

การประกันภัยการขนส่ง

Transport Insurance



ตามหลักสูตรสำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา กระทรวงศึกษาธิการ
หลักสูตรประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง พุทธศักราช 2546 (เพิ่มเติม พ.ศ. 2548)
ประเภทวิชาบริหารธุรกิจ สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์

รหัสวิชา 3214-2011

การประกันภัยการขนส่ง (Transport Insurance)

ตามหลักสูตรสำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา กระทรวงศึกษาธิการ
หลักสูตรประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง พุทธศักราช 2546 (เพิ่มเติม พ.ศ. 2548)
ประเภทวิชาบริหารธุรกิจ สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์ จำนวน 3 หน่วยกิต

ผู้เขียน : ดร. คำนาย อภิปรัชญาสกุล FCILT, ESlog, SCORMaster, CPIM

จัดพิมพ์โดย



บริษัท โฟกัสมีเดีย แอนด์ พับลิชชิ่ง จำกัด

75 ถนนปัญญาอินทรา แขวงบางชั้น เขตคลองสามวา กรุงเทพมหานคร 10510

มือถือ 085-261-551 โทร. 02-1752986-7 โทรสาร. 02-1753499

<http://www.logisticsfocus.net>

ข้อมูลทางบรรณานุกรมของหอสมุดแห่งชาติ

การประกันภัยการขนส่ง (Transport Insurance)

ผู้แต่ง ดร.ค่านาย อภิปรัชญาสกุล FCILT,ESLog, SCORMaster, CPIM

จำนวนหน้า 216 หน้า

ISBN : 978-974-280-045-1

ราคา 180 บาท

พิมพ์ครั้งที่ 1 พ.ศ. 2553 จำนวนที่พิมพ์ 3,000 เล่ม

สงวนลิขสิทธิ์ตามพระราชบัญญัติการพิมพ์ พ.ศ. 2537

พิมพ์ที่ : บริษัท ไฟกัสมิเดีย แอนด์ พับลิชชิง จำกัด

75 ถนนปัญญาอินทรา แขวงบางชัน เขตคลองสามวา กรุงเทพฯ 10510

Tel : 02-1752986-7 Fax : 02-1753499

<http://www.logisticsfocus.net>

จำหน่ายโดย : บริษัท ดวงกลมสมัย จำกัด

15/234 ซอยเสือใหญ่อุทิศ ถนนรัชดาภิเษก แขวงจันทระเกษม

เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900

Tel : 0-2541-7375-6, 0-2930-6215-8 Fax : 0-2541-7377, 0-2930-7733

E-mail: dktoday@dktoday.net, marketing@dktoday.net

<http://www.dktoday.net>

ข้อความ ทฤษฎี และรูปภาพประกอบที่ปรากฏหนังสือเล่มนี้ เป็นข้อมูลที่คุณเขียนได้รวบรวมจากหลายแหล่งตามที่ระบุในบรรณานุกรม ร่วมกับแนวคิดในการประยุกต์ใช้งาน และความคิดเห็นส่วนตัวของคุณเขียนเพื่อให้เกิดความสมบูรณ์ทางวิชาการมากที่สุด ทางผู้จัดทำมีหน้าที่รับขน และจัดจำหน่ายเท่านั้น มิได้มีส่วนรับผิดชอบเกี่ยวความผิดด้านกฎหมายลิขสิทธิ์แต่ประการใด ซึ่งบทความ ข้อมูลหรือรายละเอียดต่างๆ ที่ปรากฏในหนังสือเล่มนี้ ได้ผ่านการเตรียมและการตรวจทาน อย่างถี่ถ้วนแล้ว เพื่อให้ได้ความถูกต้องสมบูรณ์มากที่สุดเท่าที่ความสามารถกระทำได้ก่อนการตีพิมพ์เผยแพร่ อย่างไรก็ตาม ความเสียหายอันอาจเกิดขึ้นจากการนำบทความ ข้อมูลหรือรายละเอียดที่ปรากฏในหนังสือ ฉบับนี้ไปใช้ ไม่ว่าจะโดยสาเหตุหรือลักษณะใดๆ ก็ตามทางผู้เขียนและผู้จัดทำหนังสือมิได้มีการชดเชยค่าเสียหายในการรับผิดชอบแต่ประการใดทั้งสิ้น

ลักษณะรายวิชา

- | | |
|----------------------|--|
| 1. รหัสและชื่อวิชา | 3214 - 2011 การประกันภัยการขนส่ง
(Transport Insurance) |
| 2. สภาพรายวิชา | วิชาชีพบังคับ หลักสูตรประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.)
พุทธศักราช 2546 (เพิ่มเติม พ.ศ. 2548) ประเภทวิชาบริหารธุรกิจ
สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์ สำนักงานคณะกรรมการ
การอาชีวศึกษา กระทรวงศึกษาธิการ |
| 3. ระดับรายวิชา | ภาคเรียนที่ 3 |
| 4. พื้นฐาน | โลจิสติกส์ และ ใช้อุปทาน/หลักการนำเข้า และส่งออก |
| 5. เวลาที่ศึกษา | เรียนทฤษฎี 3 คาบต่อสัปดาห์ เรียนปฏิบัติ - คาบต่อสัปดาห์
รวมทั้งสิ้น 54 คาบ ตลอดภาคเรียน และควรมีเวลาศึกษานอกเวลา
อีก 3 ชั่วโมงต่อสัปดาห์ |
| 6. หน่วยกิต | 3 หน่วยกิต (3-0-3) |
| 7. จุดประสงค์รายวิชา | 1. มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการประกันภัยการขนส่ง
2. เลือกใช้ประกันภัยให้เหมาะสมกับประเภทของการขนส่ง
3. เห็นคุณค่าและความสำคัญเกี่ยวกับการประกันภัยการขนส่ง |
| 8. มาตรฐานรายวิชา | 1. เลือกใช้ประเภทของการประกันภัยการขนส่ง
2. จัดการเอกสารประกันภัยการขนส่งแต่ละประเภท |
| 9. คำอธิบายรายวิชา | ศึกษาเกี่ยวกับการประกันภัยการขนส่ง การเลือกใช้ประกันภัย
ให้เหมาะสมกับประเภทของการขนส่ง ได้แก่ ทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ
และอื่นๆ วิชิตใช้ค่าสินไหมทดแทน การคิดอัตราเบี้ยประกันภัย
เอกสารการประกันภัยขนส่ง |

กิตติกรรมประกาศ

ตำรา การประกันภัยการขนส่ง เล่มนี้ จัดทำขึ้นเพื่อประกอบการเรียนโดยเป็นตำราชุด ประเภทวิชา บริหารธุรกิจ สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์ หลักสูตรประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง และระดับปริญญาตรี การผลิตตำราโลจิสติกส์ต้องอาศัยรูปภาพจำนวนมากเพื่อให้เกิดความสมบูรณ์ในเชิงเนื้อหา ร่วมกับทฤษฎี และประสบการณ์ที่แท้จริงของผู้เขียนด้านโลจิสติกส์ ให้สามารถประยุกต์ใช้เพื่อสร้างขีดความสามารถ ในการแข่งขันของประเทศ ตำราเล่มนี้จะไม่สามารถเกิดขึ้นได้ถ้า ไม่มีแผ่นดินไทย ที่ให้ผู้เขียนได้เกิดขึ้นมา ศาสนาที่สอนให้ผู้เขียนเป็นผู้ให้และปฏิบัติตนอยู่ในศีลธรรมอันดี พระมหากษัตริย์ไทยทุกพระองค์ที่ท่านทรง ห่วงใยแผ่นดิน กอบกู้เอกราช ให้พสกนิกรทุกคนในประเทศมีความสุข พ่อขุนรามคำแหงมหาราช ที่ทรงประดิษฐ์ อักษรไทยซึ่งเป็นรากฐานของหนังสือไทยที่ใช้อยู่จนถึงปัจจุบัน ทำให้มีหนังสือไทยในการเขียนตำราครั้งนี้ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวภูมิพลอดุลยเดชมหาราช ที่ผู้เขียนได้เกิดภายใต้ร่มโพธิสมภารของท่าน ได้ยึด แนวทางการปฏิบัติในรูปของระบบเศรษฐกิจพอเพียงในการดำเนินชีวิต และใช้แนวพระราชดำรัสของท่าน ในการดำเนินชีวิต บรรพบุรุษทุกท่านที่ให้ชีวิต และจิตวิญญาณของการเป็นผู้ให้ ถึงแม้จะเกิดในครอบครัว ที่ฐานะไม่ดีนัก ประชาชนชาวไทยทุกท่านที่เสียภาษีบำรุงประเทศชาติ ให้มีโครงสร้างพื้นฐานของประเทศที่ดี มีสถาบันการศึกษาให้ศึกษา ทั้งในระดับโรงเรียน และมหาวิทยาลัย คณาจารย์ที่ประสาทความรู้อย่างต่อเนื่อง ทั้งในประเทศไทย และต่างประเทศ ครอบครัว เพื่อนร่วมงาน หุ่นส่วน พนักงานทุกคนที่ปฏิบัติหน้าที่ในกลุ่มบริษัท ที่ให้กำลังใจในการฝ่าฟันอุปสรรคต่างๆ จนสามารถผ่านพ้นวิกฤตได้ เจ้าของตำราทุกเล่มที่ผู้เขียนอ้างอิง เจ้าของบทความ ตราผลิตภัณฑ์ที่มีในตำรา ซึ่งผู้เขียนให้ใช้ข้อความที่เกี่ยวข้องกับบทความ เนื้อหาดำรา ตราผลิตภัณฑ์ ที่มีในตำราในการเผยแพร่ อ้างอิง โดยไม่ถือว่าเป็นการละเมิดลิขสิทธิ์ และที่ขาดไม่ได้คือ ผู้สนับสนุนในการพิมพ์ตำราชุดนี้ทุกราย ที่มีส่วนช่วยจรรโลงด้านวิชาการแก่วงการศึกษไทย เพื่อเพิ่มขีด ความสามารถในการแข่งขันของประเทศในปัจจุบันและอนาคต

คำนำ

การประกันภัยการขนส่ง เป็นวิชาหนึ่งในหลักสูตรประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง ประเภทวิชาบริหารธุรกิจ สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์ และหลักสูตรในระดับปริญญาตรี โดยวิชานี้แต่งขึ้นขึ้นเพื่อให้ผู้เรียนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการประกันภัยการขนส่ง สามารถเลือกใช้ประกันภัยให้เหมาะสมกับประเภทของการขนส่ง และเห็นคุณค่าและความสำคัญเกี่ยวกับการประกันภัยการขนส่ง ซึ่งครอบคลุมบทเรียน 9 บทเรียน โดยมุ่งให้ผู้ศึกษาได้มีความรู้ สามารถนำความรู้ไปใช้ประโยชน์ในงานโลจิสติกส์ได้

ที่ผ่านมามีคณาจารย์หลายท่านได้ติดต่อมาที่ผู้เขียนในฐานะผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ และคุ้นเคยกับหลักสูตรในวิชาต่างๆ ด้านโลจิสติกส์ ในระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง และหลักสูตรในระดับปริญญาตรี ซึ่งใช้ในการกำหนดลักษณะงานแห่งชาติระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ (National Vocational Qualification :NVQ) ของประเทศอังกฤษ และประเทศออสเตรเลีย และในฐานะผู้ทรงคุณวุฒิภาคเอกชนที่เข้าร่วมในการพัฒนาหลักสูตรสาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์ ของสำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา และผู้เขียนเป็นนักการศึกษา ซึ่งสมควรอย่างยิ่งที่จะมีส่วนร่วมในการพัฒนาระบบการศึกษาไทย จึงได้พัฒนาตำราด้านโลจิสติกส์ และการจัดการซัพพลายเชนโดยสอดคล้องกับจุดหมายของหลักสูตร จุดประสงค์สาขาวิชาครบถ้วนทุกรายวิชา

เนื่องจากการพัฒนาตำราชุดนี้ครั้งแรก ซึ่งผู้เขียนกำลังจัดทำคู่มือผู้สอน และเอกสารการนำเสนอ (Power Point Presentation File) และระบบอบรมอาจารย์ผู้สอน (Logistics Certified Teacher) ถ้าส่วนใดส่วนหนึ่งของตำรามีข้อบกพร่อง และต้องการแนะนำเพิ่มเติม เพื่อให้ปรับปรุงให้เป็นตำราที่ทรงคุณค่า กรุณาติดต่อมาที่ kumnai@logisticsfocus.net ผู้เขียนขอขอบคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ ที่นี้

ดร. คำนาย อภิปรีชาสกุล

Ph.D.,FCILT,ESLog,SCORMaster,CPIM, CCRM

สารบัญ

บทที่ 1 หลักการประกันภัยสำหรับการขนส่ง

● หลักการประกันภัย.....	2
● การประกันวินาศภัย.....	3
● บทบาทของตัวแทนและนายหน้าประกันภัย.....	5
● ภัยที่เกิดขึ้นจากการขนส่ง.....	5
● รายชื่อบริษัทประกันวินาศภัย.....	10

บทที่ 2 การเลือกใช้ประกันภัย

● การเลือกใช้ประกันวินาศภัย.....	14
● การทำประกันภัยสำหรับสินค้านำเข้า.....	15
● การทำประกันภัยสำหรับสินค้าส่งออก.....	16
● แนวทางการทำประกันภัย.....	17
● สิ่งที่ต้องรู้ก่อนตัดสินใจทำประกันภัยทางทะเลและขนส่ง.....	17
● ความสัมพันธ์ของเงื่อนไขทางการค้ากับการประกันภัย.....	19
● การคุ้มครองการประกันภัยแบบพิเศษ.....	22
● หลักพิจารณา ก่อนตัดสินใจทำประกันภัยขนส่ง.....	22
● การเลือกผู้รับประกันภัย.....	23
● วิธีการทำประกันภัย.....	24
● การซื้อประกันภัย.....	25
● ภัยพิเศษที่จะต้องระวัง.....	26

บทที่ 3 การประกันภัยสำหรับการขนส่งทางบก

● ลักษณะการประกันภัยขนส่งทางบก.....	30
● ชนิดของการประกันภัยรถยนต์.....	31
● ประเภทของกรรมธรรม์ และความคุ้มครองของการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ.....	31
● การคิดอัตราเบี้ยประกันภัย.....	32
● วิธีการซื้อประกันภัย.....	35
● วิธีปฏิบัติเมื่อเกิดอุบัติเหตุ และการเตรียมเอกสาร.....	35
● ค่าเสียหายคุ้มครองตามพระราชบัญญัติ.....	37
● เอกสารประกอบการพิจารณาค่าสินไหม.....	38
● เงื่อนไขกรรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ ประเภท 1.....	40

บทที่ 4 การประกันภัยสำหรับการขนส่งแบบอื่น

● การประกันภัยเครื่องบิน.....	56
● การประกันภัยผู้โดยสารเรือสำหรับโดยสาร.....	59
● การประกันภัยความเสียหายจากการขนส่งวัตถุอันตราย.....	60

บทที่ 5 การประกันภัยขนส่งทางทะเล

● ความเป็นมาการประกันภัยทางทะเล.....	64
● ความสำคัญของการประกันภัยทางทะเล.....	65
● ประโยชน์ของการทำประกันภัยขนส่งทางทะเลกับบริษัทประกันภัยในประเทศ.....	66
● ประเภทของการประกันภัยทางทะเลและขนส่ง.....	67
● บุคคลผู้มีสิทธิหรือมีส่วนได้เสียที่อาจเอาประกันภัยทางทะเลได้.....	67
● เอกสารจำเป็นสำหรับประกอบการจัดทำกรมธรรม์ประกันภัย.....	68
● ข้อมูลและรายละเอียดสำหรับทำประกันภัย.....	69
● ภัยที่คุ้มครองและเงื่อนไขความคุ้มครองในกรมธรรม์.....	69
● การเลือกซื้อประกันภัยขนส่งทางทะเล.....	70

บทที่ 6 กรณธรรม์การประกันภัย

● คุณสมบัติโดยทั่วไปของกรณธรรม์ประกันภัยขนส่ง.....	74
● ชนิดของกรณธรรม์ประกันภัยขนส่ง.....	74
● ความคุ้มครองการประกันภัยแบบเดิม.....	76
● ความคุ้มครองตามกรณธรรม์ประกันแบบใหม่.....	77
● รายละเอียดข้อกำหนดที่คุ้มครองในกรณธรรม์.....	85
● การอ่านเงื่อนไขกรณธรรม์ประกันภัยทางทะเล.....	86
● การอ่านเงื่อนไขมาตรฐานการประกันภัยสินค้า.....	87
● เงื่อนไขของกรณธรรม์เปิด.....	88
● ความหมายของการสูญเสียบางส่วน.....	89
● ข้อยกเว้นในการประกันภัย.....	89
● ระยะเวลาคุ้มครองของสัญญาประกันภัยการขนส่งสินค้า.....	91

บทที่ 7 การเรียกร้องและค่าใช้จ่ายสินไหมทดแทน

● ประเภทของสินไหมทดแทน.....	94
● หน้าที่ของผู้เอาประกันภัย.....	94
● ขั้นตอนปฏิบัติในการเรียกค่าสินไหมทดแทน.....	96

● เอกสารที่ใช้ในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน.....	97
● การกำหนดจำนวนเงินเอาประกันภัย.....	98
● การจัดการเกี่ยวกับความเสียหายของส่วนรวม.....	99
● การตกลงราคาค่าสินไหมทดแทน.....	100
● การสวมสิทธิหรือการโอนสิทธิ.....	100
● การเรียกร้องค่าสินไหมอันเกิดจากความเสียหายของตัวสินค้า.....	101
● การเรียกร้องค่าสินไหมอันเกิดจากความเสียหายที่เกิดแก่ส่วนรวม.....	117

บทที่ 8 ข้อกำหนดความคุ้มครองแบบใหม่

● บททั่วไป.....	124
● ข้อกำหนดความคุ้มครองสินค้า (เอ) (บี) (ซี).....	124
● รายละเอียดข้อกำหนดความคุ้มครองสินค้า.....	126

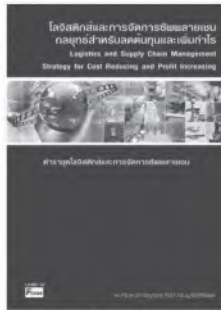
บทที่ 9 ค่าแปลข้อกำหนดความคุ้มครองสินค้า

● ค่าแปลข้อกำหนดความคุ้มครองสินค้า (เอ).....	162
● ค่าแปลข้อกำหนดความคุ้มครองสินค้า (บี).....	167
● ค่าแปลข้อกำหนดความคุ้มครองสินค้า (ซี).....	173
● ค่าแปลข้อกำหนดความคุ้มครองสินค้า (ทางอากาศ).....	179
● ค่าแปลข้อกำหนดความคุ้มครองอาหารแช่แข็ง (เอ).....	184
● ค่าแปลข้อกำหนดความคุ้มครองภัยสงคราม (สินค้า).....	190
● ค่าแปลข้อกำหนดความคุ้มครองภัยการนัดหยุดงาน (สินค้า).....	195

บรรณานุกรม.....	201
-----------------	-----

ประวัติผู้เขียน.....	202
----------------------	-----

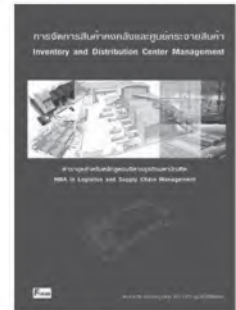
ตำราชุดโลจิสติกส์ และการจัดการซัพพลายเชน



LSCM 01-02
ราคา 250.-



MBA 07
ราคา 400.-



MBA-11
ราคา 400.-



LSCM 01-06
ราคา 150.-



LSCM 02-01
ราคา 200.-



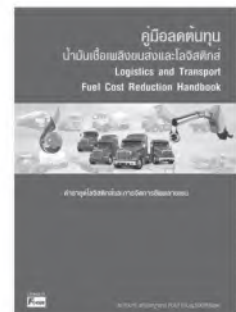
LSCM 02-02
ราคา 250.-



LSCM 03-01
ราคา 150.-



LSCM 03-02
ราคา 250.-



LSCM 03-04
ราคา 270.-



LSCM 01-05
ราคา 400.-



3214-2205
ราคา 150.-



DT-01
ราคา 100.-



บริษัท โฟกัสมีเดีย แอนด์ พับลิชชิ่ง จำกัด

75 ถนนปิ่นเกล้าอินทรา แขวงบางเขน เขตคลองสามวา กรุงเทพฯ 10510

Tel : (66)02-175-2986-7 Fax : (66)02-175-3499 มือถือ : 085-261-1551

E-mail: support@logisticsfocus.net <http://www.logisticsfocus.net>

บทที่ 1

หลักการการประกันภัยสำหรับการขนส่ง Transport Insurance Principle



- หลักการประกันภัย
- การประกันวินาศภัย
- บทบาทของตัวแทนและนายหน้าประกันภัย
- ภัยที่เกิดขึ้นจากการขนส่ง
- รายชื่อบริษัทประกันวินาศภัย

วัตถุประสงค์เชิงพฤติกรรม

1. เข้าใจหลักการประกันภัย
2. เข้าใจประกันวินาศภัยแต่ละประเภท
3. ทราบบทบาทของตัวแทนและนายหน้าประกันภัย
4. ทราบภัยที่เกิดขึ้นจากการขนส่ง
5. ทราบรายชื่อบริษัทประกันวินาศภัย

1. หลักการประกันภัย

1.1 การประกันภัย คือ การบริหารความเสี่ยงภัยวิธีหนึ่ง ซึ่งจะโอนความเสี่ยงภัยของผู้เอาประกันภัย ไปสู่บริษัทประกันภัย เมื่อเกิดความเสียหายขึ้น บริษัทประกันภัยจะชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามที่ได้รับความคุ้มครองในกรมธรรม์ประกันภัยให้แก่ผู้เอาประกันภัย โดยที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องเสียเบี้ยประกันภัยให้แก่บริษัทประกันภัยตามที่ได้ตกลงกันได้

1.2 การประกัน (Insurance) คือการบริหารจัดการความเสี่ยงรูปแบบหนึ่ง โดยมีองค์ประกอบสามส่วน คือ ผู้รับประกัน (Insurer) ผู้เอาประกัน (Assured) หรือผู้ถือกรมธรรม์ (Policy Holder) และผู้รับผลประโยชน์ (Beneficiary)

1.3 การประกัน จำต้องผ่านกระบวนการพิจารณารับประกัน (Underwriting) เพื่อผู้รับประกันจักประเมินความเสี่ยงล่วงหน้าของ บุคคล กลุ่มบุคคล หรือทรัพย์สินนั้นๆ พร้อมกำหนดรายละเอียดความคุ้มครอง และค่าเบี้ยประกัน ผู้รับประกันอาจรับประกัน โดยแบ่งความเสี่ยงมาส่วนหนึ่ง หรือปฏิเสธหากความเสี่ยงนั้นไม่อาจรับได้ หรือผู้รับประกันอาจรับประกันโดยเพิ่มอัตราเบี้ยพิเศษ เพื่อให้สามารถครอบคลุมความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต

1.4 การทำประกัน เป็นสัญญาต่างตอบแทนที่ถูกต้องตามกฎหมาย โดยคู่สัญญาต่างมีหน้าที่ ที่ต้องรับผิดชอบต่อกัน ผู้รับประกันจักต้องคุ้มครองผู้เอาประกันตามรายละเอียดในสัญญาเมื่อมีความสูญเสียเสียหายเกิดขึ้น โดยชดเชยตามรายละเอียดความคุ้มครอง ผู้เอาประกันก็มีหน้าที่ชำระเบี้ยประกันตามที่ระบุในสัญญาเพื่อให้ความคุ้มครองเป็นไปอย่างต่อเนื่อง

การทำประกันจุดประสงค์แท้จริงเพื่อแบ่งเบาความเสี่ยง จากบุคคล, กลุ่มบุคคล หรือ ทรัพย์สินนั้นๆ ออกเป็นส่วนโดยร่วมกันชดเชยเมื่อมีความสูญเสีย ความเสียหายเกิดขึ้น โดยยึดหลักสุจริตเป็นสำคัญ และการทำประกันมิใช่สัญญาเพื่อค้ำกำไร

1.5 รูปแบบการประกันภัย แบบประกันมาตรฐาน แบ่งออกเป็น 2 สายหลักดังนี้

● **การประกันชีวิต (Life Insurance)** การประกันชีวิต หมายถึง การประกันต่อความสูญเสียเสียหายอันจะเกิดแก่บุคคล หรือ กลุ่มบุคคล โดยสัญญาจำกัดชดเชยเมื่อมีการเสียชีวิต และอาจมีความคุ้มครองอื่นๆ เพิ่มเติมเช่น การประกันอุบัติเหตุและสูญเสียอวัยวะ (Accident and Dismemberment), การประกันกรณีทุพพลภาพ (Total Disability), หรือ การประกันสุขภาพ (Health Insurance)

● **การประกันวินาศภัย (Non-Life Insurance)** การประกันวินาศภัยแบ่งออกเป็น 4 ประเภท คือการประกันอัคคีภัย (Fire Insurance), การประกันรถยนต์ (Motor Insurance), การประกันทางทะเล (Marine Insurance), และ การประกันเบ็ดเตล็ด (Miscellaneous)

การประกันภัยการขนส่ง เป็นรูปแบบการประกันวินาศภัย ซึ่งส่วนมากครอบคลุม การประกันรถยนต์ การประกันทางทะเล และการประกันเบ็ดเตล็ด ซึ่งจะเป็นสาระหลักในการศึกษาในตำราเล่มนี้

2. การประกันวินาศภัย

การประกันวินาศภัยแบ่งออกเป็น 4 ประเภท ดังนี้

2.1 ประกันอัคคีภัย หรือที่เรียกกันว่าประกันไฟนั้น เป็นการประกันประเภทหนึ่งที่มีวัตถุประสงค์เอาประกันภัยเป็นตัวทรัพย์สินโดยตรงไม่ว่าทรัพย์สินนั้นจะเป็นสิ่งหามทรัพย์หรือสิ่งหามทรัพย์ประเภทสิ่งปลูกสร้างก็ตาม ย่อมสามารถที่จะเอาประกันอัคคีภัยได้ทั้งสิ้น

2.2 การประกันภัยรถยนต์ คือ การประกันความเสียหายอันเกิดจากการใช้รถยนต์ ซึ่งได้แก่ความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่รถยนต์ ความเสียหายที่รถยนต์ได้ก่อให้เกิดขึ้นแก่ ร่างกายและทรัพย์สินของบุคคลภายนอก รวมทั้งบุคคลที่โดยสารอยู่ในรถยนต์นั้น โดยแบ่งประเภทของความคุ้มครอง เป็นดังต่อไปนี้

● **การประกันภัยรถยนต์ประเภทหนึ่ง** เป็นการประกันภัยประเภทคุ้มครองรวม (Comprehensive Cover) เป็นการประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองทั้งความเสียหายและความสูญหายต่อรถยนต์ รวมทั้งอุปกรณ์ติดประจำรถ และให้ความคุ้มครองความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกด้วย ผู้เอาประกันภัยที่ซื้อความคุ้มครองประเภทนี้จึงสามารถเรียกร้องให้บริษัทชดใช้ค่าสินไหมทดแทนได้ทั้งความเสียหายที่เกิดแก่รถยนต์คันที่เอาประกันภัย และความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่บุคคลภายนอก ซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบตามกฎหมายต่อบุคคลภายนอกตามความเสียหายที่แท้จริง แต่ไม่เกินจำนวนเงินเอาประกันภัย

● **การประกันภัยรถยนต์ประเภทสาม** เป็นการประกันภัยประเภทคุ้มครองความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก (Liability to Third Party) เป็นประกันที่ให้ความคุ้มครองเฉพาะความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก หมายความว่าบริษัทชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเฉพาะความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่บุคคลภายนอก เนื่องจากอุบัติเหตุอันเกิดจากรถยนต์ที่ใช้อยู่ในทาง หรือสิ่งที่บรรทุกหรือสิ่งที่ติดตั้งในรถยนต์นั้นในระยะเวลาประกันภัย ซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบตามกฎหมายต่อบุคคลภายนอกตามความเสียหายที่แท้จริง แต่ไม่เกินจำนวนเงินเอาประกันภัย ส่วนความเสียหายต่อรถยนต์ของผู้เอาประกันภัยไม่ได้รับความคุ้มครอง

● **การประกันภัยรถยนต์ประเภทสอง** เป็นการประกันภัยประเภทคุ้มครองความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก รวมความคุ้มครองเพิ่มเติมจากการลักทรัพย์ ชิงทรัพย์ ปล้นทรัพย์ หรือยกยอกทรัพย์ต่อรถยนต์คันดังกล่าว

2.3 การประกันภัยทางทะเลและขนส่ง คือ การประกันความเสียหายแก่เรือและทรัพย์สินหรือสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่งทางทะเล และยังขยายขอบเขตความคุ้มครองไปถึงการขนส่งสินค้าทางอากาศ และทางบก ซึ่งต่อเนื่องกับการขนส่งทางทะเลด้วยซึ่งแบ่งออกได้เป็น 3 ประการคือ

● **การประกันภัยตัวเรือ** (Marine Hull Insurance) เป็นการรับประกันภัยคุ้มครองความสูญเสียหรือเสียหายของโครงสร้างตัวเรือรวมถึงเครื่องจักรอุปกรณ์ต่างๆ แบ่งเป็น 2 ประเภท คือ ประเภทไม่มีเครื่องจักรและประเภทที่มีเครื่องจักรหรือกำลังขับเคลื่อนเอง เพื่อคุ้มครองตัวเรือของผู้เอาประกันภัย และรับผิดชอบต่อทรัพย์สินและชีวิตของบุคคลที่ 3 ซึ่งคุ้มครองความเสียหายต่อตัวเรือจากอุบัติเหตุต่างๆ เช่น ภัยจากลมพายุ เรือเกยตื้น เรือชนกัน เรือชนหินโสโครก เป็นต้น และยังหมายความรวมถึงการประกันค่าระวางด้วย ในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยมีเรือหลายลำ ก็อาจเอาประกันภัยเรือหลายลำในกรมธรรม์ฉบับเดียวกันได้ (Fleet Policy) โดยกรมธรรม์จะระบุชื่อเรือ และจำนวนเรืออยู่ในกรมธรรม์ฉบับเดียวกัน ซึ่งจะช่วยให้ผู้เอาประกันภัยเสียเบี้ยประกันภัยถูกลง และโดยผลของการเฉลี่ยภัยทำให้สามารถประกันเรือหลายลำที่มีลักษณะต่ำกว่ามาตรฐานได้ด้วย

● **การประกันภัยสินค้า (Marine Cargo Insurance)** คัดคุมครองสินค้าที่เอาประกันภัยซึ่งอยู่ในระหว่างการขนส่งทางทะเล ซึ่งครอบคลุมภัยที่ได้รับการคุ้มครองขึ้นอยู่กับเงื่อนไขที่ผู้เอาประกันภัยเลือกซื้อ ความคุ้มครองไว้เป็นการประกันภัยเพื่อชดเชยความเสียหาย หรือความสูญเสียต่อสินค้าโดยตรง อันอาจเกิดขึ้นระหว่างการขนส่งภายในประเทศและต่างประเทศ ไม่ว่าจะเป็นทางบก ทางทะเล และทางอากาศ นอกจากนี้ยังคุ้มครองถึงค่าใช้จ่ายส่วนเฉลี่ยที่เจ้าของสินค้าต้องร่วมรับผิดชอบ เนื่องจากยานพาหนะที่บรรทุกสินค้าประสบอุบัติเหตุ งานที่รับประกันภัยในแผนกนี้แยกออกเป็นกรรมธรรม์

● **การประกันภัยสำหรับการขนส่งสินค้าภายในประเทศ (Inland Transit Insurance)** การประกันภัยสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่งสินค้าภายในประเทศ ซึ่งรวมถึงการขนส่งทั้งทางบก ทางรถไฟ และทางน้ำ

2.4 การประกันภัยเบ็ดเตล็ด การประกันภัยเบ็ดเตล็ดเป็นประเภทหนึ่งของการประกันวินาศภัย การประกันภัยเบ็ดเตล็ดที่มีอยู่ในประเทศไทยปัจจุบันนี้มีจำนวนหลายชนิด ประกอบกับการมีหลักเกณฑ์ และเงื่อนไขซับซ้อน จึงควรที่จะได้ศึกษาถึงรายละเอียดอันเป็นสาระสำคัญของการประกันภัยประเภทนี้ให้เข้าใจ ดังนี้ การประกันภัยเบ็ดเตล็ด คือ การประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสียหายอันเกิดจากอุบัติเหตุ หรือเกิดจากเหตุที่ไม่ได้คาดหมายไว้ ซึ่งอยู่นอกเหนือความคุ้มครอง จากการประกันอัคคีภัย การประกันภัยทางทะเล และการขนส่ง การประกันภัยรถยนต์ การประกันภัยเบ็ดเตล็ดที่มีขายอยู่ในตลาดประกันภัยในประเทศไทย มีมากกว่า 41 ประเภท ซึ่งจะได้ยกตัวอย่างการประกันภัยดังกล่าวบางประเภทพอสังเขปดังนี้

● **การประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคล (Personal Accident Insurance)** ภัยชนิดนี้ให้ความคุ้มครองความเสียหายอันเกิดจากปัจจัยภายนอกร่างกายของผู้เอาประกันภัยโดยอุบัติเหตุ

● **การประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก (Liability Insurance)** ภัยชนิดนี้เกิดขึ้นโดยผลของกฎหมาย ซึ่งเป็นการกระทำที่ผู้เอาประกันภัยได้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลภายนอก การประกันภัยนี้จึงหมายถึงประกันภัยที่บริษัทผู้รับประกันภัยสัญญาว่า จะรับผิดชอบใช้สินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกที่ได้รับความเสียหายในนามผู้เอาประกันภัย ซึ่งมีอยู่หลายประเภทดังนี้ การประกันความรับผิดชอบต่อสาธารณะ (Public Liability Insurance), การประกันภัยความรับผิดจากผลิตภัณฑ์ (Product Liability Insurance), การประกันภัยความรับผิดจากวิชาชีพ (Professional Liability Insurance), การประกันภัยความรับผิดขอบส่วนบุคคล (Personal Liability Insurance), การประกันภัยการเสี่ยงภัยทุกชนิด (All Risks Insurance), การประกันภัยสำหรับวิศวกรรม (Engineering Insurance), การประกันภัยเครื่องจักรชำรุดเสียหาย (Machinery Breakdown Insurance), การประกันภัยทุกชนิดในการติดตั้งเครื่องจักร (Erection All Risks Insurance), การประกันภัยทุกชนิดของผู้รับเหมาก่อสร้าง (Contractors All Risks Insurance), การประกันภัยปศุสัตว์ (Livestock Insurance), การประกันภัยเพื่อชดเชยผู้เล่นกอล์ฟ (Golfer Indemnity Insurance), การประกันภัยเงินค่าทดแทนแรงงาน (Workman Compensation Insurance), การประกันภัยทรัพย์สินเนื่องจากโจรกรรม, การประกันภัยโจรกรรม (Burglary Insurance), การประกันภัยสำหรับเงิน (Money Insurance), การประกันโจรกรรมการขนย้ายเงินสด (Cash in Transit), การประกันโจรกรรมเครื่องใช้สำนักงาน (For Business Premises), การประกันภัยความซื่อสัตย์ (Fidelity Insurance), การประกันภัยพืชผล (Crop Insurance), และการประกันภัยกำไร (Profits Insurance)

● **การประกันภัยต่อ (Reinsurance)** หมายถึง การกระจายการเสี่ยงภัยของผู้รับประกันภัยกับผู้รับประกันภัยด้วยกันเอง เนื่องจากความสามารถในการรับความเสี่ยงภัยไว้เองของบริษัทมีจำกัด

จึงกระจายความเสี่ยงภัยส่วนที่เหลือไปให้กับผู้รับประกันภัยอื่นๆ โดยแบ่งเป็น 2 ประเภทคือ การประกันภัยต่อแบบเฉพาะราย (Facultative Reinsurance) และ การประกันภัยต่อตามสัญญา (Treaty Reinsurance)

การขนส่งต่างๆ ซึ่งสามารถทำประกันภัยสำหรับสินค้าได้แก่ การขนส่งทางเรือ ทางอากาศ พัดไปรษณีย์ ทางรถยนต์ ทางรถไฟ และการขนส่งหลายรูปแบบ การประกันภัยทางบกจะมีความซับซ้อนน้อย จะอธิบายเพิ่มเติมในบทที่ 3 และการประกันภัยทางทะเลและขนส่ง จะอธิบายเพิ่มเติมในบทที่ 5

3. บทบาทของตัวแทนและนายหน้าประกันภัย

ธุรกิจประกันภัยมีความแตกต่างจากธุรกิจประเภทอื่นในด้านการเสนอขายสินค้าแก่ประชาชน เพราะเป็นการขายความคุ้มครองหรือค้ำประกันสัญญา ซึ่งเป็นสินค้าที่ไม่มีตัวตน การขายประกันภัยเป็นการขายโดยการผ่านคนกลางที่มีอาชีพเกี่ยวกับการประกันภัย คือ ตัวแทนและนายหน้า และคนกลางที่มีบทบาทสำคัญอย่างยิ่งต่อการสร้างภาพพจน์และทัศนคติของประชาชนที่มีต่อธุรกิจ ซึ่งผู้เกี่ยวข้องมีบทบาทดังนี้

● **ตัวแทนประกันภัย** ซึ่งถือเป็นคนของบริษัทประกันภัย ที่ทำหน้าที่ชักชวน แนะนำและเสนอขาย ความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประเภทต่างๆ แก่ประชาชนทั่วไป ดังนั้นการให้ข้อมูลและสร้างความเข้าใจที่ถูกต้อง ตามหลักการประกันภัยของตัวแทนจึงเป็นสิ่งจำเป็น หากตัวแทนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการประกันภัย เงื่อนไขความคุ้มครอง และข้อยกเว้นต่างๆ ในกรมธรรม์เป็นอย่างดี กับทั้งมีจรรยาบรรณ และมีความรับผิดชอบ ต่อหน้าที่และอาชีพของตน จะสามารถสร้างความเชื่อถือศรัทธาแก่ประชาชนได้เป็นอย่างดี

● **นายหน้าประกันภัย** มีบทบาทที่ชัดเจนแตกต่างจากตัวแทน คือ นายหน้าถือเป็นฝ่ายของผู้เอาประกันภัย ทำหน้าที่ชี้ช่องหรือจัดการให้ประชาชนทำประกันภัยกับบริษัท โดยนายหน้าจะเป็นผู้ให้คำแนะนำการซื้อประกันภัยในแต่ละประเภท มีความเหมาะสมกับสภาพความเสี่ยงภัยของแต่ละบุคคลหรือกิจการทั้งในด้านความคุ้มครองของกรมธรรม์ การซื้อภัยเพิ่มพิเศษสำหรับความเสี่ยงที่นอกเหนือความคุ้มครองพื้นฐานของกรมธรรม์ หรือยกเว้นภัยที่ผู้เอาประกันภัยไม่มีความเสี่ยง และในด้านอัตราเบี้ยประกันภัยที่เหมาะสมบทบาทของนายหน้ายังครอบคลุมถึงการให้บริการแก่ผู้เอาประกันภัยในกรณีที่มีการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนหรือการจ่ายเงินตามกรมธรรม์อีกด้วย นายหน้าจึงถือได้ว่าเป็นคนกลางที่มีบทบาทสำคัญต่อความเจริญและเสื่อมถอยของธุรกิจประกันภัยโดยรวมได้เช่นกัน ซึ่งนายหน้าประกันภัย ประกอบด้วย นายหน้าประกันภัยบุคคลธรรมดา และ นายหน้าประกันภัยนิติบุคคล

4. ภัยที่เกิดขึ้นจากการขนส่ง

4.1 ลักษณะภัยที่เกิดขึ้นจากประเภทการขนส่ง แบ่งได้ตามลักษณะการขนส่ง คือ

● **การขนส่งทางน้ำ หรือมหาสมุทร** เกิดจากการเคลื่อนไหวในลักษณะต่างๆ ของเรือ แรงกระทบจากคลื่น เช่น น้ำที่ซัดขึ้นปะทะตู้คอนเทนเนอร์ที่ตั้งอยู่บนดาดฟ้าเรือระหว่างที่มีสภาพอากาศเลวร้าย และภัยจากการเดินเรือ เช่น เรือจม เรือเกยตื้น และเรือชนกัน

● **การขนส่งทางรถไฟ** เกิดจากการเร่งความเร็วหรือลดความเร็วอย่างกะทันหัน แรงปะทะจากตู้ ที่พ่วงกัน โดยเฉพาะในเวลาที่ยานพาหนะนั้นต้องเบรกกะทันหัน การส่ายไปมาในเวลาเลี้ยวโค้ง แรงสั่นสะเทือน และสภาพของรางที่ไม่สมบูรณ์

● **การขนส่งทางอากาศ** การเปลี่ยนแปลงในสภาพอากาศ และความกดดัน และการขนถ่ายภาคพื้นดิน

● **การขนส่งบนทางหลวง** การหยุด และการเร่งความเร็วอย่างกะทันหัน แรงปะทะจากรถพุ่ง อุบัติเหตุรถยนต์ เช่น รถชนกัน, รถคว่ำ การล่าช้าไปมาในเวลาเลี้ยวโค้ง การปะทะกับท่าเทียบเพื่อขนถ่ายสินค้า และสภาพถนนและสภาพอากาศ

4.2 สาเหตุของความเสียหายที่เกิดขึ้น จากสถิติของความเสียหายชนิดต่างๆ ที่บังเกิดขึ้น ซึ่งมีจำนวนมากพอที่จะถือเป็นข้อสรุปได้ในธุรกิจการขนส่งสินค้านั้น ประมาณร้อยละ 7 ของความเสียหายต่อสินค้าทั้งหมดที่เป็นความเสียหายที่สามารถป้องกันได้ โดยเฉพาะการหีบห่ออย่างเหมาะสม และมีการเขียนรายละเอียดผู้รับหรือทำเครื่องหมายไว้อย่างเด่นชัดจะช่วยให้การขนส่งสินค้าไปถึงที่หมายปลายทางได้อย่างถูกต้อง และรวดเร็วขึ้น หากเราให้ความสนใจอย่างพอเพียงกับหลักและเทคนิคการหีบห่อขั้นพื้นฐานเพื่อการส่งออกแล้วจะช่วยลดความเสียหายของสินค้านั้นจากการโจรกรรม การขนถ่ายที่ไม่เหมาะสม หรือไม่ถูกวิธี ความเสียหายจากการเก็บในโกดัง และความเสียหายที่อาจเกิดจากน้ำด้วย ทำให้เกิดความพอใจของลูกค้า และลูกค้าสั่งซื้อสินค้าซ้ำ นอกจากนี้ ยังช่วยลดเวลาและค่าใช้จ่ายในการค้นหาหรือสืบว่าสินค้าเหล่านั้นไปอยู่ที่ไหน และลดค่าใช้จ่ายในการประเมินความเสียหายของสินค้าด้วย ฉะนั้นการป้องกันสินค้าโดยการใช้อุปกรณ์ที่ดี ทำให้ลดความเสียหาย จากสาเหตุต่อไปนี้

● **การขนถ่ายสินค้า** การเพิ่มความเร็วหรือลดความเร็วอย่างรวดเร็วในระหว่างการยกขึ้นหรือยกลง การเอียงระหว่างการเคลื่อนย้ายด้วยรถยก การดันและการลากสินค้าในท่าเรือหรือท่าขนถ่ายสินค้าที่ไม่มีเครื่องมืออย่างพอเพียง และการตกของสินค้า เมื่อใช้เครื่องมือในการขนถ่ายที่ไม่เหมาะสม หรือใช้คนที่ไม่มีความชำนาญ

● **การเก็บสินค้า** น้ำหนักของหีบห่อสินค้าอื่นๆ ที่ทับกัน การที่ไม่ได้ตั้งหีบห่อสินค้าให้อยู่ในแนวตรงกัน และการเก็บไว้นาน ยังผลให้เกิดการถูกกระแทกจากตู้คอนเทนเนอร์อื่นๆ

● **ความเสียหายเนื่องมาจากน้ำ** น้ำฝน น้ำทะเล ตู้คอนเทนเนอร์เป็นรูหรือรั่ว การเปียกชื้นสืบเนื่องจากตัวเรือ การเปียกชื้นสืบเนื่องจากสินค้า และน้ำท่วม เช่น สินค้าถูกเก็บไว้ในบริเวณพื้นผิวที่ไม่มีการระบายน้ำดีพอ

● **ภัยจากการโจรกรรม** ภัยของสินค้านั้นระหว่างการขนถ่ายสินค้าไปหรือออกจากตู้คอนเทนเนอร์ (ยกเว้นการขนถ่ายในลักษณะจากโกดังของผู้ขายไปถึงโกดังของผู้ซื้อโดยตรง) การจี้ปล้นตู้คอนเทนเนอร์ไปทั้งตู้ การขาดมาตรการรักษาความปลอดภัยอย่างพอเพียง ในบริเวณที่เก็บสินค้า หรือบริเวณที่ขนถ่ายสินค้า ภัยของสินค้านั้นระหว่างการขนถ่ายสินค้าไปหรือออกจากตู้คอนเทนเนอร์หนึ่งไปยังตู้คอนเทนเนอร์อื่นๆ และการจี้ปล้นสินค้าที่ขนส่งหมดทั้งลำ

● **การสัมผัสกับสินค้าอื่น** กากหรือกลิ่นของสินค้าอื่นที่เหลือนอกจากสินค้าที่เกี่ยวก่อน และสินค้าหลายๆ ชนิดที่เก็บไว้ในห้องหรือในตู้คอนเทนเนอร์เดียวกัน

● **ไฟ** การลุกติดไฟซึ่งเกิดจากการขัดสีของวัตถุ และการลุกติดไฟซึ่งเกิดจากการระอุขึ้นเองตามธรรมชาติ

4.3 วิวัฒนาการของระบบขนส่งที่มีผลกระทบต่อความเสียหาย ระบบการขนถ่ายที่เปลี่ยนแปลงไปทำให้สภาพของสินค้าที่ขนส่งทุกวันนี้ มีสภาพแตกต่างจากสินค้าที่ขนส่งเมื่อ 30 ปีก่อนอย่างมากมา ความเสียหายอันสืบเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวก็บังเกิดผลตามมาเช่นกัน ดังจะกล่าวต่อไปนี้

● **ความเสียหายจากการเกิดสนิม** ปัจจุบันเรือเดินสมุทรโดยเฉพาะเรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์แล่นด้วยความเร็วสูง เพื่อไปให้ทันตามกำหนดส่งมอบ ณ ท่าปลายทาง ถึงแม้สภาพอากาศในทะเลจะแปรปรวนก็ตาม ดังนั้นเพื่อต่อสู้กับสภาพอากาศที่เลวร้ายทั้ง ลม ฝน พายุ และคลื่นในทะเล โดยเฉพาะตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้าที่ต้องวางพื้นพาดฟ้าเรือขึ้นไปนั้น ตัวตู้จึงต้องออกแบบมาเพื่อให้ป้องกันน้ำได้ อย่างไรก็ตาม ก็มีบ่อยครั้งที่ได้พบว่า แม่น้ำจากภายนอกจะสาตกระเซ็นเข้าไปภายในไม่ได้ แต่สภาพสินค้าภายในตู้ก็เสียหายเนื่องจากการกลั่นตัวเป็นหยดน้ำของไอน้ำภายในตู้ ทั้งนี้เนื่องจากเรือแล่นด้วยความเร็ว โดยเฉพาะผ่านจากเขตหนาวมายังเขตร้อนอย่างกะทันหัน อุณหภูมิของสินค้าภายในตู้ไม่สามารถเปลี่ยนแปลงขึ้นสูงหรือลดต่ำได้อย่างรวดเร็วเพียงพอที่จะสัมพันธ์กับอุณหภูมิของอากาศภายนอกโดยรอบ ความชื้นในอากาศจึงกลั่นตัวเป็นหยดน้ำทำความเสียหายให้แก่สินค้าจำพวกอาหารกระป๋อง หรือเครื่องจักร โดยเฉพาะเครื่องไฟฟ้าอย่างคาดไม่ถึง บางครั้งตัวตู้สินค้าที่ใช้งานซึ่งบ่อยครั้งจะชำรุดและมิได้รับการซ่อมแซมที่เพียงพอ เมื่อบรรจุสินค้าไปแล้ว ตัวตู้อาจจะรั่ว น้ำฝนหรือน้ำทะเลที่สาตชดอาจจะมีซึมเข้ามาทำความเสียหายแก่สินค้าภายในตู้ได้

● **ความเสียหายจากการกดทับของหีบห่อสินค้า** เพื่อความสะดวกในการขนส่ง หีบห่อสินค้าขนาดเล็กจะได้รับการรวบรวมเป็นมัดของหีบห่อที่ใหญ่ขึ้น เรียกว่าพาเลท (Pallet) ซึ่งโดยปกติมักจะกำหนดให้ 1 พาเลทมีน้ำหนักไม่เกิน 1 เมตริกตัน เมื่อวางซ้อนกันในเรือ 4-5 ชั้น แรงกดที่มีต่อพาเลทล่างสุดจะมีค่าสูงถึง 4 เมตริกตัน และยิ่งถ้าอยู่ในสภาพของความโน้มถ่วงที่เพิ่มขึ้นขณะเรือโคจรตรงตามสภาพที่คลื่นลมแรง แรกกดจะเพิ่มขึ้นสูงถึง 1.5 เท่าที่กลางลำเรือ และสูงขึ้นถึง 2.5 เท่า ที่หัวเรือและท้ายเรือ ถ้าหีบห่อในพาเลทมิได้ทำด้วยกระดาษแข็งหรือป้องกันการกดทับด้วยโครงไม้ เมื่อสินค้าถึงจุดหมายปลายทาง สภาพยับย่นของตัวกล่องกระดาษและความเสียหายของสินค้าที่บรรจุภายในก็เป็นสิ่งที่คาดคะเนได้แน่นอน เทคนิคในการจัดเก็บสินค้าบนเรือ / หรือบนฝั่ง หรือการนำตู้คอนเทนเนอร์เข้ามาช่วยปรับปรุงในวิธีการขนส่ง จึงเป็นสิ่งที่มีความจำเป็นในปัจจุบัน ความชื้นในอากาศที่เพิ่มขึ้นก็มีส่วนทำให้การต่อร้านแรงกดของหีบห่อที่ทำจากกระดาษแข็งมีสภาวะเลวลงโดยปกติความต่อต้านแรงกดของกล่องดังกล่าวจะลดลงครึ่งหนึ่ง เมื่อความชื้นในอากาศสูงขึ้นจากร้อยละ 65-85 ซึ่งเป็นระดับความชื้นปกติของตัวเรือและท่าเรือทุกแห่งโดยเฉลี่ย ฉะนั้นหีบห่อที่ทำจากกระดาษเพื่อการขนส่งทางทะเลจึงต้องแข็งแรงกว่าหีบห่อเพื่อการขนส่งทางบกภายในประเทศ ซึ่งถือกันว่าจะต้องทำจากกระดาษแข็งลูกฟูก 2 ชั้นหรือ 3 ชั้นขึ้นไป จึงจะสามารถทนทานต่อความชื้นที่ต้องเผชิญในการขนส่งทางทะเลได้

● **ความเสียหายที่เกิดจากการขนย้ายที่ขาดความระมัดระวัง** โดยทั่วไปความเสียหายที่เกิดจากการขนย้ายที่ขาดความระมัดระวังนั้นมักจะได้รับการมองข้ามไปจากผู้เกี่ยวข้องเสมอ ความเสียหายชนิดนี้เราอาจป้องกันได้ ถ้าผู้เกี่ยวข้องให้ความดูแลเอาใจใส่ และมีความตั้งใจปฏิบัติงานขณะขนย้ายหรือขนถ่ายอย่างจริงจัง บุคคลที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะคนงานขนของท่าเรือ เฉพาะอย่างยิ่งคนงานในระดับหัวหน้าควบคุม (Foreman) จึงควรได้รับการอบรมให้รู้ถึงสภาพแวดล้อมและปัญหาของการขนถ่าย และคอยดูแลเอาใจใส่เพื่อให้เกิดความผิดพลาดในการขนถ่ายให้น้อยที่สุดตามหลักวิชาการ ได้มีคำพิพากษาของศาลในต่างประเทศว่า แรงกระแทกต่อหีบห่อซึ่งมีความเร็ว 15 กิโลเมตรต่อชั่วโมงสำหรับสินค้าที่ขนส่งโดยทางรถไฟ ถือว่าเป็นแรงดันต่อหีบห่อตามปกติ ซึ่งเทียบเท่าได้กับการกระทบกระแทกเมื่อมีการสับเปลี่ยนรางรถไฟ หรือกรณีของสินค้าบนเรือ เมื่อเรือโคจรไปด้านหนึ่งด้านใด 30 องศา ให้ถือว่าเป็นแรงกดดันตามสภาวะปกติของการขนส่ง แรงกระแทกขณะขนถ่ายสินค้าที่บังเกิดขึ้นมากกว่าแรงกดดันตามปกติเมื่อเรือโคจร 30 องศา

ถือว่าเป็นแรงกระแทกขณะที่ขนส่งซึ่งขาดความระมัดระวังแล้ว เป็นต้น การออกแบบและการบรรจุหีบห่อจึงควรคำนึงถึงข้อกำหนดนี้ไว้ล่วงหน้าด้วย

4.4 ความเสียหายที่สามารถป้องกันได้ ความเสียหายที่เกิดขึ้น มีหลายชนิดที่อยู่ในวิสัยที่จะควบคุมและป้องกันได้ และมีมาตรการป้องกันเพื่อลดความเสียหายให้น้อยที่สุดจากแนวทางต่อไปนี้ดังนี้

1. การลดความเสียหายที่เกิดการโจรกรรม และการส่งไม่ถึงผู้รับปลายทางประมาณหนึ่งในสามของความเสียหายที่สามารถป้องกันได้ทั้งหมด เกิดจากการโจรกรรมและการส่งไม่ถึงผู้รับปลายทาง มาตรการป้องกันขั้นพื้นฐานที่อาจจะกระทำได้นี้มีดังนี้

- ใช้เทปสำหรับติดกล่องชนิดพิเศษซึ่งจะช่วยให้ตรวจพบการฉีกขาดได้รวดเร็ว
- ใช้สายรัดหรือยางรัดที่มั่นคง
- ใช้วัสดุในการหีบห่อที่ใหม่และแข็งแรงเท่านั้น ทั้งนี้เพราะการเสื่อมสภาพหรือการพัง, ฉีกขาดของกล่องกระดาษ ลังไม้ หรือถุงกระดาษที่อ่อน บอบบาง หรือเคยใช้มาแล้วระหว่างการขนส่ง หรือการขนถ่ายจะทำให้เกิดการโจรกรรมสินค้าที่บรรจุอยู่ภายในได้

- ใช้เครื่องหมายที่เป็นรหัสเท่านั้น ทั้งนี้เพราะการมีฉลากที่อธิบายสิ่งที่บรรจุภายในการมีรูปภาพหรือเครื่องหมายการค้า สัญลักษณ์ และชื่อของบริษัทที่ส่งสินค้า จะทำให้ถูกโจรกรรมได้ง่ายขึ้นเพราะทำให้คนร้ายสามารถเลือกสินค้าที่จะโจรกรรมได้ง่ายขึ้น การโฆษณาใดๆ ในระหว่างการขนส่งจะเกิดประโยชน์น้อยมาก ซึ่งรหัสที่ใช้ควรเปลี่ยนอยู่เสมอโดยการเข้ารหัสด้วยสีที่เด่นชัดตรงด้านข้างหรือมุมกล่องในการส่งสินค้าชุดเดียวกันเพื่อช่วยให้หาสินค้าได้เร็วขึ้น และลดโอกาสที่สินค้าแต่ละชิ้นจะแยกจากกันได้ หรือใช้วิธีการบรรจุหีบห่อรวมกัน เช่น การใช้กล่องขนาดใหญ่ หรือการใช้ลังไม้สำหรับสิ่งของขนาดเล็กจำนวนมาก หรือสิ่งของที่มีรูปร่างแตกต่างกัน การหีบห่อในลักษณะรวมกันเป็นชิ้นใหญ่ชิ้นเดียวนี้ จะช่วยให้สินค้าที่ส่งไปทั้งหมดอยู่ด้วยกันและลดโอกาสที่สินค้าจะถูกลักเล็กขโมยน้อย

2. การลดความเสียหายที่เกิดจากการขนถ่ายและการเก็บรักษา อุปกรณ์และเทคนิคที่ใช้ในการขนถ่ายสินค้า ในท่าอากาศยานและท่าเรือหลายแห่งในโลกมีตั้งแต่ที่ถูกหลักวิชาการมากไปจนกระทั่งไม่มีความชำนาญของทางเดิน สภาพการขนส่งต่างๆ อาทิเช่น ทะเลที่ปั่นป่วน อากาศแปรปรวน และรางรถไฟที่ต่ำกว่า มาตรฐาน ล้วนแล้วแต่ทำให้สินค้าอยู่ในท่าและแรงกระทบต่างๆ สภาพเหล่านี้เพียงอย่างเดียว หรือหลายอย่างรวมกันทำให้ต้องการการหีบห่อที่ทนทานที่สุดต่อการเดินทาง

การเลือกวิธีการและวัสดุที่ใช้ในการหีบห่อที่เหมาะสมขึ้นอยู่กับชนิดของสินค้าที่จะขนส่งสินค้าที่มีรูปร่างเหมือนๆ กัน และสามารถใส่เต็มตู้คอนเทนเนอร์ได้จะช่วยให้มีแรงทนทานต่อแรงกระทบได้ดีกว่า และช่วยให้การหีบห่อง่ายและประหยัดที่สุดด้วย สิ่งของที่มีรูปร่างแตกต่างกัน และไม่สามารถบรรจุเต็มตู้คอนเทนเนอร์ได้พอดีแล้วจะต้องใช้วัสดุอื่นยึดหรืออุดช่องว่างเหล่านั้น เพื่อป้องกันสินค้าเกิดการเคลื่อนไหว อันจะทำความเสียหายอื่นและตู้คอนเทนเนอร์นั้นด้วย โดยมีสิ่งสำคัญที่ควรระวังการระมัดระวังก็คือ

- อย่าบรรจุสิ่งของเกินน้ำหนัก ที่กล่องกระดาษ ลังไม้ หรือถุงนั้นจะใช้บรรจุได้
- การใช้วัสดุอุดช่องว่างภายในนั้น ควรจะช่วยกระจายน้ำหนักสิ่งของที่บรรจุภายในทั้งหมดให้เสมอกัน แทนที่จะให้น้ำหนักมากอยู่ที่จุดหนึ่งหรือสองจุดที่สำคัญเท่านั้น การออกแบบและการใช้วัสดุควรจะทำให้สามารถทนทานน้ำหนักของกล่องอื่นที่ตกลงมา ตลอดจนขนาด รูปร่าง และแรงอัดของบริเวณนั้นด้วย

● เครื่องรองรับน้ำหนัก หรือกันแรงกระแทก ซึ่งออกแบบเพื่อลดแรงสั่นสะเทือนจากแรงภายนอกควรจะถูกเลือกโดยคำนึงถึงลักษณะของสินค้านั้น แรงต้านทานต่อการสั่นสะเทือน หรือการแตกหัก ขนาด น้ำหนัก รูปร่าง และพื้นผิวของสินค้านั้น

● การบรรจุสินค้าเข้าด้วยกันเป็นห่อใหญ่ที่สุดเพียงห่อเดียว และให้สอดคล้องกับข้อจำกัดของการขนถ่าย น้ำหนัก และขนาดของหีบห่อ ณ จุดที่จะต้องมีการขนถ่ายสินค้าไปสู่พาหนะอื่นตลอดจน ณ จุดปลายทางด้วย การขนถ่ายสินค้าที่บรรจุเข้าด้วยกันเป็นห่อเดียว โดยใช้เครื่องมือกลในการขนถ่ายจะช่วยลดความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นได้ดีกว่าการขนถ่ายโดยใช้คน ซึ่งใช้เทคนิคที่ไม่ปลอดภัย

● เครื่องมือที่ต้องการจะต้องมีอยู่พร้อมที่ท่าเรือที่ต้องการมีการขนถ่ายนั้น

● การเตือนให้ระมัดระวังในการขนถ่าย โดยใช้ทั้งภาษาอังกฤษ และภาษาของประเทศที่เป็นจุดหมายปลายทางนั้น นอกจากนั้น การใช้สัญลักษณ์สากลเตือนให้ระมัดระวังการขนถ่ายยังช่วยเพิ่มประสิทธิภาพให้อีกด้วย ทั้งนี้เพราะคนงานที่อ่านหนังสือไม่ออกก็สามารถเข้าใจรูปภาพ หรือสัญลักษณ์นั้นได้ เครื่องหมายและคำสั่งที่ชัดเจน และสมบูรณ์นี้ควรปรากฏอยู่บนกล่องด้านนอกอย่างน้อย 3 ด้าน ทั้งนี้เพื่อป้องกันการหมุนกลับข้าง เพื่อที่จะค้นหาเครื่องหมายและข้อมูลเกี่ยวกับผู้รับปลายทางบนกล่องนั้น

3. การลดความเสียหายจากน้ำ น้ำฝน ความชื้นสูง ไอน้ำ และน้ำทะเล เพียงอย่างเดียวหรือหลายอย่างรวมกัน อาจจะทำให้สินค้าขึ้นชื้น เปื้อน ขึ้นราเป็นสนิม หรือฉีกขาดหลุดได้ ละอองเกลือที่พัดผ่านแดดฟ้าเรือ น้ำฝนที่ซึมเข้าไปในคลังเก็บสินค้าของศุลกากร การกลั่นตัวเป็นไอน้ำ ภายในท้องเรือ หรือภายในตู้คอนเทนเนอร์ ตลอดจนเกลือที่เกาะอยู่ที่สินค้านั้นเอง ล้วนเป็นภัยที่เกิดบ่อยทั้งสิ้น การเตรียมการและการหีบห่อด้วยวิธีการต่อไปนี้อย่างพอเพียง จะช่วยป้องกันสินค้าจากภัยดังกล่าวมาได้

● การใช้วัตถุกันบูด น้ำยากันสนิม หรือสารกันขึ้นลงบนวัตถุนั้นโดยตรง

● การใช้วัสดุที่กันน้ำในผิวในของการหีบห่อชั้นนอก การใช้วัสดุที่ดูดความชื้น รวมทั้งการหีบห่อที่ป้องกันความชื้น จะมีผลช่วยป้องกันสิ่งของที่อาจเสียหายจากความชื้นได้ง่าย

● การวางสินค้าบนแท่นรองหรือพาเลท เพื่อป้องกันสินค้านั้นถูกวางอยู่ในบริเวณที่มีน้ำเสียหรือน้ำมัน เครื่องไหลไปเปื้อนได้

● ลังหรือตู้คอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่ใดๆ ควรมีรูสำหรับระบายน้ำที่อาจจะยังอยู่ในหีบห่อเหล่านั้นได้ วิธีการนี้มีความสำคัญมาก โดยเฉพาะกับสินค้าประเภทที่อาจเกิดการกลั่นตัวเป็นไอน้ำเองได้

● ระบบการบรรจุสินค้า โดยตู้คอนเทนเนอร์ไม่สามารถจะป้องกันความเสียหายจากน้ำได้เมื่อตู้คอนเทนเนอร์เริ่มเก่ามากขึ้นก็อาจจะมีรูรั่วเกิดขึ้นได้

● ควรใช้เฉพาะหมึกและสีที่ลบไม่ออก และกันน้ำได้ เพื่อป้องกันการที่เครื่องหมายคำสั่งในการขนส่ง และสัญลักษณ์ที่ใช้เตือนในการขนถ่ายลอกหรือจางหายไป

5. รายชื่อบริษัทประกันวินาศภัย

บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด	บริษัท ธนชาติประกันภัย จำกัด
บริษัท กมลประกันภัย จำกัด (มหาชน)	บริษัท ฟินิกซ์ ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด
บริษัท กรุงเทพประกันภัย จำกัด (มหาชน)	บริษัท นวกิจประกันภัย จำกัด (มหาชน)
บริษัท กรุงไทยพานิชประกันภัย จำกัด	บริษัท แอลเอ็มจี ประกันภัย จำกัด
บริษัท เอ็ม เอส ไอ จี ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด	บริษัท นำสินประกันภัย จำกัด (มหาชน)
บริษัท คุ่มเกล้าประกันภัย จำกัด (มหาชน)	บริษัท บางกอกสหประกันภัย จำกัด (มหาชน)
บริษัท จรัญประกันภัย จำกัด (มหาชน)	บริษัท ประกันคุ่มภัย จำกัด (มหาชน)
บริษัท คิวบีอีประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด	บริษัท ประกันภัยไทยวิวัฒน์ จำกัด (มหาชน)
บริษัท อลิอันซ์ ซี.พี. ประกันภัย จำกัด	บริษัท ประกันภัยศรีเมือง จำกัด
บริษัท เจ้าพระยาประกันภัย จำกัด (มหาชน)	บริษัท เจนเนอราลี่ ประกันภัย (ไทยแลนด์) จำกัด
บริษัท ชับบ์ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด	บริษัท พระนครธนบุรีประกันภัย จำกัด
บริษัท ไซน่าอินชัวร์นส์ (ไทย) จำกัด	บมจ. ยูเนียนิเตอร์ ประกันภัย
บริษัท ทิพยประกันภัย จำกัด (มหาชน)	บริษัท พุทธธรรมประกันภัย จำกัด
บริษัท เทเวศประกันภัย จำกัด (มหาชน)	บริษัท ไทบูลย์ประกันภัย จำกัด
บริษัท ชิกน่าประกันภัย จำกัด (มหาชน)	บริษัท เอ ไอ จี ประกันวินาศภัย (ประเทศไทย) จำกัด
บริษัท ไทยประกันภัย จำกัด (มหาชน)	บริษัท เมืองไทยประกันภัย จำกัด
บริษัท มิตรแท้ประกันภัย จำกัด	บริษัท ไอเอจี ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด
บริษัท ไทยพัฒนาประกันภัย จำกัด	บริษัท ลิเบอร์ตีประกันภัย จำกัด
บริษัท ฟอลคอนประกันภัย จำกัด (มหาชน)	บริษัท ปีที ประกันภัย จำกัด
บริษัท สมโพธิ์ เจแปน ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด	บริษัท ไอโออี กรุงเทพ ประกันภัย จำกัด
บริษัท ไทยรับประกันภัยต่อ จำกัด (มหาชน)	บริษัท วิริยะประกันภัย จำกัด
บริษัท ไทยศรีประกันภัย จำกัด	บริษัท ศรีอยุธยาประกันภัย จำกัด (มหาชน)
บริษัท ไทยเศรษฐกิจประกันภัย จำกัด (มหาชน)	บริษัท ส่งเสริมประกันภัย จำกัด
บริษัท สยามซิติประกันภัยจำกัด	บริษัท แอกราประกันภัย จำกัด (มหาชน)
บริษัท สหนิภัยประกันภัย จำกัด	บจ. เอ.พี.เอฟ.อินเตอร์เนชั่นแนล อินชัวร์นส์
บริษัท สหมงคลประกันภัย จำกัด	บริษัท โอสภสภประกันภัย จำกัด
บริษัท สหวัฒนาประกันภัย จำกัด	บริษัท ไทยประกันสุขภาพ จำกัด