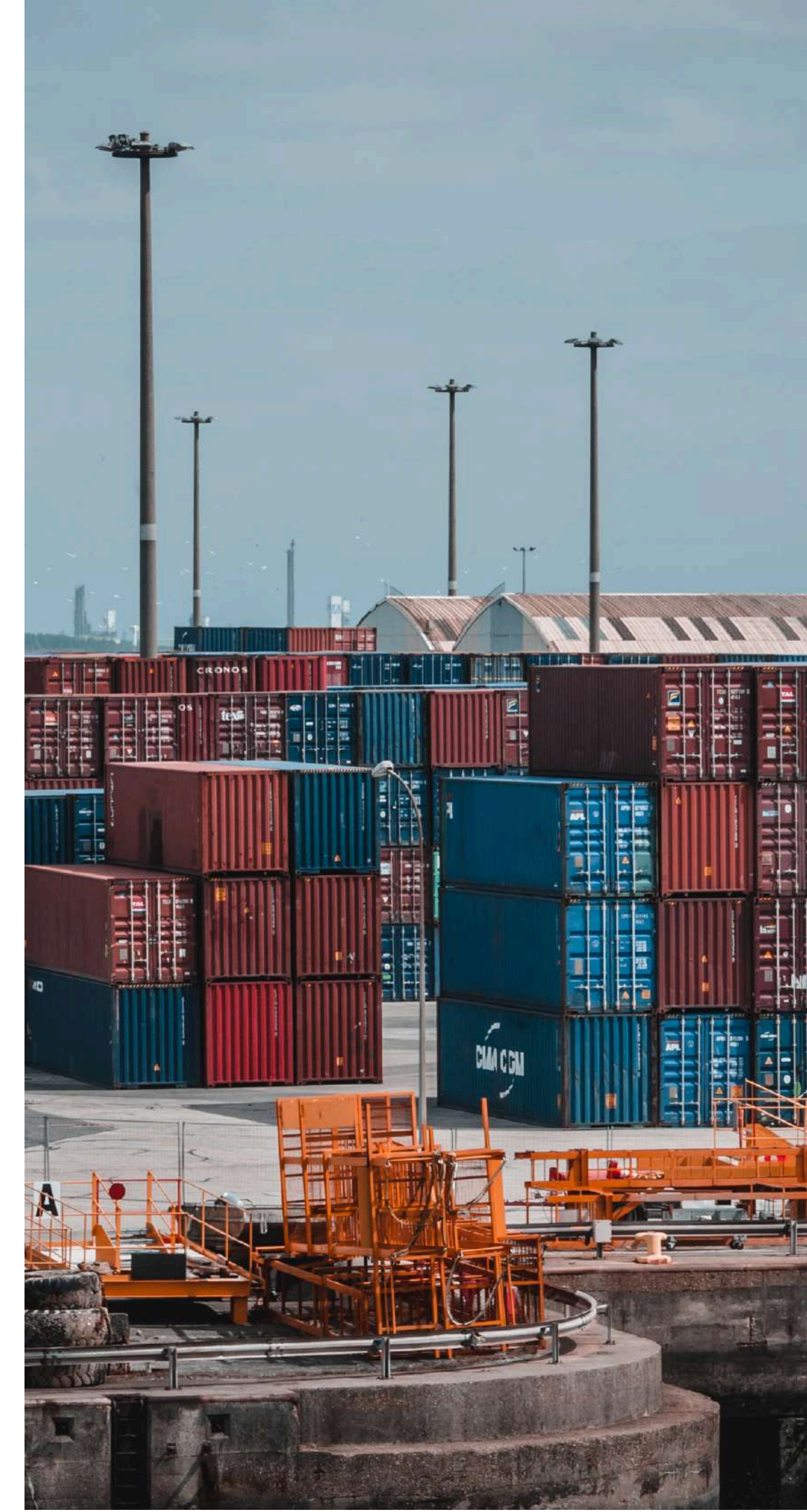


2.1 หลักการสำคัญของการประกันภัยทางทะเล "ส่วนได้เสีย (Interest)"

2.1.2 เงื่อนไขของการมีส่วนได้เสีย

ตัวอย่างส่วนได้เสียในรูปแบบต่างๆ

ผู้มีส่วนได้เสีย	เหตุผลของส่วนได้เสีย
เจ้าของเรือ	มีกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สิน
ผู้เช่าเรือ	ขาดรายได้หากเรือเสียหาย
นายเรือ / ลูกเรือ	มีค่าจ้างเป็นผลประโยชน์
เจ้าของสินค้า	เป็นเจ้าของโดยชอบธรรม
ธนาคารผู้รับจำนองเรือ	เสียหลักประกันหากเรือจม
ผู้รับตราส่งสินค้า	มีสิทธิ์ในของที่จะรับมอบ
ผู้ให้ยืมเงินแบบ bottomry/respondentia	มีทรัพย์สินเป็นหลักประกัน

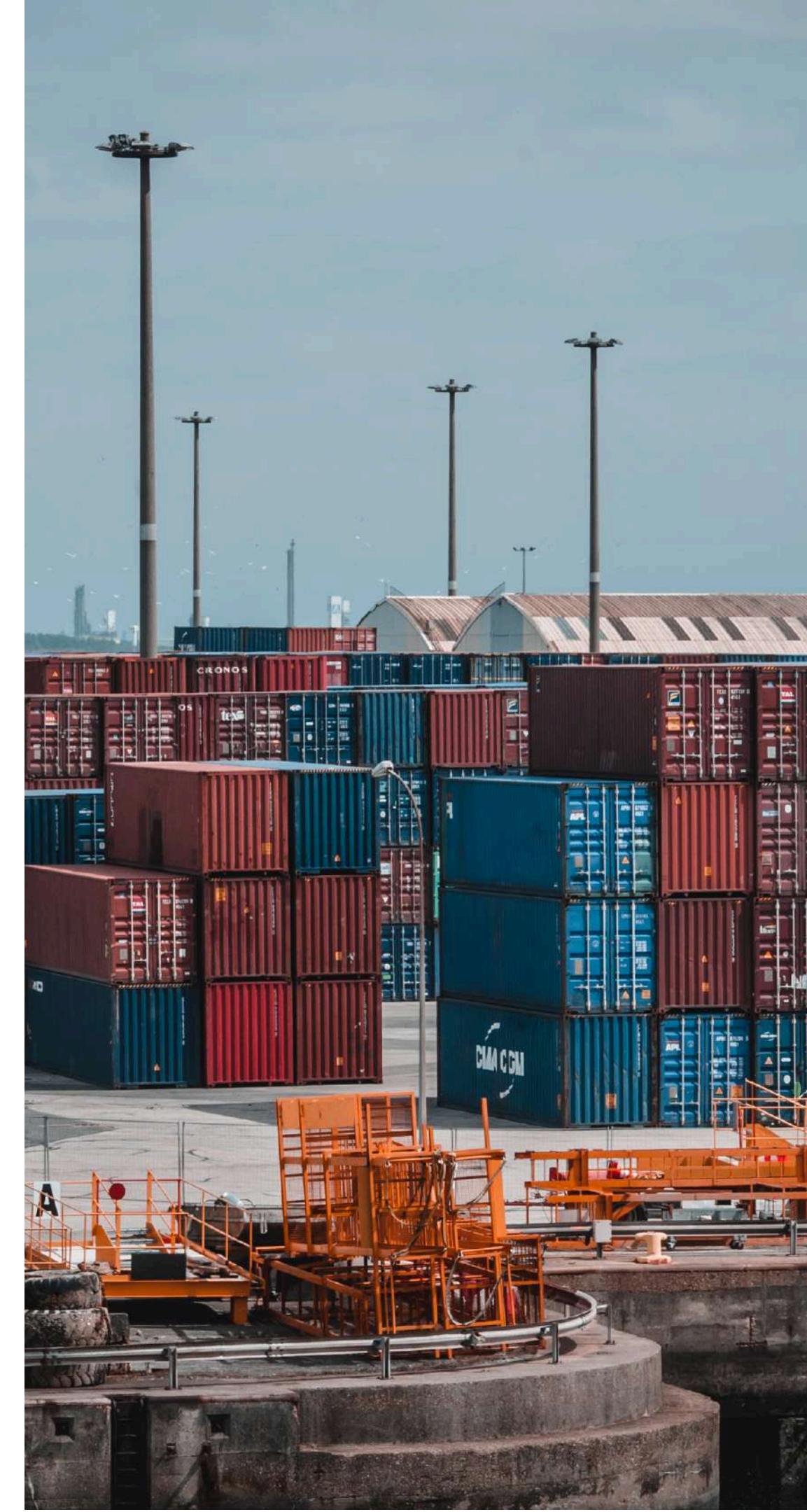


2.1 หลักการสำคัญของการประกันภัยทางทะเล "ส่วนได้เสีย (Interest)"

2.1.3 ประเภทของ "ส่วนได้เสีย" ตามกฎหมายอังกฤษ

ตามพระราชบัญญัติ Marine Insurance Act 1906

ประเภทของส่วนได้เสีย	คำอธิบาย
1. ส่วนได้เสียที่ถูกกลบล้างได้ (Defeasible Interest)	เช่น ผู้ซื้อที่ถูกปฏิเสธการส่งมอบ สินค้าถูกส่งกลับ
2. ส่วนได้เสียที่ไม่แน่นอน (Contingent Interest)	เช่น อยู่ระหว่างการตกลงซื้อสินค้า หรือการประกันภัยต่อ (Reinsurance)
3. ส่วนได้เสียบางส่วน (Partial Interest)	เช่น เจ้าของร่วมในทรัพย์สินเดียวกัน



2.1 หลักการสำคัญของการประกันภัยทางทะเล "ส่วนได้เสีย (Interest)"

2.1.4 ขอบเขตของส่วนได้เสีย (Quantum of Interest)

กฎหมายกำหนดขอบเขตมูลค่าที่สามารถประกันได้

(1) ผู้จำนอง - ผู้รับจำนอง

เจ้าของเรือ A มูลค่า 50 ล้านบาท กู้เงินธนาคาร 20 ล้านบาท โดยจำนองเรือ

- เจ้าของ ประกันภัยได้เต็ม 50 ล้านบาท
- ธนาคาร ประกันภัยได้ 20 ล้านบาท ตามยอดหนี้

(2) การทำประกันร่วมเพื่อประโยชน์ของหลายฝ่าย

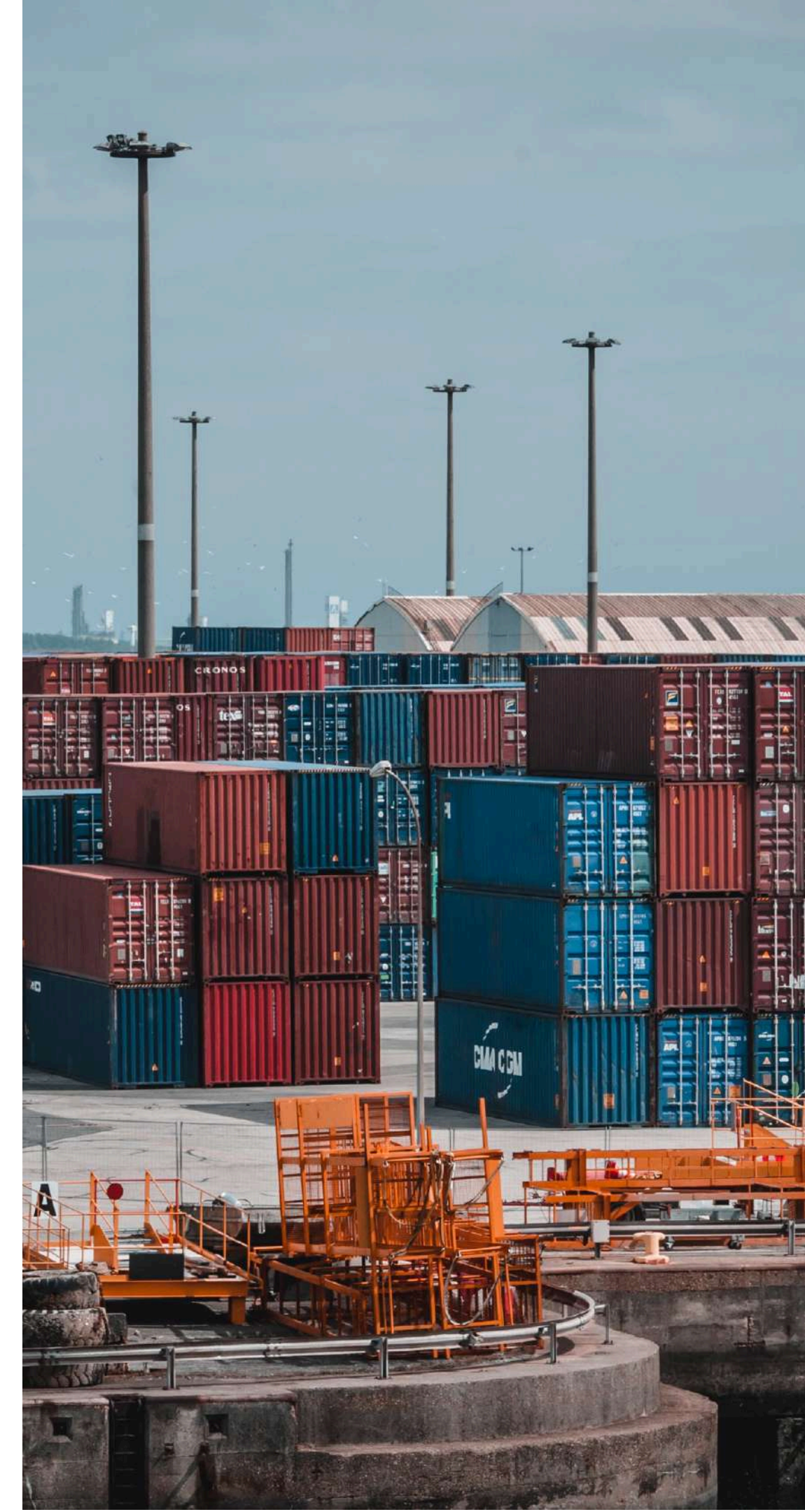
เจ้าของสามารถระบุให้จ่ายเงินค่าสินไหมแก่ผู้รับจำนองในกรณีเดียวกัน

- นาย ก. ทำประกันเรือ A ไว้ 50 ล้านบาท โดยกำหนดในกรมธรรม์ให้ธนาคารได้รับส่วน 20 ล้าน หากเรือเสียหาย ธนาคารจะได้รับ 20 ล้านบาท นาย ก. ได้รับ 30 ล้านบาท

(3) เจ้าของทรัพย์สามารถประกันทรัพย์ได้แม้มีผู้รับผิดชอบใช้ไว้แล้ว

- นาย ก. ให้เช่าเรือ A โดยมีเงื่อนไขว่า ผู้เช่าต้องรับผิดชอบหากเกิดความเสียหาย แต่นาย ก. ก็ยังสามารถทำประกันเรือ A ไว้ได้ตามมูลค่าทั้งหมด

"การจำนอง = เอาทรัพย์ค้ำประกันหนี้โดยไม่ต้องส่งมอบทรัพย์ให้เจ้าหนี้."

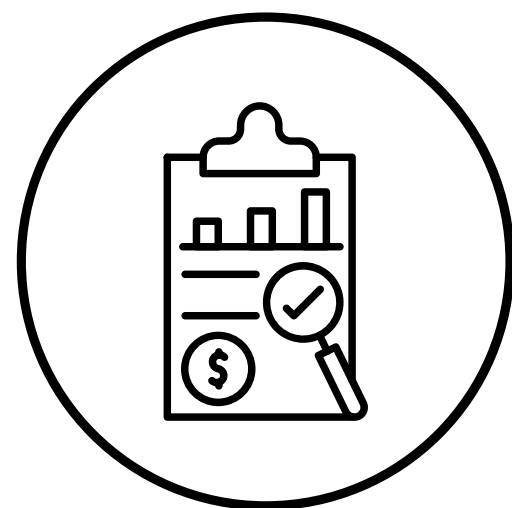


2.2 หลักการพื้นฐานของ "ความสุจริตอย่างยิ่ง" (Utmost Good Faith)

2.2.1 หน้าที่ของผู้เอาประกันภัย

1. บทพื้นฐานของความสุจริตอย่างยิ่ง (Utmost Good Faith)

สัญญาประกันภัยทางทะเลตั้งอยู่บนพื้นฐานของความสุจริตอย่างยิ่ง (Utmost Good Faith หรือ Uberrimae Fidei) โดยคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายต้องสุจริตต่อกันตั้งแต่เริ่มการเจรจา จนถึงขณะทำสัญญา ตลอดระยะเวลาความคุ้มครอง รวมถึงช่วงการเรียกร้องสิทธิจากเหตุวินาศภัย ข้อมูลที่ให้หรือเปิดเผยต้องเป็นจริงและครบถ้วน โดยเฉพาะ **หน้าที่ของผู้เอาประกันภัยในการเปิดเผย (Disclosure) และแถลงข้อความจริง (Representation)** (Clarke, 2017)



2.2 หลักการพื้นฐานของ "ความสุจริตอย่างยิ่ง" (Utmost Good Faith)

2.2.1 หน้าที่ของผู้เอาประกันภัย

2. ความหมายของสัญญาประกันภัยในฐานะสัญญาเพื่อการเสี่ยงโชค

การประกันภัยเป็นสัญญาเพื่อการเสี่ยงโชคอย่างถูกต้องตามกฎหมาย

กล่าวคือ ผู้รับประกันภัยอาจต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนหากเกิดความเสียหาย แต่หากไม่เกิดความเสียหาย ผู้รับประกันภัยไม่ต้องจ่ายค่าสินไหม และไม่คืนเบี้ยประกันภัย

ดังนั้น **ผู้รับประกันภัยย่อมเชื่อถือในคำแถลงของผู้เอาประกันภัยซึ่งรัฐข้อเท็จจริงเกี่ยวกับความเสี่ยงของวัตถุที่เอาประกันภัยมากกว่า** (Clarke, 2017)



2.2 หลักการพื้นฐานของ "ความสุจริตอย่างยิ่ง" (Utmost Good Faith)

2.2.1 หน้าที่ของผู้เอาประกันภัย

3. กรณีผู้เอาประกันภัยกระทำการโดยตรงหรือผ่านตัวแทน

- หากผู้เอาประกันภัยทำสัญญาโดยตรง มีหน้าที่เปิดเผยความจริงด้วยตนเอง
- แต่หากใช้ตัวแทนทำประกันภัย หน้าที่นั้นตกเป็นของตัวแทน โดยต้องเปิดเผย "ข้อเท็จจริงที่เป็นสาระสำคัญ" (Material Circumstance)

(Clarke, 2017)



2.2 หลักการพื้นฐานของ "ความสุจริตอย่างยิ่ง" (Utmost Good Faith)

2.2.2 หน้าทีของผู้เอาประกันภัยหลักการตามกฎหมายอังกฤษ

Marine Insurance Act 1906

- กำหนดหน้าที่เปิดเผยข้อความจริงไว้เพียงฝ่ายผู้เอาประกันภัย

Insurance Act 2015

- ปรับปรุงหลักการโดยแยกหน้าที่ตามลักษณะของสัญญา ได้แก่
- สัญญาเพื่อผู้บริโภค (Consumer Insurance Contract)
- สัญญาเพื่อธุรกิจ (Non-Consumer Insurance Contract)

ตัวอย่างและหน้าที่ของผู้เอาประกันภัย

สัญญาประกันภัยเพื่อผู้บริโภค

- เช่น การส่งของใช้กลับไทยโดยนิสิตไทยที่เรียนในอังกฤษ
- มีหน้าที่ใช้ความระมัดระวังตามสมควรในการแถลงข้อความ

สัญญาประกันภัยเพื่อธุรกิจ

- เป็นสัญญาระหว่างผู้เอาประกันภัย (มักเป็นนิติบุคคล) กับผู้รับประกันภัย โดยมีวัตถุประสงค์ทางธุรกิจ
- ต้องนำเสนอความเสี่ยงภัยอย่างเป็นธรรม (Fair Presentation)



2.2 หลักการพื้นฐานของ "ความสุจริตอย่างยิ่ง" (Utmost Good Faith)

2.2.3 หลักการของ Fair Presentation

เปิดเผยข้อเท็จจริงที่เป็นสาระสำคัญที่รู้หรือควรรู้ หรือให้ข้อมูลพอที่ผู้รับประกันภัยจะสอบถามเพิ่มเติม ข้อความต้องชัดเจน เข้าถึงได้ตามสมควร คำแถลงต้องถูกต้องในสาระสำคัญ หากเป็นความคาดหมายหรือความเชื่อ ต้องสุจริต

การพิจารณาความเป็นสาระสำคัญของข้อเท็จจริง ต้องดูว่า

1. ข้อมูลมีผลต่อการชั่งน้ำหนักความเสี่ยงของผู้รับประกันภัยหรือไม่
2. ข้อมูลนั้นทำให้ผู้รับประกันภัยเชื่อใจและตกลงทำสัญญาหรือไม่

บุคคลที่เกี่ยวข้องในการรับรู้ข้อเท็จจริง

1. ผู้บริหารระดับสูง (Senior Management)
2. ลูกจ้างหรือผู้รับผิดชอบเรื่องประกันภัย
3. ตัวแทน เช่น โบรกเกอร์



2.2 หลักการพื้นฐานของ "ความสุจริตอย่างยิ่ง" (Utmost Good Faith)

2.2.3 หลักการของ Fair Presentation

สิ่งที่ "ควรรู้" (Ought to Know)

เป็นสิ่งที่สามารถค้นหาได้ตามสมควร เช่น จากข้อมูลที่มีอยู่แล้ว
ข้อยกเว้นที่ไม่ต้องเปิดเผย

1. ข้อเท็จจริงที่ลดความเสี่ยงภัย
2. ข้อเท็จจริงที่ผู้รับประกันภัยรู้อยู่แล้ว
3. ข้อเท็จจริงที่ผู้รับประกันภัยควรรู้
4. ข้อเท็จจริงที่ถือว่าผู้รับประกันภัยรู้อยู่แล้ว (เช่น ความรู้ทั่วไป)
5. ข้อเท็จจริงที่ผู้รับประกันภัยสละสิทธิ์ไม่ต้องรู้

**ผู้เอาประกันภัย แจ้งเฉพาะสิ่งที่มีผลเพิ่มความเสี่ยง
ส่วนสิ่งที่ "ผู้รับประกันภัยอยู่แล้ว", "ควรรู้", "เป็นความรู้ทั่วไป", หรือ "ลดความเสี่ยง"
ไม่ต้องเปิดเผย**



2.2 หลักการพื้นฐานของ "ความสุจริตอย่างยิ่ง" (Utmost Good Faith)

2.2.3 หลักการของ Fair Presentation

ทางแก้ไขเยียวยา (Remedies) เมื่อมีการฝ่าฝืน Fair Presentation ตาม Marine Insurance Act 1906 ผู้รับประกันภัยมีสิทธิบอกล้างสัญญาโดยสิ้นเชิง ตาม Insurance Act 2015

1. ฝ่าฝืนโดยจงใจหรือไม่สนใจ (Deliberate or Reckless)
ผู้รับประกันภัยสามารถบอกล้างสัญญา ไม่จ่ายค่าสินไหม และไม่คืนเบี้ยประกัน
2. ฝ่าฝืนโดยไม่จงใจ ผู้รับประกันภัยมี 3 ทางเลือก
 - 2.1 บอกล้างสัญญา + คืนเบี้ยประกัน
 - 2.2 แก้ไขข้อสัญญาตามความเป็นจริง เช่น ลดวงเงินประกัน
 - 2.3 ลดค่าสินไหมตามสูตร

$$\text{เขตใช้จริง} = [(\text{เบี้ยเต็ม} \times \text{ค่าสินไหมเขตใช้จริง}) / \text{เบี้ยที่ควรเป็น}] \times \text{ค่าสินไหม}$$



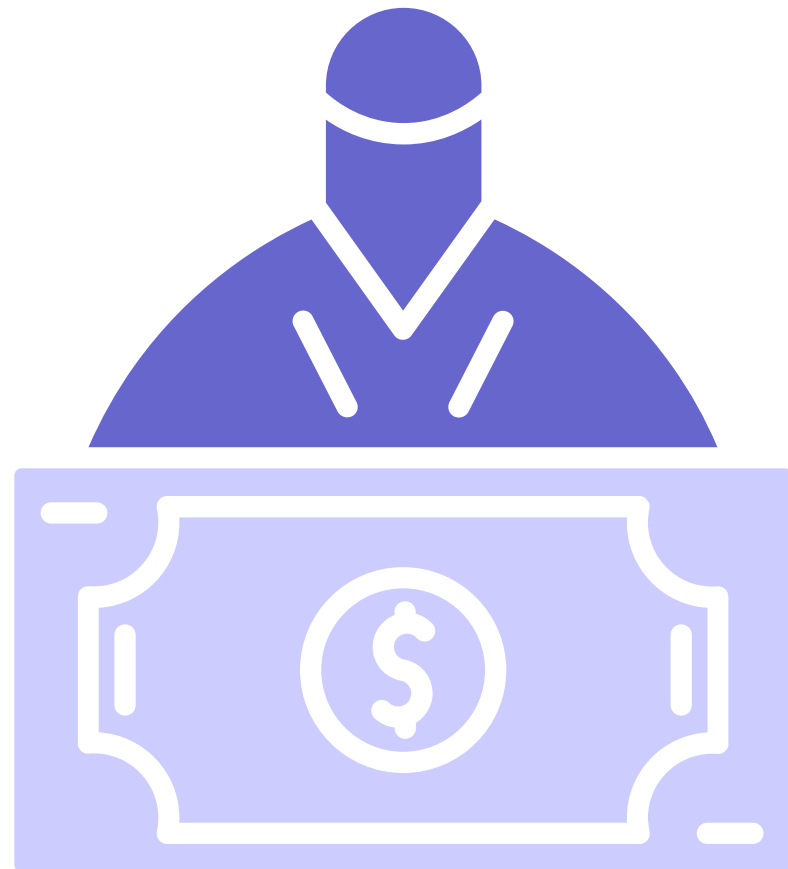
2.2 หลักการพื้นฐานของ "ความสุจริตอย่างยิ่ง" (Utmost Good Faith)

2.2.3 หลักการของ Fair Presentation

กรณีฉ้อฉลในการเรียกร้องค่าสินไหม (Fraudulent Claim)

ผู้รับประกันภัยมีสิทธิ

- 1. ไม่จ่ายค่าสินไหม
- 2. เรียกคืนเงินที่เคยจ่ายไป
- 3. ปฏิบัติต่อสัญญาเสมือนยกเลิกตั้งแต่เวลาฉ้อฉล
- 4. ปฏิเสธการจ่ายค่าสินไหมในเหตุการณ์หลังการฉ้อฉล โดยไม่คืนเบี้ย



2.2 หลักการพื้นฐานของ "ความสุจริตอย่างยิ่ง" (Utmost Good Faith)

2.2.4 หลัก Contract Out

คู่สัญญาอาจตกลงเงื่อนไขที่ให้สิทธิผู้เอาประกันภัยต่ำกว่าที่กฎหมายบัญญัติได้ เฉพาะในสัญญาเพื่อธุรกิจ ต้องโปร่งใส โดยมี

1. ขั้นตอนให้ผู้เอาประกันภัยทราบข้อจำกัด
2. ข้อสัญญาต้องชัดเจน ไม่คลุมเครือ

หลัก Contract Out ไม่สามารถใช้กับสัญญาเพื่อการยุติการเรียกร้อง หรือ สัญญา ประนีประนอมยอมความ (Settlement Contract)

ตัวอย่างที่ใช้ Contract Out ได้

บริษัทประกันภัยกำหนดว่า กรมธรรม์ Marine Cargo นี้ ไม่คุ้มครองความเสียหายจากความล่าช้า ผู้เอาประกันภัยได้รับแจ้งก่อนซื้อ และเงื่อนไขเขียนชัดเจน ถูกต้องตามหลัก Contract Out

ตัวอย่างที่ใช้ Contract Out ไม่ได้

หลังเกิดเหตุเรือชนแล้ว บริษัทประกันภัยนำเอกสารมาให้ผู้เอาประกันภัยลงนามว่า "ผู้เอาประกันภัยสละสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายทั้งหมด"

- ถือว่าเป็น สัญญาประนีประนอมยอมความ (Settlement Contract)
- Contract Out ใช้ไม่ได้
- ไม่ชอบด้วยกฎหมาย หากเป็นการลดสิทธิมากเกินไปหรือไม่โปร่งใส



2.2 หลักการพื้นฐานของ "ความสุจริตอย่างยิ่ง" (Utmost Good Faith)

2.2.4 หลัก Contract Out

ประเด็น	อธิบาย
Contract Out คืออะไร	การตกลงลดสิทธิผู้เอาประกันภัยได้ โดยกฎหมายอนุญาตเฉพาะในสัญญาเพื่อธุรกิจ
จะใช้ได้เมื่อไร	เมื่อแจ้งชัดเจน โปร่งใส และจ่ายค่าไม่คลุมเครือ
ทำไมต้องโปร่งใส	เพื่อป้องกันผู้เอาประกันภัยถูกเอาเปรียบจากข้อมูลที่ไม่สมดุล
ใช้ไม่ได้เมื่อไร	ใช้กับสัญญาที่การเรียกร้องไม่ได้ เพราะเป็นเรื่องหลังเหตุภัย ไม่ใช่เงื่อนไขล่วงหน้า

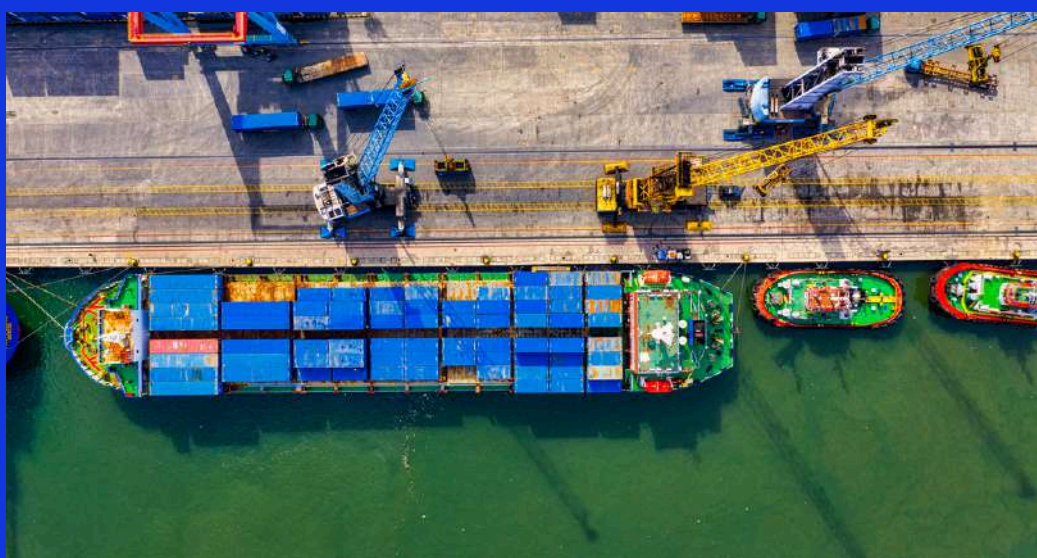


2.3 คำรับรอง (Warranty)

คำรับรอง (Warranty) ในการประกันภัยทางทะเล หมายถึง **ข้อกำหนดหรือคำมั่น**ที่ผู้เอาประกันภัยรับว่าจะกระทำ หรือไม่กระทำบางสิ่ง หรือ ยืนยันข้อเท็จจริงบางประการ โดยมีผลบังคับให้ต้องปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด ไม่ว่าคำรับรองนั้นจะมีสาระสำคัญต่อความเสี่ยงภัยหรือไม่ก็ตาม คำรับรองมี 2 ประเภท (Hodges & Hill, 2012) คือ



หากผู้เอาประกันภัยไม่ปฏิบัติตาม แม้จะไม่เกี่ยวกับสาเหตุความเสียหาย ผู้รับประกันภัยก็อาจปฏิเสธความคุ้มครองได้ (ตามหลัก common law และ MIA 1906)





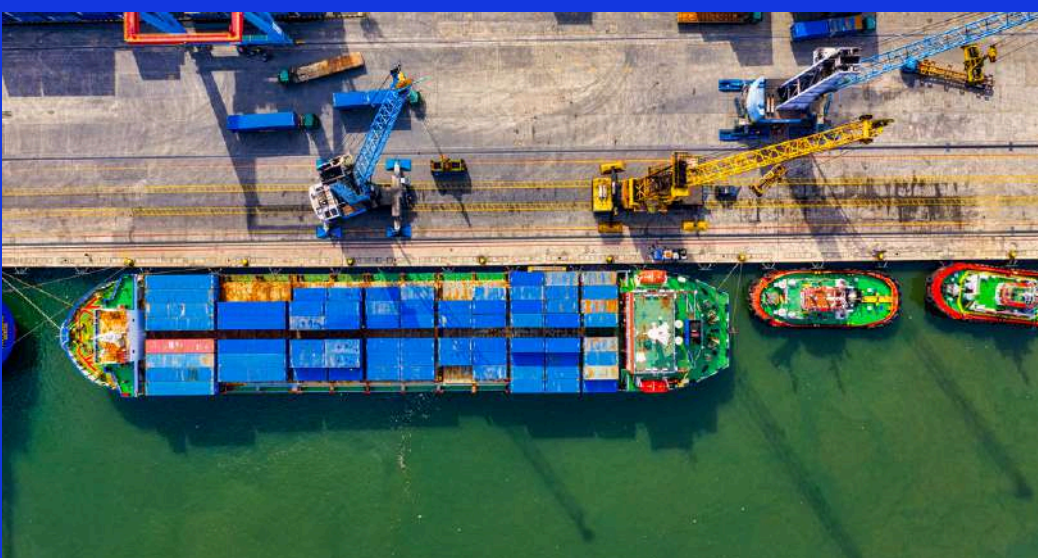
2.3 คำรับรอง (Warranty)

2.3.1 คำรับรองโดยชัดแจ้ง (EXPRESS WARRANTY)

ระบุไว้ในกรมธรรม์หรือเอกสารประกอบการกรมธรรม์โดยชัดแจ้ง เช่น

"warranty shipped under deck" หมายถึง สินค้าจะต้องบรรจุทุกใต้ท้องเรือเท่านั้น

หรือ "warranted that the insured vessels licensed through the period of insurance" หมายถึง เรือจะต้องมีใบอนุญาตตลอดระยะเวลาความคุ้มครอง



2.3.1 คำรับรองโดยชัดแจ้ง (EXPRESS WARRANTY)

ตัวอย่าง

ตัวอย่างที่ 1 – Warranty เรื่องเส้นทางการเดินเรือ (Voyage Warranty)

“เรือต้องเดินทางตามเส้นทาง Singapore – Laem Chabang โดยไม่แวะท่าเรืออื่นระหว่างทาง เว้นแต่เกิดเหตุฉุกเฉินที่จำเป็น”
หากเรือออกนอกเส้นทางโดยไม่มีเหตุจำเป็น อาจทำให้ความคุ้มครองสิ้นสุดทันที

ตัวอย่างที่ 2 – Warranty เรื่องสภาพความเหมาะสมของเรือ (Seaworthiness Warranty)

“ผู้เอาประกันภัยรับรองว่าเรืออยู่ในสภาพมั่นคงแข็งแรงและเหมาะสมแก่การเดินเรือ ณ เวลาที่เริ่มการเดินทาง”
ถ้าเรือมีข้อบกพร่องร้ายแรงตั้งแต่ต้น ประกันอาจไม่รับผิดชอบ

ตัวอย่างที่ 3 – Warranty เรื่องการปฏิบัติตามกฎหมายความปลอดภัย

“ผู้เอาประกันภัยรับรองว่าจะปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับด้านความปลอดภัยของ IMO และ SOLAS ตลอดระยะเวลาที่เอาประกันภัย”
ถ้าเรือไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนด อาจถือเป็นการผิด Warranty

ตัวอย่างที่ 4 – Warranty เรื่องเงื่อนไขการบรรจุ (Packing/Storage Warranty)

“ผู้เอาประกันภัยรับรองว่าสินค้าจะต้องบรรจุในตู้คอนเทนเนอร์ชนิดกันความชื้น และผูกมัดอย่างปลอดภัยตามมาตรฐานผู้ผลิต”
หากบรรจุไม่ตรงตามเงื่อนไข แม้ความเสียหายเกิดจากเหตุอื่น บริษัทประกันอาจปฏิเสธได้

2.3.1 คำรับรองโดยชัดเจน (EXPRESS WARRANTY)

ตัวอย่าง

ตัวอย่างที่ 5 – Warranty เรื่องจำนวนลูกเรือขั้นต่ำ

“ผู้เอาประกันภัยรับรองว่าจะมีลูกเรืออย่างน้อย 12 คน รวมผู้ควบคุมเรือที่มีใบอนุญาตถูกต้องตามกฎหมายตลอดเวลาที่เดินเรือ”
หากจำนวนลูกเรือไม่ครบ ถือว่าผิด Warranty

ตัวอย่างที่ 6 – Warranty เรื่องสถานที่เก็บรักษา

“ผู้เอาประกันภัยรับรองว่าสินค้าจะเก็บในคลังสินค้าที่มีระบบควบคุมอุณหภูมิ 2–8°C ตลอดระยะเวลาที่เอาประกันภัย”
ถ้าอุณหภูมิไม่เป็นไปตามที่รับรอง ความคุ้มครองอาจสิ้นสุด

ตัวอย่างที่ 7 – Warranty เรื่องการใช้พาหนะเฉพาะ

“สินค้าต้องขนส่งโดยใช้รถห้องเย็นของบริษัทที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน GMP และ HACCP”
หากใช้รถที่ไม่เข้าเกณฑ์ ถือว่าผิด Express Warranty

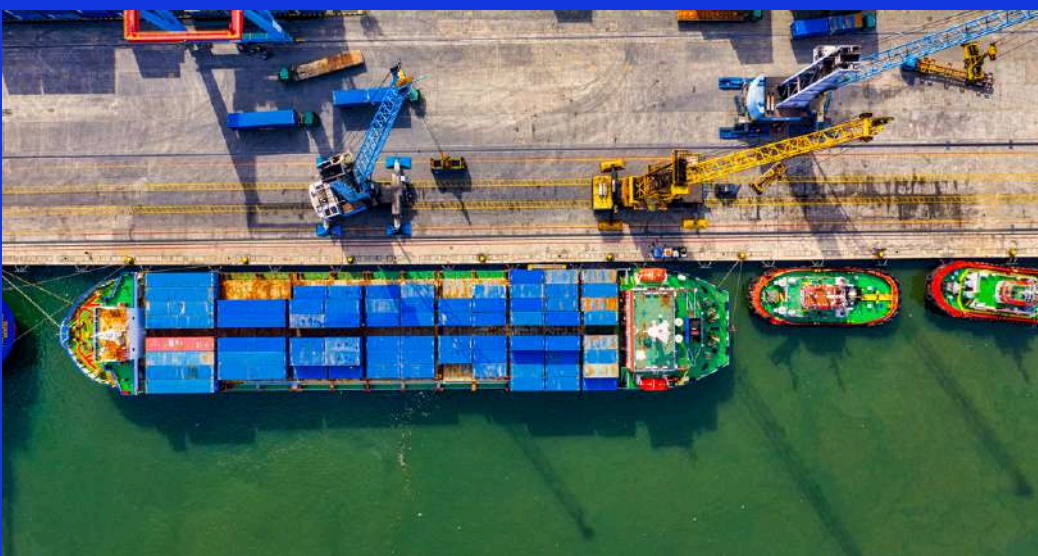


2.3 คำรับรอง (Warranty)

2.3.2 คำรับรองโดยปริยาย (IMPLIED WARRANTY)

Implied Warranty คือ

- **คำรับรองที่ไม่ได้เขียนไว้ในสัญญา** แต่กฎหมายถือว่า ต้องมี และผู้เอาประกันภัยต้องปฏิบัติตามเสมอ แม้ไม่ได้ระบุเป็นลายลักษณ์อักษร
- หากผู้เอาประกันภัยไม่ปฏิบัติตาม ความคุ้มครองอาจ "สิ้นสุดทันที" **แม้สาเหตุความเสียหายจะไม่เกี่ยวกับการผิด Warranty**
- นี่คือการเข้มงวดของประกันภัยทางทะเลในระบบกฎหมายอังกฤษที่ไทยนำมาใช้เป็นหลักอ้างอิงในทางปฏิบัติ



2.3 คำรับรอง (Warranty)

2.3.2 คำรับรองโดยปริยาย (IMPLIED WARRANTY)

1. Warranty เรื่องความเหมาะสมของเรือ (Seaworthiness Implied Warranty) – สำหรับ Voyage Policy

กฎหมายถือว่า
เรือจะต้องอยู่ในสภาพมั่นคง แข็งแรง เหมาะสมแก่การเดินทาง ณ เวลาออกเดินทาง
ถึงแม้สัญญาไม่เขียนไว้ ก็ “ถือว่า” โดยอัตโนมัติ

ตัวอย่าง

1. เรือมีรอยร้าวใต้ท้องเรือตั้งแต่ก่อนออกเดินทาง
2. เครื่องยนต์ชำรุด และผู้เอาประกันรู้แต่ไม่ซ่อม

ถือว่าผิด Implied Warranty

ประกันอาจไม่ต้องรับผิดชอบ ไม่ว่าความเสียหายจะเกิดจากสาเหตุอื่นก็ตาม



2.3 คำรับรอง (Warranty)

2.3.2 คำรับรองโดยปริยาย (IMPLIED WARRANTY)

2. Warranty เรื่องความซื่อสัตย์สุจริตอย่างสูง (Utmost Good Faith)

ในสัญญาประกันภัยทุกชนิด รวมถึงประกันภัยทางทะเล
คู่สัญญาต้องแสดงความซื่อสัตย์สุจริตสูงสุด และเปิดเผยข้อเท็จจริงสำคัญทั้งหมด

ไม่จำเป็นต้องเขียนไว้ กฎหมายถือว่ามิเสมอ
หากผู้เอาประกันภัยปกปิดข้อมูลสำคัญ ประกันสามารถบอกล้างสัญญาได้



2.3 คำรับรอง (Warranty)

2.3.2 คำรับรองโดยปริยาย (IMPLIED WARRANTY)



3. Warranty ว่า “ไม่มีการเบี่ยงเบนเส้นทาง” (No Deviation Warranty)

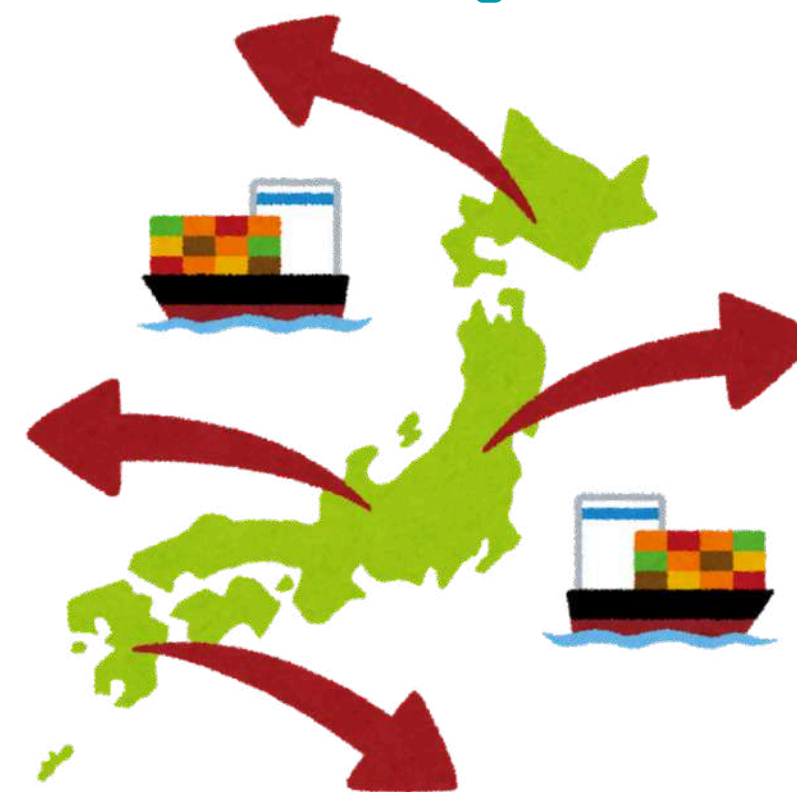
ใช้กับการประกันภัยเดินเรือ (Voyage Policy)

เรือต้องเดินทางตามเส้นทางปกติ ไม่ออกนอกเส้นทางโดยไม่มีเหตุสมควร
แม้สัญญาไม่ได้เขียนว่าห้ามเบี่ยงเบนเส้นทาง ก็ถือว่าห้ามโดยปริยายอยู่แล้ว

ตัวอย่าง

เรือเบี่ยงเส้นทางไปแวะท่าเรือที่ไม่ได้กำหนด เพื่อรับสินค้าเพิ่ม
ไม่มีเหตุฉุกเฉินที่จำเป็น (เช่น ช่วยชีวิตคน, ช่อมเรือ)

- ผิด Implied Warranty
- ความคุ้มครองสิ้นสุดทันทีนับจากเบี่ยงเส้นทาง





2.3 คำรับรอง (Warranty)

2.3.2 คำรับรองโดยปริยาย (IMPLIED WARRANTY)

4. Warranty ว่า “จะไม่ใช้เรือในทางผิดกฎหมาย” (Legality Warranty)

กฎหมายถือว่าผู้เอาประกันภัยรับรองว่า

การเดินทาง การบรรทุกสินค้า และวัตถุประสงค์ของเรือ ต้องไม่ผิดกฎหมาย
แม้ไม่ได้ระบุในกรมธรรม์ ก็ถือว่ามีส่วน

ตัวอย่าง

1. ขนสินค้าละเมิดกฎหมายศุลกากร
2. ใช้เรือขนสินค้าต้องห้าม
3. ขนสิ่งของผิดประกาศของ IMO

- ประกันอาจไม่รับผิดทั้งหมด





2.3 คำรับรอง (Warranty)

2.3.2 คำรับรองโดยปริยาย (IMPLIED WARRANTY)

หลักการสำคัญของ INSURANCE ACT 2015 เกี่ยวกับ WARRANTY

Representation \neq Warranty
ไม่สามารถเปลี่ยน "คำแถลงข้อเท็จจริงทั่วไป" ให้กลายเป็นคำรับรอง

ผลของการผิดคำรับรองในกฎหมายใหม่

- ความคุ้มครอง ไม่ได้สิ้นสุดทันที เหมือนระบบเดิม
- แต่จะ หักลดชั่วคราว เฉพาะช่วงเวลาที่ผ่านมาที่ฝ่าฝืนคำรับรอง
- หากผู้เอาประกันภัย "เยียวยาเหตุผิดคำรับรอง" ความคุ้มครองกลับคืนได้

สิ่งที่ถือเป็น "การเยียวยา" (Remedy)

- ความเสี่ยงภัยกลับมาอยู่ในระดับที่ตกลงกันเดิม
เช่น ตรวจสอบอุปกรณ์ล่าช้า แต่ตรวจสอบเสร็จแล้ว ความเสี่ยงกลับมาปกติ
- ผู้เอาประกันภัยหยุดการกระทำที่ทำให้ผิดคำรับรอง
เช่น หยุดใช้เรือในกิจกรรมที่ไม่สอดคล้องกับคำรับรอง





2.3 คำรับรอง (Warranty)

2.3.2 คำรับรองโดยปริยาย (IMPLIED WARRANTY)

หลักการสำคัญของ INSURANCE ACT 2015 เกี่ยวกับ WARRANTY

หลัก "ความสัมพันธ์กับความเสียหาย"

- ความเสียหายต้อง มีความเชื่อมโยงสาระสำคัญ กับการผิดคำรับรอง
- ไม่จำเป็นต้องเป็น "สาเหตุโดยตรง" แต่ต้องสัมพันธ์กับความเสียหายที่คำรับรองต้องควบคุม

ข้อยกเว้นที่การผิดคำรับรอง "ไม่ทำให้ความคุ้มครองหยุดลง"

- สถานการณ์เปลี่ยนแปลงจนไม่สามารถปฏิบัติตามคำรับรองได้
- การปฏิบัติตามคำรับรองจะกลายเป็นการกระทำผิดกฎหมาย
- ผู้รับประกันภัยยอมสละสิทธิ์ไม่บังคับคำรับรอง (Waiver)





2.3 คำรับรอง (Warranty)

2.3.2 คำรับรองโดยปริยาย (IMPLIED WARRANTY)

หลักการสำคัญของ INSURANCE ACT 2015 เกี่ยวกับ WARRANTY

ตัวอย่างเปรียบเทียบ

1. ชำระเบี้ยประกันล่าช้า -> เยียวยาได้

เมื่อผู้เอาประกันจ่ายเบี้ยแล้ว -> ความคุ้มครองกลับมามีผล

2. ไม่ติดกฏแฉตามคำรับรอง -> ความคุ้มครองหยุดลงชั่วคราว

ถ้าเรือถูกขโมยในช่วงที่ทำผิดคำรับรอง -> ผู้รับประกันภัยไม่รับผิด
เมื่อกลับมาติดกฏแฉ -> ความคุ้มครองกลับมา

3. เรือรับรองว่า "ใช้เพื่อความสำราญเท่านั้น"

หากนำไปใช้เชิงพาณิชย์ -> ความคุ้มครองหยุดลง
เมื่อกลับมาใช้เพื่อความสำราญ -> คุ้มครองกลับมา

สรุปภาพรวม

- INSURANCE ACT 2015 ทำให้กฎเรื่อง "คำรับรอง" เป็นธรรมขึ้น
- การผิดคำรับรองไม่ได้ตัดสิทธิ์แบบถาวร
- ความคุ้มครองจะ "หยุด" เฉพาะช่วงที่ฝ่าฝืน
- สามารถ "เยียวยาได้" และกลับมาคุ้มครอง
- ความเสียหายต้องมีความสัมพันธ์กับการผิดคำรับรอง
- มีข้อยกเว้นกรณีปฏิบัติไม่ได้ / ผิดกฎหมาย / ผู้รับประกันสละสิทธิ์

2.4 สาเหตุใกล้ขีด (Proximate Cause)

หลักสาเหตุใกล้ขีด (Proximate Cause) ในการประกันภัยทางทะเล

Proximate Cause

- มาจากภาษาละติน "Causa proxima non remota spectatur"
- "ต้องพิจารณาสาเหตุที่ใกล้ขีด มิใช่สาเหตุที่ห่างไกล"

หมายถึง เหตุโดยตรง สำคัญ และมีประสิทธิภาพที่สุด ที่ทำให้เกิดความเสียหาย

- สาเหตุใกล้ขีด ไม่จำเป็นต้อง
 - เป็นสาเหตุแรกสุด
 - เป็นสาเหตุสุดท้าย
 - เป็นสาเหตุเดียว



2.4 สาเหตุใกล้ขีด (Proximate Cause)

หลักสาเหตุใกล้ขีด (Proximate Cause) ในการประกันภัยทางทะเล

หลักการพิจารณา

ผู้รับประกันภัยต้องรับผิดชอบ หาก

- ความเสียหายเกิดจาก สาเหตุใกล้ขีดที่อยู่ในความคุ้มครอง

ผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบ หาก

- สาเหตุใกล้ขีดเป็น ภัยที่ถูกยกเว้น
- หรือเป็นความเสี่ยงที่ ไม่อยู่ในความคุ้มครอง

เกณฑ์สำคัญของ Proximate Cause

- Direct Cause เป็นเหตุโดยตรง ไม่ใช่ผลทางอ้อม
- Dominant Cause เป็นสาเหตุหลักที่สุดในเหตุการณ์
- Effective Cause มีพลังทำให้เกิดผลเสียหายจริง
- วิเคราะห์ตาม ความสัมพันธ์ของเหตุและผล (Causation) ไม่ใช่เพียงลำดับเวลา (chronological order)

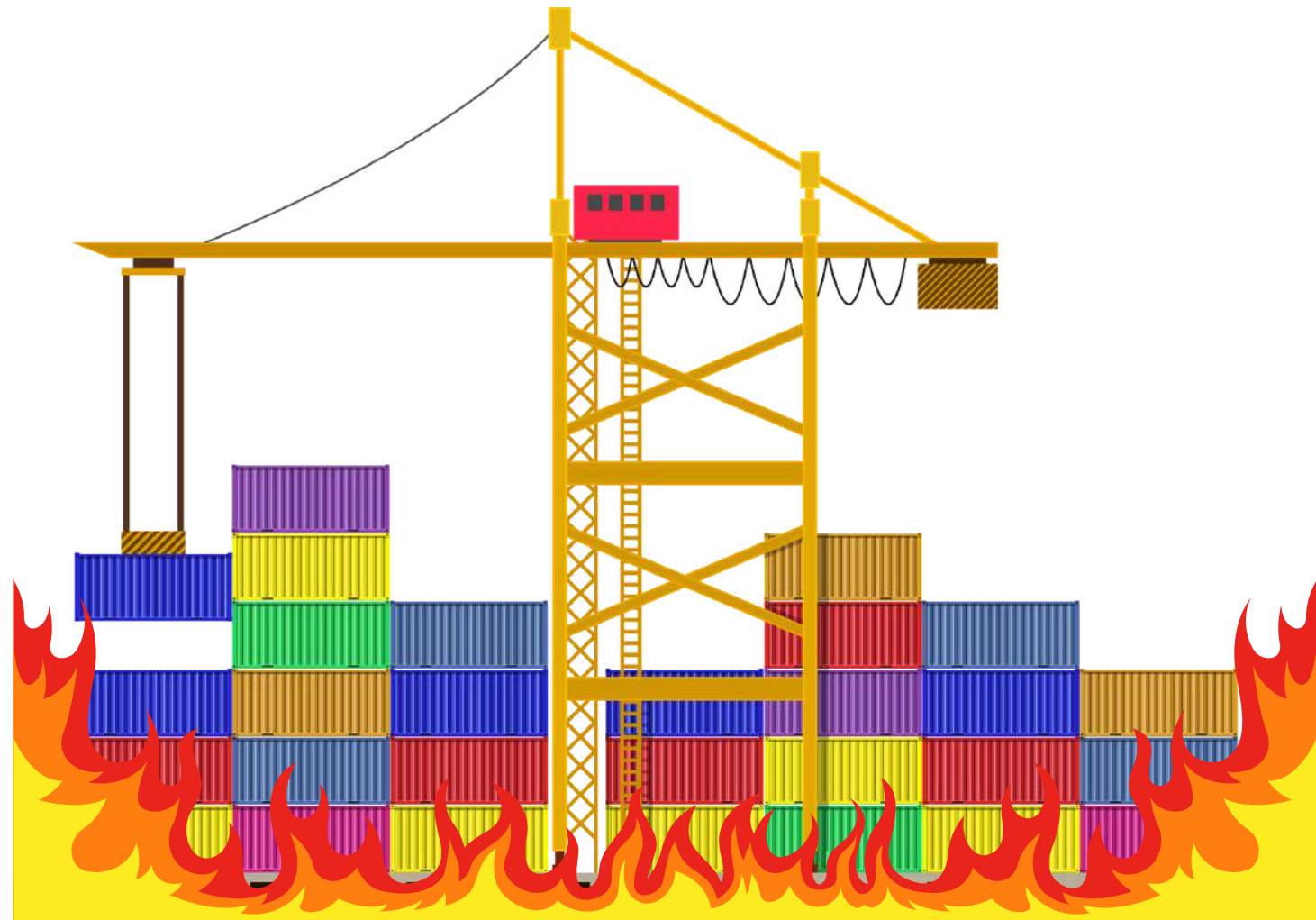


2.4 สาเหตุใกล้ขีด (Proximate Cause)

2.4.2 ตัวอย่างการประยุกต์ใช้หลักสาเหตุใกล้ขีด (Proximate Cause) ในทางปฏิบัติ

1) เพลิงไหม้ท่าเรือ ส่งผลให้ สินค้าไม้ก๊อกเสียหายจากการจมน้ำ

- เกิดไฟไหม้บนท่าเรือ
- เจ้าหน้าที่โยนและจมน้ำใส่สินค้าเพื่อป้องกันไฟลุกลาม
- สินค้าเสียหายเพราะน้ำ -> สาเหตุใกล้ขีดคือ "ไฟไหม้"
- แม้ความเสียหายเกิดจากน้ำ แต่ถือว่าเป็นผลโดยตรงจากภัยไฟไหม้ -> อยู่ในความคุ้มครอง ถ้าไฟไหม้เป็นภัยที่เอาประกันภัย

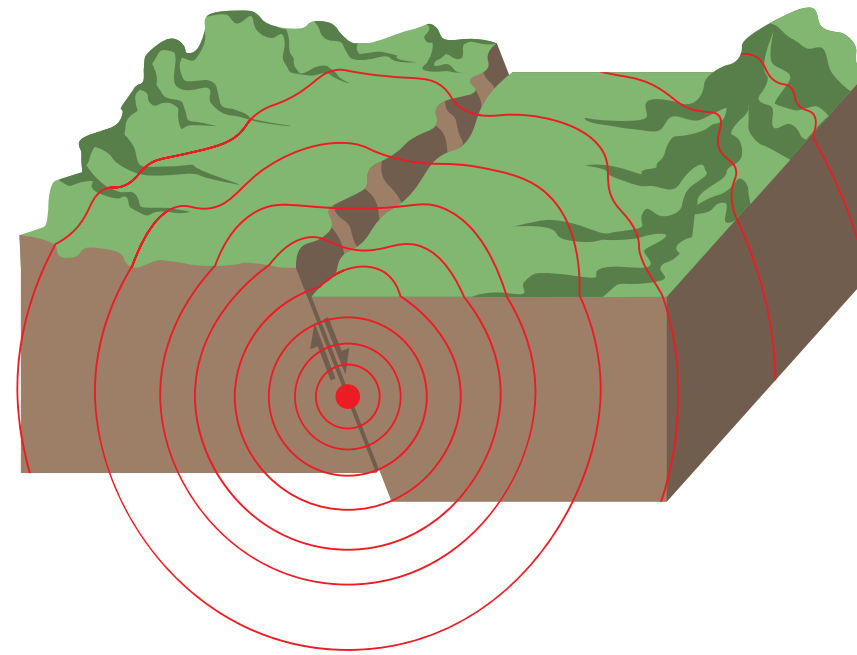


2.4 สาเหตุใกล้ขีด (Proximate Cause)

2.4.2 ตัวอย่างการประยุกต์ใช้หลักสาเหตุใกล้ขีด (Proximate Cause) ในทางปฏิบัติ

2) แผ่นดินไหว -> ก่อให้เกิดสึนามิ -> ทำสินค้าเสียหาย

- แผ่นดินไหวเป็นภัยที่อยู่ในความคุ้มครอง
 - สึนามิเป็นผลต่อเนื่องของแผ่นดินไหว
 - แม้สึนามิไม่ได้ระบุเป็นภัยในกรมธรรม์
- > ความเสียหายมีสาเหตุใกล้ขีดจากแผ่นดินไหว
-> จึงคุ้มครองภายใต้กรมธรรม์ที่คุ้มครองแผ่นดินไหว



2.4 สาเหตุใกล้ขีด (Proximate Cause)

2.4.2 ตัวอย่างการประยุกต์ใช้หลักสาเหตุใกล้ขีด (Proximate Cause) ในทางปฏิบัติ

3) ความสำคัญในกรมธรรม์แบบ "ระบุภัย" (Named Perils) เช่น ICC (B) และ ICC (C)

- ต้องพิสูจน์ว่า ภัยที่ระบุไว้ในกรมธรรม์เป็นสาเหตุใกล้ขีด ที่ทำให้เกิดความเสียหาย
- ความเสียหายที่เกิดจากผลต่อเนื่องหรือลูกโซ่ เช่น
 - นำจากการดับเพลิง
 - แรงคลื่นจากเหตุการณ์ธรรมชาติอื่น
- หากเป็นผลโดยตรงจากภัยที่เอาประกันภัย -> ผู้รับประกันภัยต้องรับผิดชอบ



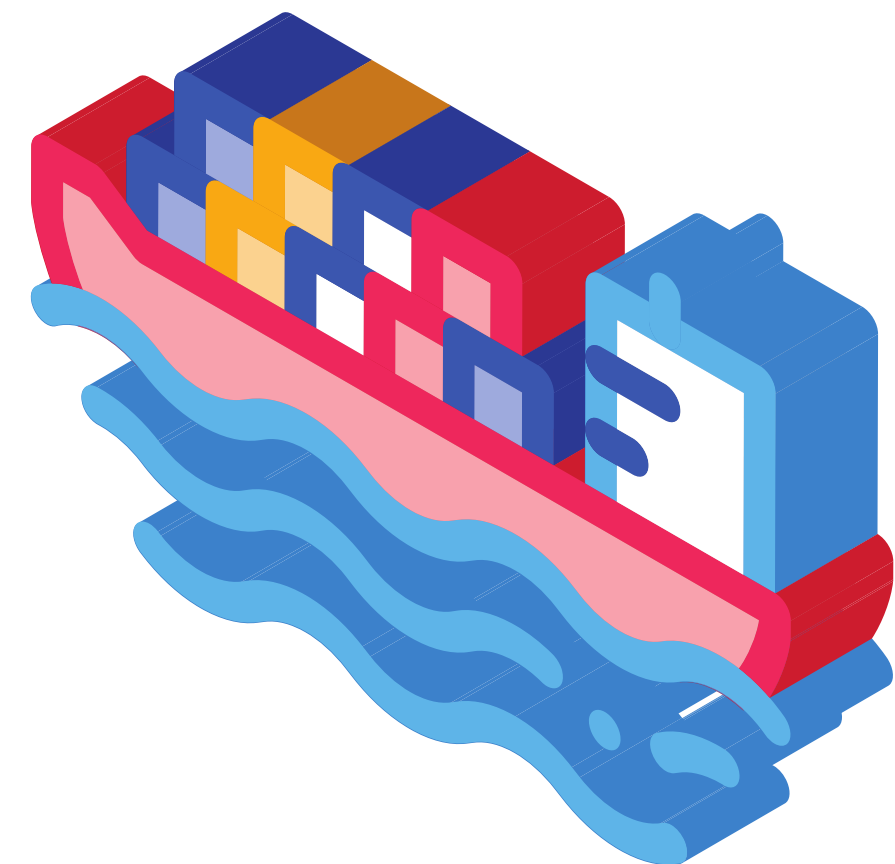
INSTITUTE CARGO CLAUSES (ICC)

1. ICC (A) - ความคุ้มครองสูงสุด (ALL RISKS)

- เป็นเงื่อนไขที่ให้ความคุ้มครองกว้างขวางที่สุด เปรียบเสมือน "ประกันชั้น 1" ของรถยนต์
- **หลักการ** คุ้มครองความสูญเสียชีวิตหรือเสียหายทางกายภาพ "ทุกชนิด" (All Risks) ที่เกิดจากปัจจัยภายนอก เว้นแต่จะระบุไว้ในข้อยกเว้น
- **จุดเด่น** คุ้มครองรวมไปถึง การโจรกรรม (Theft), การเปื้อกฝน, สินค้าแตกหัก, หรือบุบสลายจากการกระแทก
- **เหมาะสำหรับ** สินค้าที่มีมูลค่าสูง, สินค้าเปราะบาง, หรือสินค้าที่เสี่ยงต่อการถูกขโมย
- **เบี้ยประกัน** สูงที่สุด



A



INSTITUTE CARGO CLAUSES (ICC)

2. ICC (B) - ความคุ้มครองปานกลาง (NAMED PERILS)

คุ้มครองเฉพาะภัยที่ "ระบุไว้" เท่านั้น (คล้ายประกันชั้น 2+) โดยจะคุ้มครองภัยหลักเหมือน ICC (C) แต่เพิ่มความคุ้มครองพิเศษขึ้นมา ได้แก่

- แผ่นดินไหว, ภูเขาไฟระเบิด, พายุ
- สินค้าถูกน้ำซัดตกจากเรือ (Washing Overboard)
- น้ำทะเล/น้ำแม่น้ำ ไหลเข้าสู่ระวางเรือหรือตู้คอนเทนเนอร์ (Entry of Sea/River Water)
- ความเสียหายจากการสูญเสียบรรณภัณฑ์สินค้า
- **เบี้ยประกัน** ปานกลาง



INSTITUTE CARGO CLAUSES (ICC)

3. ICC (C) - ความคุ้มครองขั้นต่ำ (MAJOR CASUALTIES)

คุ้มครองเฉพาะภัยร้ายแรงที่ "ระบุไว้" เท่านั้น เน้นอุบัติเหตุใหญ่ๆ ที่เกิดขึ้นกับยานพาหนะ

- **ภัยที่คุ้มครอง**

- ไฟไหม้ หรือ ระเบิด
- เรือเกยตื้น, จม, หรือล่ม
- ยานพาหนะพลิกคว่ำ หรือตกราง
- การชนหรือโดนกันของยานพาหนะ
- การทิ้งสินค้าลงทะเลเพื่อถ่วงเรือ (Jettison / General Average)

- **จุดสังเกต** ไม่คุ้มครอง กรณีสินค้าเปียกน้ำฝน, ถูกขโมย, หรือแตกหักจากการกระแทกกันเอง

- **เหมาะสำหรับ** สินค้าเทกอง (Bulk cargo), สินค้ามูลค่าไม่สูง, สินค้าที่ไม่เสียหายง่าย (เช่น เศษเหล็ก, ถ่านหิน)

- **เบี้ยประกัน** ต่ำที่สุด



ICC Comparison: ระดับความคุ้มครองสินค้าขนส่งทางทะเล (Institute Cargo Clauses A, B, C)

เปรียบเทียบความคุ้มครอง: All Risks vs. ระบุภัย

A ICC (A) - All Risks (ทุกภัย)

ความคุ้มครองสูงสุด
(Premium Protection)
ครอบคลุมทุกความเสี่ยง
(All Risks)

- ✓ ไฟไหม้ / ระเบิด
- ✓ เรือจม / เกยตื้น / พลิกคว่ำ
- ✓ การกั๊งของทะเล
- ✓ แผ่นดินไหว / ภูเขาไฟ / พัดผ่า
- ✓ สินค้าตกทะเล
- ✓ น้ำเข้าตู้/ระวางเรือ
- ✓ การโจรกรรม / ลักขโมย
- ✓ แตกหัก / บอบ / เปียกฝน

B ICC (B) - ระบุภัย + ภัยธรรมชาติ

ความคุ้มครองปานกลาง
(Standard Protection)
ระบุภัย + ภัยธรรมชาติ
(Named Perils + Natural Forces)

- ✓ ไฟไหม้ / ระเบิด
- ✓ เรือจม / เกยตื้น / พลิกคว่ำ
- ✓ การกั๊งของทะเล
- ✓ แผ่นดินไหว / ภูเขาไฟ / พัดผ่า
- ✓ สินค้าตกทะเล
- ✓ น้ำเข้าตู้/ระวางเรือ
- ✗ การโจรกรรม / ลักขโมย
- ✗ แตกหัก / บอบ / เปียกฝน

C ICC (C) - ระบุภัย (อุบัติเหตุใหญ่)

ความคุ้มครองพื้นฐาน
(Basic Protection)
เฉพาะอุบัติเหตุใหญ่
(Major Casualties Only)

- ✓ ไฟไหม้ / ระเบิด
- ✓ เรือจม / เกยตื้น / พลิกคว่ำ
- ✓ การกั๊งของทะเล
- ✗ แผ่นดินไหว / ภูเขาไฟ / พัดผ่า
- ✗ สินค้าตกทะเล
- ✗ น้ำเข้าตู้/ระวางเรือ
- ✗ การโจรกรรม / ลักขโมย
- ✗ แตกหัก / บอบ / เปียกฝน

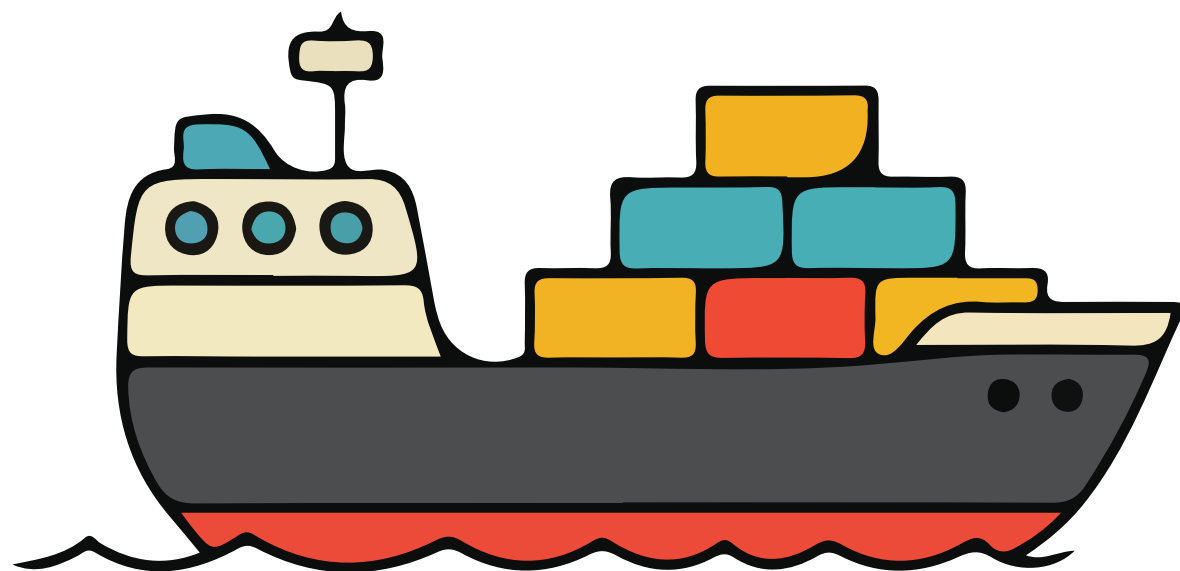
สรุป: **A** ICC (A) คุ้มครองสูงสุด, **B** (B) คุ้มครองภัยหลัก+ธรรมชาติ, **C** (C) คุ้มครองเฉพาะอุบัติเหตุใหญ่

2.5 การชดใช้ (Indemnity)

สัญญาประกันภัยทางทะเลมีลักษณะเป็น

"สัญญาเพื่อการชดใช้" (contract of indemnity)

โดยผู้รับประกันภัย รับที่จะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่
ผู้เอาประกันภัย ตามวิธีการและในขอบเขตของการ
ชดใช้ที่ได้ตกลงกันไว้ในสัญญา กรณีที่เกิดความเสียหาย
จากการเสี่ยงภัยทางทะเล



2.5 การชดใช้ (Indemnity)

2.5.1 การชดใช้ไม่ใช่ภาระผูกพันที่สมบูรณ์ในทุกกรณี

แม้ว่าสัญญาประกันภัยทางทะเลจะมีลักษณะเป็นสัญญาเพื่อการชดใช้ แต่ก็ไม่ได้หมายความว่าเมื่อเกิดความเสียหายขึ้นแล้ว ผู้รับประกันภัยจะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในทุกกรณี เนื่องจาก

- ความเสียหายนั้นอาจมิได้อยู่ในความคุ้มครอง เช่น ในกรณีของกรมธรรม์แบบกำหนดชื่อภัย (named perils)
- ความเสียหายนั้นอาจตกอยู่ในข้อยกเว้น เช่น กรณีเรือที่บรรทุกสินค้าถูกยิงจมด้วยกระสุนปืนใหญ่ระหว่างผ่านน่านน้ำที่มีสงคราม หากผู้เอาประกันภัยไม่ได้ซื้อความคุ้มครองเพิ่มเติมสำหรับภัยสงครามตาม Institute War Clauses (Cargo) ผู้รับประกันภัยจะไม่ต้องรับผิดชอบในกรณีนั้น

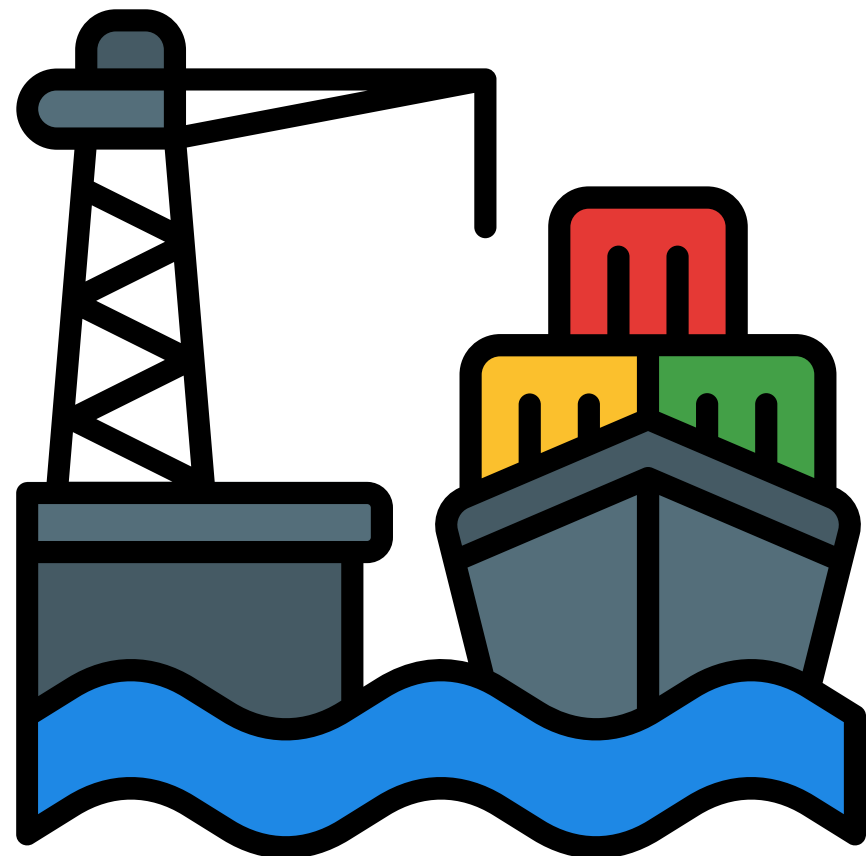


2.5 การชดใช้ (Indemnity)

2.5.2 การกำหนดวิธีและขอบเขตของการชดใช้

การชดใช้จะเป็นไปตามวิธีและขอบเขตที่ตกลงไว้ในสัญญา เช่น

ในการประกันภัยสินค้าทางทะเล (marine cargo insurance) จะมีการกำหนดทุนประกัน (sum insured) โดยอิงตามราคาสินค้าแบบ CIF, CFR หรือ FOB แล้วบวกเพิ่มตามอัตราที่กำหนด เช่น 10% หรือ 20-40% เพื่อครอบคลุมค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม เช่น การอบยาฆ่าแมลง (fumigation) ค่าขนส่ง ค่าประกันภัย และการว่าจ้างเรือขนส่ง เป็นต้น



2.5 การชดใช้ (Indemnity)

2.5.2 การกำหนดวิธีและขอบเขตของการชดใช้

1. การกำหนดทุนประกัน (Sum Insured)

ทุนประกันจะต้องสะท้อน “มูลค่าทางเศรษฐกิจของสินค้า” ณ เวลาต้นทาง โดยทั่วไปใช้อ้างอิงจากเงื่อนไขการค้าระหว่างประเทศ (Incoterms) ได้แก่

(1) มูลค่าตาม FOB (Free on Board)

- คิดเฉพาะราคาสินค้าถึงจุดขึ้นเรือ
- ไม่รวมค่าขนส่งและค่าประกันภัย
- ผู้ซื้อเป็นผู้รับผิดชอบและจัดทำประกันภัยเอง

(2) มูลค่าตาม CFR (Cost and Freight)

- รวมราคาสินค้า + ค่าระวางเรือ
- ไม่รวมค่าประกันภัย
- ผู้ซื้อจะซื้อประกันเองเมื่อสินค้าออกเดินทาง

(3) มูลค่าตาม CIF (Cost, Insurance and Freight)

- รวมราคา FOB + ค่าระวางเรือ + ค่าประกันภัย
- เป็นราคาที่นิยมใช้ในการกำหนดทุนประกัน เพราะครอบคลุมทั้งต้นทุนและภาระที่ผู้ซื้อได้รับโอนแล้ว



2.5 การชดใช้ (Indemnity)

2.5.2 การกำหนดวิธีและขอบเขตของการชดใช้

2. การบวกค่าธรรมเนียมเพิ่มเติม (Markup for Additional Costs)

เพื่อให้ทุนประกันสะท้อน “ค่าใช้จ่ายหลังความเสียหาย” ผู้รับประกันภัยอนุญาตให้บวกเพิ่ม เช่น 10% หรือ 20-40% ของมูลค่าตามราคาซื้อขาย โดยเหตุผลคือ

(1) ค่าใช้จ่ายที่อาจเกิดขึ้นหลังเกิดภัย (Post-Loss Expenses) เช่น

- ค่าอบฆ่าแมลง (Fumigation)
- ค่าขนถ่ายสินค้าซ้ำ
- ค่าเก็บรักษาชั่วคราวที่ท่าเรือ
- ค่าเอกสารและค่าดำเนินการพิสูจน์เคลม

(2) ค่าใช้จ่ายในการส่งมอบสินค้าซ้ำ (Re-shipment Cost) กรณีสินค้าต้องส่งใหม่ เช่น

- ค่าเรือ
- ค่าแรงยกสินค้า
- ค่าบรรจุภัณฑ์
- ค่าประกันภัยครั้งใหม่

(3) การป้องกันปัญหา Underinsurance

ถ้าทุนประกันต่ำกว่ามูลค่าจริง จะทำให้เกิดหลักสัดส่วนการชดใช้ (Average Clause)

-> ผู้เอาประกันภัยได้รับเงินชดเชยไม่เต็มจำนวน

ดังนั้นการบวกเพิ่ม 10-40% ช่วยป้องกันการขาดทุนในภายหลัง



2.5 การชดใช้ (Indemnity)

2.5.2 การกำหนดวิธีและขอบเขตของการชดใช้

3. วิธีการชดใช้ (Methods of Indemnity)

การชดใช้ในประกันภัยสินค้าทางทะเลทำได้หลายรูปแบบ ได้แก่

(1) ชดใช้โดยการจ่ายเงิน (Cash Indemnity)

- วิธีที่ใช้มากที่สุด
- ผู้รับประกันภัยจ่ายมูลค่าความเสียหายจริงตามใบเคลมและเอกสารประกอบ

(2) ชดใช้โดยการซ่อมหรือฟื้นฟูสินค้า (Repair / Reconditioning)

ใช้ในกรณีที่สินค้าเสียหายบางส่วนและสามารถซ่อมคืนสภาพได้

(3) ชดใช้โดยการจัดหาสินค้าใหม่ทดแทน (Replacement)

กรณีสินค้าเป็นแบบมาตรฐานหรือทดแทนได้ เช่น ชิ้นส่วนเครื่องจักร

(4) การชดใช้ส่วนสูญสิ้นเมื่อเกิดความเสียหายทั้งหมด (Total Loss Settlement) เช่น

- Actual Total Loss (ATL) สูญสิ้นโดยสิ้นเชิง
- Constructive Total Loss (CTL) ซ่อมแล้วไม่คุ้มค่า (ค่าซ่อม > มูลค่าสินค้า)



2.5 การชดใช้ (Indemnity)

2.5.2 การกำหนดวิธีและขอบเขตของการชดใช้

4. ขอบเขตของการชดใช้ (Extent of Indemnity)

ผู้รับประกันภัยจะจ่ายไม่เกินวงเงินดังนี้

- มูลค่าความเสียหายตามจริง
- แต่ไม่เกิน Sum Insured ตามกรมธรรม์

หากมี ส่วนขาดทุนการค้า (Market Loss) หรือ ค่าเสียโอกาสทางธุรกิจ จะ ไม่ อยู่ในความคุ้มครอง

-> เว้นแต่มีการซื้อความคุ้มครองเพิ่มเติม เช่น "Loss of Profit Insurance"



2.5 การชดใช้ (Indemnity)

2.5.3 ลักษณะของความเสียหายที่อยู่ในขอบเขตการชดใช้

1) ความเสียหายจากภัยทางทะเล (Marine Perils)

กรมธรรม์จะชดใช้ความเสียหายที่เกิดจาก “ความเสี่ยงเฉพาะทางทะเล” ได้แก่

1. Perils of the Sea — ภัยทางทะเลโดยบังเอิญ เช่น คลื่นลมแรง, เรือกระแทกโขดหิน
2. Fire — ไฟไหม้บนเรือหรือท่าเรือ
3. War Risks — ภัยสงคราม, ระเบิด, ชุ่มโจมตี
4. Jettison — การโยนของทิ้งทะเลเพื่อรักษาความปลอดภัยของเรือ
5. Piracy — โจรสลัด
6. Barratry — การทุจริตของกัปตันหรือคนเรือ (เช่น พาเรือออกนอกเส้นทางโดยเจตนา)

ความเสียหายที่เกิดจากเหตุเหล่านี้อยู่ในขอบเขตการชดใช้ หากเป็นภัยที่ระบุหรือครอบคลุมตามกรมธรรม์



2.5 การชดเชย (Indemnity)

2.5.3 ลักษณะของความเสียหายที่อยู่ในขอบเขตการชดเชย

2) ความเสียหายจากความเสี่ยงแบบผสมผสาน (Mixed Sea & Land Risks)

ในปัจจุบัน การขนส่งสินค้าส่วนใหญ่ใช้หลายรูปแบบต่อเนื่องกัน เช่น
บก → ท่าเรือ → ทางทะเล → บก → คลังสินค้า

กรรมธรรม์จึงครอบคลุมความเสียหายที่เกิดจากความเสี่ยงผสมผสาน เช่น

- อุบัติเหตุรถบรรทุกระหว่างขนส่งไปท่าเรือ
- ความเสียหายระหว่างยกขนสินค้าขึ้น-ลงเรือ
- ความเสียหายในลำน้ำภายในประเทศก่อนออกทะเล
- เหตุการณ์ที่เกิดในช่วงเปลี่ยนถ่ายพาหนะ (transshipment)

3) ความคุ้มครองต่อเนื่องตาม Transit Clause (Warehouse to Warehouse)

กรรมธรรม์กำหนดว่า

คุ้มครองต่อเนื่องตั้งแต่คลังสินค้าต้นทาง -> ระหว่างทางทุกโหมด -> ถึงคลังสินค้าปลายทาง
ดังนั้นความเสียหายที่เกิดขึ้นในช่วงใดของการเดินทาง

อยู่ในขอบเขตการชดเชย หากเป็นเหตุที่กรรมธรรม์ไม่ยกเว้น



2.5 การชดใช้ (Indemnity)

2.5.4 หลักการชดใช้ในกรณีประกันภัยต่ำกว่ามูลค่า (Under Insurance)

ทุนประกัน (Sum Insured) < มูลค่าที่ควรเอาประกัน (Insurable Value)

ผลคือ ผู้เอาประกันภัยถูกถือว่า “เอาประกันไม่ครบ” และต้องร่วมรับผิดชอบตามสัดส่วน

หลักสัดส่วนการชดใช้ (Average Clause) – ตาม Section 81 MIA 1906

หากมีความเสียหายเกิดขึ้น ผู้รับประกันภัยจะชดใช้ตามสูตร

เงินชดใช้ = (ทุนประกัน / มูลค่าที่แท้จริง) × มูลค่าความเสียหาย

ตัวอย่าง

- มูลค่าสินค้าจริง = 1,000,000 บาท
- ทุนประกัน = 600,000 บาท
- ความเสียหายที่เกิดขึ้น = 200,000 บาท

คำนวณ

$600,000 / 1,000,000 \times 200,000$

= 120,000 บาท (บริษัทประกันจ่าย)

= 80,000 บาท (ผู้เอาประกันจ่ายเอง)

สรุป

เพราะเอาประกันเพียง 60% จึงได้รับชดใช้เพียง 60% ของความเสียหาย



2.5 การชดใช้ (Indemnity)

2.5.5 กรณีการชดใช้เกินจำนวนเงินเอาประกันภัย ในบางกรณี

แม้หลักทั่วไปของประกันภัยจะกำหนดว่า

ผู้รับประกันภัยไม่ต้องชดใช้เกินกว่าทุนประกันภัย (Sum Insured)

แต่ในประกันภัยทางทะเล มีข้อยกเว้นสำคัญ ที่อนุญาตให้ชดใช้ "เกินวงเงินประกัน" ได้ หากเป็นค่าใช้จ่ายในการป้องกันความเสียหายตามสัญญา

1) Suing and Labouring Clause (Section 78 – MIA 1906)

เป็นข้อกำหนดที่เปิดโอกาสให้ผู้เอาประกันภัย

- ดำเนินมาตรการ ป้องกัน หรือลดความเสียหาย ที่อาจเกิดจากภัยที่เอาประกัน
- ใช้ค่าใช้จ่ายเพื่อรักษาผลประโยชน์ของทรัพย์สินที่เอาประกัน
- เรียกร้องค่าใช้จ่ายดังกล่าวคืนได้ แม้ยอดรวมจะเกินทุนประกันภัย

✓ หลักการสำคัญของข้อกำหนดนี้

- ค่าใช้จ่ายต้องมีวัตถุประสงค์เพื่อ “ลดความเสียหายจากภัยที่เอาประกันไว้”
- ต้องเป็นการกระทำที่ สมเหตุสมผล (reasonable)
- ไม่ใช่การซ่อมแซมหลังเกิดการสูญเสียดังกล่าว
- ผู้รับประกันต้องรับผิดชอบ แยกต่างหากจากทุนประกัน



2.5 การชดใช้ (Indemnity)

2.5.5 กรณีการชดใช้เกินจำนวนเงินเอาประกันภัย ในบางกรณี

ตัวอย่างสถานการณ์

เรือบรรทุกสินค้าประสบพายุ ทำให้คอนเทนเนอร์บางส่วนเสี่ยงจะตกทะเล

ผู้เอาประกันภัยสั่งจ้างเรือช่วยพยุงและรัดสินค้าใหม่ รวมถึงว่าจ้างท่าเรือหยุดเรือฉุกเฉิน

ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น

- ค่าจ้างเรือช่วย 200,000 บาท
- ค่ายกขนสินค้าฉุกเฉิน 150,000 บาท

ค่าใช้จ่ายรวม 350,000 บาท

- แม้ทุนประกันสินค้าจะมีเพียง 300,000 บาท
- สามารถเบิก 350,000 บาทได้เต็มจำนวน

เพราะเป็นค่าใช้จ่ายภายใต้ Suing and Labouring Clause





SSRU
SUAN SUNANDHA
RAJABHAT UNIVERSITY



วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน
มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา
College of Logistics and Supply Chain

การประกันภัยทางทะเล Maritime Insurance

บทที่ 2 หลักการสำคัญของการประกันภัยทางทะเล

อาจารย์อุดม พูลลาภ
วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา