



SSRU
SUAN SUNANDHA
RAJABHAT UNIVERSITY



วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน
มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา
College of Logistics and Supply Chain

การประกันภัยทางทะเล Maritime Insurance

บทที่ 7 การประกันภัยสินค้าทางทะเล

อาจารย์อุดม พูลลาภ

วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา

บทที่ 7

การประกันภัยสินค้าทางทะเล

- 7.1 ความสัมพันธ์ของสัญญาซื้อขายกับการทำประกันภัย
- 7.2 ข้อกำหนดความคุ้มครองสินค้า Institute Cargo Clauses



การประกันภัยสินค้าทางทะเล (Marine Cargo Insurance): ขอบเขตและนิยามของวัตถุที่เอาประกันภัย

1. วัตถุแห่งการประกันภัย คืออะไร?



หลักการ:
คือ 'สินค้า' (Cargo)

ขอยกเว้น/ตัวอย่างที่น่าสนใจ



Mr. K
ไม่จำกัดแค่ของซื้อขาย! เช่น ของใช้ส่วนตัว/ตำราเรียน
ที่ส่งกลับประเทศจากการศึกษาต่อ ก็คุ้มครองได้

2. ความหมายทั่วไป vs ทางปฏิบัติ

Goods (ทั่วไป):
สิ่งที่ผลิตเพื่อจำหน่าย
(ตรงกับ 'สินค้า' ในพจนานุกรมไทย:
สิ่งของที่ซื้อขายกัน)

Cargo Insurance (ทางปฏิบัติ):
การประกันภัยสินค้าที่อยู่ระหว่าง
การขนส่งโดยพาหนะต่างๆ

3. นิยามตามกฎหมาย (MIA 1906 & กฎหมายพาณิชย์)



รวม (Included):
Merchandise
(สินค้าที่ใช้ในการค้า)

ไม่รวม (Excluded):
Personal Effects
(ทรัพย์สินส่วนตัว)

Provisions & Stores
(เสบียง/ของใช้บนเรือ)

ต้องทำประกันแยกเฉพาะ
(Must Insure Separately):
Deck Cargo
(สินค้าบนคานาดฟ้าเรือ)
Live Animals
(สัตว์มีชีวิต)

* กฎหมายไทยมักแปล Goods = 'ของ', Cargo = 'สินค้า'

4. การใช้ในปัจจุบัน (Institute Cargo Clauses - ICC 1982)



ในข้อกำหนด ICC 1982
มีการใช้ทั้ง 3 คำสลับกันไป
โดยถือว่ามีความหมายในบริบทเดียวกัน
เพื่อความครอบคลุมของการคุ้มครอง

สรุป: แม้นิยามทางกฎหมายจะเคร่งครัด แต่ในทางปฏิบัติและข้อกำหนดปัจจุบัน
คำว่า Cargo และ Goods มักใช้แทนกันเพื่อความคุ้มครองที่ครอบคลุมถึงทรัพย์สินที่ขนส่งทางทะเล

ความสัมพันธ์ของสัญญาซื้อขายกับการทำประกันภัยทางทะเล

(The Relationship Between Sale Contracts and Marine Cargo Insurance)

อ้างอิงกฎเกณฑ์ Incoterms 2010 โดย ICC: กำหนดหน้าที่และจุดโอนความเสี่ยง

CIF (Cost, Insurance and Freight)



- ผู้ขาย 'มีหน้าที่' ทำประกันภัย (Seller's Duty to Insure)
- ทุนประกันขั้นต่ำ 110% ของราคาสินค้า (Min. Sum Insured 110%)
- มาตรฐาน ICC (LMA/IUA)
- ผู้ขายจ่ายเบี้ยประกันทั้งหมด (Seller Pays Premium)
- ต้องโอนกรมธรรม์ให้ผู้ซื้อพร้อมส่งมอบ (Must Transfer Policy)

บังคับทำประกันภัย (Mandatory Insurance)

FOB (Free on Board)



- ผู้ขายรับความเสี่ยงจนสินค้าวางบนเรือ (Seller's Risk until loaded at origin)
- ผู้ซื้อ 'มีสิทธิ' ทำประกันภัยตั้งแต่ขึ้นเรือ (Buyer's Right to Insure from loading)
- ผู้ขายอาจทำประกันช่วงขนส่งทางบกก่อนถึงเรือ (Seller may insure pre-loading transport)

สมัครใจทำประกันภัย (Voluntary Insurance)

CFR (Cost and Freight)



- ผู้ขาย 'ไม่มีหน้าที่' ทำประกันภัยเพื่อผู้ซื้อ (Seller has NO Duty to Insure for Buyer)
- ราคาขายไม่รวมเบี้ยประกัน (Price excludes Premium)
- ผู้ซื้อทำประกันภัยและจ่ายเบี้ยเอง (Buyer Insures & Pays Premium)

สมัครใจทำประกันภัย (Voluntary Insurance)

ประเภทกรมธรรม์หลัก (Main Policy Types)

Voyage Policy (แบบเฉพาะเที่ยว) & Valued Policy (กำหนดมูลค่า)



- ครอบคลุมเที่ยวเดียว (Specific Journey, e.g., Singapore to Bangkok)
- กำหนดทุนประกันชัดเจน (Fixed Sum Insured)
- จ่ายเต็มจำนวนเมื่อเสียหายสิ้นเชิง (Full Payout for Total Loss)

Open Cover / Open Policy (แบบเปิด) & Unvalued Policy (ไม่กำหนดมูลค่า)



- มักมีระยะเวลา 12 เดือน (Usually 12 Months)
- ครอบคลุมภาพรวมสินค้า/ข้อสัญญา (General Goods/Terms)

ขั้นตอนการขอทำประกันภัย (Insurance Application Process)



ผู้มีส่วนได้เสีย (Insurable Interest) (เจ้าของสินค้า)



แจ้งรายละเอียด (Provide Details): ประเภทสินค้า, เส้นทาง, ชื่อเรือ, กำหนดการ



ส่งเอกสารประกอบ (Submit Documents): Invoice, Bill of Lading (B/L), Letter of Credit (L/C), Packing List



บริษัทประเมินความเสี่ยง & กำหนดเบี้ย (Insurer Assess Risk & Set Premium)

7.1 ความสัมพันธ์ของสัญญาซื้อขายกับการทำประกันภัย



ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ซื้อและผู้ขายตามสัญญาซื้อขายในส่วนของการทำประกันภัยสินค้าที่ซื้อขายกันตามเงื่อนไข CIF, FOB และ CFR



7.1.1 ตารางกรมธรรม์ประกันภัยสินค้าทางทะเล (Policy Schedule)

กรมธรรม์ประกันภัยสินค้าทางทะเลประกอบด้วยส่วนสำคัญ 2 ส่วน คือ **ตารางกรมธรรม์ประกันภัย (Schedule)** และ **ข้อกำหนดการประกันภัยสินค้า (Institute Cargo Clauses)** โดยในบางกรณีอาจมีการตกลงเงื่อนไขพิเศษเพิ่มเติมแนบไว้ท้ายกรมธรรม์ในรูปเอกสารที่เรียกว่า **"ใบสลักหลัง" (Endorsements)** เช่น Cargo ISM Endorsement เป็นต้น

อย่างไรก็ดี **กรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลไม่จำเป็นต้องมีใบสลักหลังทุกฉบับ** ข้อกำหนดการประกันภัยสินค้าทางทะเล (Institute Cargo Clauses) เป็นเอกสารที่กำหนดขอบเขตความคุ้มครอง เงื่อนไข และข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัย แม้ว่า**ภาษาอังกฤษจะใช้คำว่า "Clauses" ซึ่งหมายถึง "ข้อสัญญา"** แต่ในตลาดประกันภัยของไทยนิยมใช้คำว่า **"ข้อกำหนด"**

- ISM Code เป็นข้อบังคับสากลภายใต้อนุสัญญา SOLAS เพื่อสร้างมาตรฐานการจัดการความปลอดภัยในการเดินเรือและป้องกันมลพิษทางทะเล กำหนดให้บริษัทเรือต้องมีระบบบริหารจัดการความปลอดภัย (Safety Management System - SMS)
- การประกันภัยจะไม่ครอบคลุมการสูญหาย ความเสียหาย หรือค่าใช้จ่ายใดๆ ของสินค้า หากสินค้าบรรทุกอยู่ในเรือที่ไม่ได้การรับรองตาม ISM Code หรือเจ้าของ/ผู้ประกอบการเรือไม่มีเอกสารรับรองการปฏิบัติตาม (Document of Compliance) ที่ถูกต้อง



7.1.2 ตารางกรมธรรม์ประกันภัย (Schedule)

ตารางกรมธรรม์ประกันภัย (Schedule) ที่ใช้ในประเทศไทยจะมีลักษณะใกล้เคียงกับแบบฟอร์ม "MAR Form" ของสถาบันผู้รับประกันภัยแห่งกรุงลอนดอน แต่แตกต่างกันเพียงรายละเอียดเล็กน้อย และองค์ประกอบในตารางกรมธรรม์มีความสำคัญตามหลักเกณฑ์ของ Marine Insurance Act 1906 ดังนี้

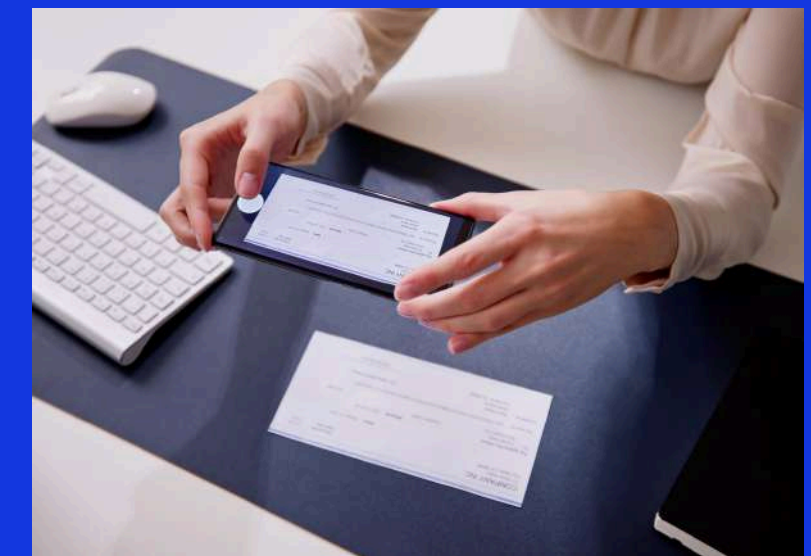
1. NAME OF ASSURED (ชื่อผู้เอาประกันภัย)

ต้องระบุชื่อผู้เอาประกันภัยตามที่กฎหมายกำหนด โดยไม่จำเป็นต้องระบุลักษณะของส่วนได้เสีย (Insurable Interest) เช่น ไม่ต้องระบุว่าเป็นผู้ซื้อหรือผู้ขายสินค้า

2. VOYAGE: At and from (เกี่ยวกับการเดินทาง: ณ และจาก)

o การระบุเส้นทางทำให้กรมธรรม์มีลักษณะเป็น กรมธรรม์แบบรายเที่ยว (Voyage Policy) ซึ่งมีคำรับรองโดยปริยายว่าขณะเริ่มการเดินทาง เรือที่ใช้ขนส่งต้องมีสภาพพร้อมเดินทะเล (Seaworthiness)

o คำว่า "At and from" เช่น From Singapore to Bangkok ไม่จำเป็นว่าขณะทำสัญญา เรือจะต้องอยู่ที่ท่าเรือต้นทางแล้ว แต่มีเงื่อนไขว่าต้องเริ่มการเดินทางภายในเวลาที่เหมาะสม มิฉะนั้นผู้รับประกันภัยมีสิทธิบอกล้างสัญญาได้



7.1.2 ตารางกรมธรรม์ประกันภัย (Schedule)

3. AMOUNT INSURED HEREUNDER (จำนวนเงินเอาประกันภัย)

- o ต้องเป็นไปตามหลักการคำนวณมูลค่าอันสามารถเอาประกันภัยได้ (Measure of Insurable Value) เช่น ราคาขาย + ค่าขนส่ง + ค่าเบี้ยประกันภัย
- o ทำให้กรมธรรม์ส่วนใหญ่เป็น กรมธรรม์กำหนดมูลค่า (Valued Policy) โดยมูลค่าที่ระบุถือเป็นที่สุดระหว่างคู่สัญญา หากเกิดการเสียหายสิ้นเชิง (Total Loss) จะได้รับชดเชยเต็มจำนวน

4. SUBJECT-MATTER INSURED (วัตถุที่เอาประกันภัย)

ต้องระบุรายละเอียดของสินค้าที่เอาประกันภัยให้ชัดเจนเพียงพอ



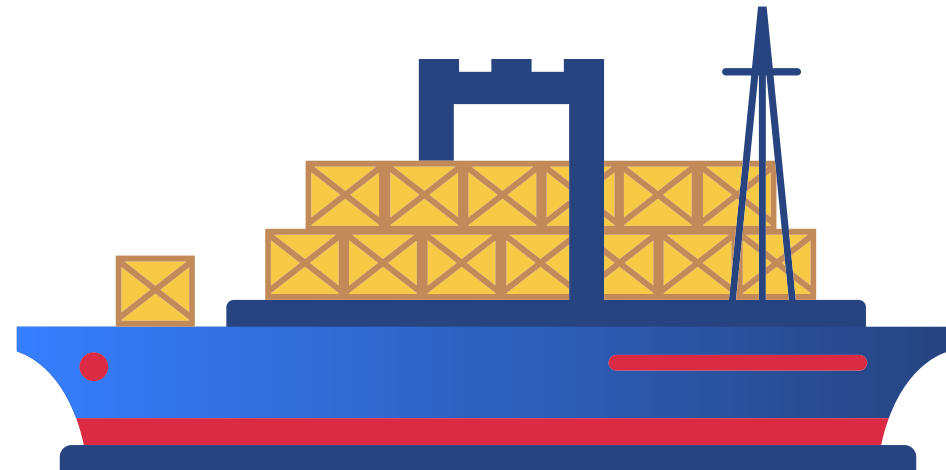
7.1.2 ตารางกรมธรรม์ประกันภัย (Schedule)

5. Claims, if any, payable at/in/by (การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน)

ระบุสถานที่และผู้ชำระค่าสินไหมเพื่อความสะดวกของผู้เรียกร้อง เช่น ในกรณีการซื้อขายแบบ CIF หากผู้ซื้ออยู่ต่างประเทศ จะสามารถเรียกร้องผ่าน Claim Settling Agent ในประเทศตนเองได้โดยไม่ต้องติดต่อผู้รับประกันภัยในประเทศของผู้ขายโดยตรง ตัวแทนดังกล่าวอาจเป็นบริษัทในเครือ ผู้ประเมินความเสียหาย (Loss Adjuster) หรือหากไม่มีการแต่งตั้งไว้ จะใช้ตัวแทนของ Lloyd's (The Lloyd's Agents)

6. Authorized Signature (ลายมือชื่อผู้มีอำนาจ)

เป็นการลงนามโดยผู้มีอำนาจของผู้รับประกันภัยหรือในนามของผู้รับประกันภัย ซึ่งเป็นข้อบังคับตาม Marine Insurance Act 1906 เพื่อให้กรมธรรม์มีผลสมบูรณ์ตามกฎหมาย

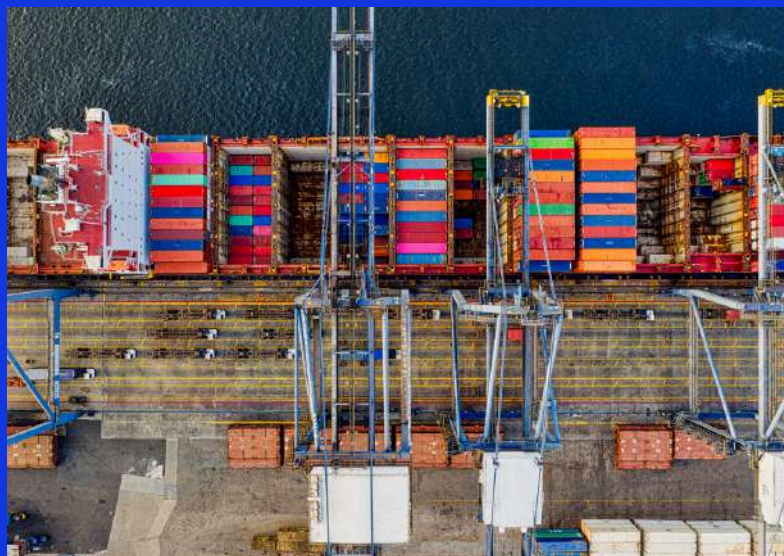


Marine Cargo Insurance Policy Schedule (MAR Form)

หัวข้อ / Section	รายละเอียด (Example Details)
Policy No. / เลขที่กรมธรรม์	MC/2025/0001
Name of Assured / ชื่อผู้เอาประกันภัย	บริษัท เอ็กซ์ิมเทรดดิ้ง จำกัด (EXIM Trading Co., Ltd.)
Address / ที่อยู่	99 ถนนพระราม 4 แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500
Subject-Matter Insured / วัตถุที่เอาประกันภัย	เครื่องใช้ไฟฟ้าภายในบ้าน (Home Appliances)
Packing / การบรรจุหีบห่อ	บรรจุกล่องกระดาษลูกฟูก พร้อมกันกระแทก
Voyage: At and From / เกี่ยวการเดินทาง	From: Port of Singapore (ท่าเรือสิงคโปร์) To: Port of Bangkok, Thailand (ท่าเรือกรุงเทพฯ)
Conveyance / พาหนะขนส่ง	M.V. Ocean Star หรือเรือเทียบเท่า (or substitute vessel)
Sailing on or about / กำหนดการออกเดินทาง	ประมาณวันที่ 15 กันยายน 2568
Amount Insured Hereunder / จำนวนเงินเอาประกันภัย	USD 110,000 (หนึ่งแสนหนึ่งหมื่นดอลลาร์สหรัฐถ้วน)
Basis of Valuation / หลักการคำนวณมูลค่าเอาประกันภัย	CIF Value + 10%
Conditions / เงื่อนไขความคุ้มครอง	Institute Cargo Clauses (A) - 1/1/82 หรือเทียบเท่า
Additional Clauses / เงื่อนไขเพิ่มเติม	Institute War Clauses (Cargo), Institute Strikes Clauses (Cargo)
Claims, if any, payable at / การเรียกร้องค่าสินไหมให้ชำระที่	กรุงเทพฯ ประเทศไทย โดย Claim Settling Agent: ABC Adjusters Co., Ltd.
Premium / ค่าเบี้ยประกันภัย	USD 350 (สามร้อยห้าสิบลดอลลาร์สหรัฐถ้วน)
Policy Issued at / ออกกรมธรรม์ที่	กรุงเทพฯ ประเทศไทย
Policy Date / วันที่ออกกรมธรรม์	10 กันยายน 2568
Authorized Signature / ลายมือชื่อผู้มีอำนาจ	(ลงนามและตราประทับของบริษัทผู้รับประกันภัย)



7.2 ข้อกำหนดความคุ้มครองสินค้า Institute Cargo Clauses



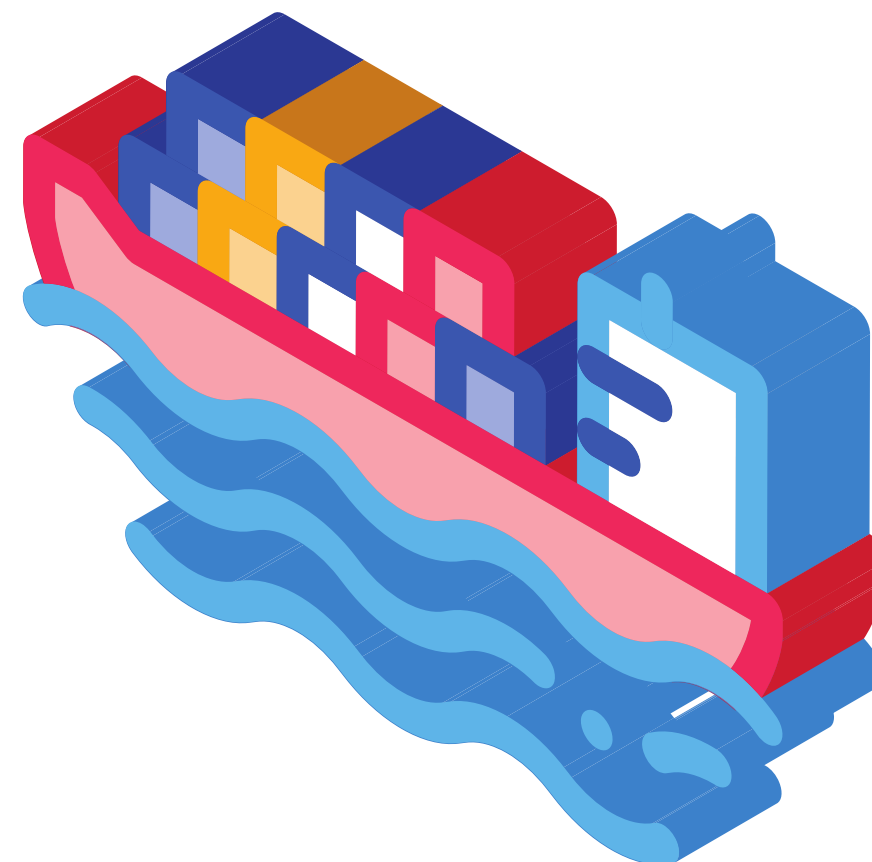
INSTITUTE CARGO CLAUSES (ICC)

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)
- ความเสียหายจากการสูญเสียบรรณภัณฑ์ขนถ่ายสินค้า
- **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

โครงสร้างข้อกำหนดความคุ้มครองสินค้าทางทะเล: Institute Cargo Clauses (A), (B), (C) ฉบับ 1/1/82

โครงสร้างรวม 8 หมวด 19 ข้อ - แสดงรายละเอียด 3 หมวดแรก (Clauses 1-10)



หมวด RISKS COVERED

(ภัยที่ได้รับคุ้มครอง) - ข้อ 1 ถึง 3



1. Risks Clause

ระบุประเภทภัยที่อยู่ในความคุ้มครองของกรมธรรม์



2. General Average Clause

ให้ความคุ้มครอง ความเสียหายทั่วไป (General Average) และ ค่ากู้ภัย (Salvage Charges)



3. Both to Blame Collision Clause

ขยายความคุ้มครองกรณีเรือชนกัน และพิดทั้งสองฝ่าย (ผู้ขนส่งเรียกเจ้าของสินค้าร่วมรับผิดชอบ)



หมวด EXCLUSIONS

(ข้อยกเว้น) - ข้อ 4 ถึง 7



4. General Exclusions Clause

ข้อยกเว้นทั่วไปที่ไม่อยู่ในความคุ้มครอง



5. Unseaworthiness and Unfitness Exclusion Clause

ข้อยกเว้นกรณี เรือ/ยานพาหนะ/ตู้คอนเทนเนอร์ ไม่เหมาะสม หรือไม่ปลอดภัยในการเดินทะเล



6. War Exclusion Clause

ไม่คุ้มครองความเสียหายจาก สงคราม, อาวุธสงคราม และเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้อง



7. Strikes Exclusion Clause

ไม่คุ้มครองความเสียหายจากการนัดหยุดงาน, ความไม่สงบ, จลาจล หรือ ก่อการร้าย



หมวด DURATION

(ระยะเวลาคุ้มครอง) - ข้อ 8 ถึง 10



8. Transit Clause

กำหนดระยะเวลาคุ้มครองตั้งแต่ ต้นทางจนถึงปลายทาง (Warehouse to Warehouse)



9. Termination of Contract of Carriage Clause

การสิ้นสุดของสัญญาขนส่ง มีผลทำให้ ความคุ้มครองสิ้นสุดลงด้วย



10. Change of Voyage Clause

กรณีมีการ เปลี่ยนเส้นทาง หรือ เกี่ยวเดินทาง ของเรือ/ยานพาหนะขนส่ง



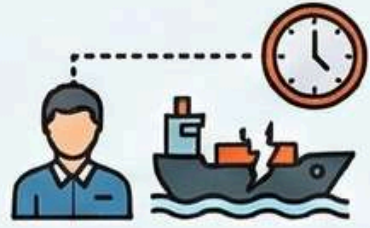
สื่อการเรียนรู้สมัยใหม่: เข้าใจง่าย ชัดเจน ครบถ้วนตามหลักการ

โครงสร้างข้อกำหนดความคุ้มครองสินค้าทางทะเล: Institute Cargo Clauses (A), (B), (C) ฉบับ 1/1/82 (ต่อ)

โครงสร้างรวม 8 หมวด 19 ข้อ - แสดงรายละเอียด 5 หมวดหลัง (Clauses 11-19)

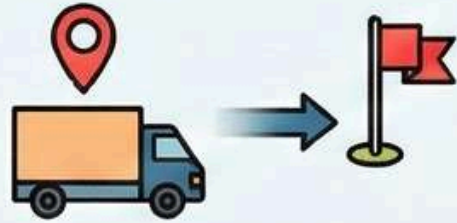


หมวด CLAIMS (การเรียกร้อง) - ข้อ 11 ถึง 14



11. Insurable Interest Clause

ผู้เอาประกันภัยต้องมี
ส่วนได้เสียอันสามารถเอาประกันภัยได้
ในเวลาที่เกิดความสูญเสีย
มิฉะนั้นไม่มีสิทธิเรียกร้อง



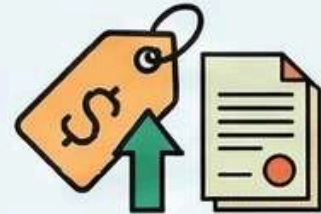
12. Forwarding Charges Clause

ค่าใช้จ่ายในการส่งสินค้า
ต่อไปยังปลายทาง



13. Constructive Total Loss Clause

กำหนดเกณฑ์การตีความ
“ความเสียหายเสมือนสิ้นเชิง”
(CTL) ที่สามารถเรียกร้องได้



14. Increased Value Clause

ความคุ้มครองในกรณีที่
มูลค่าสินค้าเพิ่มขึ้น
และมีการทำประกันภัยไว้



หมวด MINIMISING LOSSES (การลดความสูญเสีย) - ข้อ 16 ถึง 17



16. Duty of Assured Clause

หน้าที่ของผู้เอาประกันภัย/ตัวแทน
ในการดำเนินการที่สมควรเพื่อ
รักษาสิทธิและลดความสูญเสีย



17. Waiver Clause

การสละสิทธิประโยชน์บางประการ
เพื่อไม่ให้เกิดการเสียสิทธิแก่ทั้งสองฝ่าย



หมวด BENEFIT OF INSURANCE - ข้อ 15



15. Not to Inure Clause

ห้ามมิให้ผู้ขนส่งได้รับประโยชน์จากกรรมธรรม์
หรือทำประกันเพื่อประโยชน์ของผู้ขนส่ง



หมวด AVOIDANCE OF DELAY (การหลีกเลี่ยงความล่าช้า) - ข้อ 18



18. Reasonable Despatch Clause

ผู้เอาประกันภัยต้องดำเนินการ
ด้วยความรวดเร็วที่เหมาะสม
เพื่อหลีกเลี่ยงความล่าช้า



หมวด LAW AND PRACTICE (กฎหมายและวิธีปฏิบัติ) - ข้อ 19



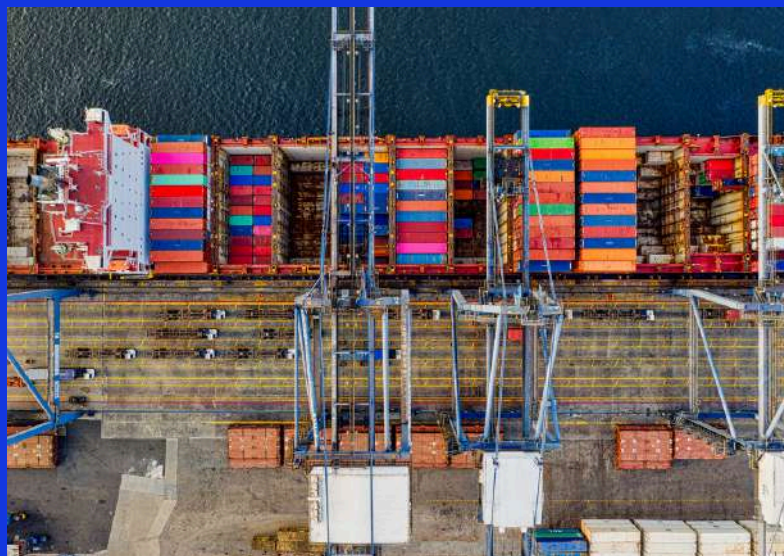
19. English Law and Practice Clause

ให้บังคับใช้กฎหมายและวิธีปฏิบัติ
ของอังกฤษกับกรรมธรรม์ประกันภัย





หมวด RISKS COVERED (ภัยที่ได้รับความคุ้มครอง) - ข้อ 1 ถึง ข้อ 3



หมวด RISKS COVERED (ภัยที่ได้รับความคุ้มครอง) - ข้อ 1 ถึง ข้อ 3

ข้อที่ 1 Risks Clause - ข้อกำหนดเกี่ยวกับประเภทภัยที่คุ้มครอง

ICC (A) ไม่ระบุชื่อภัย เนื่องจากเป็นการคุ้มครองทุกภัยที่ไม่ได้อยู่ในข้อยกเว้น (Clauses 4-7) โดยข้อความหลักคือ

"This insurance covers all risks of loss of or damage to the subject-matter insured except as provided in Clauses 4, 5, 6 and 7 below."

ความคุ้มครองจะครอบคลุมก็ต่อเมื่อเหตุเป็นภัยบังเอิญ (fortuitous) เกิดภายในระยะเวลาคุ้มครอง ผู้เอาประกันภัยมีส่วนได้เสีย และไม่ฝ่าฝืนคำรับรอง (Warranty)

ICC (B) เป็นการคุ้มครองแบบ Named Perils โดยระบุภัยไว้ 2 กลุ่ม

กลุ่ม 1.1 (Reasonably attributable to) ไฟไหม้/ระเบิด, เรือหรือยานเกยตื้น จม ล่ม, ยานพาหนะพลิกคว่ำ/ตกราง, ชนกับวัตถุภายนอกที่ไม่ใช่น้ำ, ชนถ่ายสินค้าที่ทำเรือประสบภัย, แฉ่นดินไหว, ภูเขาไฟระเบิด, ฟ้าผ่า

กลุ่ม 1.2 (Caused by) การเสียหายเป็นความเสียหายทั่วไป (General Average Sacrifice), การโยนทิ้งทะเล/ถูกขัดตกเรือ, น้ำทะเล/น้ำสาบ/น้ำแม่น้ำเข้าในเรือหรือที่เก็บสินค้า, หีบห่อตกหรือหล่นระหว่างบรรทุกหรือขนถ่าย

หมายเหตุ กลุ่ม 1.1 ใช้คำว่า reasonably attributable to ทำให้ตีความได้กว้างกว่า ส่วนกลุ่ม 1.2 ใช้ caused by ซึ่งต้องเป็นสาเหตุใกล้เคียง (Proximate Cause) และตีความแคบกว่า

ICC (C) คล้ายกับ ICC (B) แต่มีจำนวนน้อยกว่า และตัดภัยบางประเภทออก เช่น แฉ่นดินไหว ภูเขาไฟระเบิด ฟ้าผ่า, ถูกขัดตกเรือ, น้ำทะเล/น้ำสาบ/น้ำแม่น้ำเข้าในเรือ, หีบห่อตกหรือหล่นระหว่างบรรทุก/ขนถ่าย

กลุ่ม 1.1 ไฟไหม้/ระเบิด, เรือหรือยานเกยตื้น จม ล่ม, ยานพาหนะพลิกคว่ำ/ตกราง, ชนกับวัตถุภายนอกที่ไม่ใช่น้ำ, ชนถ่ายสินค้าที่ทำเรือหลบภัย

กลุ่ม 1.2 General Average Sacrifice, Jettison (การโยนทิ้งทะเล)

หมวด RISKS COVERED (ภัยที่ได้รับความคุ้มครอง) - ข้อ 1 ถึง ข้อ 3

⚓ ภัยที่ได้รับความคุ้มครอง

ICC ข้อ 1.1 : Reasonably Attributable To

🔥 1.1.1 ไฟไหม้ (Fire) และการระเบิด (Explosion)

ไฟไหม้ (Fire)

- ◆ ต้องมีการ ลุกไหม้จริง จากการติดไฟหรือการเผาไหม้
- ◆ ต้องมี แสงและความร้อน
- ✗ ความร้อนอย่างเดียวโดยไม่ลุกไหม้ ไม่ถือเป็นไฟไหม้ รวมถึง ความเสียหายจากควันไฟ เว้นแต่จะระบุยกเว้นไว้

การระเบิด (Explosion) ✨

- ◆ เหตุรุนแรง มีเสียงดัง
- ◆ เกิดจากปฏิกิริยาทางเคมี หรือการขยายตัวอย่างรวดเร็วของก๊าซ/ไอภายใต้ความดัน



หมวด RISKS COVERED (ภัยที่ได้รับความคุ้มครอง) - ข้อ 1 ถึง ข้อ 3

⚓ ภัยที่ได้รับความคุ้มครอง

ICC ข้อ 1.1 : Reasonably Attributable To

🚢 1.1.2 เรือยกตื่น จม หรือล่ม

Stranded / Grounded 🚢

- ◆ เรือยกตื่นจากเหตุบังเอิญ
- ◆ ต้องติดสิ่งกีดขวางเป็นระยะเวลาพอสมควร

Sunk 🌊

- ◆ เรือจมน้ำ (อาจจมเพียงบางส่วน)
- ◆ ไม่จำเป็นต้องจมถึงก้นทะเล

Capsized 🔄

- ◆ เรือพลิกคว่ำหรือเอียงตะแคง
- ◆ จมน้ำไหลเข้าท่วมเรือ



หมวด RISKS COVERED (ภัยที่ได้รับความคุ้มครอง) - ข้อ 1 ถึง ข้อ 3

⚓ ภัยที่ได้รับความคุ้มครอง

ICC ข้อ 1.1 : Reasonably Attributable To

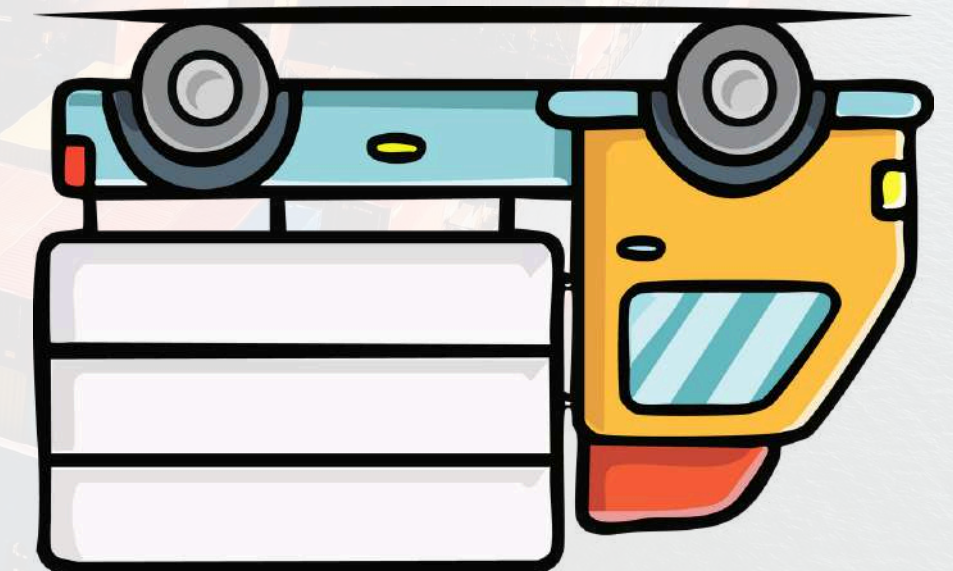
🚚 1.1.3 ยานพาหนะทางบกพลิกคว่ำหรือตกราง

คุ้มครองอุบัติเหตุของยานพาหนะทางบก เช่น

- ◆ รถบรรทุกพลิกคว่ำ
- ◆ รถไฟตกราง 🚂

แม้เป็นกรรมธรรม์ทางทะเล

👉 แต่คุ้มครองความเสี่ยงบนบกที่ เกี่ยวเนื่องกับการขนส่งทางทะเล
(Mixed Sea and Land Risks)



หมวด RISKS COVERED (ภัยที่ได้รับความคุ้มครอง) - ข้อ 1 ถึง ข้อ 3

⚓ ภัยที่ได้รับความคุ้มครอง

ICC ข้อ 1.1 : Reasonably Attributable To

💥 1.1.4 การชนหรือสัมผัสกับวัตถุภายนอก (Collision / Contact)

ต้องเป็นการชนกับ วัตถุภายนอก (External Object)

✗ ไม่รวมสิ่งที่เป็นส่วนหนึ่งของเรือเอง

เช่น ปั้นจั่นบนเรือ

⚠ คำว่า Water

✗ ไม่รวม ภูเขาน้ำแข็ง

✅ ดังนั้น การชนภูเขาน้ำแข็ง ถือว่าคุ้มครอง



หมวด RISKS COVERED (ภัยที่ได้รับความคุ้มครอง) - ข้อ 1 ถึง ข้อ 3

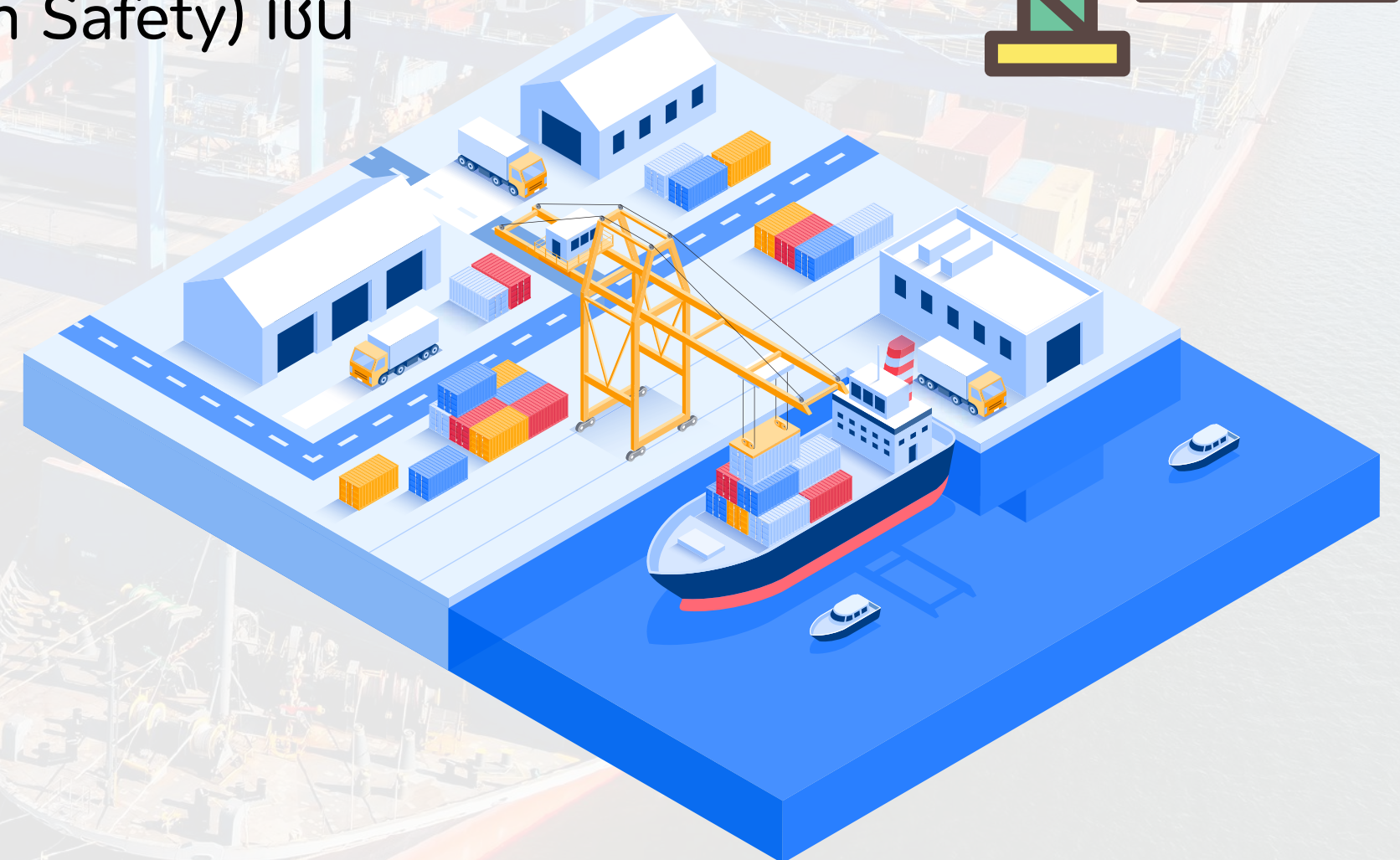
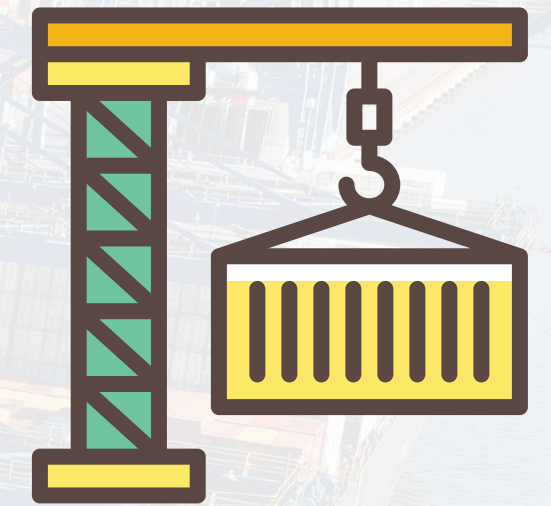
⚓ ภัยที่ได้รับความคุ้มครอง

ICC ข้อ 1.1 : Reasonably Attributable To

⚓ 1.1.5 การขนถ่ายสินค้าที่ท่าเรือหลบภัย (Port of Refuge)

เกิดจากเหตุจำเป็นเพื่อ ความปลอดภัยร่วมกัน (Common Safety) เช่น

- ◆ เรือเสียหาย ต้องแวะท่าเรือเพื่อซ่อม
 - ◆ ต้องขนถ่ายสินค้าบางส่วนออก
- คุ้มครองความเสียหายของสินค้า
- 👉 ระหว่างการขนถ่าย ณ ท่าเรือหลบภัย



หมวด RISKS COVERED (ภัยที่ได้รับความคุ้มครอง) - ข้อ 1 ถึง ข้อ 3

⚓ ภัยที่ได้รับความคุ้มครอง

ICC ข้อ 1.1 : Reasonably Attributable To

🌋⚡ 1.1.6 แผ่นดินไหว ภูเขาไฟระเบิด และฟ้าผ่า

คุ้มครองภัยธรรมชาติ ได้แก่

- ◆ แผ่นดินไหว 🌍
- ◆ ภูเขาไฟระเบิด 🌋
- ◆ ฟ้าผ่า ⚡

ครอบคลุมทั้ง

- ◆ บนบก
- ◆ ใต้น้ำ
- ◆ ภูเขาไฟใต้น้ำ

✗ ICC (C) ไม่คุ้มครองภัยกลุ่มนี้



หมวด RISKS COVERED (ภัยที่ได้รับความคุ้มครอง) - ข้อ 1 ถึง ข้อ 3

⚓ ภัยที่ได้รับความคุ้มครอง - ICC ข้อ 1.2 (Caused By)

🔴 1.2.1 การเสียสละอันเป็นความเสียหายทั่วไป (General Average Sacrifice)

เป็นการกระทำโดยเจตนาเพื่อ ความปลอดภัยร่วมกัน (Common Safety)

ตัวอย่าง

- ◆ การโยนสินค้าลงทะเล (Jettison)
- ◆ เพื่อช่วยเรือและสินค้าที่เหลือให้รอดพ้นจากอันตราย
- 📌 ผลด้านความคุ้มครอง
ผู้เอาประกันภัย ได้รับค่าสินไหมเต็มจำนวนทันที
- ✗ ไม่ต้องรอการเรียกเฉลี่ยจากผู้มีส่วนได้เสียรายอื่น

🌊 1.2.2 การโยนของทิ้งทะเล และการถูกขีดตกเรือ (Jettison & Washing Overboard)

Jettison 🪂

- ◆ การโยนสินค้าทิ้งโดยเจตนา

Washing Overboard 🌊

- ◆ สินค้าถูกคลื่นขีดตกจากเรือโดยไม่ได้ตั้งใจ

📌 ความแตกต่างตาม ICC

✅ ICC (B)

คุ้มครองทั้ง Jettison และ Washing Overboard

⚠️ ICC (C)

คุ้มครอง เฉพาะ Jettison

✗ ไม่คุ้มครอง Washing Overboard

หมวด RISKS COVERED (ภัยที่ได้รับความคุ้มครอง) - ข้อ 1 ถึง ข้อ 3

⚓ ภัยที่ได้รับความคุ้มครอง - ICC ข้อ 1.2 (Caused By)

💧 1.2.3 น้ำทะเล / น้ำสาบ / น้ำแม่น้ำ เข้าเรือหรือสถานที่เก็บสินค้า

- มีความคุ้มครอง เฉพาะใน ICC (B) เท่านั้น
- คุ้มครองกรณี
 - นำเข้าสู่เรือ ห้องเก็บสินค้า หรือโกดังระหว่างการขนส่ง
- 🔍 ขอบเขตความคุ้มครองที่สำคัญ
 - แม้สินค้าที่เอาประกัน ไม่ได้เปียกน้ำโดยตรง
 - แต่ได้รับผลกระทบจากความเสียหาย เช่น
 - กลิ่นเหม็น
 - การปนเปื้อนจากสินค้าชั้นอื่นที่เปียกน้ำ
 - 🖱️ ยังถือว่าได้รับความคุ้มครอง

หมวด RISKS COVERED (ภัยที่ได้รับความคุ้มครอง) - ข้อ 1 ถึง ข้อ 3

📦 ICC ข้อ 1.3 : ความเสียหายสิ้นเชิงของหีบห่อ

📦 1.3 ความเสียหายสิ้นเชิงของหีบห่อระหว่างบรรทุกหรือขนถ่าย

- มีความคุ้มครอง เฉพาะใน ICC (B)
- เงื่อนไขสำคัญ
 - ต้องเป็น ความเสียหายสิ้นเชิง (Total Loss) ของหีบห่อ
 - ต้องเกิดขึ้น หลังจากกรรมธรรม์เริ่มคุ้มครองแล้ว
- ครอบคลุมถึง
 - ◆ การบรรทุก (Loading)
 - ◆ การขนถ่าย (Discharging)
 - ◆ การเปลี่ยนถ่ายเรือ (Transshipment)

หมวด RISKS COVERED (ภัยที่ได้รับความคุ้มครอง) - ข้อ 1 ถึง ข้อ 3

ข้อที่ 2 General Average Clause - ความคุ้มครองความเสียหายทั่วไป (General Average)

ความหมายของความเสียหายทั่วไป (General Average)

ความเสียหายทั่วไป หมายถึง ความเสียหายที่เกิดจาก **การกระทำเพื่อเสียสละ (Sacrifice)** หรือ **การก่อให้เกิดค่าใช้จ่าย (Expenditure)** โดยจงใจและสมัครใจ เป็นกรณีพิเศษ และมีเหตุผลสมควร เพื่อความปลอดภัยร่วมกันของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องกับการพจญภัยทางทะเลเดียวกัน

หากเหตุการณ์ใดมีองค์ประกอบครบถ้วนตามหลักเกณฑ์ดังกล่าว จะถือว่าเป็นความเสียหายทั่วไป (General Average) และสามารถเรียกร้องให้ทุกฝ่ายร่วมรับผิดชอบเป็น ส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป (General Average Contribution) ได้ แต่ถ้าขาดองค์ประกอบแม้เพียงข้อเดียว จะไม่ถือว่าเป็นความเสียหายทั่วไป

ตัวอย่างเหตุการณ์ เรือ A ขนสินค้าของหลายเจ้ารวมถึงนาย ข. ระหว่างเดินเรือเกิดพายุจนเรือเกยตื้น ต้องทิ้งสินค้าของนาย ค. ลงทะเลเพื่อให้เรือและสินค้าที่เหลือรอดปลอดภัย แม้สินค้าของนาย ข. จะไม่เสียหาย แต่นาย ข. ต้องร่วมจ่ายส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป ซึ่งบริษัทประกันภัยจะชดใช้ในส่วนนี้ตามกรมธรรม์

หมวด RISKS COVERED (ภัยที่ได้รับความคุ้มครอง) - ข้อ 1 ถึง ข้อ 3

ข้อที่ 2 General Average Clause - ความคุ้มครองความเสียหายทั่วไป (General Average)

ความหมายของการกู้ภัย (Salvage) และค่ากู้ภัย (Salvage Charges)

- Salvage อาจหมายถึง การกู้ภัย (Service) เงินรางวัลตอบแทนผู้กู้ภัย (Award/Reward) หรือแม้แต่ทรัพย์สินที่กู้มาได้ (Salved Property)
- Salvage Charges ค่าตอบแทนที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยมีสิทธิได้รับจากเจ้าของทรัพย์สินที่ถูกช่วยเหลือ โดยคำนวณไม่เกินมูลค่าทรัพย์สินที่กู้ได้สำเร็จ หลักการนี้มีมาตั้งแต่สมัยโบราณ เช่น กฎหมายทางทะเลของชาวโรเดียน และต่อมาถูกพัฒนาจนมีอนุสัญญา Salvage Convention 1989 (ซึ่งไทยไม่ได้เป็นภาคี)

แบบฟอร์ม LOF (Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement)

แบบฟอร์ม LOF เป็นที่นิยมใช้มากในการกู้ภัยทางทะเล ใช้ครั้งแรกในปี ค.ศ. 1890 และพัฒนาเป็น LOF 2000 ซึ่งมี 3 ส่วน

1. No Cure - No Pay ถ้ากู้ไม่สำเร็จ ไม่ต้องจ่าย
2. ข้อสัญญา 12 ข้อ (A ถึง L)
3. Important Notices 2 ข้อ

นอกจากนี้ อาจมีการเพิ่ม SCOPIC Clause เพื่อกำหนดค่าทดแทนพิเศษ

หลักเกณฑ์ความคุ้มครองใน ICC

แม้กฎหมาย Marine Insurance Act 1906 มาตรา 66(6) กำหนดว่าผู้รับประกันภัยไม่รับผิดชอบในความเสียหายทั่วไปที่ไม่ได้เกิดจากภัยที่เอาประกันไว้ แต่ ICC (B) และ ICC (C) ได้ขยายความคุ้มครองให้ครอบคลุม General Average และ Salvage Charges ที่เกิดจากสาเหตุใด ๆ (any cause) เว้นแต่ตกอยู่ในข้อยกเว้น (Clauses 4-7) เสมือนความคุ้มครองแบบ All Risks

หมวด RISKS COVERED (ภัยที่ได้รับความคุ้มครอง) - ข้อ 1 ถึง ข้อ 3

ข้อที่ 3 Both to Blame Collision Clause - ความคุ้มครองกรณีเรือชนกันผิดทั้งสองฝ่าย

◆ 1. หลักการของ BTBCC

🚢 ในกรณีที่ เรือที่บรรทุกสินค้าที่เอาประกันภัยชนกับเรืออีกลำ และปรากฏว่า ทั้งสองฝ่ายมีส่วนผิด (Contributory Negligence)

📋 ตามกฎหมายทางทะเลของบางประเทศ

โดยเฉพาะ อังกฤษ 🇬🇧 และสหรัฐอเมริกา 🇺🇸

เจ้าของเรือทั้งสองฝ่ายอาจต้อง ชดใช้ค่าเสียหายซึ่งกันและกันตาม สัดส่วนความผิด

ในทางปฏิบัติ

👉 เจ้าของเรือฝ่ายหนึ่งอาจต้อง ชำระค่าเสียหายเกินส่วนความผิด ของตนก่อน

👉 แล้วจึงไป เรียกคืน (Recourse) ส่วนเกินนั้นจาก เจ้าของสินค้า (Cargo Owner)

! หากไม่มีการคุ้มครองเพิ่มเติม

→ เจ้าของสินค้าอาจต้อง รับภาระทางการเงินซ้ำซ้อน

◆ 2. วัตถุประสงค์ของ BTBCC

🛡️ เพื่อ ปกป้องเจ้าของสินค้า (Cargo Owner) จากการถูกเรียกให้ชดใช้เงินคืนแก่เจ้าของเรือของตนเอง ในกรณีที่เกิด การชนและมีความผิดร่วม

🔴 BTBCC จึงกำหนดให้

👉 บริษัทประกันภัยสินค้าเป็นผู้รับผิดชอบค่าเสียหายส่วนนี้แทน ผู้เอาประกันภัย

◆ 3. ตัวอย่างข้อความ BTBCC ในสัญญา (สรุปความหมาย)

📄 หากเรือที่บรรทุกสินค้าชนกับเรืออื่น และทั้งสองฝ่ายมีความผิดร่วมกัน

- ความเสียหายต่อสินค้าที่เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบต่อเจ้าของสินค้า → คุ้มครอง
- รวมถึงกรณีที่เจ้าของสินค้า
- 👉 ต้องชำระเงินคืนแก่เจ้าของเรือของตนเอง
- 👉 ตามกฎหมายหรือข้อเรียกร้องจากคู่กรณี
- → บริษัทประกันภัยจะเป็นผู้ชดใช้

หมวด RISKS COVERED (ภัยที่ได้รับความคุ้มครอง) - ข้อ 1 ถึง ข้อ 3

ข้อที่ 3 Both to Blame Collision Clause - ความคุ้มครองกรณีเรือชนกันผิดทั้งสองฝ่าย

◆ 4. ความสำคัญของ BTBCC ต่อผู้เอาประกันภัย

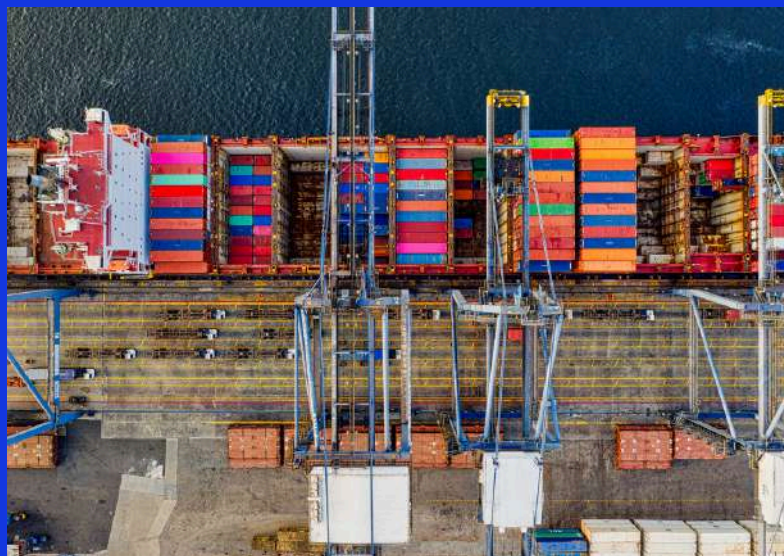
- ✓ คุ้มครองผลกระทบทางกฎหมายจากระบบความรับผิดชอบร่วมกันในกฎหมายทางทะเลระหว่างประเทศ
- 💰 ลดความเสี่ยงทางการเงินผู้ส่งออก/ผู้นำเข้าไม่ต้องจ่ายเงินค้ำเกินส่วนความผิดของตน
- 📄 สร้างความชัดเจนในการชดเชยทุกฝ่ายเข้าใจตรงกันว่าหากเกิดการชนและมีความผิดร่วม → ใครเป็นผู้รับผิดชอบ

◆ 5. ความสัมพันธ์กับ ICC (A), (B), (C)

- 📦 BTBCC เป็นเงื่อนไขเสริม (Additional Clause) ที่มักบรรจุในกรมธรรม์ควบคู่กับ
 - ICC (A)
 - ICC (B)
 - ICC (C)
- ◆ ไม่ว่าจะเลือก ICC แบบใด
- 👉 หากมี BTBCC แนบอยู่ → จะได้รับความคุ้มครองในกรณี Both to Blame Collision
- ⚠️ โดยทั่วไป
 - ICC ไม่ได้กล่าวถึง BTBCC โดยตรง
 - แต่ในทางปฏิบัติ
- 👉 มักถูกรวมไว้ในกรมธรรม์มาตรฐาน
- 👉 เพื่อให้ครอบคลุมความเสี่ยงทางกฎหมายระหว่างประเทศ



หมวด EXCLUSIONS (ข้อยกเว้น) ข้อ 4 ถึง ข้อ 7



หมวด EXCLUSIONS (ข้อยกเว้น) ข้อ 4 ถึง ข้อ 7

ข้อ 4 – ข้อยกเว้นทั่วไป (General Exclusions Clause)

ข้อยกเว้นทั่วไปคือ **สถานการณ์ที่กรมธรรม์จะไม่ให้ความคุ้มครอง ไม่ว่าความเสียหายนั้นจะร้ายแรงเพียงใด** หากเข้าเงื่อนไขข้อยกเว้น ผู้รับประกันภัย **ไม่ต้องรับผิดชอบ**

❖ โครงสร้างข้อยกเว้น

- ICC (B) และ ICC (C) 🖱️ มี 8 ข้อย่อย (4.1-4.8)
- ICC (A) 🖱️ มี 7 ข้อย่อย (4.1-4.8 ยกเว้น 4.7)
- 🔍 ความต่างสำคัญ
 - ข้อ 4.7 การจงใจทำลายสินค้า
 - ❌ ไม่มีใน ICC (A) แต่มีใน ICC (B) และ (C)

หมวด EXCLUSIONS (ข้อยกเว้น) ข้อ 4 ถึง ข้อ 7

ข้อ 4 - ข้อยกเว้นทั่วไป (General Exclusions Clause)

🔥 4.1 Wilful Misconduct of the Assured

- ❌ ไม่คุ้มครองความเสียหายจาก การกระทำโดยจงใจของผู้เอาประกันภัย
- 📄 อ้างอิง มาตรา 55(2)(a) Marine Insurance Act 1906
- 📌 ตัวอย่าง
- 📍 ผู้เอาประกันภัยจงใจทำลายสินค้าเพื่อเรียกร้องค่าสินไหม

💧 4.2 Ordinary Leakage, Loss, or Wear and Tear

- ❌ ไม่คุ้มครอง
 - การรั่วซึม
 - การสูญเสียน้ำหนักหรือปริมาตรตามปกติ
 - การสึกหรอธรรมดา
- 📌 ตัวอย่าง
- 📍 กากถั่วเหลืองน้ำหนักลดจากการคายความชื้นระหว่างขนส่ง

หมวด EXCLUSIONS (ข้อยกเว้น) ข้อ 4 ถึง ข้อ 7

ข้อ 4 - ข้อยกเว้นทั่วไป (General Exclusions Clause)

📦 4.3 Insufficient or Unsuitable Packing / Preparation

- ❌ ไม่คุ้มครองความเสียหายจาก
- 📌 การหีบห่อหรือการเตรียมสินค้า ไม่เพียงพอหรือไม่เหมาะสม
- 📌 ตัวอย่าง
- 📌 บรรจุสินค้าในตู้คอนเทนเนอร์โดยไม่รัดตรึง ทำให้ชนกันเอง

🍏 4.4 Inherent Vice or Nature of the Goods

- ❌ ไม่คุ้มครองความเสียหายที่เกิดจาก
- 📌 คุณสมบัติภายในของสินค้าเอง
- 📌 ตัวอย่าง
- 📌 ผลไม้เน่าเสียตามธรรมชาติของสินค้า

หมวด EXCLUSIONS (ข้อยกเว้น) ข้อ 4 ถึง ข้อ 7

ข้อ 4 - ข้อยกเว้นทั่วไป (General Exclusions Clause)

4.5 Delay

- ✘ ไม่คุ้มครองความเสียหายหรือค่าใช้จ่าย
- 🚫 ที่มี สาเหตุใกล้ชิดจากความล่าช้า
- แม้ความล่าช้านั้นจะเกิดจากภัยที่คุ้มครอง
- 📌 ตัวอย่าง
- 🚫 เรือเกยตื้น → ขนส่งล่าช้า → สินค้าเสื่อมคุณภาพ

4.6 Insolvency or Financial Default of Carrier

- ✘ ไม่คุ้มครองความเสียหายจาก
- 🚫 การล้มละลายหรือปัญหาการเงินของ
- เจ้าของเรือ / ผู้จัดการเรือ / ผู้เช่า / ผู้ดำเนินการ
- 📌 ตัวอย่าง
- 🚫 ผู้ขนส่งขายสินค้าระหว่างทางเพื่อนำเงินไปใช้เดินเรือต่อ

หมวด EXCLUSIONS (ข้อยกเว้น) ข้อ 4 ถึง ข้อ 7

ข้อ 4 - ข้อยกเว้นทั่วไป (General Exclusions Clause)

🔴 4.7 Deliberate Damage or Destruction (เฉพาะ ICC (B) และ ICC (C))

- ❌ ไม่คุ้มครองความเสียหายจาก
- 🖐️ การจงใจทำลายหรือการกระทำละเมิดของบุคคล
- ⚠️ ข้อยกเว้นของข้อยกเว้น
- ✅ ไม่รวม การเสียสละเพื่อความเสียหายทั่วไป
(General Average Sacrifice)

☢️ 4.8 Nuclear Weapons or Radioactive Matter

- ❌ ไม่คุ้มครองความเสียหายจาก
- 🖐️ อาวุธนิวเคลียร์ หรือวัตถุกัมมันตรังสี

หมวด EXCLUSIONS (ข้อยกเว้น) ข้อ 4 ถึง ข้อ 7

ข้อ 5 – ข้อยกเว้นความไม่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยและความไม่เหมาะสม (Unseaworthiness and Unfitness Exclusion Clause)

- หลักการ ถ้าผู้เอาประกันภัยหรือพนักงานทราบอยู่แล้วว่าเรือหรือพาหนะไม่เหมาะสมสำหรับการเดินทาง/ขนส่ง การคุ้มครองจะสิ้นสุด
- รวมถึงกรณีความไม่เหมาะสมของตู้คอนเทนเนอร์หรืออุปกรณ์ขนส่งอื่น ๆ
- **ตัวอย่าง** เรือมีเครื่องยนต์ชำรุด แต่ผู้เอาประกันทราบก่อนบรรทุกสินค้า

ข้อ 6 – ข้อยกเว้นภัยสงคราม (War Exclusions Clause)

6.1 สงคราม การปฏิวัติ การจลาจล การโค่นล้มรัฐบาล ฯลฯ

6.2 การจับกุม ยึด กัก หรือหน่วงเหนี่ยว (ICC (A) ยกเว้นโจรสลัดออกจากกลุ่มนี้ ทำให้ยังคุ้มครอง)

6.3 ทุ่นระเบิด ตอร์ปิโด หรืออาวุธสงครามที่ถูกทิ้งไว้

หมวด EXCLUSIONS (ข้อยกเว้น) ข้อ 4 ถึง ข้อ 7

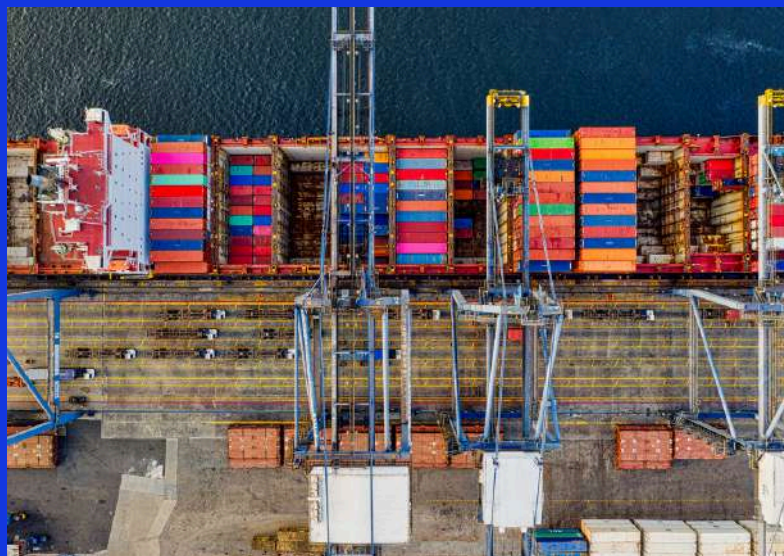
ข้อ 7 - ข้อยกเว้นภัยการนัดหยุดงาน (Strikes Exclusion Clause)

- 7.1 ความเสียหายจากการกระทำของผู้หยุดงาน/ผู้ถูกปิดงาน/ผู้เกี่ยวข้องในความไม่สงบแรงงาน
- 7.2 ผลจากเหตุการณ์การหยุดงาน การจลาจล หรือความไม่สงบ
- 7.3 ผู้ก่อการร้ายหรือบุคคลที่มีแรงจูงใจทางการเมือง





หมวด DURATION (ระยะเวลาคุ้มครอง) ข้อ 8 ถึง ข้อ 10










หมวด DURATION (ระยะเวลาคุ้มครอง) ข้อ 8 ถึง ข้อ 10

 ข้อ 8 - Transit Clause (เงื่อนไขความคุ้มครองตลอดการขนส่ง)

◆ หลักการสำคัญ

กรรมธรรม์คุ้มครองสินค้า ตลอดเส้นทาง การขนส่ง (Warehouse to Warehouse)

 ระยะเวลาความคุ้มครอง
เริ่มคุ้มครองตั้งแต่

-  สินค้าออกจากคลังต้นทาง
-  ระหว่างการขนส่ง (ทางบก / ทะเล / ทางน้ำภายใน)
-  สิ้นสุดเมื่อเกิดเหตุใดเหตุหนึ่งต่อไปนี้ก่อน
-  สิ้นสุดความคุ้มครองเมื่อ
 -  ส่งมอบสินค้า ณ คลังปลายทางที่ระบุไว้ในกรรมธรรม์
 -  ส่งมอบเพื่อเก็บหรือกระจาย ณ คลังอื่นที่ไม่ใช่เส้นทางปกติ
 -  ครบ 60 วัน หลังจากขนถ่ายสินค้าลงจากเรือ
 - ณ ท่าเรือปลายทางสุดท้าย

หมวด DURATION (ระยะเวลาคุ้มครอง) ข้อ 8 ถึง ข้อ 10

🛑📄 ข้อ 9 - Termination of Contract of Carriage
(การสิ้นสุดสัญญาขนส่งก่อนถึงปลายทาง)

◆ สถานการณ์

● สัญญาขนส่งสิ้นสุดลงก่อนถึงจุดหมาย

● เช่น

● 🚢 เรือไม่สามารถเดินทางต่อ

● ⚓ ต้องยกเลิกหรือเปลี่ยนแปลงการขนส่ง

✅ การคงความคุ้มครอง

ความคุ้มครอง ยังสามารถดำเนินต่อได้ หากผู้เอาประกันภัย

📢 แจ้งผู้รับประกันภัยทันที (Prompt Notice)

💰 ยอมชำระเบี้ยประกันภัยเพิ่มเติม

หมวด DURATION (ระยะเวลาคุ้มครอง) ข้อ 8 ถึง ข้อ 10

📍🔄 ข้อ 10 - Change of Voyage
(การเปลี่ยนเส้นทางหรือจุดหมายปลายทาง)

◆ สถานการณ์

- ผู้เอาประกันภัย เปลี่ยนจุดหมายปลายทาง
- หลังจากกรมธรรม์เริ่มมีผลบังคับแล้ว

✅ การคุ้มครองต่อเนื่อง

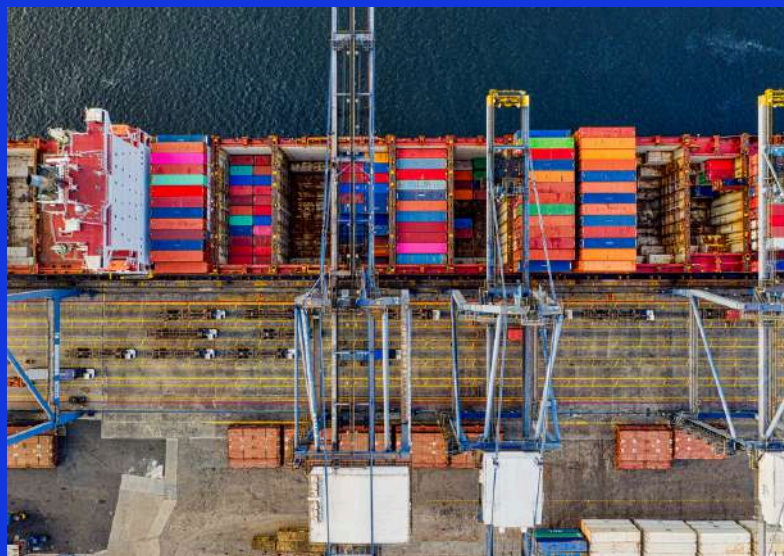
ยังคงได้รับความคุ้มครอง ต่อไปได้ หาก

📢 แจ้งผู้รับประกันภัย ทันทีที่ทราบการเปลี่ยนแปลง

🤝 ตกลง อัตราเบี้ยประกันภัยเพิ่มเติม ร่วมกัน



หมวด CLAIMS (การเรียกร้อง) ข้อ 11 ถึง ข้อ 14



หมวด CLAIMS (การเรียกร้อง) ข้อ 11 ถึง ข้อ 14

🚢 ข้อ 11 - Lost or Not Lost Clause

🔍 หลักการสำคัญ

- ผู้เอาประกันภัย มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหม
- แม้ความเสียหายจะเกิด ก่อนทำสัญญาประกันภัย
- ใช้ได้ เฉพาะกรณีที่ทั้งสองฝ่ายไม่รู้ข้อเท็จจริง

📄 พื้นฐานทางกฎหมาย

- หลักการดั้งเดิมของประกันภัยทางทะเล
- มาจาก Lloyd's S.G. Form
- บัญญัติใน Marine Insurance Act 1906 ม.6(1)

✅ เงื่อนไขต้องครบ 2 ข้อ

ผู้เอาประกันภัย ไม่รู้ ว่าเกิดความเสียหายแล้ว
ผู้รับประกันภัย ไม่รู้ เช่นกัน

⚠️ ต้องใช้ร่วมกับข้อ 11.2

→ ผู้เอาประกันภัยต้องมี ส่วนได้เสีย (Insurable Interest) ณ เวลาที่เกิดเหตุ

หมวด CLAIMS (การเรียกร้อง) ข้อ 11 ถึง ข้อ 14

📦 ข้อ 12 – Forwarding Charges Clause
(ค่าใช้จ่ายในการส่งสินค้าต่อ)

🎯 วัตถุประสงค์
คุ้มครอง ค่าใช้จ่ายพิเศษ เพื่อให้สินค้าสามารถไปถึงปลายทาง
แม้การขนส่งจะหยุดกลางทางจากภัยที่คุ้มครอง

📄 ค่าใช้จ่ายที่คุ้มครอง

- ค่าขนถ่าย 🚧
- ค่าเก็บรักษา 📦
- ค่าส่งสินค้าต่อ 🚚

✅ เงื่อนไข

- ต้องเกิดจาก ภัยที่คุ้มครอง
- การเดินทางหยุด ณ จุดที่ ไม่ใช่ปลายทางตามสัญญา
- ค่าใช้จ่ายต้อง เหมาะสมและสมควร (Properly & Reasonably Incurred)

❌ ไม่ครอบคลุม

General Average / Salvage

เหตุที่ถูยกเว้นในข้อ 4-7

เช่น ✂️ สงคราม, 💣 ก่อการร้าย
ความผิดของผู้เอาประกันภัยเอง

เช่น ความประมาท หรือล้มละลาย

📄 ที่มา: พัฒนมาจากปัญหาในกรมธรรม์เก่า (F.P.A.)

→ ICC (A), (B), (C) คงหลักนี้ไว้

หมวด CLAIMS (การเรียกร้อง) ข้อ 11 ถึง ข้อ 14

⚠ ข้อ 13 - Constructive Total Loss (CTL) (ความเสียหายเสมือนสิ้นเชิง)

✚ หลักการ

ถือว่าเป็น CTL เมื่อผู้เอาประกันภัย

👉 สละทรัพย์สินอย่างสมเหตุสมผล (Reasonably Abandoned)

📌 เหตุที่เข้าเกณฑ์ CTL

หลีกเลี่ยง Total Loss แท้จริงไม่ได้

ค่ากู้/ซ่อม/ส่งต่อ สูงกว่ามูลค่าเมื่อถึงปลายทาง

📖 พื้นฐานกฎหมาย

- Marine Insurance Act 1906 ม.60(1)-(2)
- ICC ปรับถ้อยคำเล็กน้อย (เช่น cost of reconditioning)

🧠 ความหมายคำว่า Unavoidable

- มีความเป็นไปได้สูงมาก
- ไม่มีวิธีหรือแผนที่เป็นไปได้ ในการหลีกเลี่ยง

📱 ตัวอย่าง

- เรือเกยหินแต่ยังมีแผนกู้ → ❌ ไม่ใช่ CTL
- เรือเสียหายหนัก ค่ากู้แพงกว่ามูลค่า → ✅ เป็น CTL

หมวด CLAIMS (การเรียกร้อง) ข้อ 11 ถึง ข้อ 14

✓ ข้อ 14 – Increased Value Clause
(การประกันมูลค่าเพิ่ม)

🎯 วัตถุประสงค์

- ให้ผู้เอาประกันภัยสามารถ ประกันมูลค่าเพิ่มระหว่างขนส่ง
- ✗ ไม่ถือเป็น Double Insurance
- เพราะประกัน มูลค่าเพิ่ม ไม่ใช่ทรัพย์สินซ้ำ

📊 หลักการคำนวณ

- รวมทุนประกันทั้งหมด = Total Amount Insured
- บริษัทประกันแต่ละแห่งรับผิดชอบ ตามสัดส่วน (Pro-rata)
- ต้องแสดงหลักฐานกรรมธรรม์ทุกฉบับ

12/34 ตัวอย่าง

- บริษัท A = 80,000 บาท
- บริษัท B (IV) = 8,000 บาท
- รวมทุน = 88,000 บาท
- สินค้าเสียหาย 50%

👉 A จ่าย 90.91%

👉 B จ่าย 9.09%



หมวด BENEFIT OF INSURANCE ข้อ 15

🚫 ข้อ 15 - Not to Inure Clause

(ข้อกำหนดห้ามมิให้เกิดผลบังคับ)

📄 ข้อความสำคัญของข้อกำหนด
การประกันภัยนี้มิได้ทำขึ้นเพื่อประโยชน์ของผู้ขนส่งหรือผู้ดูแลทรัพย์สิน (Bailee)

⚖️ เหตุผลและพื้นฐานทางกฎหมาย

📄 สอดคล้องกับกฎหมายขนส่งทางทะเลสากล
อ้างอิง

Hague Rules 1924 - Article 3.8

Hague-Visby Rules 1968

หลักการเดียวกันคือ

👉 ห้ามผู้ขนส่งหลีกเลี่ยงหรือจำกัดความรับผิดชอบของตนเอง

🚢 สาเหตุสำคัญของ Not to Inure Clause

❌ ผู้ขนส่ง (Carrier)

❌ ผู้ดูแลทรัพย์สิน (Bailee)

👉 ไม่สามารถอ้างประโยชน์จากกรรมธรรม์ประกันภัยของผู้เอาประกันภัยได้
กรรมธรรม์

✓ ทำขึ้นเพื่อคุ้มครอง ผู้เอาประกันภัย (เจ้าของสินค้า)

❌ ไม่ใช่เพื่อคุ้มครองความรับผิดชอบของผู้ขนส่งหรือผู้ครอบครองสินค้า





หมวด BENEFIT OF INSURANCE ข้อ 15

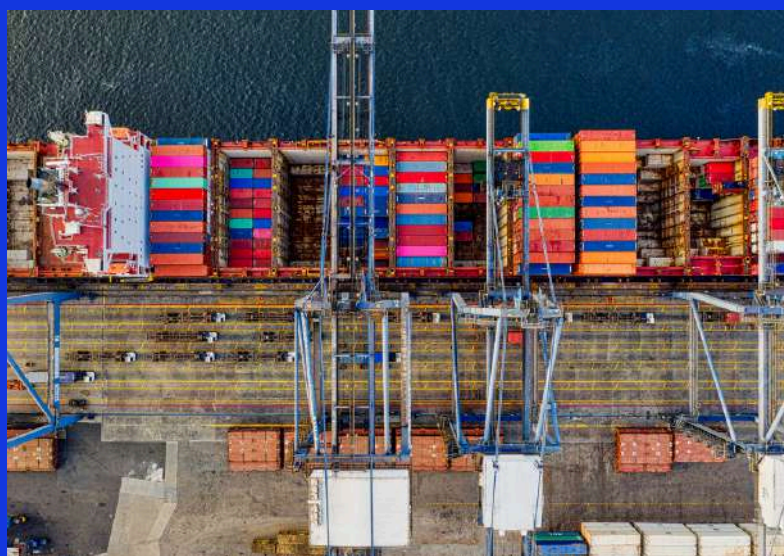
👤⚖️ เหตุผลที่ต้องเพิ่มคำว่า "Bailee"

- เพื่อให้ครอบคลุมบุคคลทุกประเภทที่
 - ครอบครัว
 - ดูแล
 - หรือควบคุมทรัพย์สินของผู้อื่น
- เช่น
 - ผู้รับฝากสินค้า
 - ผู้ประกอบการคลังสินค้า
 - ผู้ให้บริการโลจิสติกส์

← ป้องกันไม่ให้บุคคลเหล่านี้ใช้กรรมธรรม์ของผู้เอาประกันภัยเป็นเกราะป้องกันความรับผิดชอบของตน

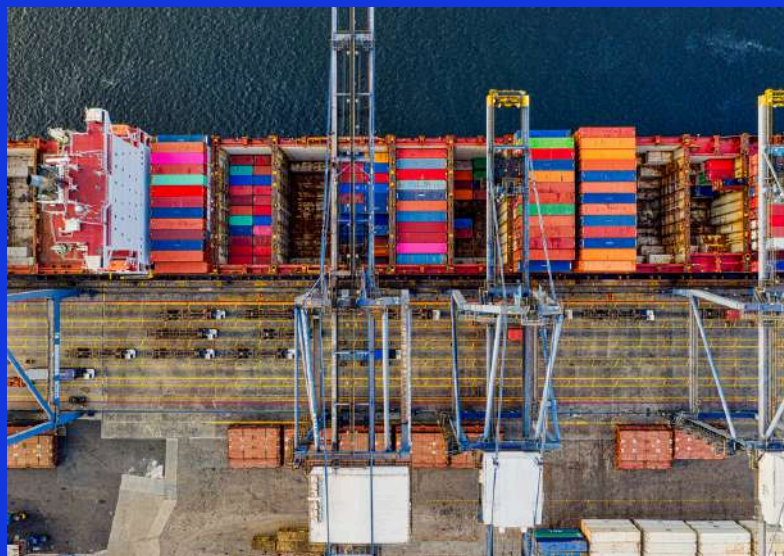
🔍 ตัวอย่าง

- สินค้าเสียหายจากความประมาทของผู้ขนส่ง
- ผู้ขนส่ง ✗ ไม่สามารถอ้างว่า
- "มีประกันภัยของเจ้าของสินค้าอยู่แล้ว จึงไม่ต้องรับผิดชอบ"
- ← ผู้ขนส่ง ยังคงต้องรับผิดชอบตามสัญญาขนส่งและกฎหมาย





หมวด MINIMISING LOSSES (การลดความสูญเสีย) ข้อ 16 ถึง ข้อ 17



หมวด MINIMISING LOSSES (การลดความสูญเสีย) ข้อ 16 ถึง ข้อ 17

📌 ภาพรวมข้อ 16

ข้อ 16 กำหนดหน้าที่ของผู้เอาประกันภัย ลูกจ้าง และตัวแทน เมื่อเกิดความสูญเสียที่อยู่ในความคุ้มครอง เพื่อ

- ➔ ลดความเสียหาย
- ➔ รักษาสิทธิในการเรียกร้องค่าสินไหม
- ➔ ไม่ให้กระทบสิทธิไต่เบี่ยของผู้รับประกันภัย

🛡️ 16.1 หน้าที่ในการหลีกเลี่ยงหรือบรรเทาความสูญเสีย (Sue and Labour Duty)

◆ ผู้เอาประกันภัยต้องใช้ มาตรการที่สมควร (reasonable measures) เพื่อ

- 🚫 หลีกเลี่ยงความสูญเสีย (avert)
- 📉 ลดหรือบรรเทาความสูญเสีย (minimise)

◆ มีที่มาจาก

- ⚖️ Marine Insurance Act 1906 มาตรา 78(4)
- 📄 ICC ขยายความรับผิดชอบไปถึง ลูกจ้าง (servants) ด้วย

◆ หลักคิดสำคัญ

ผู้เอาประกันภัย ต้องไม่อยู่นิ่งเฉย เมื่อมีเหตุเสี่ยง แม้ความเสียหายจะยังไม่เกิดขึ้นเต็มที่

หมวด MINIMISING LOSSES (การลดความสูญเสีย) ข้อ 16 ถึง ข้อ 17

🔗 16.2 หน้าที่ในการรักษาสิทธิเรียกร้องต่อบุคคลภายนอก (Preservation of Rights)

- ◆ ต้องสงวนและใช้สิทธิเรียกร้องต่อ
 - 🚢 ผู้ขนส่ง (Carrier)
 - 📦 ผู้ดูแลทรัพย์สิน (Bailee)
 - 👤 บุคคลภายนอกอื่นที่อาจต้องรับผิดชอบ
- ◆ ตัวอย่างสำคัญ
 - ตาม Hague-Visby Rules 1968 ข้อ 3.6
 - 📅 17 หากความเสียหายไม่ปรากฏชัด → ต้องแจ้งเป็นหนังสือ ภายใน 3 วัน
 - ! หากไม่แจ้ง → ถือว่าสินค้าส่งมอบในสภาพดี
- ◆ หากละเลย
 - ✖ อาจทำให้ สิทธิไล่เบี่ย (Subrogation) ของผู้รับประกันภัยเสียหายไป
 - ⚠ ส่งผลต่อการชดเชยค่าสินไหม

หมวด MINIMISING LOSSES (การลดความสูญเสีย) ข้อ 16 ถึง ข้อ 17

🔗 16.2 หน้าที่ในการรักษาสิทธิเรียกร้องต่อบุคคลภายนอก (Preservation of Rights)

- ◆ ต้องสงวนและใช้สิทธิเรียกร้องต่อ
 - 🚢 ผู้ขนส่ง (Carrier)
 - 📦 ผู้ดูแลทรัพย์สิน (Bailee)
 - 👤 บุคคลภายนอกอื่นที่อาจต้องรับผิดชอบ
- ◆ ตัวอย่างสำคัญ
 - ตาม Hague-Visby Rules 1968 ข้อ 3.6
 - 📅 17 หากความเสียหายไม่ปรากฏชัด → ต้องแจ้งเป็นหนังสือ ภายใน 3 วัน
 - ! หากไม่แจ้ง → ถือว่าสินค้าส่งมอบในสภาพดี
- ◆ หากละเลย
 - ✗ อาจทำให้ สิทธิไล่เบี่ย (Subrogation) ของผู้รับประกันภัยเสียไป
 - ⚠️ ส่งผลต่อการชดเชยค่าสินไหม

หมวด MINIMISING LOSSES (การลดความสูญเสีย) ข้อ 16 ถึง ข้อ 17

🚩 IMPORTANT NOTICE (แนวปฏิบัติสำคัญเมื่อเกิดความเสียหาย) มักพิมพ์ไว้ ตัวแดง / ชัดเส้นใต้ ใน Schedule ของกรมธรรม์

✅ สิ่งที่ต้องทำทันที

1. 📣 แจ้งผู้ขนส่ง/การทำ/ผู้ดูแล หากพบความเสียหายหรือของสูญหาย
2. 🚫 ห้ามออกใบรับสินค้า "ไม่มีข้อสงวน" หากสินค้าน่าสงสัย
3. 🔑 กรณีตู้คอนเทนเนอร์ → ตรวจสอบสภาพและตราผนึกทันที
4. 🔍 ขอสำรวจร่วม (Joint Survey) เมื่อพบความเสียหาย
5. 🕒 หากความเสียหายไม่ปรากฏชัด → แจ้งเป็นหนังสือภายใน 3 วัน

🎯 สรุป

ข้อ 16 = หน้าที่ต้อง "ป้องกัน + แจ้ง + รักษาสิทธิ"

เพื่อให้ผู้เอาประกันภัยยังได้รับความคุ้มครองเต็มที่ และไม่กระทบสิทธิของบริษัทประกันภัย

หมวด MINIMISING LOSSES (การลดความสูญเสีย) ข้อ 16 ถึง ข้อ 17

ข้อ 17 - ข้อกำหนดสละประโยชน์ (Waiver Clause)

สาระสำคัญ มาตรการที่ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประกันภัยดำเนินการเพื่อช่วยรักษา ปกป้อง หรือกู้คืนวัตถุที่เอาประกันภัย จะไม่ถือว่าเป็นการสละสิทธิ (waiver) หรือการยอมรับการสละทิ้ง (acceptance of abandonment) และไม่ทำให้เสียสิทธิของฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง

เหตุผล

- เพื่อป้องกันข้อโต้แย้งในกรณี ความเสียหายเสมือนสิ้นเชิง (Constructive Total Loss) ที่ต้องแจ้งการสละทิ้ง (notice of abandonment) อย่างเป็นทางการ
- การที่ฝ่ายใดเข้าไปจัดการกับวัตถุ ไม่ควรถูกตีความว่าเป็นการยอมรับหรือสละสิทธิ โดยปริยาย

หมวด AVOIDANCE OF DELAY (การหลีกเลี่ยงความล่าช้า) ข้อ 18



หมวด AVOIDANCE OF DELAY (การหลีกเลี่ยงความล่าช้า) ข้อ 18

🚦 ข้อ 18 - Reasonable Dispatch Clause

ใจความในกรมธรรม์

ผู้เอาประกันภัยต้องดำเนินการด้วยความรวดเร็วอันควร ในทุกสถานการณ์ที่อยู่ ภายใต้การควบคุมของตน

🔑 สำคัญของข้อ 18

📌 เป็น เงื่อนไขของการประกันภัย (Condition of Insurance)

→ หากฝ่าฝืน ความคุ้มครองอาจ สิ้นสุดทันที

🎯 ใช้เฉพาะกรณีที่อยู่ใน การควบคุมของผู้เอาประกันภัย

เช่น

- การจัดส่งสินค้า
- การโหลด/ขนถ่าย
- การวางแผนเส้นทาง
- การตัดสินใจทางโลจิสติกส์

🕒 ต้องไม่มี ความล่าช้าเกินสมควร (Unreasonable Delay)

→ การดำเนินการต้องต่อเนื่อง เหมาะสมกับสถานการณ์

หมวด AVOIDANCE OF DELAY (การหลีกเลี่ยงความล่าช้า) ข้อ 18

⚖️ ผลทางกฎหมายที่สำคัญ

ข้อ 18 สอดคล้องกับ

📄 Marine Insurance Act 1906 - มาตรา 48

หากการเดินทางล่าช้า โดยไม่มีเหตุอันสมควร

👉 ผู้รับประกันภัย พ้นจากความรับผิด ตั้งแต่เวลาที่ความล่าช้านั้นกลายเป็น "ไม่สมเหตุสมผล"

📍 หลักการตีความ

- ❗ ไม่ได้ห้าม "การล่าช้าทุกกรณี"
- ✅ อนุญาตให้ล่าช้าได้ หากมี เหตุอันชอบด้วยกฎหมาย (Lawful Excuse)
- ❌ แต่หากล่าช้าเพราะการตัดสินใจของผู้เอาประกันภัยเอง → เสี่ยงถูกปฏิเสธความคุ้มครอง

หมวด AVOIDANCE OF DELAY (การหลีกเลี่ยงความล่าช้า) ข้อ 18

✦ ตัวอย่างเปรียบเทียบ

✔ ยังได้รับความคุ้มครอง

🌀 เรือขนส่งล่าช้าเพราะพายุรุนแรง

→ เป็นเหตุสุดวิสัย

→ ผู้รับประกันภัยยังต้องรับผิดชอบ

✘ อาจถูกปฏิเสธความคุ้มครอง

🕒 เรือจอดรอคำสั่งซื้อใหม่เป็นเวลานาน ทั้งที่สามารถเดินทางต่อได้

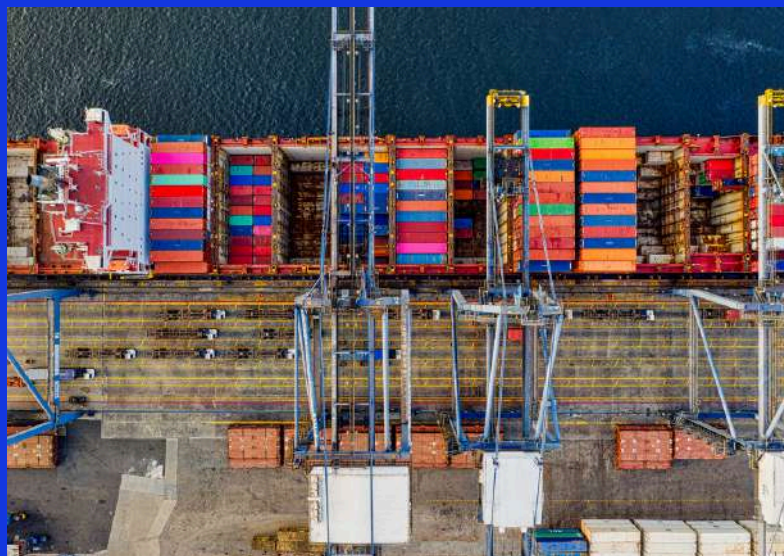
→ ความล่าช้าอยู่ในการควบคุมของผู้เอาประกันภัย

→ ผู้รับประกันภัยอาจหลุดพ้นจากความรับผิดชอบตั้งแต่เวลาที่ล่าช้าเกินสมควร

📝 สรุป

ข้อ 18 บังคับให้ผู้เอาประกันภัยต้องบริหารการขนส่งอย่างมีความรับผิดชอบ หากล่าช้าโดยไม่มีเหตุสมควร → ความคุ้มครองอาจสิ้นสุดทันที

หมวด LAW AND PRACTICE (กฎหมายและวิธีปฏิบัติ) - ข้อ 19



หมวด LAW AND PRACTICE (กฎหมายและวิธีปฏิบัติ) – ข้อ 19

⚖️ ข้อ 19 : กฎหมายและวิธีปฏิบัติของอังกฤษ

"This insurance is subject to English law and practice."

🇬🇧 1. ใช้กฎหมายและแนวปฏิบัติของอังกฤษ

- เป็น ข้อกำหนดมาตรฐาน (Institute Clause) ของตลาดประกันภัยลอนดอน
- จัดทำโดยคณะกรรมการเทคนิคของ Lloyd's & ILU
- มีผลให้การตีความกรมธรรม์ต้องยึด กฎหมาย + แนวปฏิบัติของอังกฤษ
- 🎯 วัตถุประสงค์หลัก:
- ลดความคลุมเครือ และสร้าง มาตรฐานเดียวกันทั่วโลก

📋 2. เหตุผลที่เลือกกฎหมายอังกฤษ

- อังกฤษเป็นศูนย์กลางการประกันภัยทางทะเลมานานกว่า 100 ปี
 - มีกฎหมายและคำพิพากษาที่พัฒนาอย่างเป็นระบบ
 - เป็นที่ยอมรับในระดับสากล 🌍
- ทำให้คู่สัญญาคาดการณ์ผลทางกฎหมายได้ชัดเจน

หมวด LAW AND PRACTICE (กฎหมายและวิธีปฏิบัติ) – ข้อ 19

3. ขอบเขตของ “กฎหมายอังกฤษ”

ครอบคลุมกฎหมายสำคัญ เช่น

- ⚓ Marine Insurance Act 1906
- 📄 Insurance Act 2015

📌 ในทางคดีไทย

- ศาลฎีกาไทยเคยอ้างกฎหมายอังกฤษเป็น กฎหมายทั่วไปเพื่อเทียบเคียง
- หากเป็นกฎหมายอังกฤษเฉพาะเรื่อง → ต้องนำสืบต่อศาล
- ถ้าไม่พิสูจน์ → ศาลไทยใช้ กฎหมายไทยแทน

🕒 NOTE สำคัญท้ายข้อกำหนด

ผู้เอาประกันภัยต้อง แจ้งเหตุทันที (Prompt Notice)
สิทธิความคุ้มครองขึ้นอยู่กับ การปฏิบัติตามหน้าที่นี้

หมวด LAW AND PRACTICE (กฎหมายและวิธีปฏิบัติ) – ข้อ 19

🔔 ความหมายในทางปฏิบัติ

- ใช้กับกรณี Held Covered เช่น
- 🔄 Change of Voyage (ข้อ 10 ICC)
- เมื่อความเสี่ยงเปลี่ยน:
 - a. 📣 ต้องแจ้งผู้รับประกันภัย ทันที
 - b. 💰 ต้องยอมชำระ เบี้ยประกันภัยเพิ่มเติม
- ❌ หากไม่แจ้ง → อาจ เสี่ยงสิทธิความคุ้มครอง

✅ สรุป

- ⚖️ ใช้กฎหมายอังกฤษ = มาตรฐานสากล
- 📖 อิง Marine Insurance Act 1906 & Insurance Act 2015
- 🕒 ต้องแจ้งเหตุทันทีเมื่อความเสี่ยงเปลี่ยน
- 🚫 ไม่ปฏิบัติตาม → เสี่ยงหมดความคุ้มครอง

การเปรียบเทียบข้อกำหนด Institute Cargo Clauses (ICC) 1/1/82 vs 1/1/09: ความแตกต่างที่สำคัญและผลกระทบ

แม้ 1/1/09 จะเริ่มใช้ แต่ในไทยยังคงใช้ทั้งสองฉบับควบคู่กัน

ฉบับ 1/1/82 (ICC 1/1/82)

ฉบับ 1/1/09 (ICC 1/1/09)

1. ความแตกต่างด้านถ้อยคำและการกำหนดความหมาย (Wording & Definitions)



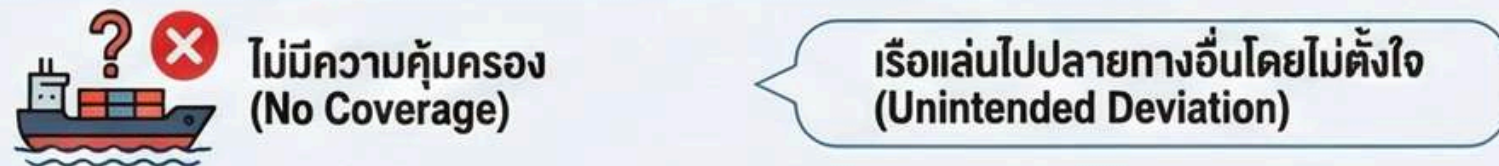
2. ระยะเวลาความคุ้มครอง (Duration - Clause 8)



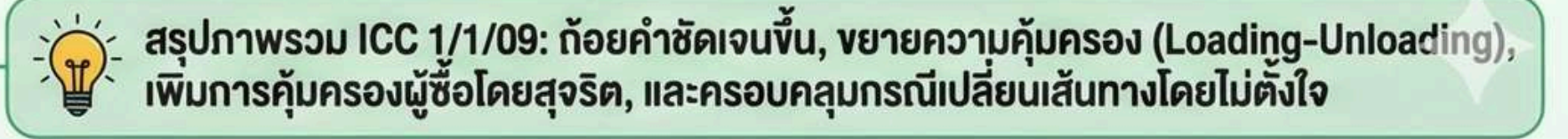
3. หลักการคุ้มครองผู้ซื้อโดยสุจริต (Innocent Buyer Protection)



4. การเพิ่มความคุ้มครอง 'Sail for Different Destination'



5. ความแตกต่างอื่นๆ และสรุปภาพรวม (Others & Summary)



ข้อกำหนดทางการค้า (Institute Trades Clauses): การประกันภัยสินค้าเฉพาะทาง (Specialized Cargo Insurance Clauses) จากมาตรฐาน ICC สู่การคุ้มครองที่ตรงจุดสำหรับสินค้าบางประเภท



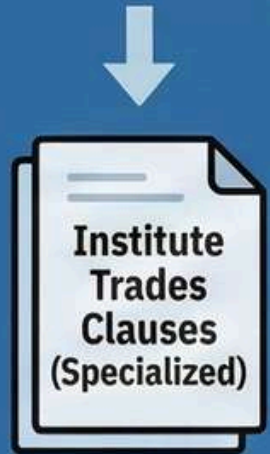
1. ที่มาและความจำเป็น



Institute Cargo Clauses (ICC) เป็นมาตรฐาน แต่สินค้าบางชนิดต้องการความคุ้มครองเฉพาะ



อดีต: ปรับแก้กรรมธรรม์เอง -> สับสน



ทางออก: สร้างข้อกำหนดมาตรฐานเฉพาะ

2. วิวัฒนาการและตัวอย่างสินค้า

1982: เริ่มใช้ → 1983: รวมเป็นชุด "Institute Commodity Trades Clauses"



- | | |
|-------------------------|-----------------|
| โกโก้ | โลหะ |
| กาแฟ | เมล็ดพืช น้ำมัน |
| ฝ้าย | น้ำตาล |
| ไขมัน/น้ำมัน (ไม่เทกอง) | หนังสัตว์ |
| หนังสัตว์ | ชา |
| โลหะ | |

FOSFA แยกข้อกำหนดเฉพาะ (FOSFA Clauses) สำหรับน้ำมัน, เมล็ดพืช, ไขมัน

3. ตัวอย่างข้อกำหนดเฉพาะที่สำคัญ

3.1. Institute Frozen Food Clauses (Excluding Frozen Meat) 1/1/86



ความคุ้มครอง (Coverage): คล้าย ICC (A) แต่แตกต่างที่อุณหภูมิ

- ✓ 1.1 All Risks (ทุกภัย) EXCEPT อุณหภูมิเปลี่ยนแปลง
- ✓ 1.2 คุ้มครองอุณหภูมิเปลี่ยนแปลง เฉพาะ เมื่อเกิดจาก
 - เครื่องทำความเย็นเสีย ≥ 24 ชม.
 - ไฟไหม้/ระเบิด
 - เรือจม/เกยตื้น
 - รถคว่ำ/ตกราง
 - ฆนวัตถูกภายนอก
 - ฆนถ่ายท่าเรือหลบภัย

• แบบ (B) ไม่คุ้มครองอุณหภูมิเลย

3.2. Institute Frozen Meat Clauses (A)



- ความคุ้มครอง (Coverage): All Risks คล้าย ICC (A)
- จุดเด่น (Key Feature): เริ่มคุ้มครองตั้งแต่เก็บในห้องเย็นก่อนบรรจุหรือ เริ่มขนส่งจากห้องเย็น

3.3. Institute Natural Rubber Clauses (excluding Liquid Latex)



- ความคุ้มครอง (Coverage): คล้าย ICC (B) + เพิ่มเติม
- เพิ่มเติม (Additions): ตะขอเกี่ยว (Hooks), การรั่วไหลของสินค้าอื่น (Leakage ouro), ความชื้นจากวัสดุกัน (Moisture from dunnage)

3.4. ภัยสงครามและการนัดหยุดงาน (War & Strikes)



- ไม่อยู่ใน ICC
- ต้องทำเพิ่ม (Must add): Institute War Clauses (Cargo) & Institute Strikes Clauses (Cargo)
- ในไทยมักแถมฟรีในภาวะปกติ

ส่วนขยายความคุ้มครองพิเศษทางทะเล: ภัยสงครามและการนัดหยุดงาน (Marine Insurance Special Extensions: War & Strikes Risks)

1. ⚔️ ภัยสงคราม (Institute War Clauses - Cargo)

ความเชื่อมโยงกับ ICC (A), (B), (C): ถูกระบุเป็น 'ข้อยกเว้น' ในข้อ 6 (Excluded in Clause 6)

- 6.1 สงคราม, การปฏิวัติ, จลาจลต่อต้านรัฐ (War, Revolution, Civil strife)
- 6.2 การจับกุม, ยึด, ักเรือ (Capture, Seizure, Arrest)
- 6.3 อาวุธสงคราม, ทุ่นระเบิด, ตอร์ปิโด (Weapons of war, Mines, Torpedoes)

ทางแก้: ซื้อความคุ้มครองเพิ่ม

🕒 ระยะเวลาคุ้มครอง (Duration) - *แตกต่างจาก ICC ปกติ*



ต้องการขยายเวลา = จ่ายเบี้ยเพิ่ม

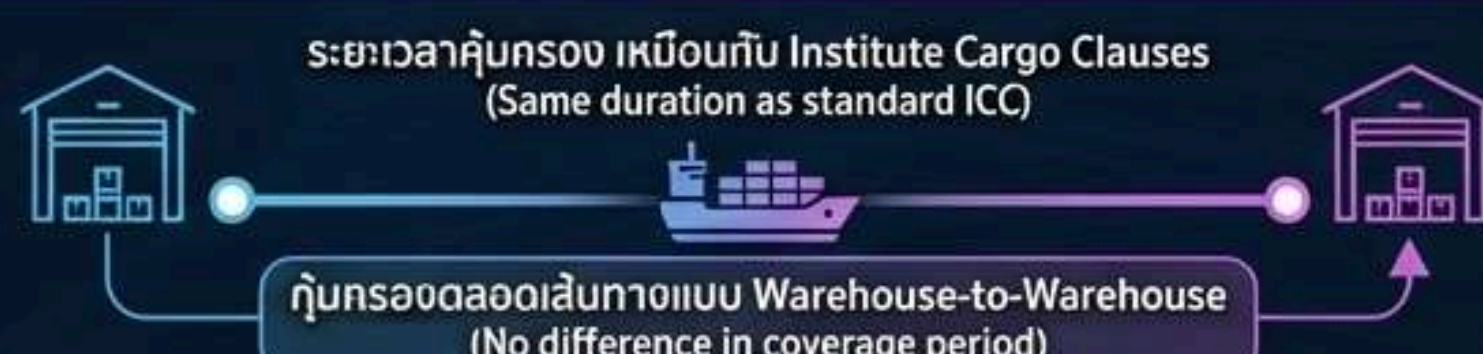
2. ✊️ ภัยการนัดหยุดงาน (Institute Strikes Clauses - Cargo)

ความเชื่อมโยงกับ ICC (A), (B), (C): ถูกระบุเป็น 'ข้อยกเว้น' ในข้อ 7 (Excluded in Clause 7)

- 7.1 ความเสียหายจากคนงานนัดหยุดงาน, จลาจล (Damage by strikers, Riots)
- 7.2 ผลสืบเนื่อง/ค่าใช้จ่ายจากการนัดหยุดงาน (Consequences/Expenses from strikes)
- 7.3 ผู้ก่อการร้าย, แร่ธาตุทางการเมือง (Terrorists, Political motives)

ทางแก้: ซื้อความคุ้มครองเพิ่ม

🕒 ระยะเวลาคุ้มครอง (Duration) - *เหมือนกับ ICC ปกติ*



สรุป: ภัยสงครามและนัดหยุดงานเป็นข้อยกเว้นมาตรฐาน ต้องซื้อเพิ่ม!
โดย 'ภัยสงคราม' มีระยะเวลาคุ้มครองที่จำกัดกว่า (เฉพาะบนเรือ) ในขณะที่ 'ภัยนัดหยุดงาน' คุ้มครองตลอดเส้นทางขนส่ง

เอกสารสำคัญในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนสำหรับสินค้า

(Key Documentation for Marine Cargo Claims)



1. หนังสือเรียกร้องถึงผู้รับประกันภัย (Claim Letter / Notice)

แจ้งให้ผู้รับประกันภัยทราบถึงความเสียหายที่เกิดขึ้นกับสินค้า และระบุจำนวนเงินค่าสินไหมที่ต้องการเรียกร้อง (Notification of damage and claimed amount)



ตัวอย่าง:
Claim Letter/Bitt



2. ต้นฉบับกรมธรรม์ หรือ หนังสือรับรองการประกันภัย (Original Policy / Certificate)

หลักฐานแสดงสิทธิและรายละเอียดการประกันภัย (Proof of coverage and rights).
กรณีเฉพาะที่เกี่ยว: กรมธรรม์แยก (Specific policy).
กรณี Open Policy: หนังสือรับรองอ้างอิงเลขกรมธรรม์ (Certificate referring to open policy)



3. ใบกำกับสินค้า และ ใบแสดงรายการหีบห่อ (Invoice & Packing List)

Invoice: แสดงรายละเอียดการซื้อขายและราคา (Sales details & price).
Packing List: แสดงจำนวนหีบห่อและวิธีการบรรจุ (Number of packages & packing method)



4. ใบตราส่งสินค้า (Bill of Lading - B/L)

หลักฐานสัญญาขนส่ง แสดงรายละเอียดผู้ส่ง/ผู้รับ สภาพสินค้าขณะรับขน เป็นเอกสารสิทธิโอนได้ (Transport contract evidence, details of parties, condition at receipt, negotiable document)



5. รายงานการสำรวจความเสียหาย และหลักฐานอื่นๆ (Survey & Damage Reports, etc.)

แสดงรายละเอียด สภาพ และสาเหตุของความเสียหาย
ตัวอย่าง: Survey Report, Wharf Survey Note, Damage Report, etc.



6. สำเนาหนังสือเรียกร้องถึงผู้ขนส่ง (Copy of Claim Letter to Carrier)

แสดงการรักษาสิทธิเรียกร้องต่อผู้ขนส่งตามหน้าที่ในกรมธรรม์
ต้องส่งสำเนาหนังสือตอบกลับ (ถ้ามี)

การเตรียมเอกสารให้ครบถ้วนและถูกต้อง ช่วยให้กระบวนการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเป็นไปอย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ

ตัวอย่างของ Claim letter หรือ claim bill

Claim Bill

TO Claim Manager
Marine Department

Dated.....

CLAIM: For wet damage of Indian Raw Cotton

Shipped ex m.v. "GOOD VESSEL arrd. on.../.....

B/L No.....

Claim Amount: 3 bales of Indian Raw Cotton @ USD.100.-(CIF Value)

Total Claim Amount 110% CIF = USD 330.00

(signed)

()

Manager

ตัวอย่างของหนังสือเรียกร้องของผู้เอาประกันภัยถึงผู้ขนส่ง

Company Letterhead

Bangkok.....

Dated

TO Claim Manager
PMC Lines

Dear Sir,

Re: Claim for Wet Damage of Indian Raw Cotton
Shipped ex M.V. "GOOD VESSEL" arrived on.....
B/L No.....
Claim Amount.....

With reference to our previous advice regarding the damage of the shove-cantined chinment we have conducted a cargo survey and noted that 30 bales of the shipment have sustained wet damage during the sea carriage by the "GOOD VESSEL". Details of the damage and the claim amount are shown in the attached survey report and our debit note.

Your prompt investigation into this claim and earliest settlement will be highly appreciated.

Yours faithfully,

(.....)