



## การประกันภัยเพื่อการขนส่งสินค้า

คลังความรู้ SMEs ส่งออก

ฝ่ายวิจัยธุรกิจ  
กันยายน 2555

จากบทความเรื่อง Incoterms ใน “คลังความรู้ SMEs ส่งออก” ฉบับก่อนหน้า นี้ จะเห็นได้ว่าผู้ส่งออกและผู้นำเข้าต้องแบ่งรับความเสี่ยงกัน หากสินค้าเกิดความเสียหายระหว่างการเคลื่อนย้ายจากแหล่งผลิตจนถึงมือผู้นำเข้า ดังนั้น “คลังความรู้ SMEs ส่งออก” ฉบับนี้ จะมาเล่าให้ฟังถึงประโยชน์และแนวทางเบื้องต้นในการทำประกันภัยเพื่อการขนส่งสินค้า ซึ่งน่าจะช่วยให้ผู้ประกอบการ SMEs เข้าใจการทำประกันภัยในการขนส่งสินค้ามากขึ้น และใช้เป็นเครื่องมือช่วยลดความเสี่ยงในช่วงที่สินค้ายังอยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของตน

### ๖ ใครต้องทำประกันภัยเพื่อการขนส่งสินค้า

- ผู้ส่งออกที่ส่งมอบสินค้าด้วยเงื่อนไขการส่งมอบสินค้า (Incoterms) ที่ครอบคลุมการประกันภัยเพื่อการขนส่งสินค้า อาทิ CIF (Cost, Insurance and Freight) และ CIP (Carriage and Insurance paid to) หรือผู้ส่งออกที่ส่งมอบสินค้าด้วย Incoterms ที่ไม่ครอบคลุมการประกันภัย แต่ไม่ต้องการรับภาระความเสี่ยงระหว่างการขนส่งสินค้า อาทิ DDP (Delivered Duty Paid)
- ผู้นำเข้าที่รับมอบสินค้าจากผู้ส่งออกที่ใช้เงื่อนไขการส่งมอบสินค้าที่ไม่ครอบคลุมการประกันภัยเพื่อการขนส่งสินค้า อาทิ FOB (Free On Board) FAS (Free Alongside Ship) และ FCA (Free Carrier)
- ผู้ให้บริการขนส่งสินค้า อาทิ สายการบินเรือ สายการบิน ผู้ให้บริการขนส่งทางถนน และ Freight Forwarder

#### รู้ไว้ใช้ว่า...

ผู้ที่สนใจรายละเอียดของ Incoterms แบบต่างๆ สามารถค้นคว้าเพิ่มเติมได้จากบทความในคลังความรู้ SMEs ส่งออก อาทิ บทความเรื่อง *เงื่อนไขการส่งมอบสินค้า : สิ่งที่คุณส่งออกต้องทำความเข้าใจและเลือกให้เหมาะสม* หรือบทความเรื่อง *Incoterms ที่ผู้ส่งออกนิยมใช้*

## ๖ ความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นระหว่างการขนส่งสินค้า

- สินค้าเสียหายจากการขนส่งระหว่างยานพาหนะกับยานพาหนะ ยานพาหนะกับสถานที่จัดเก็บ และการขนส่งภายในสถานที่จัดเก็บ
- สินค้าเสียหายจากอุบัติเหตุของยานพาหนะที่เกิดขึ้นระหว่างการขนส่ง
- สินค้าสูญหายระหว่างการขนส่ง เนื่องจากส่วนใหญ่ผู้ให้บริการขนส่งสินค้านำขนส่งสินค้าเป็นจำนวนมากในแต่ละครั้ง ทำให้มีโอกาสสับเปลี่ยนสินค้าเกิดขึ้นได้
- สินค้าสูญหายจากการโจรกรรม
- สินค้าเสียหายหรือสูญหายปริมาณจากการจัดเก็บสินค้าที่ไม่มีประสิทธิภาพหรือไม่เหมาะสมกับลักษณะของสินค้า
- สินค้าเสียหายจากเหตุสุดวิสัย อาทิ ภัยธรรมชาติ การชุมนุมประท้วง การก่อการร้าย และสงคราม
- ค่าใช้จ่ายในการจัดส่งสินค้ากลับ หากผู้รับสินค้าปฏิเสธการรับสินค้า

## ๖ ประเภทของการทำประกันภัยเพื่อการขนส่งสินค้า

ในทางปฏิบัติ พบว่าเงื่อนไขความคุ้มครองที่บริษัทประกันภัยส่วนใหญ่เสนอให้แก่ผู้รับประกัน มักยึดตามเงื่อนไขความคุ้มครองของกลุ่มบริษัทประกันภัยในสหราชอาณาจักร 3 แห่ง ได้แก่ The Institute of London Underwriters, The Liverpool Underwriters Association และ Lloyds Underwriters Association ทั้งนี้ เงื่อนไขความคุ้มครองของกลุ่มบริษัทประกันภัยดังกล่าว เรียกว่า The Institute Cargo Clauses (ICC) แบ่งออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ The Institute Cargo Clauses A หรือ ICC (A), The Institute Cargo Clauses B หรือ ICC (B) และ The Institute Cargo Clauses C หรือ ICC (C) ซึ่งมีเงื่อนไขความคุ้มครองแตกต่างกัน ดังนี้

ความคุ้มครอง	ICC (A)	ICC (B)	ICC (C)
เพลิงไหม้ ระเบิด	✓	✓	✓
เรือเกยตื้น เรือจม เรือล่ม	✓	✓	✓
รถบรรทุกพลิกคว่ำหรือรถไฟตกราง	✓	✓	✓
ยานพาหนะชนกันหรือชนกับวัตถุอื่น	✓	✓	✓
การขนส่งสินค้าลงจากเรือไปยังที่หลบภัย	✓	✓	✓
ความเสียหายจากการรักษาประโยชน์ ส่วนรวม	✓	✓	✓
แผ่นดินไหว ภูเขาไฟระเบิด พายุฟ้าผ่า และภัย ธรรมชาติอื่นๆ	✓	✓	

ความคุ้มครอง	ICC (A)	ICC (B)	ICC (C)
ความเสียหายจากน้ำรั่วซึม	✓	✓	
สินค้าตกจากเรือ	✓	✓	
การยกขึ้นลงจากยานพาหนะ	✓	✓	
ความเสียหายจากสาเหตุอื่นๆ	✓		

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.)

### ๖ หลักการเบื้องต้นในการทำประกันภัยเพื่อการขนส่งสินค้า

- ควรเลือกเงื่อนไขความคุ้มครองให้เหมาะสมกับประเภทของสินค้า สินค้าทั่วไปที่มีการบรรจุหีบห่อ มักใช้เงื่อนไขความคุ้มครองแบบมาตรฐาน ICC อย่างไรก็ตาม สินค้าบางประเภทการเลือกใช้เงื่อนไข ICC อาจไม่เหมาะสม แต่ควรเลือกเงื่อนไขความคุ้มครองที่สร้างขึ้นสำหรับสินค้านั้นๆ โดยเฉพาะ (Trade Clauses) อาทิ Bulk Oil Clauses สำหรับคุ้มครองการขนส่งน้ำมันด้วยเรือบรรทุกน้ำมัน Institute Frozen Foods Clauses สำหรับคุ้มครองการขนส่งสินค้าแช่แข็ง Institute Frozen Meat Clauses สำหรับคุ้มครองการขนส่งสินค้าเนื้อแช่แข็ง และ Institute Coal Clauses สำหรับคุ้มครองการขนส่งถ่านหิน
- ควรระบุให้กรมธรรม์มีผลคุ้มครองตลอดเส้นทางของการขนส่ง อาทิ หากผู้ซื้อเลือกใช้ Incoterms ที่ต้องรับความเสี่ยงตลอดเส้นทางขนส่งตั้งแต่การนำเข้าสินค้าจากสิงคโปร์ เพื่อนำมาใช้เป็นวัตถุดิบในการผลิตในโรงงานที่จังหวัดสุพรรณบุรี ดังนั้น เรือขนส่งสินค้าจะต้องเข้าเทียบท่า ณ ท่าเรือกรุงเทพฯ ก่อนขนส่งภายในประเทศต่อไปยังจังหวัดสุพรรณบุรี จึงควรระบุในกรมธรรม์ให้ความคุ้มครองเริ่มจากสิงคโปร์ผ่านกรุงเทพฯ ถึงสุพรรณบุรี เป็นต้น
- ควรพิจารณาว่าสัญญาซื้อขายเป็นเงื่อนไขแบบใด อาทิ หากเป็นการส่งมอบสินค้าโดยใช้เงื่อนไขที่ผู้ขายเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย ผู้ขายควรพิจารณาเงื่อนไขการส่งมอบสินค้าว่าผู้ซื้อสินค้านั้นระบุให้ใช้เงื่อนไขความคุ้มครองแบบใด ถ้าผู้ซื้อระบุการคุ้มครองที่กว้างกว่าประเพณีนิยมของการซื้อขายชนิดนั้น ผู้ขายควรทำความเข้าใจให้ผู้ซื้อรับภาระค่าเบี้ยประกันภัยส่วนที่เพิ่มขึ้นจากปกติ
- ควรพิจารณาทำประกันภัยกับบริษัทประกันภัยภายในประเทศ โดยเฉพาะกรณีที่เป็นสินค้านำเข้า เนื่องจากในกรณีที่สินค้าได้รับความเสียหายหรือสูญหาย ขั้นตอนการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน

**รู้ไว้ช่วย...**  
 ปัจจุบันบริษัทประกันภัยของญี่ปุ่น ครอบคลุมแบ่งการตลาดราวร้อยละ 60 ของตลาดประกันภัยขนส่งสินค้าทางทะเลของไทย เนื่องจากสินค้าส่งออกของไทยส่วนใหญ่เป็นของบริษัทข้ามชาติ สืบชาติญี่ปุ่นที่เข้ามาตั้งฐานการผลิตในไทย อาทิ ยานยนต์ เครื่องใช้ไฟฟ้า และผลิตภัณฑ์อิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งนิยมใช้บริการจากบริษัทประกันภัยสัญชาติญี่ปุ่นด้วยกัน  
 (ที่มา : สมาคมประกันวินาศภัย)

จากบริษัทประกันภัยภายในประเทศ จะสะดวกรวดเร็วกว่าการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากบริษัทประกันภัยที่ตั้งอยู่ในต่างประเทศ

- **ควรเตรียมข้อมูลและรายละเอียดสำหรับทำประกันภัย อาทิ**
  - ✓ ชื่อผู้เอาประกันภัย
  - ✓ ชื่อและประเภทของสินค้าที่เอาประกันภัย
  - ✓ จำนวนเงินเอาประกันภัย
  - ✓ เส้นทางขนส่ง คอรระบุเมืองต้นทางและเมืองปลายทางให้ชัดเจน ในกรณีที่มีการถ่ายลำจะต้องระบุเมืองท่าที่มีการถ่ายลำด้วย
- **เอกสารสำคัญที่ต้องใช้สำหรับทำประกันภัย มีดังนี้**

#### 1) การส่งออก

- ✓ ใบคำขอเอาประกันภัย (Application for Cargo Insurance)
- ✓ Bill of Lading (B/L) หรือ Air Way Bill
- ✓ ใบกำกับสินค้า (Invoice)
- ✓ Packing List

#### 2) การนำเข้า

- ✓ ใบคำขอเอาประกันภัย (Application for Cargo Insurance)
- ✓ Bill of Lading (B/L) หรือ Air Way Bill
- ✓ ใบกำกับสินค้า (Invoice)
- ✓ Letter of Credit (L/C)

#### รู้ไว้ว่า...

ในทางปฏิบัติผู้ส่งออกหรือผู้นำเข้ามักทำประกันภัยเพื่อการขนส่งสินค้าผ่านผู้ให้บริการโลจิสติกส์หรือตัวแทนรับจัดส่งสินค้า ซึ่งผู้ให้บริการเหล่านั้นมักเสนอค่าบริการครอบคลุมทั้งค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้า ค่าจัดการเอกสาร และค่าธรรมเนียมประกันภัย

#### รู้ไว้ว่า...

ผู้ส่งออกหรือผู้นำเข้าที่ส่งออกหรือนำเข้าสินค้าเป็นประจำและเป็นจำนวนมาก นิยมทำประกันภัยในรูปแบบกรมธรรม์เปิด (Open Policy) ซึ่งให้ความคุ้มครองการขนส่งสินค้าโดยรวมตลอดทั้งปี

ทั้งนี้ หากผู้ส่งออกหรือผู้นำเข้าตัดสินใจทำประกันภัยเพื่อการขนส่งสินค้าแล้ว แต่มีข้อมูลการขนส่งหรือเอกสารไม่ครบถ้วน ผู้ส่งออกหรือผู้นำเข้าสามารถให้บริษัทประกันภัยทำหนังสือคุ้มครองชั่วคราว (Cover Note) หลังจากนั้นเมื่อมีข้อมูลครบถ้วนตามที่บริษัทประกันภัยกำหนดไว้จึงจะออกเป็นกรมธรรม์ต่อไป

**Disclaimer:** ข้อมูลต่างๆ ที่ปรากฏ เป็นข้อมูลที่ได้จากแหล่งข้อมูลที่หลากหลาย และการเผยแพร่ข้อมูลเป็นไปเพื่อวัตถุประสงค์ในการให้ข้อมูลแก่ผู้ที่สนใจเท่านั้น โดยธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทยจะไม่รับผิดชอบในความเสียหายใดๆ ที่อาจเกิดขึ้นจากการที่มีบุคคลนำข้อมูลนี้ไปใช้ไม่ว่าโดยทางใด