



SSRU
SUAN SUNANDHA
RAJABHAT UNIVERSITY



วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน
มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา
College of Logistics and Supply Chain

การประกันภัยทางทะเล Maritime Insurance

บทที่ 6 การเรียกร้องและการคำนวณค่าสินไหมทดแทน

อาจารย์อุดม พูลลาภ
วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา

บทที่ 6

การเรียกร้องและการคำนวณค่า สินไหมทดแทน

- 6.1 ประเภทของความเสียหายและการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน
- 6.2 ความเสียหายบางส่วนและความเสียหายสิ้นเชิง (partial loss and total loss)
- 6.3 ความเสียหายทั่วไปและความเสียหายเฉพาะ (general average and particular average)



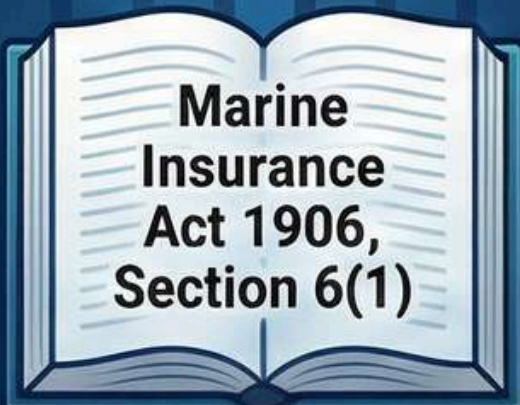


ผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน (ประกันภัยทางทะเล): กฎเหล็กเรื่อง ‘ส่วนได้เสีย’

(Who Can Claim Indemnity in Marine Insurance: The Golden Rule of ‘Insurable Interest’)



ฐานทางกฎหมาย
(Legal Basis)



“ผู้เอาประกันภัยจะต้องมีส่วนได้เสีย... ในเวลาที่เกิดความสูญเสีย”

ต้องมี “ส่วนได้เสีย”
(Must have ‘Insurable Interest’)



ผู้เอาประกันภัย
(The Insured)

วัตถุที่เอาประกัน
(Subject-Matter)



ณ เวลาที่เกิดวินาศภัย
(At the Time of Loss)



✓ มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหม
(Right to Claim Indemnity)



ฐานทางสัญญา
(Contractual Basis)



“In order to recover... must have an insurable interest... at the time of the loss.”



✗ ไม่มีสิทธิเรียกร้อง
(No Right to Claim)

สรุปง่ายๆ: ‘ของหายตอนไหน ต้องมีส่วนได้เสียตอนนั้น’ จึงจะเคลมได้!

6.1 ประเภทความเสียหายและการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนทางทะเล (Types of Marine Loss & Indemnity: A Modern Classification)



6.1 ประเภทของความเสียหายและการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน (Types of Marine Loss and Indemnity)

การชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ขึ้นอยู่กับประเภทของความเสียหาย (Indemnity Depends on the Type of Loss)

1. จำแนกตามลักษณะทางกายภาพ (By Physical Damage)

2. จำแนกตามลักษณะการเรียกร้อง (By Responsibility for Claim)



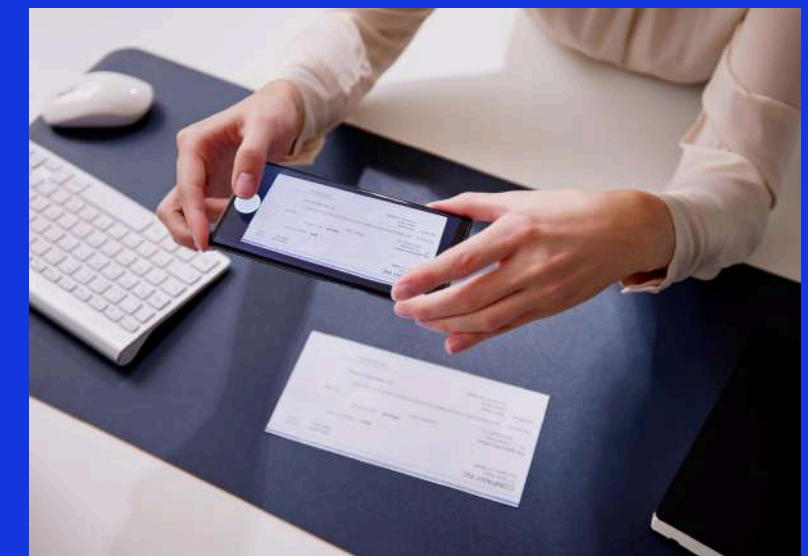
อ้างอิง (Source): Bennett, 2006

ข้อควรจำ: การทำความเข้าใจประเภทความเสียหาย เป็นกุญแจสำคัญสู่การเรียกร้องสินไหมที่ถูกต้อง

6.2.1 ความเสียหายบางส่วน (Partial Loss)

ความเสียหายบางส่วน หมายถึง ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับวัตถุที่เอาประกันภัยแต่ไม่รุนแรงถึงขั้นทำให้วัตถุดังกล่าวสูญเสียทั้งหมดหรือเสียหายโดยสิ้นเชิง กล่าวคือ **เป็นความเสียหายที่ไม่เข้าข่าย ความเสียหายสิ้นเชิง** (Ivamy, 1993)

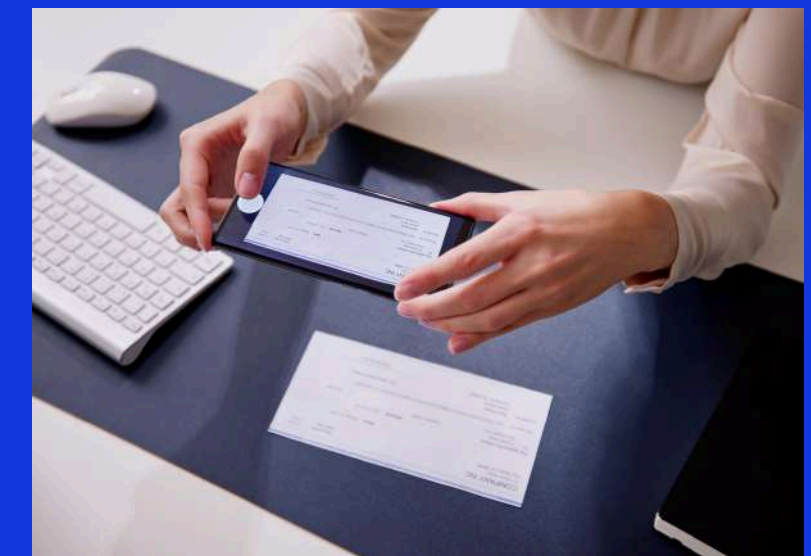
ในการประกันภัยทางทะเล วัตถุที่เอาประกันภัยสามารถแบ่งออกเป็น 3 ประเภทหลัก ได้แก่ **เรือ (Ship) ค่าระวาง (Freight) และสินค้า (Goods or Merchandise)** อย่างไรก็ตาม **การประกันภัยค่าระวางไม่เป็นที่นิยมในประเทศไทย** ดังนั้น ในที่นี้จะกล่าวถึงเฉพาะลักษณะความเสียหายบางส่วนของเรือและสินค้า รวมถึงหลักเกณฑ์การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนโดยผู้รับประกันภัย



6.2.1 ความเสียหายบางส่วน (Partial Loss)

(1) ความเสียหายบางส่วนของเรือ (Partial Loss of Ship) หมายถึง ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับเรือ แต่เรือยังสามารถซ่อมแซมให้กลับสู่สภาพใช้งานได้ตามปกติ โดยค่าใช้จ่ายในการซ่อมไม่เกินมูลค่าของเรือ การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายบางส่วนของเรือ แบ่งได้เป็น 3 กรณี

- **1.เรือซ่อมแซมเสร็จสมบูรณ์ (Repaired Ship)** ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนตามค่าใช้จ่ายที่สมควรในการซ่อมแซม โดยไม่เกินวงเงินเอาประกันภัย เช่น เรือ A ทำประกันตัวเรือและเครื่องจักรไว้ 20,000,000 บาท ได้รับความเสียหายจากการชนหินใต้น้ำ รวมค่าใช้จ่ายลากจูง ซ่อมแซม ขึ้นคาน และตรวจสอบความเสียหายเป็นเงิน 700,000 บาท บริษัทประกันภัยต้องชดใช้เต็มจำนวนนี้
- **2.ซ่อมแซมเพียงบางส่วน (Partial Repair)** ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิเรียกค่าซ่อมแซมในส่วนที่ดำเนินการแล้ว และค่าเสื่อมราคาของส่วนที่ยังไม่ได้ซ่อม ทั้งนี้รวมกันแล้วต้องไม่เกินค่าใช้จ่ายที่ควรเกิดขึ้นหากซ่อมครบถ้วน เช่น เรือ A ซ่อมเฉพาะหัวเรือที่แตก แต่ท้องเรือที่บุบยังไม่ได้ซ่อม สามารถเรียกค่าซ่อมหัวเรือและค่าเสื่อมราคาท้องเรือได้
- **3.ยังไม่มี การซ่อมแซม (No Repair)** ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิเรียกค่าชดเชยตามค่าเสื่อมราคาที่เหมาะสม แต่ต้องไม่เกินค่าใช้จ่ายที่ควรใช้หากซ่อมจริง เช่น เรือ A ไม่ซ่อมส่วนที่เสียหายเลย ทำให้เรือเสื่อมราคา 750,000 บาท แต่ค่าใช้จ่ายซ่อมจริงประเมินไว้ 700,000 บาท จึงชดใช้เพียง 700,000 บาท

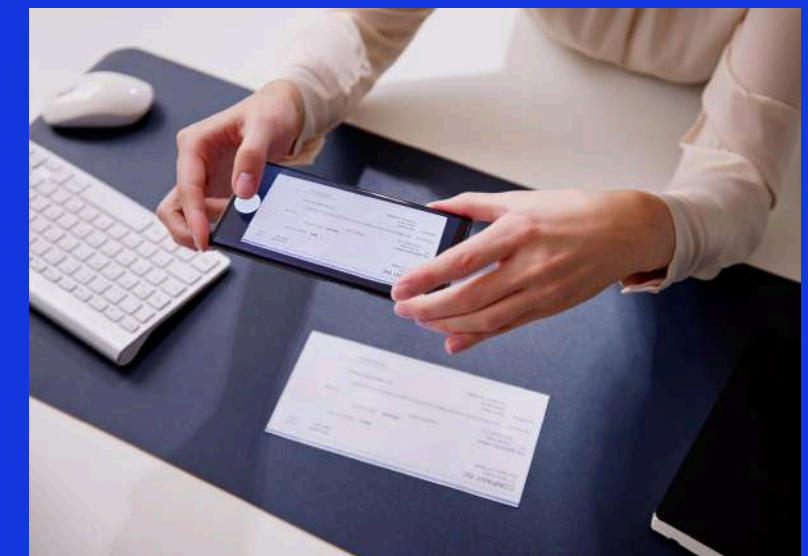


6.2.1 ความเสียหายบางส่วน (Partial Loss)

(2) ความเสียหายบางส่วนของสินค้า (Partial Loss of Goods) ตาม Marine Insurance Act 1906 ความเสียหายบางส่วนของสินค้าสามารถแบ่งได้เป็น 4 ลักษณะ

- 1.ความเสียหายเฉพาะเครื่องหมายกำกับสินค้า ทำให้ไม่สามารถระบุเจ้าของได้ แต่ตัวสินค้างังอยู่ในสภาพดี
- 2.สินค้าบางส่วนเสียหายสิ้นเชิง เช่น ฝ้าย 10 มัดจาก 40 มัดถูกไฟไหม้หมด
- 3.สินค้าบางส่วนเสียหายแต่ไม่สิ้นเชิง เช่น ฝ้าย 10 มัดถูกไฟไหม้เล็กน้อย
- 4.สินค้าทั้งหมดเสียหายบางส่วน เช่น ฝ้าย 40 มัดมีรอยไหม้เล็กน้อยทุกมัด

เนื่องจากกรรมธรรม์ส่วนใหญ่เป็นแบบกำหนดมูลค่า (Valued Policy) การคำนวณค่าสินไหมทดแทนจึงคิดตามสัดส่วนของมูลค่าที่เอาประกันเทียบกับจำนวนสินค้า โดยตัวอย่างการคำนวณเช่น



การคำนวณค่าสินไหมทดแทน: สินค้าราคาเท่ากัน

สูตรการคำนวณ



ตัวอย่างประกอบ

ข้อมูลการประกันภัย



โทรทัศน์
10 เครื่อง



ประกันรวม
100,000 บาท

ความเสียหายที่เกิดขึ้น



เสียหาย 2 เครื่อง

การคำนวณจริง

$$\begin{aligned} \text{ค่าสินไหมทดแทน} &= (100,000 \times 2) \div 10 \\ &= 200,000 \div 10 \end{aligned}$$



ชดใช้ 20,000 บาท

สรุป: ได้รับชดใช้ตามสัดส่วนความเสียหาย

การคำนวณค่าสินไหมทดแทน: กรณีสินค้าคละชนิด (ราคาต่างกัน)

1. สถานการณ์ & ข้อมูลประกันภัย

ทุนประกันรวม (Total Sum Insured): 165,000 THB

โทรทัศน์ (TVs) x 10 **วิทยุ (Radios) x 50**

ความเสียหายที่เกิดขึ้น (Damage Occurred)

สูญหาย 2 เครื่อง (2 Lost) **เสียหาย 1 เครื่อง (1 Damaged)**

2. แนวทาง & ข้อมูลราคาตาม Invoice

แนวทาง AAA (The Association of Average Adjusters): ใช้มูลค่าตาม Invoice เป็นเกณฑ์

Icon	ราคา/หน่วย (Price/Unit):	จำนวน (Qty):	มูลค่ารวม (Total Value):	
	โทรทัศน์ (TV)	10,000 THB	10	100,000 THB
	วิทยุ (Radio)	1,000 THB	50	50,000 THB
รวมมูลค่าตาม Invoice (Total Invoice Value):			150,000 THB	

3. สูตร & การคำนวณ (Formula & Calculation)

$$\text{ค่าสินไหมทดแทน (Indemnity)} = \left(\frac{\text{มูลค่า Invoice ของที่เสียหาย (Invoice Value of Damaged Goods)}}{\text{มูลค่า Invoice สินค้าทั้งหมด (Total Invoice Value)}} \right) \times \text{จำนวนเงินเอาประกันภัย (Sum Insured)}$$

ขั้นตอนการคำนวณจริง (Actual Calculation Steps)

1 หา "มูลค่า Invoice ของที่เสียหาย"

$$(2 \times 10,000) + (1 \times 1,000) = 20,000 + 1,000 = \mathbf{21,000 \text{ THB}}$$

2 แทนค่าในสูตร (Apply Formula)

$$\left(\frac{21,000}{150,000} \right) \times 165,000$$

3 ผลลัพธ์ (Result)

$$= 0.14 \times 165,000$$

สรุป: ค่าสินไหมที่ได้รับ (Final Indemnity): 23,100 THB

การคำนวณค่าสินไหม: กรณีสินค้าเสียหายบางส่วนและมีมูลค่าซาก (Partial Loss with Salvage Value: Two Calculation Methods)

1. ข้อมูลเบื้องต้น (Scenario & Data)

ฝ้าย 100 มัด
(100 Bales of Cotton)

ราคาขายส่ง (Wholesale Price):
1,000 บ./มัด (THB/Bale)

ทุนประกัน (Sum Insured):
110,000 บ. (THB)

เสียหาย 10 มัด
(10 Damaged Bales)

ขายซากได้ (Salvage Value):
1,800 บ. (THB)

มูลค่าปกติ 10 มัด = 10,000 บ.
(Normal Value of 10 Bales)

2. วิธีตามหลักสากล (MIA 1906 Principle)

สูตร (Formula):

$$\frac{\left[\begin{array}{c} \text{มูลค่าประกันส่วนเสียหาย} \\ \text{(Insured Value of Damaged Part)} \end{array} \right] \times \left(\begin{array}{c} \text{มูลค่าปกติ} \\ \text{(Normal Value)} \end{array} - \left[\begin{array}{c} \text{ราคาซาก} \\ \text{(Salvage Value)} \end{array} \right] \right)}{\text{มูลค่าปกติ (Normal Value)}}$$

การคำนวณ (Calculation):

STEP 1: มูลค่าประกันส่วนเสียหาย = $(110,000 / 100) \times 10 = 11,000$ บ.
STEP 2: แทนค่าในสูตร = $11,000 \times (10,000 - 1,800) / 10,000$
STEP 3: = $11,000 \times 8,200 / 10,000$

ผลลัพธ์ (Result): **9,020 บาท (THB)**

สูตร (Formula):

$$\left[\begin{array}{c} \text{มูลค่าประกันส่วนเสียหาย} \\ \text{(Insured Value of Damaged Part)} \end{array} \right] - \left[\begin{array}{c} \text{ราคาซาก} \\ \text{(Salvage Value)} \end{array} \right]$$

การคำนวณ (Calculation):

STEP 1: มูลค่าประกันส่วนเสียหาย = 11,000 บ.
STEP 2: แทนค่าในสูตร = $11,000 - 1,800$

ผลลัพธ์ (Result): **9,200 บาท (THB)**

บทสรุป (Conclusion)

เปรียบเทียบ (Comparison): 9,200 บาท (วิธีปฏิบัติ) > 9,020 บาท (วิธีสากล)

สรุป: วิธีปฏิบัติในไทยเป็นที่นิยม เพราะคำนวณง่ายและให้ผลประโยชน์แก่ผู้เอาประกันภัยมากกว่า

การคำนวณค่าสินไหม: กรณีสินค้าเสียหายก่อนขึ้นเรือ (ท่าเรือต้นทาง) สำหรับเงื่อนไข FOB, CFR, EXW

1. สถานการณ์และเงื่อนไข (Scenario & Terms)



2. จุดแตกต่างสำคัญ

A. ใช้ราคาตลาดต้นทาง



ใช้ S.M.V. (Domestic Sound Market Value ณ ท่าเรือต้นทาง) แทนราคาปลายทาง

B. หักค่าใช้จ่ายที่ยังไม่เกิด



3. สูตรการคำนวณ

$$\left[\frac{[(\text{Insured Amount} - \text{Contingent Charges})] \times [(\text{S.M.V.} - \text{D.M.V.})]}{[\text{S.M.V.}]} \right]$$

 S.M.V. = มูลค่าสินค้าสภาพปกติ ณ ต้นทาง (Sound Market Value at Origin)

 D.M.V. = มูลค่าสินค้าสภาพเสียหาย (ราคาซาก) (Damaged Market Value / Salvage)

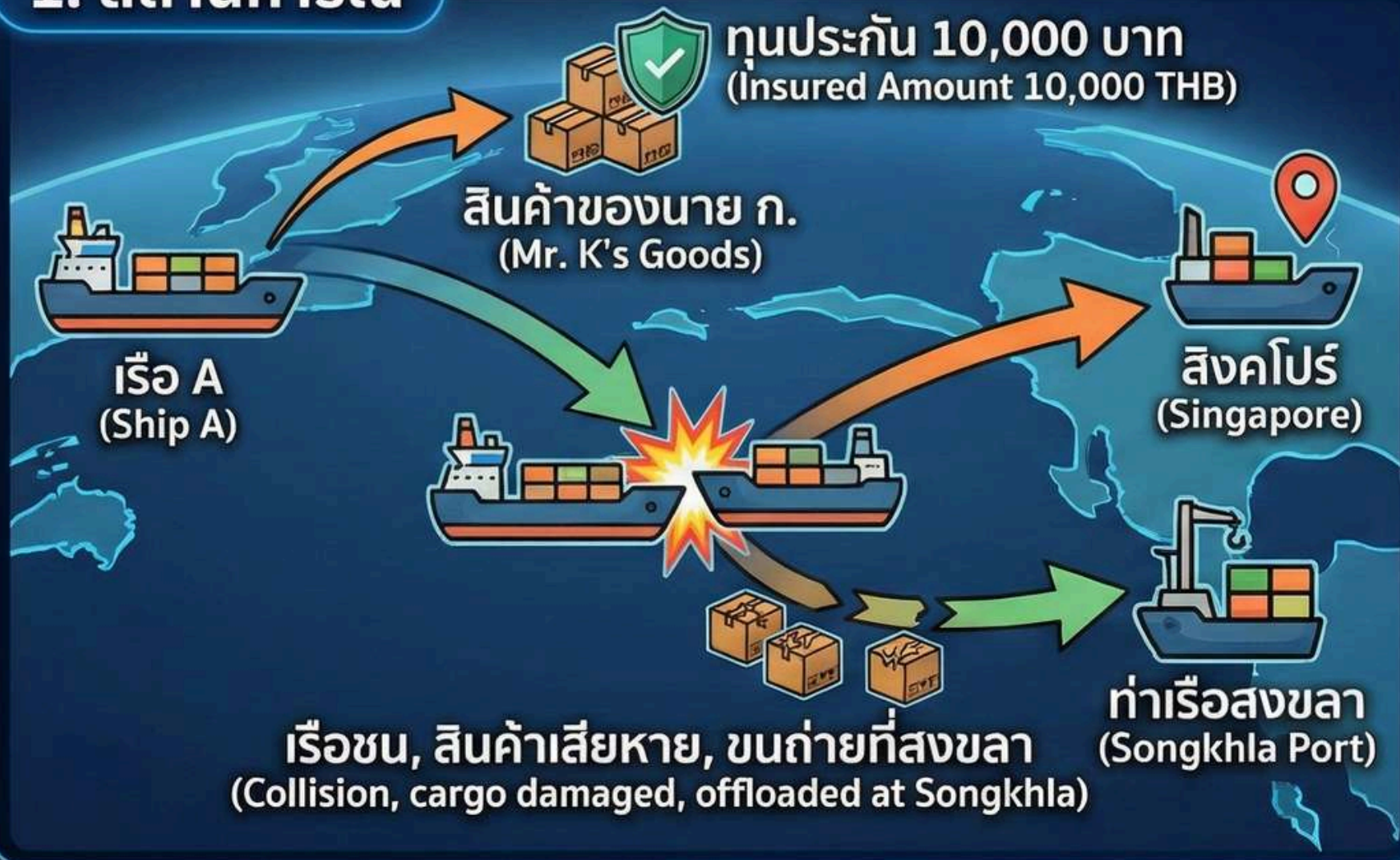
ทางเลือก (Alternative Method) (ถ้าไม่มี S.M.V.)

(Insured Amount - Contingent Charges) - D.M.V.

 หมายเหตุ: ไม่ให้กำไรจากค่าใช้จ่ายที่ยังไม่ได้จ่ายจริง 

การคำนวณค่าสินไหมทดแทน: กรณีสินค้าเสียหายและขายซากระหว่างการเดินทาง (Mid-Transit Damage & Salvage Sale)

1. สถานการณ์



2. การประเมินและตัดสินใจ



ผู้สำรวจประเมิน:
ซ่อม/ขนส่งต่อไม่คุ้มค่า
→ แนะนำขายซาก



ขายซากที่สงขลา
ได้เงิน 7,500 บาท

3. การคำนวณค่าสินไหมทดแทน



ค่าสินไหมทดแทน = ทุนประกัน - มูลค่าซาก

$$10,000 - 7,500 = 2,500 \text{ บาท (THB)}$$



จ่ายสินไหม
2,500 บาท



หมายเหตุสำคัญ

วิธีนี้เป็นธรรมถ้าราคาตลาดคงที่



ราคาสูงขึ้น (Prices Rise) → ผู้เอาประกันได้เปรียบ (Insured Gains)



ราคาต่ำลง (Prices Fall) → ผู้รับประกันได้เปรียบ (Insurer Gains)



ดังนั้น ควรตกลง
“มูลค่าซาก”
ร่วมกันก่อนคำนวณ!

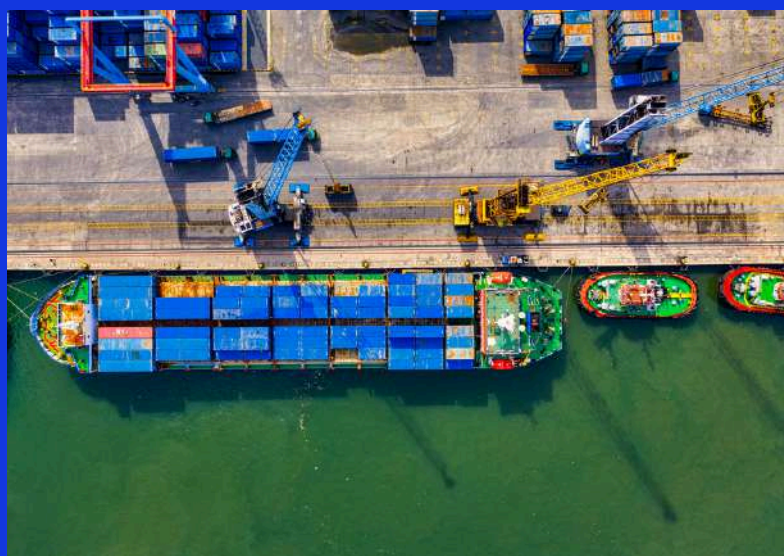


6.2.2 ความเสียหายสิ้นเชิง (Total Loss)

ความเสียหายสิ้นเชิงสามารถจำแนกได้เป็น 2 ประเภท

1. ความเสียหายสิ้นเชิงแท้จริง (Actual Total Loss)

2. ความเสียหายเสมือนหนึ่งสิ้นเชิง (Constructive Total Loss)





1. ความเสียหายสิ้นเชิงแท้จริง (Actual Total Loss) : นิยามและหลักการชดใช้ในประกันภัยทางทะเล

1. ความหมายและประเภท (Meaning & Types)



ก. หมดสภาพจนใช้การไม่ได้ (Physical Destruction)

ทรัพย์สินเสียหาย/ถูกทำลายจนหมดสภาพ
ไม่สามารถใช้ประโยชน์ได้ตามเดิม

เช่น



หนังสัตว์เน่า → กาว/ปุ๋ย
(Putrefied Hides) (Glue/Fertilizer)



เรือชนโขดหินแตกเป็นชิ้น
(Ship Shattered on Rocks)



ไฟไหม้หมดลำ
(Total Fire Loss)



ข. สูญหายกู้คืนไม่ได้ (Irretrievable Loss)

สูญเสียทรัพย์สินโดยไม่สามารถนำกลับคืนมาได้

เช่น



เรือจมกู้ไม่ได้
(Sunken, Irretrievable Ship)

ไม่ใช่ (NOT):

เรือเกยตื้นกู้ได้ หรือ
ถูกยึดแต่อุทธรณ์ได้
(Stranded but salvagable
OR Seized but appealable)

2. ข้อเสนอแนะทางกฎหมาย & การชดใช้ (Legal Presumption & Indemnity)



ข้อเสนอแนะ (Marine Insurance Act 1906)

เรือสูญหาย ขาดการติดต่อเป็นนาน
= สันนิษฐานว่าเป็นความเสียหายสิ้นเชิงแท้จริง



สามารถพิสูจน์หักล้างได้
(Rebuttable Presumption)

การชดใช้ค่าสินไหม (Indemnity Calculation)



แบบกำหนดมูลค่า
(Valued Policy)



จ่ายเต็มจำนวนเงินเอาประกัน
ตามที่ระบุ (ถือเป็นที่สุด)



แบบไม่กำหนดมูลค่า
(Unvalued Policy)



อ้างอิงตาม
'มูลค่าอันสามารถ
เอาประกันภัยได้'

2. ความเสียหายเสมือนหนึ่งสิ้นเชิง (Constructive Total Loss - CTL): เมื่อ 'ซ่อมไม่คุ้มเสีย' ทางเลือกผู้เอาประกันภัย



นิยาม: ความเสียหายแบบ 'ลูกผสม' (The Hybrid Nature)

ความเสียหายบางส่วน (Partial Loss)

(Ivamy)

- อยู่กึ่งกลางระหว่างสองประเภท

CTL (ลูกผสม)

(MIA 1906 S.60(1))

- เกิดขึ้นเมื่อต้องสละทรัพย์เพราะ:
 1. เสียงความเสียหายสิ้นเชิงไม่ได้ หรือ
 2. ค่ารักษา/กู้คืน > มูลค่าทรัพย์

ความเสียหายสิ้นเชิงแท้จริง (Actual Total Loss)

(Arnould's Def)

- Key Point: สิทธิเรียกร้องเต็มจำนวนได้ "ถ้าแจ้งสละทิ้ง (NOA) ถูกต้อง"



หลักเกณฑ์ทางเศรษฐกิจ

หลักเกณฑ์: เมื่อไหร่ถึงเรียกว่า 'ไม่คุ้ม'?

ไม่คุ้มซ่อม (Repair)



VS



มูลค่าเรือ 50 ล้าน

ค่าซ่อม 55 ล้าน

❌ ค่าซ่อม > มูลค่าเรือ → CTL

ไม่คุ้มกู้ (Recovery)



VS



มูลค่าเรือ 50 ล้าน

ค่ากู้ 55 ล้าน

❌ ค่ากู้ > มูลค่าเรือ → CTL



ทางเลือกของผู้เอาประกันภัย

ทางเลือก: เนื่องจากเป็น 'ลูกผสม' จึงเลือกได้ 2 ทาง

A

ปฏิบัติเป็น 'ความเสียหายบางส่วน'

Action: เรียกร้องตามจริง (ไม่เกินทุน)

Condition: ไม่ต้องแจ้ง NOA

B

ปฏิบัติเป็น 'ความเสียหายสิ้นเชิง'

Action: สละเรือ + เรียกร้องเต็มจำนวน

Condition: ต้องแจ้ง NOA



กุญแจสำคัญ: คำบอกกล่าวการสละทิ้ง (Notice of Abandonment - NOA)



เจตนา (Intent)

แสดงเจตนาสละสิทธิ์ 'โดยไม่มีเงื่อนไข'



รูปแบบ (Form)

วาจา หรือ ลายลักษณ์อักษร (เจตนาชัดเจน)

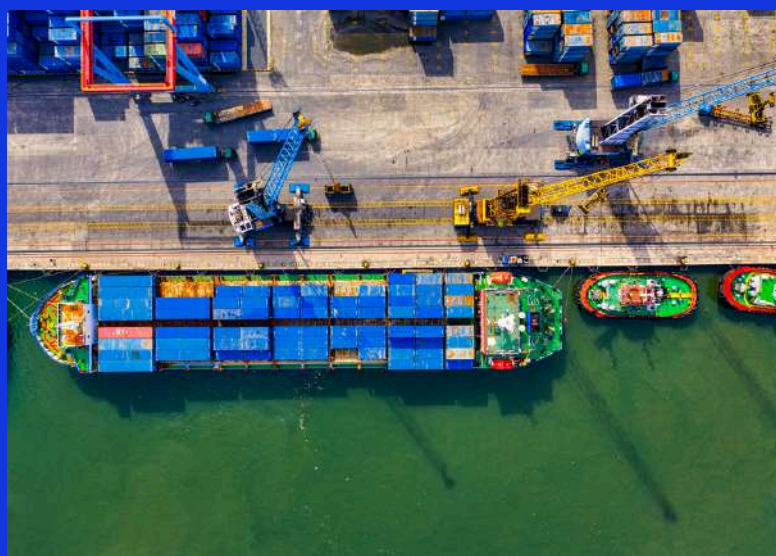


เวลา (Timing) - **สำคัญมาก!**

แจ้งภายใน 'เวลาอันสมควร' เมื่อทราบข้อมูลชัดเจน

⚠️ ห้ามประวิงเวลา! (ช้า = เลือกเป็นความเสียหายบางส่วน)

6.3 ความเสียหายทั่วไปและความเสียหายเฉพาะ (general average and particular average)





6.3.1 ความเสียหายทั่วไป (General Average): ความหมายที่ซ่อนอยู่ไม่ใช่แค่การเฉลี่ย



✗ แปลตรงตัว: 'การเฉลี่ยทั่วไป' (INCORRECT)



✓ ความหมายจริง: 'ความเสียหายทั่วไป' (CORRECT)

ต้นกำเนิดประวัติศาสตร์ (1,500+ ปี)



รากศัพท์และการเปลี่ยนแปลงความหมาย (Etymology & Semantic Shift)



การนำไปใช้ในกฎหมายและการประกันภัย (Legal & Insurance Application)



ในกฎหมายไทย ใช้คำว่า "ความเสียหายทั่วไป"

- พ.ร.บ. การกักเรือ พ.ศ. 2534
- พ.ร.บ. การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

ในการประกันภัย: รวมความหมายถึง "ส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป" (General Average Contribution)

Average (ปัจจุบัน) = Loss (ความเสียหาย)

กฎหมายและข้อบังคับสากล: นิยามของ General Average (ความเสียหายทั่วไป)



1. York-Antwerp Rules 1994 (ข้อ A)

นิยามสากลที่นิยมอ้างถึง (Most Cited Definition)

“There is a general average act when, and only when, any extraordinary sacrifice or expenditure is intentionally and reasonably made or incurred for the common safety for the purpose of preserving from peril the property involved in a common maritime adventure.”

คำแปล: การเสียสละ/ค่าใช้จ่ายพิเศษ โดยจงใจและสมควร เพื่อความปลอดภัยร่วมกัน เพื่อรักษาทรัพย์สินจากภัยอันตรายในการเดินเรือ



Intentionally
โดยจงใจ



Common Safety
ความปลอดภัยร่วมกัน



Reasonably
อย่างสมควร



Common Maritime Adventure
การผจญภัยทางทะเลร่วมกัน



2. Marine Insurance Act 1906

กฎหมายอังกฤษ (British Law)

MIA Act No.1

1. ความเสียหายทั่วไป (General Average)

คือ ความเสียหายที่เป็นผลสืบเนื่องโดยตรงจากการกระทำ GA (ค่าใช้จ่าย + การเสียสละ)



MIA Act No.2

2. การกระทำอันเป็นความเสียหายทั่วไป (General Average Act)

คือ การเสียสละ/ค่าใช้จ่ายพิเศษ โดยสมัครใจและสมควร ในขณะเกิดภัยอันตราย เพื่อรักษาทรัพย์สินที่ตกอยู่ในอันตรายร่วมกัน



Voluntarily
โดยสมัครใจ



Common Adventure
การเสี่ยงภัยร่วมกัน



3. พระราชบัญญัติการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปฯ พ.ศ. 2547

กฎหมายไทย (Thai Law)

“ความเสียหายทั่วไป หมายถึง ความสูญเสียดังกล่าวโดยหนึ่งที่เป็นผลโดยตรงจากการเสียสละทรัพย์สิน หรือค่าใช้จ่ายเป็นกรณีพิเศษซึ่งจงใจกระทำตามสมควร เพื่อปกป้องรักษาเรือและทรัพย์สินที่เผชิญภัยอันตรายร่วมกัน”



จงใจกระทำ



เพื่อปกป้องรักษา



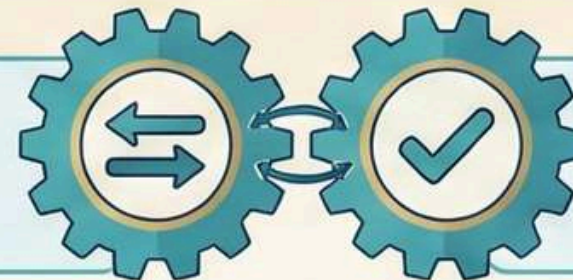
เผชิญภัยอันตรายร่วมกัน

หลักการสำคัญ: การเสียสละเพื่อส่วนรวม (Core Principle: Sacrifice for the Common Good)

เปรียบเทียบและสรุป (Comparison & Conclusion)

ความแตกต่าง

คำศัพท์ต่างกัน (Word variation)
→ Intentionally (จงใจ) vs. Voluntarily (สมัครใจ);
Common Maritime Adventure vs. Common Adventure



เนื้อหาตรงกัน

สาระสำคัญเหมือนกัน (Core Intent same)
→ เพื่อความปลอดภัยร่วมกันจากการเสียสละพิเศษ
(For common safety from extraordinary sacrifice)

สรุป: General Average คือหลักการเสียสละทรัพย์สินหรือค่าใช้จ่ายพิเศษ โดยจงใจและสมควร เพื่อรักษาความปลอดภัยร่วมกันของทุกฝ่ายในการเดินเรือ

องค์ประกอบ 5 ประการ ของความเสียหายทั่วไป (General Average) ในการประกันภัยทางทะเล

เงื่อนไขสำคัญสู่การเฉลี่ยความรับผิดชอบร่วมกัน เพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือ



สรุป: ทั้ง 5 องค์ประกอบต้องครบถ้วน จึงจะถือเป็น General Average และสามารถเรียกเฉลี่ยความเสียหายจากผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายได้

General Average (ความเสียหายทั่วไปทางทะเล): หลักการ, กระบวนการ และกฎหมาย

ตัวอย่างความเสียหายทั่วไปที่นำมาเฉลี่ยได้ (Examples of Apportionable GA Loss)

1 การเสียสละ (Sacrifice)



เช่น การโยนสินค้าออกทะเล (Jettison)

กรณีตัวอย่าง (Case Study)

เรือเกยหินจากพายุ นายเรือโยนเครื่องจักร 1 ชิ้นลงทะเล
→ เรือและสินค้าที่เหลือปลอดภัย

← มูลค่าสินค้าที่ถูกโยน = General Average (Sacrifice)

← เจ้าของเรือและเจ้าของสินค้าที่รอด ต้องร่วมเฉลี่ย

2 ค่าใช้จ่าย (Expenditure)



เช่น ค่าลากจูง ค่าช่วยเหลือฉุกเฉิน

กรณีตัวอย่าง (Case Study)

จ้างเรือลากจูง 50,000 บาท
เพื่อให้เรือหลุดจากเกยตื้น

← ค่าใช้จ่ายนี้ = General Average (Expenditure)

← เรียกเฉลี่ยจากผู้มีส่วนได้เสียทั้งหมด

ขั้นตอนการเรียกเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป (GA Contribution Process)



หลักการคำนวณส่วนเฉลี่ย (Calculation Principles)



กฎที่ใช้คำนวณ & กฎหมายไทย (Rules & Thai Law)

York-Antwerp Rules (กฎสากล)

กฎสากลที่แพร่หลายที่สุด พัฒนามาจาก Glasgow (1860) → York (1864) → Antwerp (1877) → ปรับปรุง (1890-1994)

แบ่งเป็น กฎตัวอักษร A & กฎตัวเลข XVII

← ไม่ใช่กฎหมายโดยตรง ใช้ได้เพราะ ตกลงเป็นเงื่อนไขในสัญญา (เช่น Bill of Lading, Charterparty)

กฎหมายไทย (Thai Law)

มี พ.ร.บ. การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปฯ พ.ศ. 2547 มีผลใช้ตั้งแต่ 20 ม.ค. 2548

ยึดหลัก York-Antwerp Rules 1994 คู่สัญญา สามารถตกลงใช้หลักอื่นได้

วิธีการคำนวณส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปที่ส่วนได้เสียต่างๆ ต้องออกส่วนเฉลี่ยหรือที่มีสิทธิเรียกจากฝ่ายอื่นนั้น คำนวณดังนี้

1. ความเสียหายและการออกค่าใช้จ่ายที่นับว่าเป็นความเสียหายทั่วไป

(ก) ที่เกิดขึ้นกับเรือ

บาท

- เงินที่จ่ายให้แก่ผู้กู้ภัย (รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการขนถ่ายที่ถูกบังคับให้ทำ , ค่าเรือฉลอม และค่าบรรทุกสินค้ากลับขึ้นเรือ)

500,000

- ค่าซ่อมถาวรในส่วนของความเสียหายของเรืออันเกิดจากความพยายามในการทำให้เรือลอยตัว

200,000

- ค่าใช้จ่ายที่ทำเรือหลบภัย

100,000

- ค่าซ่อมเรือชั่วคราว (ซึ่งยอมให้คิดได้ในฐานะ

50,000 **รวม 850,000**

ค่าใช้จ่ายชดเชยโดยถือหลักว่า

หากเรือซ่อมถาวรก็ต้องอยู่ที่ท่าหลบภัยนานขึ้น

และจะทำให้เกิดค่าใช้จ่ายที่ทำเรือหลบภัยมากขึ้นอีก

ซึ่งถือเป็นความเสียหายทั่วไป)

(ข) ที่เกิดขึ้นกับสินค้า

- จ่ายให้กับผู้กู้ภัย

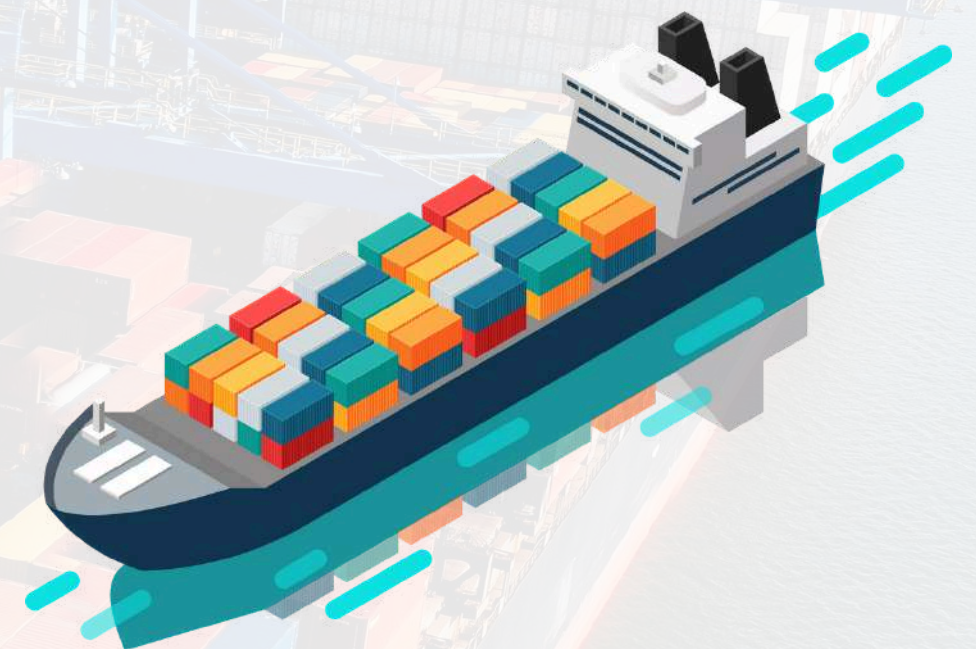
600,000

- ความเสียหายของสินค้าอันเกิดจากการถูกบังคับให้ขนถ่าย

50,000 **รวม 750,000**

รวมเป็นความเสียหายทั่วไปทั้งสิ้น

1,600,000



วิธีการคำนวณส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปที่ส่วนได้เสียต่างๆ ต้องออกส่วนเฉลี่ยหรือที่มีสิทธิเรียกจากฝ่ายอื่นนั้น คำนวณดังนี้

2. สัดส่วนเฉลี่ยของความเสียหายทั่วไป

เรือ

มูลค่าปกติ (รวมทั้งน้ำมันเรือ) เมื่อเสร็จสิ้น

5,000,000

การขนถ่าย

หัก : ความเสียหาย

-1,200,000

มูลค่าสุทธิเมื่อถึงท่าปลายทาง

3,800,000

บวก : ส่วนชดเชยความเสียหายทั่วไปที่เกิด

จากการเสียสละของเรือ

200,000

รวมมูลค่าเพื่อการคำนวณส่วนเฉลี่ยของเรือ

4,000,000

จ่าย 640,000

สินค้า

มูลค่าของสินค้าที่ส่งมอบในสภาพปกติถือตาม

ราคา CIF ในใบกำกับสินค้า

5,850,000

บวก : ส่วนชดเชยสำหรับสินค้าที่ได้เสียสละ

ในความเสียหายทั่วไป

150,000

รวมมูลค่าเพื่อการคำนวณส่วนเฉลี่ยของสินค้า

6,000,000

จ่าย 960,000

รวมมูลค่าเพื่อการคำนวณส่วนเฉลี่ยของเรือ

และสินค้าทั้งสิ้น

10,000,000

1,600,000

สัดส่วนระหว่างความเสียหายทั่วไปทั้งหมดต่อมูลค่าเพื่อการคำนวณส่วนเฉลี่ยรวมของเรือและสินค้า คือ **1,600,000 : 10,000,000** หรือคิดเป็นอัตราร้อยละสำหรับมูลค่าเพื่อการคำนวณส่วนเฉลี่ย (contributory value) เท่ากับ 16%



วิธีการคำนวณส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปที่ส่วนได้เสียต่างๆ ต้องออกส่วนเฉลี่ยหรือที่มีสิทธิเรียกจากฝ่ายอื่นนั้น คำนวณดังนี้

3. ผลลัพธ์ของการประเมิน

เรือ

- เป็นเจ้าหนีในความเสียหายและค่าใช้จ่ายอันเป็นความเสียหายทั่วไป
- และต้องจ่ายส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป (16% ของ 4,000,000) จะได้รับสุทธิ

850,000
-640,000
210,000

สินค้า

- เป็นเจ้าหนีในความเสียหายและค่าใช้จ่ายอันเป็นความเสียหายทั่วไป
- และต้องจ่ายส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป(16% ของ 6,000,000) ต้องจ่ายสุทธิ

750,000
-960,000
-210,000



6.3.2 ความเสียหายเฉพาะ (Particular Average) ในการประกันภัยทางทะเล

ความเสียหายเฉพาะ (Particular Average): ความเสียหายบางส่วนที่กระทบเพียงฝ่ายเดียว (Partial loss affecting only one party)

นิยาม: ความเสียหายบางส่วนของวัตถุที่เอาประกันภัย อันเกิดจากภัยในกรรมธรรม์ และไม่ใช่ความเสียหายทั่วไป (Not General Average)

แยกแยะความแตกต่างสำคัญ (Key Distinctions)

1. ความเสียหายเฉพาะ (Particular Average - PA)



- เกิดขึ้นโดยบังเอิญ (Accidental)
- กระทบผู้เอาประกันภัยฝ่ายเดียว
- ไม่มีการเฉลี่ยร่วมกัน

VS

2. ความเสียหายทั่วไป (General Average - GA)



- การเสียสละโดยจงใจ (Intentional Sacrifice)
- เพื่อความปลอดภัยร่วมกัน (Common Safety)
- ต้องเฉลี่ยความเสียหายร่วมกันทุกฝ่าย

VS

3. ค่าใช้จ่ายเฉพาะ (Particular Charges - PC)



- ค่าใช้จ่ายเพื่อปกป้อง/รักษาทรัพย์สิน (Expenses to preserve)
- กระทำโดยผู้เอาประกัน/ตัวแทน
- จ่ายเพิ่มได้แม้เต็มทุนประกันแล้ว (Not PA, Not GA)

ตัวอย่างสถานการณ์: เรือ A บรรทุกสินค้า B, C, D, E เจอพายุเกยหิน



ความเสียหายเฉพาะ (PA):
ท้องเรือ A บอบจากการเกยหิน
(กระทบเจ้าของเรือฝ่ายเดียว)



ความเสียหายทั่วไป (GA):
โยนเครื่องจักรนาย ข. ทิ้งทะเล
(เสียสละเพื่อส่วนรวม -> ต้องเฉลี่ย)



ค่าใช้จ่ายเฉพาะ (PC):
นาย B จ้างเรือขนถ่ายสินค้าตนเอง
(ค่าใช้จ่ายปกป้องทรัพย์สินเฉพาะตัว)



ข้อสังเกตตามกฎหมายไทย (Thai Law Notes)

- พ.ร.บ.การเฉลี่ยฯ พ.ศ. 2547: ผู้เสียหายที่ไม่ใช่เจ้าของเรือมีสิทธิเรียกเฉลี่ยได้ (ทางปฏิบัติยาก)
- อายุความเรียกร้อง (Time Bar): ศาลไทยใช้ 1 ปี นับจากวันแจ้งส่วนเฉลี่ย (แต่ไม่เกิน 5 ปีจากวันเกิดเหตุ)

การเรียกร้องและการคำนวณค่าสินไหมทดแทน: กุญแจสู่ความเข้าใจในการประกันภัยทางทะเล

(Marine Insurance Claims & Calculations: A Comprehensive Guide)



หลักเกณฑ์พื้นฐาน (Core Principle):
ส่วนได้เสียอันสามารถเอาประกันภัยได้ (Insurable Interest)



ต้องมี ณ เวลาที่เกิดวินาศภัย (Must have at the Time of Loss) - ตาม Marine Insurance Act 1906 มาตรา 6(1) & ICC Clauses

ประเภทของความเสียหาย (Types of Loss)

จำแนกตามลักษณะกายภาพ (By Physical Nature)

จำแนกตามลักษณะการเฉลี่ย (By Apportionment Nature)

ความเสียหายบางส่วน (Partial Loss)



ความเสียหายสิ้นเชิง (Total Loss)



ความเสียหายทั่วไป (General Average - GA)



ความเสียหายเฉพาะ (Particular Average - PA)



เสียหายไม่หมดสิ้น, ซ่อม/ใช้ประโยชน์ได้

ความเสียหายสิ้นเชิงแท้จริง (Actual Total Loss)

หมดสภาพ/สูญหายกู้ไม่ได้

Claim:
Valued: เต็มจำนวนระบุ,
Unvalued: ตามมูลค่าเอาประกัน

ความเสียหายเสมือนสิ้นเชิง (Constructive Total Loss)
ค่ากู้/ซ่อม > มูลค่าทรัพย์สิน,
เสี่ยง Actual ไม่ได้

เลือกได้:
Partial Loss หรือ สละวัตถุ
(Notice of Abandonment)
เพื่อเรียกเต็มวงเงิน

เสียสละ/ค่าใช้จ่ายพิเศษ เพื่อความปลอดภัยร่วมกัน

5 Elements



- ภัยจริง
- เสียสละพิเศษ
- สมัครใจ
- สมเหตุสมผล
- สำเร็จ

เพื่อส่วนรวม

Calculation
ใช้กฎ York-Antwerp Rules.
เฉลี่ยตาม Contributory Value จากผู้รอดพันทั้งหมด

เสียหายบางส่วนจากภัยในกรมธรรม์, ไม่ใช่ GA

Key Point
กระทบเฉพาะ
ผู้เอาประกันภัยเดียว, ไม่ต้องเฉลี่ย

แยกจาก
ค่าใช้จ่ายเฉพาะ (Particular Charges)
- ค่าใช้จ่ายเพื่อปกป้องทรัพย์สิน
(เรียกเพิ่มได้แม้เต็มทุน)



สรุป: การเข้าใจประเภทความเสียหายเป็นสิ่งสำคัญในการกำหนดสิทธิและวิธีการคำนวณค่าสินไหมทดแทนอย่างถูกต้องและเป็นธรรม

