

# การประกันภัยการขนส่ง

## Transport Insurance



ตามหลักสูตรสำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา กระทรวงศึกษาธิการ  
หลักสูตรประกาศนียบัตรวิชาเชพชันสูง 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. คำนาณ อกิปรัชญาสกุล FCILT,ESlog, SCORMaster, CPIM

**จัดพิมพ์โดย**



**บริษัท โฟกัสเน็ตเวิร์ค แอนด์ พัลลิชช์ จำกัด**

75 ถนนปัญญาอินทรา แขวงบางซื่อ เขตคลองสามวา กรุงเทพมหานคร 10510  
มือถือ 085-261-551 โทร. 02-1752986-7 โทรสาร. 02-1753499

<http://www.logisticsfocus.net>

**ข้อมูลทางบรรณานุกรมของหอสมุดแห่งชาติ**  
**การประกันภัยการขนส่ง (Transport Insurance)**

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

จำนวนหน้า 216 หน้า

ISBN : 978-974-280-045-1

ราคา 180 บาท

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

ส่วนลิขสิทธิ์ตามพระราชบัญญัติการพิมพ์ พ.ศ. 2537

**พิมพ์ที่ :** บริษัท โฟกัสเมดี耶 แอนด์ พับลิชชิ่ง จำกัด

75 ถนนปัญญาอินทรา แขวงบางซั้น เขตคลองสามวา กรุงเทพฯ 10510

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

<http://www.logisticsfocus.net>

**จำหน่ายโดย :** บริษัท ดวงกมลสมัย จำกัด

15/234 ซอยเสือใหญ่อุทิศ ถนนรัชดาภิเษก แขวงจันทรเกษม

เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900

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

E-mail: [dktoday@dktoday.net](mailto:dktoday@dktoday.net), [marketing@dktoday.net](mailto:marketing@dktoday.net)

<http://www.dktoday.net>

ข้อความ ทฤษฎี และรูปภาพประกอบที่ปรากฏหนังสือเล่มนี้ เป็นข้อมูลที่ผู้เขียนได้รวบรวม  
จากแหล่งแหล่งต่างๆ ในบรรณานุกรม รวมกับแนวคิดในการประยุกต์ใช้งาน และความคิดเห็นส่วนตัว  
ของผู้เขียนเพื่อให้เกิดความสมบูรณ์ทางวิชาการมากที่สุด หากผู้จัดจำหน่ายมีหน้าที่รับขน และจัดจำหน่าย  
เท่านั้น มิได้มีส่วนรับผิดชอบเกี่ยวกับความผิดด้านกฎหมายลิขสิทธิ์แต่ประการใด ซึ่งบทความ ข้อมูล  
หรือรายละเอียดต่างๆ ที่ปรากฏในหนังสือเล่มนี้ ได้ผ่านการตรวจสอบและกรรมการตรวจสอบ อย่างถ้วนถี่แล้ว  
เพื่อให้ได้ความถูกต้องสมบูรณ์มากที่สุดเท่าที่ความสามารถกระทำได้ก่อนการตีพิมพ์เผยแพร่ อย่างไรก็ตาม  
ความเสียหายอันอาจเกิดขึ้นจากการนำบทความ ข้อมูลหรือรายละเอียดที่ปรากฏในหนังสือ ฉบับนี้ไปใช้  
ไม่ว่าจะโดยสาเหตุหรือลักษณะใดๆ ก็ตามทางผู้เขียนและผู้จัดจำหน่ายหนังสือมิได้มีภาระหน้าที่ในการ  
รับผิดชอบแต่ประการใดทั้งสิ้น

# ລັກຜະນະ: ຮາຍວິຊາ

## 1. ຮහສແລະ ຂໍອວິຊາ

3214 - 2011 ກາຣປະກັນກັຍກາຣຂນສົງ  
(Transport Insurance)

## 2. ສພາພຣາຍວິຊາ

ວິຊາທີ່ພັບຄັບ ມັກສູງຕະປະກາສນີຍັບດວວິຊາທີ່ພັບສູງ (ປວສ.)  
ພຸທອະຕືກຣາຊ 2546 (ເພີມເຕີມ ພ.ສ. 2548) ປະເທດວິຊາບວິທາຮູຈາກີຈ  
ສາຂາວິຊາກາຈັດກາຣໂລຈິສຕິກົສ് ສໍານັກງານຄະນະກວມກາຮ  
ກາຣາຊີ່ວິຊາກົດ ກະທຽວກິດກົດກົດກົດ

## 3. ຮະດັບຮາຍວິຊາ

ໄລຈິສຕິກົສ് ແລະ ໃຊ້ອຸປະກອນ/ຫລັກກາຣນຳເຂົ້າ ແລະ ສົງອອກ

## 4. ພື້ນສູານ

ເຮືອນັດຖະບິນ 3 ດາບຕ່ອສັປດາໜ້າ ເຮືອນັດຖະບິນ - ດາບຕ່ອສັປດາໜ້າ  
ຮ່ວມທັງສັນ 54 ດາບ ຕດອດກາກເຮືອນ ແລະ ຄວາມມືເວລາທີ່ກົດກົດກົດ  
ກົດ 3 ຊົ່ວໂມງຕ່ອສັປດາໜ້າ

## 5. ເວລາທີ່ກົດກົດ

3 ນ່ວຍກົດ (3-0-3)

## 6. ນ່ວຍກົດ

1. ມີຄວາມຮູ້ຄວາມເຂົ້າໃຈເກີຍວັນກັບກາຣປະກັນກັຍກາຣຂນສົງ
2. ເລືອກໃ້ປະກັນກັຍໃຫ້ເໝາະສົມກັບປະເທດຂອງກາຣຂນສົງ
3. ເຫັນຄຸນຄ່າແລະ ຄວາມສຳຄັນເກີຍວັນກັບກາຣປະກັນກັຍກາຣຂນສົງ

## 7. ຈຸດປະສົງຄໍຮາຍວິຊາ

1. ເລືອກໃ້ປະເທດຂອງກາຣປະກັນກັຍກາຣຂນສົງ
2. ຈັດກາຣເອກສາວປະກັນກັຍກາຣຂນສົງແຕ່ລະປະເທດ

## 8. ມາຕຣູ່ານຮາຍວິຊາ

ຄົກຂາເກີຍວັນກັບກາຣປະກັນກັຍກາຣຂນສົງ ກາຣເລືອກໃ້ປະກັນກັຍ  
ໃຫ້ເໝາະສົມກັບປະເທດຂອງກາຣຂນສົງ ໄດ້ແກ່ ທາງບກ ທາງນໍ້າ ທາງອາກາສ  
ແລະ ອື່ນໆ ວິທີ່ສົດໃຫ້ຄ່າສິນໄໝທົດແທນ ກາຣຄິດອັດຕາເບີ່ງປະກັນກັຍ  
ເອກສາກາກປະກັນກັຍຂນສົງ

## 9. ຄໍາອອນຍາຍຮາຍວິຊາ

# กิตติกรรมประการ

ต่อมา การปะกันภัยการชนส่ง เล่มนี้ จัดทำขึ้นเพื่อประกอบการเรียนโดยเป็นตำราชุด ประจำวิชา บริหารธุรกิจ สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์ หลักสูตรประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง และระดับปริญญาตรี การผลิตตำราโลจิสติกส์ต้องอาศัยรูปภาพจำนวนมากเพื่อให้เกิดความสมบูรณ์ในเชิงเนื้อหา รวมกับทฤษฎี และประสบการณ์ที่แท้จริงของผู้เขียนด้านโลจิสติกส์ ให้สามารถประยุกต์ใช้เพื่อสร้างขีดความสามารถ ใน การแข่งขันของประเทศไทย ตำราเล่มนี้จะไม่สามารถเกิดขึ้นได้ถ้า ไม่มีแผ่นดินไทย ที่ให้ผู้เขียนได้เกิดขึ้นมา ศาสนาที่สอนให้ผู้เขียนเป็นผู้ให้และปฏิบัติตนอยู่ในศีลธรรมอันดี พระมหาชัตติรย์ไทยทุกพระองค์ที่ท่านทรง ห่วงใยแผ่นดิน กอบกู้เอกสาราช ให้พสกนิกรทุกคนในประเทศไทยมีความสุข พ่อขุนรามคำแหงมหาราชา ที่ทรงประดิษฐ์ อักษรไทยซึ่งเป็นรากฐานของหนังสือไทยที่ใช้อยู่จนถึงปัจจุบัน ทำให้มีหนังสือไทยในการเรียนตำราครั้งนี้ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวภูมิพลอดุลยเดชมหาราช ที่ผู้เขียนได้เกิดภายใต้รั่มโพธิสมภารของท่าน ได้ยึด แนวทางการปฏิบัติในรูปของระบบเศรษฐกิจพอเพียงในการดำเนินชีวิต และใช้แนวพระราชดำรัสของท่าน ในการดำเนินชีวิต บรรพบุรุษทุกทานที่ใช้ชีวิต และจิตวิญญาณของการเป็นผู้ให้ ถึงแม้จะเกิดในครอบครัว ที่ฐานะไม่ดีนัก ประชาชนชาวไทยทุกทานที่เสียภาษีบำรุงประเทศชาติ ให้มีโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยที่ดี มีสถาบันการศึกษาให้ศึกษา ทั้งในระดับโรงเรียน และมหาวิทยาลัย คณาจารย์ที่ประสานความรู้อย่างต่อเนื่อง ทั้งในประเทศไทย และต่างประเทศ ครอบครัว เพื่อนร่วมงาน หุ้นส่วน พนักงานทุกคนที่ปฏิบัติหน้าที่ในกลุ่มบริษัท ที่ให้กำลังใจในการฝ่าฟันอุปสรรคต่างๆ จนสามารถผ่านพ้นวิกฤตได้ เจ้าของตำราทุกเล่มที่ผู้เขียนอ้างอิง เจ้าของบทความ ตราผลิตภัณฑ์ที่มีในตำรา ซึ่งผู้เขียนให้ใช้ข้อความที่เกี่ยวข้องกับบทความ เนื้อหาตำรา ตราผลิตภัณฑ์ ที่มีในตำราในการเผยแพร่ อ้างอิง โดยไม่ถือว่าเป็นการละเมิดลิขสิทธิ์ และที่ขาดไม่ได้คือ ผู้สนับสนุนในการพิมพ์ตำราชุดนี้ทุกราย ที่มีส่วนช่วยจรวจโลงด้านวิชาการแก่วงการศึกษาไทย เพื่อเพิ่มขีด ความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยในปัจจุบันและอนาคต

# คำนำ

การประกันภัยการขนส่ง เป็นวิชาหนึ่งในหลักสูตรประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง ประเภททวิชาบริหารธุรกิจ สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์ และหลักสูตรในระดับปริญญาตรี โดยวิชานี้แต่งขึ้นขึ้นเพื่อให้ผู้เรียน มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการประกันภัยการขนส่ง สามารถเลือกใช้ประกันภัยให้เหมาะสมกับประเภทของ การขนส่ง และเห็นคุณค่าและความสำคัญเกี่ยวกับการประกันภัยการขนส่ง ซึ่งครอบคลุมบทเรียน 9 บทเรียน โดยมุ่งให้ผู้ศึกษาได้มีความรู้ สามารถนำความรู้ไปใช้ประโยชน์ในงานโลจิสติกส์ได้

ที่ผ่านมา มีคณาจารย์หลายท่านได้ติดต่อมาที่ผู้เขียนในฐานะผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ และคุ้นเคย กับหลักสูตรในวิชาต่างๆ ด้านโลจิสติกส์ ในระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง และหลักสูตรในระดับ ปริญญาตรี ซึ่งใช้ในการกำหนดลักษณะงานแห่งชาติระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ (National Vocational Qualification :NVQ) ของประเทศไทย และประเทศอสเตรเลีย และในฐานะผู้ทรงคุณวุฒิภาคเอกชน ที่เข้าร่วมในการพัฒนาหลักสูตรสาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์ ของสำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา และผู้เขียนเป็นนักการศึกษา ซึ่งสมควรอย่างยิ่งที่จะมีส่วนร่วมในการพัฒนาระบบการศึกษาไทย จึงได้พัฒนา ตำราด้านโลจิสติกส์ และการจัดการซัพพลายเชนโดยสอดคล้องกับจุดหมายของหลักสูตร จุดประสงค์สาขา วิชาครอบคลุมทุกรายวิชา

เนื่องจากเป็นการพัฒนาตำราชุดนี้ครั้งแรก ซึ่งผู้เขียนกำลังจัดทำคู่มือผู้สอน และเอกสารนำเสนอ (Power Point Presentation File) และระบบอบรมอาจารย์ผู้สอน (Logistics Certified Teacher) ถ้าส่วนใด ส่วนหนึ่งของตำราไม่ชอบพរ่อง และต้องการแนะนำเพิ่มเติม เพื่อให้ปรับปรุงให้เป็นตำราที่ทรงคุณค่า กรุณา ติดต่อกันที่ [kumnai@logisticsfocus.net](mailto:kumnai@logisticsfocus.net) ผู้เขียนขอขอบคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ ที่นี่

ดร. คำนาภิ อภิปรัชญาสกุล

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



# สารบัญ

## บทที่ 1 หลักการประภัณฑ์สำหรับการขนส่ง

● หลักการประภัณฑ์.....	2
● การประภัณฑ์วินาศภัย.....	3
● บทบาทของตัวแทนและนายหน้าประภัณฑ์.....	5
● กัยที่เกิดขึ้นจากการขนส่ง.....	5
● รายชื่อบริษัทประภัณฑ์วินาศภัย.....	10

## บทที่ 2 การเลือกใช้ประภัณฑ์

● การเลือกใช้ประภัณฑ์วินาศภัย.....	14
● การทำประภัณฑ์สำหรับสินค้านำเข้า.....	15
● การทำประภัณฑ์สำหรับสินค้าส่งออก.....	16
● แนวทางการทำประภัณฑ์.....	17
● สิ่งที่ควรรู้ก่อนตัดสินใจทำประภัณฑ์ทางทะเลและขนส่ง.....	17
● ความสัมพันธ์ของเงื่อนไขทางการค้ากับการประภัณฑ์.....	19
● การคุ้มครองการประภัณฑ์แบบพิเศษ.....	22
● หลักพิจารณา ก่อนตัดสินใจทำประภัณฑ์ขนส่ง.....	22
● การเลือกผู้รับประภัณฑ์.....	23
● วิธีการทำประภัณฑ์.....	24
● การซื้อประภัณฑ์.....	25
● กัยพิเศษที่จะต้องระวัง.....	26

## บทที่ 3 การประภัณฑ์สำหรับการขนส่งทางบก

● ลักษณะการประภัณฑ์ขนส่งทางบก.....	30
● ชนิดของการประภัณฑ์รถยก.....	31
● ประเภทของกรมธรรม์ และความคุ้มครองของการประภัณฑ์รถยกภาคสมัครใจ.....	31
● การคิดอัตราเบี้ยประภัณฑ์.....	32
● วิธีการซื้อประภัณฑ์.....	35
● วิธีปฏิบัติเมื่อก่อภัยให้เหตุ และการเตรียมเอกสาร.....	35
● ค่าเสียหายคุ้มครองตามพระราชบัญญัติ.....	37
● เอกสารประกอบการพิจารณาค่าสินไหม.....	38
● เงื่อนไขกรมธรรม์ประภัณฑ์รถยกภาค 1.....	40

## บทที่ 4 การประกันภัยสำหรับการขนส่งแบบอั่ง

● การประกันภัยเครื่องบิน.....	56
● การประกันภัยผู้โดยสารเรือสำราญโดยสาร.....	59
● การประกันภัยความเสี่ยงหายจากการขนส่งวัสดุอันตราย.....	60

## บทที่ 5 การประกันภัยขนส่งทางทะเล

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

## บทที่ 6 กรมธรรม์การประกันภัย

● คุณสมบัติโดยทั่วไปของกรมธรรม์ประกันภัยขนส่ง.....	74
● ชนิดของกรมธรรม์ประกันภัยขนส่ง.....	74
● ความคุ้มครองการประกันภัยแบบเดิม.....	76
● ความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันแบบใหม่.....	77
● รายละเอียดข้อกำหนดที่คุ้มครองในกรมธรรม์.....	85
● การอ่านเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเล.....	86
● การอ่านเงื่อนไขมาตราฐานการประกันภัยสินค้า.....	87
● เงื่อนไขของกรมธรรม์เปิด.....	88
● ความหมายของการสูญเสียบางส่วน.....	89
● ข้อยกเว้นในการประกันภัย.....	89
● ระยะเวลาคุ้มครองของสัญญาประกันภัยการขนส่งสินค้า.....	91

## บทที่ 7 การเรียกร้องและชดใช้ค่าเสียหายทดแทน

● ประเภทของสินไหมทดแทน.....	94
● หน้าที่ของผู้เอาประกันภัย.....	94
● ขั้นตอนปฏิบัติในการเรียกค่าเสียหายทดแทน.....	96

● เอกสารที่ใช้ในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน.....	97
● การกำหนดจำนวนเงินเอาประกันภัย.....	98
● การจัดการเกี่ยวกับความเสียหายของส่วนรวม.....	99
● การตกลงราคาก่าสินไหมทดแทน.....	100
● การสมสิทธิหรือการโอนสิทธิ.....	100
● การเรียกร้องค่าสินไหมอันเกิดจากความเสียหายของตัวสินค้า.....	101
● การเรียกร้องค่าสินไหมอันเกิดจากความเสียหายที่เกิดแก่ส่วนรวม.....	117

## **บทที่ 8 ข้อกำหนดความคุ้มครองแบบใหม่**

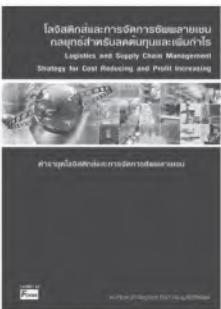
● บททั่วไป.....	124
● ข้อกำหนดความคุ้มครองสินค้า (ເອ) (ປີ) (ສື່).....	124
● รายละเอียดข้อกำหนดความคุ้มครองสินค้า.....	126

## **บทที่ 9 คำแปลข้อกำหนดความคุ้มครองสินค้า**

● คำแปลข้อกำหนดความคุ้มครองสินค้า (ເອ).....	162
● คำแปลข้อกำหนดความคุ้มครองสินค้า (ປີ).....	167
● คำแปลข้อกำหนดความคุ้มครองสินค้า (ສື່).....	173
● คำแปลข้อกำหนดความคุ้มครองสินค้า (ທາງອາກາສ).....	179
● คำแปลข้อกำหนดความคุ้มครองอาหารแช่แข็ง (ເອ).....	184
● คำแปลข้อกำหนดความคุ้มครองภัยสงเคราะห์ (ສິນຄ້າ).....	190
● คำแปลข้อกำหนดความคุ้มครองภัยการนัดหยุดงาน (ສິນຄ້າ).....	195

บรรณานุกรม.....	201
ประวัติผู้เขียน.....	202

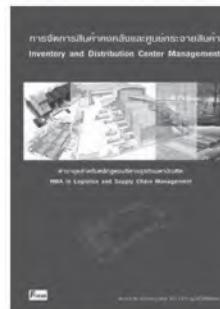
# ตำราชุดโลจิสติกส์ และการจัดการซัพพลายเชน



LSCM 01-02  
ราคา 250.-



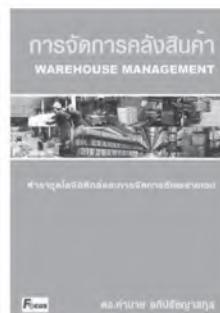
MBA 07  
ราคา 400.-



MBA-11  
ราคา 400.-



LSCM 01-06  
ราคา 150.-



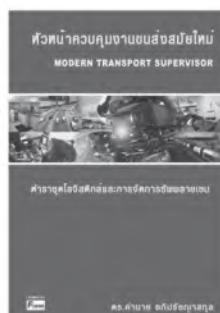
LSCM 02-01  
ราคา 200.-



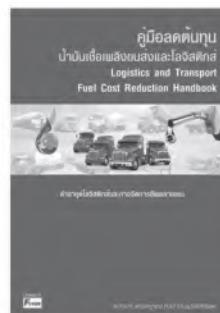
LSCM 02-02  
ราคา 250.-



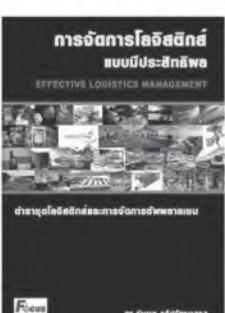
LSCM 03-01  
ราคา 150.-



LSCM 03-02  
ราคา 250.-



LSCM 03-04  
ราคา 270.-



LSCM 01-05  
ราคา 400.-



3214-2205  
ราคา 150.-



DT-01  
ราคา 100.-

**Focus**

บริษัท โฟกัสเมดี้ แอนด์ พับลิชเซ็ฟ จำกัด  
75 ถนนปักบูชาอันตรา แขวงบางซั้น เขตคลองสามวา กรุงเทพ 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 ซึ่งจะoinความเสี่ยงภัยของผู้เอาประกันภัยไปสู่บริษัทประกันภัย เมื่อเกิดความเสียหายขึ้น บริษัทประกันภัยจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามที่ได้รับความคุ้มครองในกรมธรรม์ประกันภัยให้แก่ผู้เอาประกันภัย โดยที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องเสียเบี้ยประกันภัยให้แก่บริษัทประกันภัยตามที่ได้ตกลงกันไว้

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

1.3 **การประกัน** จัดต้องผ่านกระบวนการพิจารณารับประกัน (Underwriting) เพื่อผู้รับประกันจะประเมินความเสี่ยงล่วงหน้าของ บุคคล กลุ่มบุคคล หรือทรัพย์สินนั้นฯ พร้อมกำหนดรายละเอียดความคุ้มครอง และค่าเบี้ยประกัน ผู้รับประกันอาจรับประกัน โดยแบ่งความเสี่ยงมาส่วนหนึ่ง หรือปฏิเสธหากความเสี่ยงนั้นไม่อาจรับได้ หรือผู้รับประกันอาจรับประกันโดยเพิ่มอัตราเบี้ยพิเศษ เพื่อให้สามารถครอบคลุมความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต

1.4 **การทำประกัน** เป็นสัญญาต่างตอบแทนที่ถูกต้องตามกฎหมาย โดยคู่สัญญาต่างมีหน้าที่ ที่ต้องรับผิดชอบตอกัน ผู้รับประกันจัดต้องคุ้มครองผู้เอาประกันตามรายละเอียดในสัญญามีความสูญเสียเสียหายเกิดขึ้น โดยชดเชยตามรายละเอียดความคุ้มครอง ผู้เอาประกันก็มีหน้าที่ชำระเบี้ยประกันตามที่ระบุในสัญญາเพื่อให้ความคุ้มครองเป็นไปอย่างต่อเนื่อง

การทำประกันจุดประสงค์แท้จริงเพื่อแบ่งเบาความเสี่ยง จากบุคคล กลุ่มบุคคล หรือ ทรัพย์สินนั้นฯ ออกเป็นส่วนโดยร่วมกันชดเชยเมื่อมีความสูญเสีย ความเสียหายเกิดขึ้น โดยยึดหลักสุจริตเป็นสำคัญ และการทำประกันมิใช่สัญญาเพื่อค้ากำไร

1.5 **รูปแบบการประกันภัย** แบบประกันมาตรฐาน แบ่งออกเป็น 2 สายหลักดังนี้

● **การประกันชีวิต (Life Insurance)** การประกันชีวิต หมายรวมถึง การประกันต่อความสูญเสียเสียหายอันจะเกิดแก่บุคคล หรือ กลุ่มบุคคล โดยสัญญาจัดชดเชยเมื่อมีการเสียชีวิต และอาจมีความคุ้มครองอื่นๆ เพิ่มเติม เช่น 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 ซึ่งจะเป็นสาระหลักในการศึกษาในตำราเดิมนี้

## 2. การประกันภัย

การประกันภัยภาคภัยแบ่งออกเป็น 4 ประเภท ดังนี้

2.1 **ประกันอัคคีภัย** หรือที่เรียกว่าประกันไฟนัน เป็นการประกันประเภทหนึ่งที่มีวัตถุที่เอาประกันภัยเป็นตัวทรัพย์สินโดยตรงไม่ว่าทรัพย์สินนั้นจะเป็นสิ่งหริมทรัพย์หรือสัมภาริมทรัพย์ประเภทสิ่งปลูกสร้าง ก็ตาม ย่อมสามารถที่จะเอาประกันอัคคีภัยได้ทั้งสิ้น

2.2 **การประกันภัยรถยนต์** คือ การประกันความเสียหายขึ้นเกิดจากการใช้รถยนต์ ซึ่งได้แก่ ความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่รถยนต์ ความเสียหายที่รถยนต์ได้ก่อให้เกิดขึ้นแก่ ร่างกายและทรัพย์สินของบุคคลภายนอก รวมทั้งบุคคลที่โดยสารอยู่ในรถยนต์นั้น โดยแบ่งประเภทของความคุ้มครอง เป็นดังต่อไปนี้

● **การประกันภัยรถยนต์ประเภทหนึ่ง** เป็นการประกันภัยประเภทคุ้มครองรวม (Comprehensive Cover) เป็นการประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองทั้งความเสียหายและความสูญหายต่อรถยนต์ รวมทั้ง อุปกรณ์ติดประจารต และให้ความคุ้มครองความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกด้วย ผู้เอาประกันภัยที่ซื้อ ความคุ้มครองประเภทนี้จึงสามารถเรียกร้องให้บริษัทชดใช้ค่าสินไหมทดแทนได้ทั้งความเสียหายที่เกิดแก่ รถยนต์คันที่เอาประกันภัย และความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่บุคคลภายนอก ซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบ ตามกฎหมายต่อบุคคลภายนอกตามความเสียหายที่แท้จริง แต่ไม่เกินจำนวนเงินเอาประกันภัย

● **การประกันภัยรถยนต์ประเภทสาม** เป็นการประกันภัยประเภทคุ้มครองความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก (Liability to Third Party) เป็นประกันที่ให้ความคุ้มครองเฉพาะความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก หมายความว่าบริษัทชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเฉพาะความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่บุคคลภายนอก เนื่องจากอุบัติเหตุ ขันเกิดจากการชนที่ใช้ค่าสินไหมทดแทนเฉพาะความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่บุคคลภายนอก ในระยะเวลาประกันภัย ซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบตามกฎหมายต่อบุคคลภายนอกตามความเสียหายที่แท้จริง แต่ไม่เกินจำนวนเงินเอาประกันภัย ส่วนความเสียหายต่อรถยนต์ของผู้เอาประกันภัยไม่ได้รับความคุ้มครอง

● **การประกันภัยรถยนต์ประเภทสอง** เป็นการประกันภัยประเภทคุ้มครองความรับผิดชอบ ต่อบุคคลภายนอก รวมความคุ้มครองเพิ่มเติมจากการลักษณะทรัพย์ ซึ่งทรัพย์ ปล้นทรัพย์ หรือยกยอกทรัพย์ ต่อรถยนต์คันดังกล่าว

2.3 **การประกันภัยทางทะเลและขนส่ง** คือ การประกันความเสียหายแก่เรือและทรัพย์สินหรือสินค้า ที่อยู่ในระหว่างการขนส่งทางทะเล และยังขยายขอบเขตความคุ้มครองไปถึงการขนส่งสินค้าทางอากาศ และ ทางบก ซึ่งต่อเนื่องกับการขนส่งทางทะเลด้วยซึ่งแบ่งออกได้เป็น 3 ประการคือ

● **การประกันภัยตัวเรือ** (Marine Hull Insurance) เป็นการรับประกันภัยคุ้มครองความสูญเสีย หรือเสียหายของโครงสร้างตัวเรือรวมถึงเครื่องจักรอุปกรณ์ต่างๆ แบ่งเป็น 2 ประเภท คือ ประเภทไม่มีเครื่องจักร และประเภทที่มีเครื่องจักรหรือกำลังขับเคลื่อนเอง เพื่อคุ้มครองตัวเรือของผู้เอาประกันภัย และรับผิดชอบ ต่อทรัพย์สินและชีวิตของบุคคลที่ 3 ซึ่งคุ้มครองความเสียหายต่อตัวเรือจากอุบัติเหตุต่างๆ เช่น ภัยจากลมพายุ เรือเกยตื้น เรือชนกัน เรือชนหินโสโคริก เป็นต้น และยังหมายความรวมไปถึงการประกันค่าระหว่างด้วย ในกรณี ที่ผู้เอาประกันภัยมีเรือหลายลำ ก็อาจเอาประกันภัยเรือหลายลำในกรมธรรม์ฉบับเดียวกันได้ (Fleet Policy) โดยกรมธรรม์จะระบุชื่อเรือ และจำนวนเรืออยู่ในกรมธรรม์ฉบับเดียวกัน ซึ่งจะช่วยให้ผู้เอาประกันภัยเลี่ยงเบี้ย ประกันภัยถูกกลง และโดยผลของการเฉลี่ยภัยทำให้สามารถประกันเรือหลายลำที่มีลักษณะต่างๆ มาตรฐาน ได้ด้วย

● **การประกันภัยสินค้า** (Marine Cargo Insurance) คุ้มครองสินค้าที่เอาประกันภัยซึ่งอยู่ในระหว่างการขนส่งทางทะเล ซึ่งครอบคลุมภัยที่ได้รับการคุ้มครองขึ้นอยู่กับเงื่อนไขที่ผู้เอาประกันภัยเลือกซื้อ ความคุ้มครองไว้เป็นการประกันภัยเพื่อชดใช้ความเสียหาย หรือความสูญเสียต่อสินค้าโดยตรง อันอาจเกิดขึ้นระหว่างการขนส่งภายในประเทศและต่างประเทศ ไม่ว่าจะเป็นทางบก ทางทะเล และทางอากาศ นอกจานี้ยังคุ้มครองถึงค่าใช้จ่ายส่วนเฉลี่ยที่เจ้าของสินค้าต้องร่วมรับผิดชอบ เนื่องจากภัยพหุชนิดที่บรรทุกสินค้าประสบอุบัติเหตุ งานที่รับประกันภัยในแผนกนี้แยกออกเป็นกรมธรรม์

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

**2.4 การประกันภัยเบ็ดเตล็ด** การประกันภัยเบ็ดเตล็ดเป็นประเภทหนึ่งของการประกันภัยที่มีอยู่ในประเทศไทยจุบันนี้มีจำนวนหลายชนิด ประกอบกับการมีหลักเกณฑ์ และเงื่อนไขชัดเจน จึงควรที่จะได้ศึกษาถึงรายละเอียดอันเป็นสาระสำคัญของการประกันภัยประเภทนี้ให้เข้าใจดังนี้ การประกันภัยเบ็ดเตล็ด คือ การประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสียหายอันเกิดจากอุบัติเหตุ หรือเกิดจากเหตุที่มิได้คาดหมายไว้ ซึ่งอยู่นอกเหนือความคุ้มครอง จากการประกันอัคคีภัย การประกันภัยทางทะเล และการขนส่ง การประกันภัยรถยนต์ การประกันภัยเบ็ดเตล็ดที่มีข่ายอยู่ในตลาดประกันภัยในประเทศไทย มีมากกว่า 41 ประเภท ซึ่งจะได้ยกตัวอย่างการประกันภัยดังกล่าวบางประเภทพอสังเขปดังนี้

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

● **การประกันภัยความรับผิดต่อบุคคลภายนอก** (Liability Insurance) ภัยชนิดนี้เกิดขึ้นโดยผลของกฎหมาย ซึ่งเป็นการกระทำที่ผู้เอาประกันภัยได้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลภายนอก การประกันภัยนี้จึงหมายถึงประกันภัยที่บริษัทผู้รับประกันภัยสัญญาว่า จะรับผิดชอบให้สินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกที่ได้รับความเสียหายในนามผู้เอาประกันภัย ซึ่งมีอยู่หลายประเภทดังนี้ การประกันความรับผิดต่อสาธารณะ (Public Liability Insurance), การประกันภัยความรับผิดจากผลิตภัณฑ์ (Product Liability Insurance), การประกันภัยความรับผิดจากวิชาชีพ (Professional Liability Insurance), การประกันภัยความรับผิดชอบส่วนบุคคล (Personal Liability Insurance), การประกันภัยการเสี่ยงภัยทุกชนิด (All Risks Insurance), การประกันภัยสำหรับวิศวกรรม (Engineering Insurance), การประกันภัยเครื่องจักรชำรุดเสียหาย (Machinery Breakdown Insurance), การประกันภัยทุกชนิดในการติดตั้งเครื่องจักร (Erection All Risks Insurance), การประกันภัยทุกชนิดของผู้รับเหมาทั่วไป (Contractors All Risks Insurance), การประกันภัยศุสัตว์ (Livestock Insurance), การประกันภัยเพื่อชดเชยผู้เล่นกอล์ฟ (Golfer Indemnity Insurance), การประกันภัยเงินค่าทัดแทนแรงงาน (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 การกระจายการเสี่ยงภัยของผู้รับประกันภัย กับผู้รับประกันภัยด้วยกันเอง เนื่องจากความสามารถในการรับความเสี่ยงภัยไว้ของของบริษัทมีจำกัด

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

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

### 3. บทบาทของตัวแทนและนายหน้าประกันภัย

ธุรกิจประกันภัยมีความแตกต่างจากธุรกิจประเภทอื่นในด้านการเสนอขายสินค้าแก่ประชาชน เพราะเป็นการขายความคุ้มครองหรือคำนั้นสัญญา ซึ่งเป็นสินค้าที่ไม่มีตัวตน การขายประกันภัยเป็นการขายโดยการผ่านคนกลางที่มีอาชีพเกี่ยวกับการประกันภัย คือ ตัวแทนและนายหน้า และคนกลางที่มีบทบาทสำคัญอย่างยิ่งต่อการสร้างภาพพจน์และทศนคติของประชาชนที่มีต่อธุรกิจ ซึ่งผู้เกี่ยวข้องมีบทบาทดังนี้

◎ **ตัวแทนประกันภัย** ซึ่งถือเป็นคนของบริษัทประกันภัย ที่ทำหน้าที่ซักสวน แนะนำและเสนอขาย ความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประเภทต่างๆ แก่ประชาชนทั่วไป ดังนั้นการให้ข้อมูลและสร้างความเข้าใจที่ถูกต้อง ตามหลักการประกันภัยของตัวแทนจึงเป็นสิ่งจำเป็น หากตัวแทนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการประกันภัย เงื่อนไขความคุ้มครอง และข้อยกเว้นต่างๆ ในกรมธรรม์เป็นอย่างดี กับทั้งมีจรรยาบรรณและมีความรับผิดชอบ ต่อหน้าที่และอาชีพของตน จะสามารถสร้างความเชื่อถือศรัทธาแก่ประชาชนได้เป็นอย่างดี

◎ **นายหน้าประกันภัย มีบทบาทที่สำคัญมากต่อตัวแทน คือ นายหน้าถือเป็นฝ่ายของผู้เอาประกันภัย ทำหน้าที่ซื้อขายหรือจัดการให้ประชาชนทำประกันภัยกับบริษัท โดยนายหน้าจะเป็นผู้ให้คำแนะนำการซื้อประกันภัยในแต่ละประเภท มีความเหมาะสมกับสภาพความเสี่ยงภัยของแต่ละบุคคลหรือกิจกรรมทั้งในด้านความคุ้มครองของกรมธรรม์ การซื้อภัยเพิ่มพิเศษสำหรับความเสี่ยงที่นักเดินทางหรือความคุ้มครองพื้นฐานของกรมธรรม์ หรือยกเว้นภัยที่ผู้เอาประกันภัยไม่มีความเสี่ยง และในด้านอัตราเบี้ยประกันภัยที่เหมาะสม บทบาทของนายหน้ายังครอบคลุมถึงการให้บริการแก่ผู้เอาประกันภัยในกรณีที่มีการเรียกร้องค่าเสื่อมใหม่ทดแทน หรือการจ่ายเงินตามกรมธรรม์อีกด้วย นายหน้าจึงถือได้ว่าเป็นคนกลางที่มีบทบาทสำคัญต่อความเจริญและเสื่อมถอยของธุรกิจประกันภัยโดยรวมได้ เช่นกัน ซึ่งนายหน้าประกันภัย ประกอบด้วย นายหน้าประกันภัยบุคคล บุคคลธรรมด้า และ นายหน้าประกันภัยนิติบุคคล**

### 4. ภัยที่เกิดขึ้นจากการขนส่ง

#### 4.1 ลักษณะภัยที่เกิดขึ้นจากการขนส่ง แบ่งได้ตามลักษณะการขนส่ง คือ

◎ **การขนส่งทางน้ำ** หรือมหาสมุทร เกิดจากการเคลื่อนไหวในลักษณะต่างๆ ของเรือ แรงกระแทกจากคลื่น เช่น น้ำที่ซัดขึ้นประทบตตัวคนบนเรือที่ตั้งอยู่บนดาดฟ้าเรือระหว่างที่มีสภาพอากาศแปรゆ้าย และภัยจากการเดินเรือ เช่น เรือจม เรือแยกตื้น และเรือชนกัน

◎ **การขนส่งทางรถไฟ** เกิดจากการเร่งความเร็วหรือลดความเร็วอย่างกะทันหัน แรงสะท้อนตัวที่ฟ่วงกัน โดยเฉพาะในเวลาที่รถไฟนั้นต้องเบรกกะทันหัน การส่ายไปมาในเวลาเลี้ยวโค้ง แรงสั่นสะเทือนและสภาพของรถที่ไม่สมบูรณ์

● **การขนส่งทางอากาศ การเปลี่ยนแปลงในสภาพอากาศ และความกดดัน และการขนถ่ายภาคพื้นดิน**

● **การขนส่งบนทางหลวง การหยุด และการเร่งความเร็วอย่างกะทันหัน แรงประจำรถพ่วง อุบัติเหตุถนนต์ เช่น รถชนกัน, รถคว้า การสายไปมาในเวลาเดียวโคลัง การประทับท่าเทียบเพื่อขนถ่ายสินค้า และสภาพถนนและสภาพอากาศ**

**4.2 สาเหตุของความเสียหายที่เกิดขึ้น** จากสถิติของความเสียหายชนิดต่างๆ ที่บังเกิดขึ้น ซึ่งมีจำนวนมากพอที่จะถือเป็นข้อสรุปได้ในครุภัยการขนส่งสินค้านั้น ประมาณร้อยละ 7 ของความเสียหายต่อสินค้า ทั้งหมดที่เป็นความเสียหายที่สามารถป้องกันได้ โดยเฉพาะการหีบห่ออย่างเหมาะสม และมีการเขียนรายละเอียดผู้รับหรือท่าเครื่องหมายไว้อย่างเด่นชัดจะช่วยให้การขนส่งสินค้าไปถึงที่หมายปลายทางได้อย่างถูกต้อง และรวดเร็วขึ้น หากเราให้ความสนใจอย่างพอเพียงกับหลักและเทคนิคการหีบห่อขึ้นพื้นฐานเพื่อการส่งออกแล้วจะช่วยลดความเสียหายของสินค้านั้นจากการจราจรรวม การขนถ่ายที่ไม่เหมาะสม หรือไม่ถูกวิธี ความเสียหายจากการเก็บในโกดัง และความเสียหายที่อาจเกิดจากน้ำด้วย ทำให้เกิดความพหูใจของลูกค้า และลูกค้าสั่งซื้อสินค้าช้า นอกจากนั้น ยังช่วยลดเวลาและค่าใช้จ่ายในการค้นหาหรือสืบว่าสินค้าเหล่านั้นไปอยู่ที่ไหน และลดค่าใช้จ่ายในการประเมินความเสียหายของสินค้าด้วย จะนั้นการป้องกันสินค้าโดยการให้บรรจุภัณฑ์ที่ดี ทำให้ลดความเสียหาย จากราคาเดือนต่อไปนี้

● **การขนถ่ายสินค้า การเพิ่มความเร็วหรือลดความเร็วอย่างรวดเร็วในระหว่างการยกขึ้น หรือยกลง การอ้างระหว่างการเคลื่อนย้ายด้วยรถยก การดันและการลากสินค้าในท่าเรือหรือท่าขนถ่ายสินค้า ที่ไม่เครื่องมืออย่างพอเพียง และการตักของสินค้า เมื่อใช้เครื่องมือในการขนถ่ายที่ไม่เหมาะสม หรือใช้คนที่ไม่มีประสบการณ์**

● **การเก็บสินค้า นำหนักของหีบห่อสินค้าอื่นๆ ที่บันทึก การที่ไม่ได้ตั้งหีบห่อสินค้าให้อยู่ในแนวตรงกัน และการเก็บไวนาน ยังผลให้เกิดการถูกกระแทกจากตู้คอนเทนเนอร์อื่นๆ**

● **ความเสียหายเนื่องจากน้ำ น้ำฝน น้ำทะเล ตู้คอนเทนเนอร์เป็นรูหรือร้าว การเปียกชื้น สีบเนื่องจากตัวเรือ การเปียกชื้นสีบเนื่องจากสินค้า และน้ำท่วม เช่น สินค้าถูกเก็บไว้ในบริเวณพื้นผิวที่ไม่มีการระบายน้ำดีพอ**

● **ภัยจากภาระจราจร ภัยของสินค้าระหว่างการขนถ่ายสินค้าไปหรือออกจากตู้คอนเทนเนอร์ (ยกเว้นการขนถ่ายในลักษณะจากโกดังของผู้ขายไปถึงโกดังของผู้ซื้อโดยตรง) การจี้ปันตู้คอนเทนเนอร์ไปทั้งตู้ การขาดมาตรฐานรักษาความปลอดภัยอย่างพอเพียง ในบริเวณที่เก็บสินค้า หรือบริเวณที่ขันถ่ายสินค้า ภัยของสินค้าระหว่างการขนถ่ายสินค้าไปหรือออกจากตู้คอนเทนเนอร์หนึ่งไปยังตู้คอนเทนเนอร์อื่นๆ และการจี้ปันสินค้าที่ขันส่งหมวดทั้งหมด**

● **การสัมผัสกับสินค้าอื่น การหักหักลินของสินค้าอื่นที่เหลือต่างจากสินค้าเที่ยวก่อน และสินค้าหลายๆ ชนิดที่เก็บไว้ในห้องหรือในตู้คอนเทนเนอร์เดียวกัน**

● **ไฟ การลูกติดไฟซึ่งเกิดจากการขัดสีของวัตถุ และการลูกติดไฟซึ่งเกิดจากการระอุขึ้นเองตามธรรมชาติ**

**4.3 วิวัฒนาการของระบบขนส่งที่มีผลกระทบต่อความเสียหาย ระบบการขนถ่ายที่เปลี่ยนแปลงไปทำให้สภาพของสินค้าที่ขันส่งทุกวันนี้ มีสภาพแตกต่างจากสินค้าที่ขันส่งเมื่อ 30 ปีก่อนอย่างมาก many ความเสียหายอันสืบเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวก็บังเกิดผลตามมาเช่นกัน ดังจะกล่าวต่อไปนี้**

● **ความเสียหายจากการเกิดสนิม** ปัจจุบันเรือเดินสมุทรโดยเฉพาะเรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ แล่นด้วยความเร็วสูง เพื่อไปให้ทันตามกำหนดส่งมอบ ณ. ท่าปลายทาง ถึงแม้สภาพอากาศในทะเล จะแปรปรวนก็ตาม ดังนั้นเพื่อต่อสู้กับสภาพอากาศที่เลวร้ายทั้ง ลม พายุ และคลื่นในทะเล โดยเฉพาะ ตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้าที่ต้องวางพันพาดฟ้าเรือขึ้นไปนั้น ตัวตู้จึงต้องออกแบบมาเพื่อให้ป้องกันน้ำได้ อย่างไรก็ได้ ก็มีปอยครั้งที่ได้พบว่า แม้ว่านาฬิกาภายในจะสามารถเข็นข้าไปภายในไม่ได้ แต่สภาพสินค้า ภายในตู้ก็เสียหายเนื่องจากการกลั่นตัวเป็นหยดน้ำของไอน้ำภายในตู้ ทั้งนี้เนื่องจากเรือแล่นด้วยความเร็ว โดยเฉพาะผ่านจากเขตหน่วยเขตวันอย่างกระแทกหัน ฉุนภูมิของสินค้าภายในตู้ไม่สามารถเปลี่ยนแปลง ขึ้นลงหรือลดต่ำได้อย่างรวดเร็วเพียงพอที่จะสัมพันธ์กับฉุนภูมิของอากาศภายนอกโดยรอบ ความชื้น ในอากาศจึงกลั่นตัวเป็นหยดน้ำทำให้ความเสียหายให้แก่สินค้าจำพวกอาหารกระป๋อง หรือเครื่องจักร โดยเฉพาะเครื่องไฟฟ้าอย่างคาดไม่ถึง บางครั้งตัวตู้สินค้าที่ใช้งานซึ่งปอยครั้งจะชำรุดและมีได้รับการซ่อมแซม ที่เพียงพอ เมื่อบรรจุสินค้าไปแล้ว ตัวตู้อาจจะร้าว น้ำฝนหรือน้ำทะเลที่สาดซัดอาจจะซึมเข้ามาทำความเสียหาย แก่สินค้าภายในตู้ได้

● **ความเสียหายจากการกดทับของหีบห่อสินค้า** เพื่อความสะดวกในการขนส่ง หีบห่อสินค้า ขนาดเล็กจะได้รับการควบรวมเป็นมัดของหีบห่อที่ใหญ่ขึ้น เรียกว่าพาเลท (Pallet) ซึ่งโดยปกติมักจะกำหนดให้ 1 พาเลทมีน้ำหนักไม่เกิน 1 เมตริกตัน เมื่อการซ้อนกันในเรือ 4-5 ชั้น แรงกดที่มีต่อพาเลทล่างสุดจะมีค่าสูงถึง 4 เมตริกตัน และยิ่งถ้าอยู่ในสภาพของความโน้มถ่วงที่เพิ่มขึ้นขณะเรือโครงเครื่องตามสภาพที่คลื่นลมแรง แรงกดจะเพิ่มขึ้นสูงถึง 1.5 เท่าที่กลางลำเรือ และสูงขึ้นถึง 2.5 เท่า ที่หัวเรือและท้ายเรือ ถ้าหีบห่อในพาเลท มีได้ทำด้วยกระดาษแข็งหรือป้องกันการกดทับด้วยโครงไม้ เมื่อสินค้าถึงจุดหมายปลายทาง สภาพย่ำบ ของตัวกล่องกระดาษและความเสียหายของสินค้าที่บรรจุด้วยในก็เป็นสิ่งที่คาดคะเนได้แน่อน เทคนิคในการจัดเก็บสินค้าบนเรือ / หรือบนฝั่ง หรือการนำตู้คอนเทนเนอร์เข้ามาซ้ายปรับปูรูปในวิธีการขนส่ง จึงเป็นสิ่งที่มีความจำเป็นในปัจจุบัน ความชื้นในอากาศที่เพิ่มขึ้นก็มีส่วนทำให้การต่อร้านแรงกดของหีบห่อที่ทำ จากกระดาษแข็งมีสภาวะเหลวโดยปกติความต่อต้านแรงกดของกล่องดังกล่าวจะลดลงครึ่งหนึ่ง เมื่อความชื้น ในอากาศสูงขึ้นจากร้อยละ 65-85 ซึ่งเป็นระดับความชื้นปกติของตัวเรือและท่าเรือทุกแห่งโดยเฉลี่ย ฉะนั้นหีบห่อที่ทำจากกระดาษเพื่อการขนส่งทางทะเลจึงต้องแข็งแรงกว่าหีบห่อเพื่อการขนส่งทางบกภายในประเทศ ซึ่งถือกันว่าจะต้องทำจากกระดาษแข็งถูกพูก 2 ชั้นหรือ 3 ชั้นขึ้นไป จึงจะสามารถทนทานต่อความชื้นที่ต้องเผชิญ ในการขนส่งทางทะเลได้

● **ความเสียหายที่เกิดจากการขย้ำย้ายที่ขาดความระมัดระวัง** โดยทั่วไปความเสียหายที่ เกิดจากการขย้ำย้ายที่ขาดความระมัดระวังนั้นมักจะได้รับการมองข้ามไปจากผู้เกี่ยวข้องเสมอ ความเสียหาย ชนิดนี้เราอาจป้องกันได้ ถ้าผู้เกี่ยวข้องให้ความดูแลเอาใจใส่ และมีความตั้งใจปฏิบัติงานขณะขย้ำย้าย หรือขยายน้ำอย่างจริงจัง บุคคลที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะคุณงานขนของท่าเรือ เนพะอย่างยิ่งคุณงานในระดับ หัวหน้าควบคุม (Foreman) จึงควรได้รับการอบรมให้รู้ถึงสภาพแวดล้อมและปัญหาของการขย้ำย้าย และคุณ ดูแลเอาใจใส่เพื่อให้เกิดความผิดพลาดในการขย้ำย้ายให้น้อยที่สุดตามหลักวิชาการ ได้มีคำพิพากษาของศาล ในต่างประเทศว่า แรงกระแทกต่อหีบห่อซึ่งมีความเร็ว 15 กิโลเมตรต่อชั่วโมงสำหรับสินค้าที่ขนส่งโดยทางรถไฟ ถือว่าเป็นแรงดันต่อหีบห่อตามปกติ ซึ่งเทียบเท่าได้กับการระทบกระแทกเมื่อมีการสับเปลี่ยนแรงรถไฟ หรือกรณีของสินค้าบนเรือ เมื่อเรือโครงไปด้านหนึ่งด้านใด 30 องศา ให้ถือว่าเป็นแรงกดดันตามสภาพปกติ ของการขนส่ง แรงกระแทกขณะขย้ำย้ายสินค้าที่บังเกิดขึ้นมากกว่าแรงกดดันตามปกติเมื่อเรือโครง 30 องศา

ถือว่าเป็นแรงกระแทกขณะที่ขันส่งที่ขาดความระมัดระวังแล้ว เป็นต้น การออกแบบและการบรรจุหีบห่อจึงควรคำนึงถึงข้อกำหนดนี้ไว้ล่วงหน้าด้วย

**4.4 ความเสียหายที่สามารถป้องกันได้** ความเสียหายที่เกิดขึ้น มีหลายชนิดที่อยู่ในวิสัยที่ควบคุม และป้องกันได้ และมีมาตรการป้องกันเพื่อลดความเสียหายให้น้อยที่สุดจากแนวทางต่อไปนี้ดังนี้

**1. การลดความเสียหายที่เกิดการจรากรรม** และการส่งไม่ถึงผู้รับปลายทางประมาณหนึ่ง ในสามของความเสียหายที่สามารถป้องกันได้ทั้งหมด เกิดจากการจรากรรมและการส่งไม่ถึงผู้รับปลายทาง มาตรการป้องกันขั้นพื้นฐานที่อาจจะทำได้มีดังนี้

- ใช้เทปสำหรับติดกล่องชนิดพิเศษซึ่งจะช่วยให้ตรวจพบการฉีกขาดได้รวดเร็ว
- ใช้สายรัดหรือยางรัดที่มั่นคง
- ใช้แล้วสุดในการหีบห่อที่ใหม่และแข็งแรงเท่านั้น ทั้งนี้เพราะการเลือกสภาพหรือการพัง, ฉีกขาดของกล่องกระดาษ ลังไม้ หรือถุงกระดาษที่อ่อน บอบบาง หรือเคยใช้มาแล้วระหว่างการขนส่ง หรือการขนถ่ายจะทำให้เกิดการจรากรรมสินค้าที่บรรจุอยู่ภายในได้
- ใช้เครื่องหมายที่เป็นรหัสเท่านั้น ทั้งนี้เพราะการมีฉลากที่อธิบายสิ่งที่บรรจุภายใน การมีรูปภาพหรือเครื่องหมายการค้า สัญลักษณ์ และชื่อของบริษัทที่ส่งสินค้า จะทำให้ถูกจรากรรมได้ถ่ายขึ้น เพราะทำให้คนร้ายสามารถเลือกสินค้าที่จะจรากรรมได้ง่ายขึ้น การโฆษณาใดๆ ในระหว่างการขนส่งจะเกิดประโยชน์น้อยมาก ซึ่งรหัสที่ใช้ควรเปลี่ยนอยู่เสมอโดยการใช้รหัสตัวย่อที่เด่นชัดตรงด้านข้างหรือมุมกล่อง ในการส่งสินค้าชุดเดียวกันเพื่อช่วยให้หาสินค้าได้เร็วขึ้น และลดโอกาสที่สินค้าแต่ละชิ้นจะแยกจากกันได้ หรือใช้รีการบรรจุหีบท่อรวมกัน เช่น การใช้กล่องขนาดใหญ่ หรือการใช้ลังไม้สำหรับสิ่งของขนาดเล็ก จำนวนมาก หรือสิ่งของที่มีรูป่างแตกต่างกัน การหีบท่อในลักษณะรวมกันเป็นชิ้นใหญ่ชิ้นเดียวจะช่วยให้สินค้าที่ส่งไปถึงหมดอยู่ด้วยกันและลดโอกาสที่สินค้าจะถูกหลอกเลกข้อมูลน้อย

**2. การลดความเสียหายที่เกิดจากการขนถ่ายและการเก็บรักษา อุปกรณ์และเทคนิคที่ใช้** ในการขนถ่ายสินค้า ในท่าอากาศยานและท่าเรือหลายแห่งในโลกมีตั้งแต่ที่ถูกหลักวิชาการมากไปจนกระทั่งไม่มีความชำนาญซึ่งทางเดิน สภาพการขนส่งต่างๆ อาทิเช่น ทะเลที่ปั่นป่วน อากาศแปรปรวน และวางแผนไฟท์ที่ต่ำกว่า มาตรฐาน ล้วนแล้วแต่ทำให้สินค้าอยู่ในท่าและแรงกระแทบท่างๆ สภาพเหล่านี้เพียงอย่างเดียว หรือหลายอย่างรวมกันทำให้ต้องการการหีบท่อที่ทนทานที่สุดต่อการเดินทาง

การเลือกวิธีการและวัสดุที่ใช้ในการหีบท่อที่เหมาะสมสมลั万ขึ้นอยู่กับชนิดของสินค้าที่จะขนส่งสินค้า ที่มีรูป่างเหมือนๆ กัน และสามารถใส่เต็มตู้คอนเทนเนอร์ได้จะช่วยให้มีแรงทันทันต่อแรงกระแทบได้ดีกว่า และช่วยให้การหีบท่อถ่ายและประหยดที่สุดด้วย สิ่งของที่มีรูป่างแตกต่างกัน และไม่สามารถบรรจุได้ตู้คอนเทนเนอร์ได้พอดีแล้วจะต้องใช้วัสดุอื่นยัดหรืออุดช่องว่างเหล่านั้น เพื่อป้องกันสินค้าเกิดการเคลื่อนไหว ขันจะทำการเสียหายอื่นและตู้คอนเทนเนอร์นั้นด้วย โดยมีสิ่งสำคัญที่ควรรับการระวังก็คือ

- อย่าบรรจุสิ่งของเกินน้ำหนัก ที่กล่องกระดาษ ลังไม้ หรือถุงนั้นจะใช้บรรจุได้
- การใช้วัสดุอุดซึ่งว่างภายในนั้น ควรจะช่วยกระจายน้ำหนักสิ่งของที่บรรจุภายใน ทั้งหมดให้เสมอ กัน แทนที่จะให้มีน้ำหนักมากอยู่ที่จุดหนึ่งหรือสองจุดที่สำคัญเท่านั้น การออกแบบและการใช้วัสดุควรจะให้สามารถทนทานน้ำหนักของกล่องอ่อนที่กดลงมา ตลอดจนขนาด รูป่าง และแรงอัดของบริเวณนั้น ด้วย

◎ เครื่องรองรับน้ำหนัก หรือกันแรงกระแทก ซึ่งออกแบบเพื่อลดแรงสั่นสะเทือนจากแรงภายนอกควรจะเลือกโดยคำนึงถึงลักษณะของสินค้านั้น แรงต้านทานต่อการสั่นสะเทือน หรือการแตกหักขณะน้ำหนัก รูปร่าง และพื้นผิวของสินค้านั้น

◎ การบรรจุสินค้าเข้าด้วยกันเป็นห่อใหญ่ที่สุดเพียงห่อเดียว และให้สอดคล้องกับข้อจำกัดของการขนถ่าย น้ำหนัก และขนาดของหีบห่อ ณ จุดที่จะต้องมีการขนถ่ายสินค้าไปสู่พำนะอื่นตลอดจน ณ จุดปลายทางด้วย การขนถ่ายสินค้าที่บรรจุเข้าด้วยกันเป็นห่อเดียว โดยใช้เครื่องมือกลในการขนถ่ายจะช่วยลดความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้นได้ดีกว่าการขนถ่ายโดยใช้คน ซึ่งใช้เทคนิคที่ไม่ปลอดภัย

◎ เครื่องมือที่ต้องการจะต้องมีอยู่พร้อมที่ท่าเรือที่ต้องมีการขนถ่ายนั้น

◎ การเตือนให้รับมาระวังในการขนถ่าย โดยใช้ทั้งภาษาอังกฤษ และภาษาของประเทศที่เป็นจุดหมายปลายทางนั้น นอกจากนั้น การใช้สัญลักษณ์สากลเดื่อนให้รับมาระวังการขนถ่ายยังช่วยเพิ่มประสิทธิภาพให้อีกด้วย ทั้งนี้เพราะคนงานที่อ่านหนังสือไม่ออกสามารถเข้าใจรูปภาพ หรือสัญลักษณ์นั้นได้ เครื่องหมายและคำสั่งที่ชัดเจน และสมบูรณ์นี้ควรปรากฏอยู่บนกล่องด้านนอกอย่างน้อย 3 ด้าน ทั้งนี้เพื่อป้องกันการหมุนกลับข้าง เพื่อที่จะค้นหาเครื่องหมายและข้อมูลเกี่ยวกับผู้รับปลายทางบันกล่องนั้น

3. การลดความเสียหายจากน้ำ น้ำฝน ความชื้นสูง ไอน้ำ และน้ำทะเล เพียงอย่างเดียวหรือหลายอย่างรวมกัน อาจจะทำให้สินค้าน้ำซึ่น เปื้อน ขึ้นราเป็นสนิม หรือฉลากหลุด去ได้ ละของเกลือที่พัดผ่านคาดฟ้าเรือ น้ำฝนที่ซึมเข้าไปในคลังเก็บสินค้าของศุลกากร การกลั่นตัวเป็นไอน้ำ ภายในห้องเรือ หรือภายในตู้คอนเทนเนอร์ ตลอดจนเหลือที่เกากรอยู่ที่สินค้านั้นเอง ล้วนเป็นภัยที่เกิดปอยทั้งสิ้น การเตรียมการและการหีบห่อด้วยวิธีการต่อไปนี้ยังพอเพียง จะช่วยป้องกันสินค้าจากภัยดังกล่าวมาได้

◎ การใช้วัสดุกันน้ำ น้ำยา กันน้ำ หรือสารกันชื้นลงบนวัสดุนั้นโดยตรง

◎ การใช้วัสดุที่กันน้ำในผ้าในของการหีบห่อห้องนอก การใช้วัสดุที่ดูดความชื้น รวมกับการหีบห่อที่ป้องกันความชื้น จะมีผลช่วยป้องกันสิ่งของที่อาจเสียหายจากความชื้นได้จริง

◎ การวางแผนแน่นร่องหรือพาเลท เพื่อป้องกันสินค้าน้ำถูกวางอยู่ในบริเวณที่มีน้ำเสียหรือน้ำมัน เครื่องไฟໄไปเปื้อนได้

◎ ลังหรือตู้คอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่ได้ ควรมีรูสำหรับระบายน้ำที่อาจจะยังอยู่ในหีบห่อเหล่านั้นได้ วิธีการนี้มีความสำคัญมาก โดยเฉพาะกับสินค้าประเภทที่อาจจะเกิดการหล่นตัวเป็นไอน้ำเองได้

◎ ระบบการบรรจุสินค้า โดยตู้คอนเทนเนอร์ไม่สามารถป้องกันความเสียหายจากน้ำได้เมื่อตู้คอนเทนเนอร์เริ่มเก่ามากขึ้นก็อาจจะมีรูรั่วเกิดขึ้นได้

◎ ควรใช้เฉพาะหมึกและสีที่牢ไม่ออก และกันน้ำได้ เพื่อป้องกันการที่เครื่องหมายคำสั่งในการขนส่ง และสัญลักษณ์ที่ใช้เดื่อนในการขนถ่ายลอกหรือจากหายไป

## 5. รายชื่อบริษัทประกันภัยนาคกัย

บริษัท กลดາงคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด	บริษัท ชนชาติประกันภัย จำกัด
บริษัท กมลประกันภัย จำกัด (มหาชน)	บริษัท พีนิกซ์ ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด
บริษัท กรุงเทพประกันภัย จำกัด (มหาชน)	บริษัท นาภิจิประกันภัย จำกัด (มหาชน)
บริษัท กรุงไทยพานิชประกันภัย จำกัด	บริษัท แอกล เอ็ม จำกัด
บริษัท เอ็ม เอส ไอ จี ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด	บริษัท นำสินประกันภัย จำกัด (มหาชน)
บริษัท คุ้มเกล้าประกันภัย จำกัด (มหาชน)	บริษัท บางกอกสหประกันภัย จำกัด (มหาชน)
บริษัท จรัญประกันภัย จำกัด (มหาชน)	บริษัท ประกันคุ้มภัย จำกัด (มหาชน)
บริษัท คิวบีซีประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด	บริษัท ประกันภัยไทยวิวัฒน์ จำกัด (มหาชน)
บริษัท อลิอันซ์ ซี.พี. ประกันภัย จำกัด	บริษัท ประกันภัยศรีเมือง จำกัด
บริษัท เจ้าพระยาประกันภัย จำกัด (มหาชน)	บริษัท เจนเนอรัล ประกันภัย (ไทยแลนด์) จำกัด
บริษัท ชั่บบีประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด	บริษัท พระนครชนบุรีประกันภัย จำกัด
บริษัท ไชนาอินชัวรันส์ (ไทย) จำกัด	บมจ. ยูเนี่ยโนอิเตอร์ ประกันภัย
บริษัท ทิพยประกันภัย จำกัด (มหาชน)	บริษัท พุทธธรรมประกันภัย จำกัด
บริษัท เทเวศประกันภัย จำกัด (มหาชน)	บริษัท ไพน์ลิปประกันภัย จำกัด
บริษัท ซิกน่าประกันภัย จำกัด (มหาชน)	บริษัท เอ ไอ จี ประกันวินาศภัย (ประเทศไทย) จำกัด
บริษัท ไทยประกันภัย จำกัด (มหาชน)	บริษัท เมืองไทยประกันภัย จำกัด
บริษัท มิตราแท็บประกันภัย จำกัด	บริษัท ไอเอ็ม ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด
บริษัท ไทยพัฒนาประกันภัย จำกัด	บริษัท ลิเบอร์ตี้ประกันภัย จำกัด
บริษัท พอลค่อนประกันภัย จำกัด (มหาชน)	บริษัท บีที ประกันภัย จำกัด
บริษัท สมโพธิ์ เจแปน ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด	บริษัท ไอโอดิ กรุงเทพ ประกันภัย จำกัด
บริษัท ไทยรับประกันภัยต่อ จำกัด (มหาชน)	บริษัท วิริยะประกันภัย จำกัด
บริษัท ไทยศรีประกันภัย จำกัด	บริษัท ศรีอยุธยาประกันภัย จำกัด (มหาชน)
บริษัท ไทยเศรษฐกิจประกันภัย จำกัด (มหาชน)	บริษัท สงเสริมประกันภัย จำกัด
บริษัท สยามดิจิทัลประกันภัย จำกัด	บริษัท แอกซ่าประกันภัย จำกัด (มหาชน)
บริษัท ชนบทประกันภัย จำกัด	บจ. เอ.พี.เอฟ.อินเตอร์เนชันแนล อินชัวรันส์
บริษัท สมมวงศ์ประกันภัย จำกัด	บริษัท ไอสแตทประกันภัย จำกัด
บริษัท สรหวนนาประกันภัย จำกัด	บริษัท ไทยประกันสุขภาพ จำกัด