

คู่มือธุรกิจ
นำเข้า ส่งออก
สารสนเทศ เทคโนโลยีพหุสมัยกิจ

ปรับปรุงใหม่ ครั้งที่ 7
E-book 2020

glean from the experience of more than 30 years

IMPORT EXPORT HANDBOOK



ชื่อหนังสือ	คู่มือธุรกิจนำเข้า-ส่งออก Import Export Handbook
ชื่อผู้แต่ง	นายประสาธน์ เกียรติไพบูลย์กิจ
ISBN	974-23552-0-7
ฉบับเดิม	พิมพ์ครั้งที่ 1 ตุลาคม 2544 จำนวน 3,000 เล่ม พิมพ์ครั้งที่ 2 ตุลาคม 2545 จำนวน 3,000 เล่ม พิมพ์ครั้งที่ 3 ตุลาคม 2545 จำนวน 3,000 เล่ม พิมพ์ครั้งที่ 4 ตุลาคม 2546 จำนวน 3,000 เล่ม พิมพ์ครั้งที่ 5 ตุลาคม 2549 จำนวน 2,000 เล่ม พิมพ์ครั้งที่ 6 กุมภาพันธ์ 2553 จำนวน 5,000 เล่ม
ฉบับปรับปรุงใหม่	พิมพ์ครั้งที่ 7 มกราคม 2563 E-book

สงวนลิขสิทธิ์ตามกฎหมาย

The
cargo express
logistics Co.,Ltd.

ส่วนที่ 1

ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับ

การนำเข้า-ส่งออก



The
cargo**express**
logistics Co.,Ltd.

6 การประกันภัยขนส่งสินค้ากับการค้าระหว่างประเทศ

การประกันภัยขนส่งสินค้า คือการประกันที่ให้ความคุ้มครองแก่สินค้าที่ขนส่งจากสถานที่หนึ่งไปยังอีกสถานที่หนึ่งหรือจากประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่ง ซึ่งในการขนส่งนี้อาจเกิดความเสียหายหรือสูญเสียดังกล่าวขึ้นได้ การประกันภัยนี้เรียกรวมกันว่า “มารีน” ซึ่งหมายถึงการประกันภัยขนส่งสินค้าทางทะเล และรวมถึงการประกันภัยสินค้าที่ขนส่งโดยวิธีอื่นด้วย คือ การขนส่งทางอากาศ ทางบก และทางพัสดุภัณฑ์ไปรษณีย์

6.1 ประวัติของการประกันภัยขนส่งสินค้าทางทะเล

ในราวคริสต์ศตวรรษที่ 14 พ่อค้าจากทางตอนใต้ของประเทศอิตาลี ได้อพยพจากถิ่นที่อยู่เดิมไปยังประเทศอังกฤษ เป็นผู้นำระบบการประกันภัยขนส่งสินค้าทางทะเลมาใช้ เพื่อแก้ปัญหาความสูญเสียเงินลงทุนให้แก่พ่อค้าเงินกู้ที่ปล่อยกู้ให้แก่พ่อค้านักเดินเรือที่ดำเนินธุรกิจค้าขายโพ้นทะเล ซึ่งประสบความสูญเสียจากอุบัติเหตุในการเดินเรือในสมัยนั้น

ในคริสต์ศตวรรษที่ 18 ที่ริมฝั่งแม่น้ำเทมส์ในกรุงลอนดอน ได้เป็นที่กำเนิดของการประกันภัยทางทะเลที่สำคัญ เมื่อเจ้าของร้านค้าแฟล็กๆ ชื่อ นายเอ็ดเวิร์ด ลอยด์ ให้จัดบริการต่างๆ ให้แก่นักเดินเรือที่มาใช้บริการ รวมทั้งการประกันภัยขนส่งสินค้าทางทะเลด้วย ซึ่งต่อมาร้านกาแฟแห่งนี้ได้พัฒนามาเป็นสถาบันที่สำคัญในการกำหนดมาตรฐานการประกันภัยขนส่งสินค้าทางทะเลมาจนทุกวันนี้

ต่อมาเมื่อประเทศอังกฤษเป็นมหาอำนาจทางทะเล ได้มีการวางแนวทางในการปฏิบัติไว้เป็นอันมาก และได้กลายมาเป็นมาตรฐานสากลทางทะเลในเวลาต่อมา

6.2 ความสำคัญของการประกันภัยขนส่งสินค้าทางทะเล

การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจะต้องเสี่ยงต่อความสูญหายหรือความเสียหายของสินค้าที่อาจเกิดขึ้นได้ในระหว่างทาง อันจะส่งผลกระทบต่อผู้ที่เกี่ยวข้องในระบบการค้าระหว่างประเทศ อันได้แก่ ผู้ซื้อ ผู้ขาย ผู้รับขนส่ง และธนาคาร เป็นต้น การทำประกันภัยขนส่งสินค้าทางทะเลจึงเป็นการโอนความเสี่ยงต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้นได้จากผู้ที่เกี่ยวข้องในระบบการค้าไปสู่ผู้ที่ยุ่่นอกระบบอันได้แก่ผู้รับประกัน โดยมิเบียดเบียนกันเป็นสิ่งที่

แทน ดังนั้นการทำประกันภัยขนส่งสินค้าทางทะเลจึงเป็นหลักประกันให้แก่ผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งหมดในระบบการค้าระหว่างประเทศ ว่าเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นจะไม่ส่งผลกระทบต่อผู้ที่เกี่ยวข้อง จุดประสงค์ของการทำประกันภัยขนส่งสินค้าทางทะเลมีดังนี้

- เพื่อเรียกค่าสินไหมทดแทนตามกรมธรรม์ประกันภัย การเรียกค่าสินไหมทดแทนจะเป็นไปตามเงื่อนไขความคุ้มครองที่ได้ทำประกันภัยไว้ในกรณีที่สินค้าได้รับความเสียหายหรือสูญเสียชีวิตจากการขนส่ง ดังมีรายละเอียดที่จะได้กล่าวในลำดับต่อไป
- เพื่อเป็นหลักประกันต่อธนาคารหรือสถาบันการเงินในการรับซื้อตัวเงิน เนื่องจากว่าเมื่อผู้ขายสินค้าได้ส่งมอบสินค้าลงเรือและได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขต่างๆ ของผู้ซื้อแล้วโดยปกติผู้ขายจะขอขึ้นเงินค่าสินค้าจากธนาคารผู้รับ L/C ในประเทศของผู้ขายก่อน ดังนั้นการซื้อประกันภัยขนส่งสินค้าจึงเป็นหลักประกันให้กับธนาคารว่าเงินค่าสินค้าที่ธนาคารได้สำรองจ่ายออกไปก่อนหน้านี้ หากสินค้าได้รับความเสียหายหรือสูญเสียชีวิตจากการขนส่งในระหว่างทาง ผู้ซื้อสินค้าจะสามารถเรียกค่าสินไหมทดแทนตามกรมธรรม์ประกันภัย เพื่อชำระคืนค่าสินค้าให้แก่ทางธนาคารที่สำรองจ่ายไปให้ก่อนได้
- เพื่อเป็นฐานในการคำนวณค่าภาษีอากรขาเข้าเนื่องจากสินค้าที่นำเข้าจะต้องใช้ฐานราคา C.I.F. ณ ท่าเรือที่นำเข้าเป็นฐานในการคำนวณภาษีอากร กรณีที่ผู้นำเข้าไม่ได้ทำประกันภัยขนส่งสินค้ามาจากเมืองท่าต้นทาง ในการปรับฐานของราคาสินค้าให้เป็นราคา C.I.F. เพื่อใช้คำนวณค่าภาษีอากรของกรมศุลกากร ซึ่งผู้นำเข้ามีทางเลือก 2 ทาง ดังนี้
 - + บวกเงินเพิ่มอีกร้อยละ 1 ของราคา F.O.B. เข้าไปในค่าสินค้าที่สำแดงไว้ในใบขนสินค้าเพื่อคำนวณค่าภาษีอากร
 - + ซื้อประกันภัยสินค้าเพื่อนำเงินค่าเบี้ยประกันบวกเข้าไปในราคาสินค้าให้เป็นฐานราคา C.I.F. เพื่อคำนวณค่าภาษีอากร

6.3 ผู้มีหน้าที่ทำประกันภัยขนส่งสินค้าทางทะเล

การซื้อความคุ้มครองสินค้าระหว่างขนส่งหรือการทำประกันภัยขนส่งสินค้าทางทะเลต้องกระทำโดยฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายหรือสูญเสียชีวิตที่อาจเกิดขึ้นต่อสินค้า ซึ่งขึ้นอยู่กับเงื่อนไขการซื้อขายที่ตกลงกัน โดยทั่วไปได้แก่ผู้นำเข้าและผู้ส่งออก

6.4 ความเสี่ยงภัยในกรณีไม่ทำประกันภัยสินค้า

หากผู้ประกอบการไม่ทำประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกับสินค้า ระหว่างการขนส่ง เมื่อมีความเสียหายหรือสูญเสียชีวิตขึ้นจะมีผู้ที่เกี่ยวข้องกับความเสียหายในตัวสินค้าหลายฝ่าย อันได้แก่ ผู้ส่งสินค้า ผู้รับขนส่งสินค้าทุกทอด โรงพักสินค้า รวมทั้งฝ่ายผู้นำเข้าสินค้าเองด้วย ดังนั้นผู้ประกอบการจึงไม่สามารถไปไล่เบี้ยเอาจากผู้หนึ่งผู้ใดได้ ความเสี่ยงภัยในความเสียหายหรือสูญเสียชีวิตของตัวสินค้าจะตกอยู่กับผู้ประกอบเอง ซึ่งความเสี่ยงภัยนั้นขึ้นอยู่กับเงื่อนไขการส่งมอบสินค้า ดังนี้

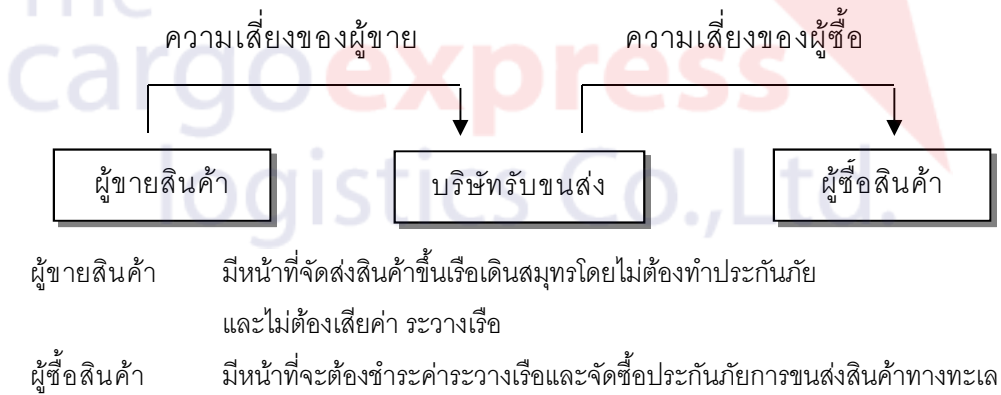
- FOB และ CFR ความเสี่ยงภัยจะตกอยู่กับผู้นำเข้าสินค้า ในทันทีที่ผู้ส่งสินค้านำสินค้าขึ้นเรือหรืออากาศยาน หรือยานพาหนะที่ใช้ขนส่งสินค้า
- CIF ความเสี่ยงภัยจะตกอยู่กับผู้ส่งสินค้า ในทันทีที่สินค้าขึ้นเรือหรืออากาศยานหรือพาหนะที่ใช้ในการขนส่งสินค้า

ผู้ประกอบการจึงควรทำประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสียหายหรือสูญเสียชีวิตที่อาจเกิดขึ้นได้ ระหว่างการขนส่ง ทุกครั้งที่มีการนำเข้าหรือส่งออกสินค้า

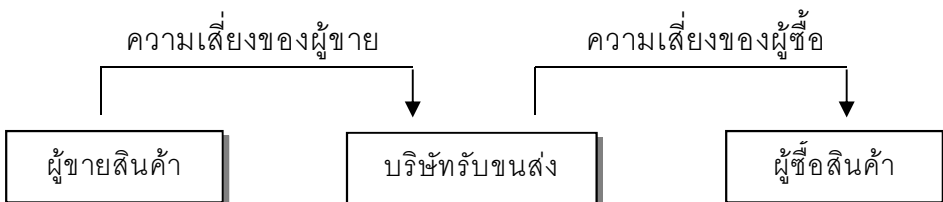
6.5 ความสัมพันธ์ของความเสี่ยงกับเงื่อนไขการส่งมอบสินค้า

เงื่อนไขการส่งมอบสินค้าที่เป็นที่นิยมโดยทั่วไปตามปกติวิสัยทางการค้าระหว่างประเทศ มีด้วยกัน 3 ประเภท และมีความเกี่ยวข้องกับการประกันภัย ดังนี้

1 F.O.B. (FREE ON BOARD) ราคาสินค้าเท่านั้น



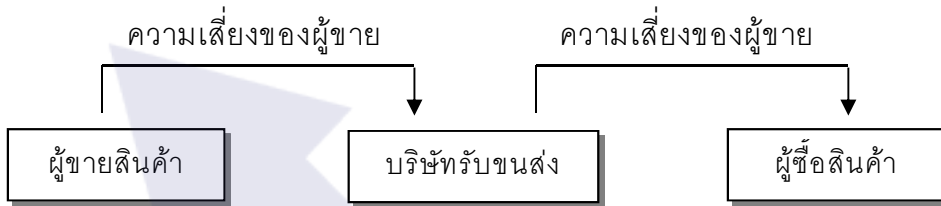
2 C.F.R. (COST AND FREIGHT) ราคาสินค้า+ค่าระวางเรือ



- ผู้ขายสินค้า มีหน้าที่จัดส่งสินค้าขึ้นเรือเดินสมุทร และชำระค่าระวางเรือล่วงหน้า แต่ไม่ต้องทำประกันภัย
- ผู้ซื้อสินค้า มีหน้าที่จะต้องจัดซื้อประกันภัยการขนส่งสินค้าทางทะเล

3 C.I.F (COST INSURANCE AND FREIGHT)

ราคาสินค้า+ค่าระวางเรือ+ประกันภัย



- ผู้ขายสินค้า คิดค่าสินค้า รวมค่าระวางเรือเดินสมุทรและค่าประกันภัยการขนส่งสินค้าทางทะเล
- ผู้ซื้อสินค้า นิยมเงื่อนไขซื้อขายนี้นี้ เพราะว่าจะสะดวกที่สุด ไม่ต้องมาคอยซื้อประกันภัยเอง

6.6 สรุปความสัมพันธ์ของความเสี่ยงกับเงื่อนไขการส่งมอบสินค้า

ความสัมพันธ์ของความเสี่ยงกับเงื่อนไขการการซื้อขายหรือเงื่อนไขการส่งมอบสินค้าสรุปได้ดังนี้

กรณีเป็นผู้ส่งออก (ผู้ขายสินค้า)	กรณีเป็นผู้นำเข้า (ผู้ซื้อสินค้า)
ขายในราคา FOB ไม่ต้องซื้อประกันภัย	ซื้อในราคา FOB ต้องซื้อประกันภัย
ขายในราคา CFR ไม่ต้องซื้อประกันภัย	ซื้อในราคา CFR ต้องซื้อประกันภัย
ขายในราคา CIF ต้องซื้อประกันภัย	ซื้อในราคา CIF ไม่ต้องซื้อประกันภัย

6.7 กรมธรรม์ประกันภัยขนส่งสินค้าทางทะเล

คุณสมบัติโดยทั่วไปและประวัติโดยย่อของกรมธรรม์ประกันภัยขนส่งสินค้าทางทะเล มีดังนี้คือ

- กรมธรรม์ประกันภัยขนส่งสินค้าทางทะเล เป็นสัญญาต่างตอบแทนที่ผู้รับประกันภัยตกลงว่าจะจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันหากว่าสินค้าที่เอาประกันไว้เกิดความเสียหายหรือสูญเสี่ยงระหว่างการขนส่ง โดยมีเบี้ยประกันเป็นค่าตอบแทน

- กรณธรรม์ประกันภัยขนส่งสินค้าทางทะเล เป็นมาตรฐานสากล ที่ผู้เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศสามารถเข้าใจในสิ่งเดียวกันได้ และสามารถมั่นใจได้ว่าขอบเขตความคุ้มครอง ข้อกำหนดและเงื่อนไขต่างๆ ในกรณธรรม์จะมีความถูกต้องและเหมาะสม
- กรณธรรม์ประกันภัยขนส่งสินค้าทางทะเลฉบับแรก ถือกำเนิดขึ้นในประเทศอังกฤษในปี ค.ศ.1775 โดยใช้ชื่อว่า “S.G. FORM” ซึ่งถูกใช้ติดต่อกันมาเป็นเวลาอันยาวนานกว่า 200 ปี จนกระทั่งในปี ค.ศ.1982 จึงได้มีการนำกรณธรรม์ที่ได้ปฏิรูปขึ้นมาใหม่มาใช้แทน “S.G.FORM” และใช้ติดต่อกันเรื่อยมาจนทุกวันนี้

6.8 ชนิดของกรณธรรม์ประกันภัยขนส่งสินค้าทางทะเล

กรณธรรม์การประกันภัยขนส่งสินค้าทางทะเลที่นิยมใช้ มีด้วยกัน 3 ประเภท ได้แก่

1 กรณธรรม์เดี่ยว (Single Policy)

เป็นกรณธรรม์ที่คุ้มครองสินค้าที่เอาประกัน เฉพาะเที่ยวเรือที่ได้ทำประกันไว้ ซึ่งการทำประกันภัยทางทะเลส่วนใหญ่ จะเป็นกรณธรรม์ประเภทนี้

2 กรณธรรม์รายปี (Annual Policy)

เป็นกรณธรรม์แบบเปิดกว้างที่ให้ความคุ้มครองภายในระยะเวลาที่เอาประกันเป็นรายปี ภายใต้เงื่อนไขต่างๆ ที่ผู้รับประกันกับผู้เอาประกันได้ตกลงกันไว้

3 กรณธรรม์เปิด (Open Policy)

เป็นสัญญาประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองที่กว้างขวางที่สุด มีลักษณะที่เปิดกว้าง เช่นเดียวกับกรณธรรม์รายปี แต่ระยะเวลาที่เอาประกันระบุไว้เฉพาะวันเริ่มต้นความคุ้มครองเท่านั้น โดยไม่ระบุวันสิ้นสุดการเอาประกัน วันสิ้นสุดการเอาประกันสำหรับกรณธรรม์แบบเปิดโดยทั่วไปคือ 30 วัน หลังจากที่คุณสัญญาฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดบอกเลิกสัญญาเป็นลายลักษณ์อักษร

เมื่อมีการขนส่งสินค้าเกิดขึ้นผู้เอาประกันภัยจะต้องแจ้งรายละเอียดแห่งสินค้าที่เอาประกันภัยให้แก่ผู้รับประกันภัยเพื่อออกหนังสือรับรองการประกันภัยในสินค้าเที่ยวนั้นๆ โดยอ้างถึง Open Policy ที่ทำได้

6.9 เงื่อนไขความคุ้มครองของกรมธรรม์

เงื่อนไขความคุ้มครองของกรมธรรม์ คือรายละเอียดข้อตกลงเกี่ยวกับการคุ้มครองระหว่างผู้เอาประกันภัยกับผู้รับประกัน มีรูปแบบที่เป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วโลก ซึ่งจัดร่างขึ้นโดย Institute of London Underwriters เมื่อปี ค.ศ.1982 แบ่งออกเป็น 4 ประเภท เรียกว่าเงื่อนไขมาตรฐานสำหรับสินค้าทั่วไป ได้แก่

1. INSTITUTE CARGO CLAUSES (A) หรือ ICC(A)
2. INSTITUTE CARGO CLAUSES (B) หรือ ICC (B)
3. INSTITUTE CARGO CLAUSES (C) หรือ ICC (C)
4. INSTITUTE CARGO CLAUSES (AIR)

6.10 เงื่อนไขและความคุ้มครองทางเรือ

เงื่อนไขและความคุ้มครองทางเรือ คือ Institute cargo Clauses (A), (B) และ (C) มีรายละเอียดตามตารางดังนี้

ภัยที่คุ้มครอง	CLAUSE A	CLAUSE B	CLAUSE C
เพลิงไหม้ ระเบิด	คุ้มครอง	คุ้มครอง	คุ้มครอง
เรือเกยตื้น ล่ม จม หรือตะแคง	คุ้มครอง	คุ้มครอง	คุ้มครอง
ยานพาหนะทางบกพลิกคว่ำหรือตกจากราง	คุ้มครอง	คุ้มครอง	คุ้มครอง
ยานพาหนะเรือชนหรือปะทะกับวัตถุอื่นใด	คุ้มครอง	คุ้มครอง	คุ้มครอง
การขนส่งสินค้าลงจากเรือ ณ ท่าหลบภัย	คุ้มครอง	คุ้มครอง	คุ้มครอง
สินค้าถูกโยนทิ้งทะเล (Jettison)	คุ้มครอง	คุ้มครอง	คุ้มครอง
การเฉลี่ยความเสียหายหรือสูญเสียของส่วนรวม (General Average)	คุ้มครอง	คุ้มครอง	คุ้มครอง
ค่ากู้เรือ และ ค่ากู้สินค้า (Salvage Charge)	คุ้มครอง	คุ้มครอง	คุ้มครอง
ความรับผิดชอบต่อเงื่อนไขผิดทั้งคู่กรณีเรือชนกัน	คุ้มครอง	คุ้มครอง	คุ้มครอง
ค่าจัดส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทาง	คุ้มครอง	คุ้มครอง	คุ้มครอง
แผ่นดินไหว ภูเขาไฟระเบิด หรือฟ้าผ่า	คุ้มครอง	คุ้มครอง	ไม่คุ้มครอง
สินค้าถูกน้ำทะเลซัดตกเรือไป	คุ้มครอง	คุ้มครอง	ไม่คุ้มครอง
ความเสียหายจากน้ำทะเลหรือแม่น้ำ ทะเลสาบ	คุ้มครอง	คุ้มครอง	ไม่คุ้มครอง
สินค้าทั้งหีบห่อเสียหายโดยสิ้นเชิงเพราะตกจากเรือ หรือจากการขนขึ้นลงหรือเปลี่ยนถ่ายเรือ หรือยานพาหนะ	คุ้มครอง	คุ้มครอง	ไม่คุ้มครอง

ภัยที่คุ้มครอง	CLAUSE A	CLAUSE B	CLAUSE C
สินค้าเปียกน้ำฝน	คุ้มครอง	ไม่คุ้มครอง	ไม่คุ้มครอง
การกระทำความเสียหายหรือการทำลายโดยเจตนาต่อสินค้าของบุคคลอื่น	คุ้มครอง	ไม่คุ้มครอง	ไม่คุ้มครอง
การปล้นโดยโจรสลัดและการถูกขโมย	คุ้มครอง	ไม่คุ้มครอง	ไม่คุ้มครอง
ความสูญเสียหรือเสียหายต่อทรัพย์สินที่เอาประกันภัยอันเกิดจากภัยทุกอย่างที่มีสาเหตุจากภายนอกและเกิดขึ้นโดยไม่คาดหมาย	คุ้มครอง	ไม่คุ้มครอง	ไม่คุ้มครอง

6.11 เงื่อนไขและความคุ้มครองทางอากาศ INSTITUTE CARGO CLAUSE (AIR)

คือเงื่อนไขความคุ้มครองของกรมธรรม์ของสินค้าที่ขนส่งทางอากาศ มีรายละเอียดเงื่อนไขความคุ้มครองเช่นเดียวกับ Institute Cargo Class A ยกเว้น

- เรื่องเฉลี่ยค่าเสียหายร่วมกัน (General Average Contribution) และกรณีเรือชนกันแล้วผิดทั้งคู่ ซึ่งผู้เอาประกันและเจ้าของสินค้าจะต้องมีส่วนร่วมรับผิดชอบ (Both to blame collision) ไม่ปรากฏในกรมธรรม์
- ระยะเวลาสิ้นสุดความคุ้มครอง 30 วัน หลังจากสินค้าลงจากเครื่องบิน ณ สนามบินปลายทาง

6.12 ข้อยกเว้นความคุ้มครอง

กรมธรรม์ประกันภัยทุกฉบับจะมีข้อยกเว้นความคุ้มครองในการรับประกันภัยขนส่งสินค้าทางทะเล ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

- 1 ข้อยกเว้นความคุ้มครองของเงื่อนไข INSTITUTE CARGO CLAUSES (A)
 - + ความสูญเสีย เสียหาย หรือค่าใช้จ่ายใดๆ อันเกิดจากการกระทำโดยมิชอบหรือความจงใจของผู้เอาประกันภัย
 - + การรั่วซึมปกติ ปริมาณหรือน้ำหนักขาดหายโดยปกติ การเสื่อมสภาพหรือสึกหรอตามปกติวิสัยของตัวสินค้าที่เอาประกันภัยเอง
 - + ความสูญเสีย เสียหาย หรือค่าใช้จ่ายใดๆ ที่เกิดจากการบรรจุหีบห่อหรือการจัดเตรียมสินค้าที่ไม่เหมาะสม ทั้งนี้หมายรวมถึงการจัดเตรียมสินค้าก่อนการบรรจุหีบห่อ การจัดวางสินค้าในตู้บรรจุสินค้าหรือการยกตู้ ที่กระทำก่อนที่จะเริ่มความคุ้มครองหรือกระทำโดยผู้เอาประกันภัยเอง

- + ความสูญเสีย เสียหาย หรือค่าใช้จ่ายใดๆ อันมีสาเหตุมาจากสภาพตามธรรมชาติของตัวสินค้าที่เอาประกันเอง
- + ความสูญเสีย เสียหาย หรือค่าใช้จ่ายใดๆ อันมีสาเหตุใกล้ชิดจากการล่าช้า ถึงแม้การล่าช้านั้นจะเกิดจากภัยที่คุ้มครองก็ตาม
- + ความสูญเสีย เสียหาย หรือค่าใช้จ่ายใดๆ อันเกิดจากการล้มละลาย หรือปัญหาทางการเงิน หรือการไม่สามารถชำระหนี้ของเจ้าของเรือ ผู้เช่าเหมาเรือ หรือผู้ดำเนินการเดินเรือ
- + ความสูญเสีย เสียหาย หรือค่าใช้จ่ายใดๆ อันเกิดจากการใช้อาวุธประมาธ หรือสงครามที่เกี่ยวกับการแตกประทุของอะตอม หรือปฏิกิริยาทางนิวเคลียร์ หรือกัมมันตภาพรังสี
- + ความสูญเสีย เสียหาย หรือค่าใช้จ่ายใดๆ อันเกิดจากความไม่ทนทะเล ความไม่สมบูรณ์และความไม่พร้อมออกเดินทะเล ของยานพาหนะหรือตู้บรรจุสินค้า ทั้งนี้ผู้เอาประกันหรือลูกจ้างของผู้เอาประกันจะต้องไม่มีส่วนรู้เห็นในขณะที่ยกสินค้าขึ้นยานพาหนะนั้น
- + ความสูญเสีย เสียหาย หรือค่าใช้จ่ายใดๆ อันเกิดจากภัยสงคราม
- + ความสูญเสีย เสียหาย หรือค่าใช้จ่ายใดๆ อันเกิดจากภัยจลาจลและการนัดหยุดงาน

2 ข้อยกเว้นความคุ้มครองของเงื่อนไข INSTITUTE CARGO CLAUSES (B)

- + มีข้อยกเว้นเช่นเดียวกับความคุ้มครองของเงื่อนไข INSTITUTE CARGO CLAUSES (A)
- + เพิ่มเติมข้อยกเว้น ความสูญเสีย เสียหาย หรือค่าใช้จ่ายใดๆ อันเกิดจากการทำความเสียหายหรือการทำลายโดยเจตนาต่อสินค้าที่เอาประกันภัย โดยการกระทำอันผิดกฎหมายโดยบุคคลหนึ่งบุคคลใด

3 ข้อยกเว้นความคุ้มครองของเงื่อนไข INSTITUTE CARGO CLAUSES (C)

- + มีข้อยกเว้นเช่นเดียวกับความคุ้มครองของเงื่อนไข INSTITUTE CARGO CLAUSES (B) ทุกประการ

6.13 ข้อกำหนดการยกเว้นภัยสงคราม (WAR)

กรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลทุกฉบับจะมีข้อยกเว้นการไม่คุ้มครองความสูญเสียเสียหาย หรือค่าใช้จ่ายอันมีสาเหตุจากภัยสงคราม ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

- สงคราม สงครามกลางเมือง การปฏิวัติ การจลาจล การกบฏ ความโกลาหลอลหม่านกลางเมือง การสู้รบโดยหรือกับกองกำลังของประเทศคู่พิพาท
- การจับกุม การยึด การกักขัง การควบคุม การหน่วงเหนี่ยว (ยกเว้นโจรสลัด) และผลจากการกระทำดังกล่าว หรือความพยายามจะกระทำดังกล่าว
- ทุ่นระเบิด ตอร์ปิโด ลูกระเบิด หรืออาวุธสงครามอย่างอื่น

6.14 ข้อกำหนดการยกเว้นภัยจลาจลและการนัดหยุดงาน (SRCC)

กรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลทุกฉบับจะมีข้อยกเว้นการไม่คุ้มครองความสูญเสียเสียหาย หรือค่าใช้จ่ายอันมีสาเหตุจากภัยจลาจลและการนัดหยุดงาน ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

- คนหยุดงาน คนงานปิดโรงงาน หรือคนที่มีส่วนในความโกลาหลทางแรงงาน ความไม่สงบ ความวุ่นวายกลางเมือง
- ผลของการหยุดงาน การปิดโรงงาน ความโกลาหลทางแรงงาน ความไม่สงบ ความวุ่นวายกลางเมือง
- ผู้ก่อการร้ายหรือบุคคลที่กระทำการเนื่องจากจุดประสงค์ทางการเมือง

6.15 เงื่อนไขขยายความคุ้มครองภัยสงครามภัยจลาจลและการนัดหยุดงาน

คือการขยายความคุ้มครองให้แก่ข้อยกเว้นภัยสงครามภัยจลาจลและการนัดหยุดงาน และการก่อความไม่สงบ (WAR & SRCC) ซึ่งเป็นข้อยกเว้นที่สามารถซื้อคืนได้โดยการขยายความคุ้มครอง ตามปกติการทำประกันภัยขนส่งสินค้าทางทะเล ผู้รับประกันจะจัดให้มีการขยายความคุ้มครองของภัยสงครามและภัยจลาจลให้ด้วย

6.16 เงื่อนไขความคุ้มครองเฉพาะประเภทสินค้า

ได้แก่เงื่อนไขที่ให้ความคุ้มครองเฉพาะสินค้าที่มีลักษณะพิเศษ เช่นสินค้าแช่เยือกแข็ง สินค้าเทกอง เป็นต้น ซึ่งมีชื่อเรียกตามประเภทสินค้าที่ให้ความคุ้มครอง เช่น

1. INSTITUTE FROZEN FOOD CLAUSES (A) (EXCLUDING FROZEN MEAT)
2. INSTITUTE FROZEN FOOD CLAUSES (C) (EXCLUDING FROZEN MEAT)

3. INSTITUTE BULK OIL CLAUSES

6.17 เงื่อนไขพิเศษอื่นๆ

ได้แก่เงื่อนไขความคุ้มครองอื่นของการประกันภัยขนส่งสินค้าทางทะเลที่มีได้ระบุไว้ โดยทั่วไปในกรมธรรม์ เช่น

- INSTITUTE MALICIOUS DAMAGE CLAUSE
- INSTITUTE THEFT, PILFERAGE AND NON-DELIVERY CLAUSE
- INSTITUTE REPLACEMENT CLAUSE
- INSTITUTE CLASSIFICATION CLAUSE (เงื่อนไขข้อกำหนดมาตรฐานเรือ)

6.18 จุดเริ่มต้นและสิ้นสุดของสัญญาประกันภัยทางทะเล (Duration of Cover)

สัญญาการประกันภัยขนส่งสินค้าทางทะเล จะเริ่มต้นเมื่อสินค้าเคลื่อนออกจากสถานที่เก็บสินค้า ณ สถานที่ที่ระบุว่าเป็นจุดเริ่มต้นการออกเดินทางต่อเนื่องตลอดการขนส่งตามเส้นทางปกติและจะสิ้นสุดลงเมื่อมีเหตุการณ์ใดเหตุการณ์หนึ่งเกิดขึ้น คือ

1. เมื่อสินค้าส่งถึงโกดังของผู้รับสินค้า หรือโกดังปลายทางอื่นๆ หรือสถานที่เก็บสินค้า ณ จุดหมายปลายทางที่ระบุไว้
2. เมื่อสินค้าส่งถึงโกดังหรือสถานที่เก็บสินค้าอื่นไม่ว่าจะก่อนถึงหรือ ณ ปลายทางที่ระบุไว้ ซึ่งผู้เอาประกันภัยเลือกใช้เป็น
 - ที่เก็บสินค้านอกเหนือไปจากเส้นทางขนส่งตามปกติ หรือ
 - ที่จัดสรรหรือแจกจ่ายสินค้า
3. เมื่อครบ 60 วัน นับจากวันที่สินค้าที่เอาประกันถูกขนถ่ายขึ้นที่เมืองท่าสุดท้าย

6.19 การทำประกันภัยสำหรับสินค้านำเข้า

เมื่อผู้นำเข้าสั่งซื้อสินค้าใน Term F.O.B. หรือ CFR หรือใน Term อื่นๆ ที่ไม่ได้รวมค่าประกันภัยไว้ในค่าสินค้า ก่อนที่สินค้าออกเดินทางจากเมืองท่าต้นทาง ผู้นำเข้าหรือผู้ซื้อสินค้าจะต้องติดต่อบริษัทรับประกันภัยสินค้าทางทะเลหรือตัวแทนประกันภัย เพื่อขอซื้อประกันภัยสินค้าที่จะนำเข้า โดยจะต้องแจ้งข้อมูลดังต่อไปนี้แก่ผู้รับประกันภัย คือ

1. ชื่อผู้รับสินค้าหรือผู้เอาประกัน

2. ชนิดสินค้า
3. จำนวนและลักษณะหีบห่อของสินค้า
4. เครื่องหมายและเลขหมายของหีบห่อ
5. จำนวนเงินที่เอาประกัน (โดยทั่วไปจะเท่ากับ 110% ของราคา CFR.)
6. เมืองท่าต้นทางและเมืองท่าปลายทาง
7. ชื่อเรือ เทียบเรือ และวันเรือออก
8. เงื่อนไขความคุ้มครองที่ต้องการทำประกันภัย

กรณีที่ยังไม่ทราบข้อมูลทั้งหมด ผู้นำเข้าสามารถแจ้งบริษัทรับประกันภัยสินค้าทางทะเลหรือตัวแทนประกันภัย ให้ออกเอกสาร Cover Note ไว้ให้ก่อนเพื่อรับความคุ้มครองล่วงหน้าได้

ในทางปฏิบัติเป็นการยากที่ผู้ซื้อจะทราบว่าผู้ขายสินค้าจะส่งสินค้าเมื่อไร จึงไม่สามารถทำประกันภัยได้ทันก่อนที่สินค้าจะออกเดินทางจากเมืองท่าต้นทาง หากเคราะห์ร้ายทำประกันไม่ทันและเกิดเหตุการณ์เรืออับปางไปก่อนทำประกันภัยสินค้า ผู้นำเข้าจะต้องเป็นฝ่ายรับความเสียหายแต่เพียงผู้เดียว กล่าวคือ ต้องจ่ายค่าสินค้าโดยที่ไม่ได้รับสินค้า ดังนั้นทางที่ดีควรจะออก Cover Note ในทันทีที่ได้เปิด L/C ออกไปซื้อสินค้าหรือมีคำสั่งซื้อออกไปยังต่างประเทศ

6.20 ข้อดีของการทำประกันภัยสินค้าขาเข้าภายในประเทศ

การทำประกันภัยขนส่งทางทะเลสำหรับสินค้าขาเข้า กับบริษัทรับประกันภัยสินค้าทางทะเลหรือตัวแทนประกันภัยภายในประเทศมีข้อดี ดังนี้

1. มีความสะดวกและรวดเร็วในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน
2. ผู้รับประกันจะอยู่ในประเทศ ไม่มีปัญหาในการติดต่อสื่อสาร
3. การซื้อประกันจากต่างประเทศ เมื่อเกิดความเสียหายของสินค้าเกิดขึ้น นอกจากต้องใช้เวลาในการติดต่อเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้รับประกันในต่างประเทศที่กระทำผ่านตัวแทนของผู้รับประกันภัยในประเทศแล้ว ผู้รับประกันภัยยังอาจจ่ายเบี่ยงที่จะชดใช้ค่าเสียหายตามกรรมวิธีด้วยวิธีการต่างๆ หรืออาจห่วงเหนี่ยวด้วยการเรียกเอกสารเพิ่มเติมต่างๆ ได้
4. อาจได้เบี้ยประกันที่ต่ำกว่าการซื้อจากต่างประเทศ
5. ไม่เสียเปรียบดุลการชำระเงินของประเทศ

6.21 ข้อควรระวังในการทำประกันภัยสินค้าขาเข้าภายในประเทศ

ถ้าผู้นำเข้าซื้อประกันภัยไม่ทันกำหนดวันที่เรือเดินทางออกจากเมืองท่าต้นทางหรือลี้มทำประกันภัย หากเกิดความเสียหายหรือสูญเสียดังกล่าวเกิดขึ้น จะไม่สามารถเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้ใดได้

ผู้นำเข้าสินค้าบางรายเข้าใจผิดว่าไม่จำเป็นต้องซื้อประกันขนส่งสินค้า เพราะถ้าหากเกิดความเสียหายหรือสูญเสียดังกล่าวแล้วสามารถเอาผิดกับผู้รับขนส่งหรือผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับอื่นได้ ซึ่งความเป็นจริงแล้วผู้รับขนส่งจะรับผิดชอบเพียงระดับหนึ่งเท่านั้น แต่จะไม่ชดใช้ค่าเสียหายให้ทั้งหมด ส่วนผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องอื่นๆ ก็ไม่สามารถรับผิดชอบต่อความเสียหายทั้งหมดที่เกิดขึ้นได้เช่นกัน

6.22 ข้อควรพิจารณาในการซื้อประกันภัยขนส่งสินค้าขาเข้า

เมื่อจะซื้อสินค้าจากต่างประเทศ ผู้นำเข้าควรให้ผู้ขายสินค้าเสนอราคามาทั้ง 3 เงื่อนไข คือ F.O.B. C.F.R และ C.I.F. เพื่อที่จะได้ทราบ ค่าสินค้า ค่าระวางเรือ และค่าประกันภัย ซึ่งจะนำไปเปรียบเทียบกับค่าระวางเรือและค่าเบี้ยประกันภัยที่ผู้นำเข้าสามารถจะจัดซื้อได้ด้วยตนเองภายในประเทศ จากบริษัทตัวแทนเรือและบริษัทรับประกันภัยสินค้าทางทะเล โดยปกติหากเบี้ยประกันที่จัดซื้อภายในประเทศมีอัตราใกล้เคียงกับที่ผู้ขายเสนอมาจากต่างประเทศ เพื่อประโยชน์ที่สูงสุด ผู้ซื้อควรจัดซื้อจากภายในประเทศ เพราะจะมีความเสี่ยงที่จะถูกปฏิเสธการจ่ายเงินน้อยกว่าการทำประกันมาจากต่างประเทศ

ผู้นำเข้าควรทำประกันภัยผ่านนายหน้าประกันภัย เพราะจะมีความสะดวกและจะได้รับการช่วยเหลือในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน ในกรณีที่เกิดความเสียหายหรือสูญเสียดังกล่าวที่ได้อาประกันไว้

6.23 เงื่อนไขที่ควรซื้อในการประกันภัยสินค้าขาเข้า

เงื่อนไขที่ควรซื้อประกันภัยทางทะเลสำหรับสินค้าขาเข้า ที่สามารถครอบคลุมความเสี่ยงจากความเสียหายต่างๆ อันจะเกิดขึ้นได้อย่างเพียงพอ คือ INSTITUTE CARGO CLAUSE A with WAR & SRCC หรือที่เรียกว่า ALL RISK

6.24 การทำประกันภัยสำหรับสินค้าส่งออก

กรณีที่ผู้ขายสินค้าเสนอขายเป็นราคา C.I.F. ณ เมืองท่าปลายทาง ก่อนส่งมอบสินค้าลงเรือผู้ขายสินค้าจะต้องติดต่อบริษัทรับประกันภัยสินค้าทางทะเลหรือตัวแทนประกันภัย เพื่อขอซื้อประกันภัยสินค้าที่จะส่งออก โดยจะต้องแจ้งข้อมูลดังต่อไปนี้แก่ผู้รับประกันภัย คือ

1. ชื่อผู้รับสินค้า
2. ชนิดสินค้า
3. จำนวนและลักษณะหีบห่อของสินค้า
4. เครื่องหมายและเลขหมายของหีบห่อ
5. จำนวนเงินที่เอาประกัน (โดยทั่วไปจะเท่ากับ 110% ของราคา CFR.)
6. เมืองท่าต้นทางและเมืองท่าปลายทาง
7. ชื่อเรือ เทียบเรือ และวันเรือออก
8. เงื่อนไขความคุ้มครองที่ต้องการทำประกันภัย

6.25 ข้อดีของการทำประกันภัยสินค้าขาออกภายในประเทศ

การทำประกันภัยการขนส่งทางทะเลสำหรับสินค้าขาออก กับบริษัทรับประกันภัยสินค้าทางทะเลหรือตัวแทนประกันภัยภายในประเทศมีข้อดี ดังนี้

1. ลูกค้าได้รับความสะดวก ไม่ต้องกังวลว่าจะซื้อประกันไม่ทัน
2. ในฐานะผู้ส่งออกเราจะได้ประโยชน์จากการขายในเงื่อนไข C.I.F. เพราะหากมีการส่งออกเป็นประจําบริษัทประกันภัยในประเทศไทยจะลดอัตราเบี้ยประกันภัยให้ได้ เป็นผลให้อัตราเบี้ยประกันภัยต่ำลงได้ ซึ่งจะทำให้สามารถเสนอขายสินค้าในราคาที่ต่ำลงได้
3. ไม่เสียเปรียบดุลการชำระเงินของประเทศ

6.26 ข้อควรระวังในการทำประกันภัยสินค้าขาออกภายในประเทศ

ลูกค้าซึ่งเป็นผู้นำเข้าที่เมืองท่าปลายทางอาจจะมีปัญหาในการเรียกค่าสินไหมทดแทนจากกรมธรรม์ได้ เพราะไม่สามารถติดต่อตัวแทนประกันภัยในประเทศปลายทางได้

6.27 การเรียกร้องค่าสินไหม

เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นกับตัวสินค้า ผู้เอาประกันจะต้องเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกัน การเรียกค่าสินไหมทดแทน มีรายละเอียดที่สำคัญ ดังต่อไปนี้

6.28 หลักสำคัญในการเรียกค่าสินไหมทดแทน

หลักการที่สำคัญที่สุดในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องตระหนักคือ “ในขณะที่ความเสียหายได้เกิดขึ้น ผู้เอาประกันภัยจะต้องมีส่วนได้เสียในทรัพย์สินที่เอาประกันภัยนั้น”

6.29 ประเภทของค่าสินไหมทดแทน

ค่าสินไหมทดแทนแบ่งเป็น 2 ประเภท คือ

- 1 ค่าสินไหมอันเกิดจากความเสียหายที่แท้จริงที่เกิดกับตัวสินค้า (Particular Average Loss) เช่น การแตกหัก ถูกขโมย เปียกน้ำ จำแนกตามลักษณะของความเสียหายได้ 2 ประเภท ได้แก่
 - + ค่าสินไหมทดแทนความเสียหายโดยสิ้นเชิง คำนวณจากมูลค่าที่เอาประกันภัยไว้
 - + ค่าสินไหมทดแทนความเสียหายบางส่วน คำนวณได้ในหลายลักษณะ เช่น ค่าซ่อม ค่าเสื่อมราคา รวมทั้งค่าใช้จ่ายที่ป้องกันไม่ให้ความเสียหายที่เกิดขึ้นแล้วลุกลามเพิ่มเติม
- 2 ค่าสินไหมอันเกิดจากความเสียหายที่ไม่ได้เกิดกับตัวสินค้า (General Average Loss) ได้แก่ ความรับผิดชอบร่วมกันในการผจญภัยในทะเล ความรับผิดชอบเมื่อสินค้าถูกโยนทิ้งทะเลเพื่อความอยู่รอดปลอดภัยของเรือและสินค้าบนเรือที่เหลืออยู่

6.30 ขั้นตอนปฏิบัติในการเรียกค่าสินไหมทดแทน

เมื่อสินค้าเกิดความสูญเสียชีวิต หรือเสียหาย ณ จุดหมายปลายทางหรือเมืองท่าสุดท้าย ผู้เอาประกันภัยจะต้องปฏิบัติดังนี้

- + แจ้งผู้รับประกันภัยในทันทีที่พบว่ามีความเสียหายเกิดขึ้น เพื่อให้ผู้รับประกันภัยจะได้ส่งผู้สำรวจความเสียหาย (Surveyor) ไปสำรวจความเสียหาย และตรวจนับคัดแยกของที่ติดออกจากของที่เสียหาย ตลอดจนค้นหาสาเหตุที่ทำให้สินค้าเกิดความเสียหาย แล้วออกรายงานความเสียหาย (Survey Report) ให้แก่ผู้รับประกันและผู้เอาประกันภัยได้รับทราบ

- + หรือร้องขอต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ออกรายงานความเสียหาย เพื่อใช้เป็นเอกสารประกอบการเรียกร้องค่าเสียหายต่อผู้ละเมิดและเรียกค่าสินไหมทดแทน เช่น
 - รายการสำรวจสินค้า (Survey Report) ของการทำเรือแห่งประเทศไทย หรือทำเทียบเรือสินค้า
 - รายการสินค้าขาดและเกินจากบัญชีเรือสินค้า (Short and Over landed Cargo List)
- + ปกป้องสิทธิในการไล่เบี่ยต่อผู้ละเมิด เช่นผู้รับขนส่งสินค้าทุกๆ ทอด ซึ่งจะต้องปฏิบัติดังนี้
 - ทำหนังสือเรียกร้องค่าเสียหายเป็นลายลักษณ์อักษรต่อผู้รับขนส่งสินค้าภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ในใบตราส่งสินค้า
 - ลงชื่อกำกับความเสียหายของสินค้าลงในใบรับสินค้า ที่ขนส่งในทุกๆ ทอด เช่น ใบรับสินค้าของโกดังท่าเทียบเรือ ใบรับสินค้าของผู้รับขนส่งสินค้าทางรถยนต์ เป็นต้น
- + บังคับไม่ให้ความเสียหายที่เกิดขึ้นแล้วนั้นลุกลามเพิ่มเติม ซึ่งจะต้องดำเนินการดังนี้
 - ดำเนินการตามสมควรเพื่อหยุดยั้งความเสียหาย เช่น แยกสินค้าที่ดีออกจากสินค้าที่เปียกน้ำ
 - รักษาสภาพสินค้าที่เสียหายแล้วนั้น ให้อยู่ในสภาวะเดิมหรือหรือสภาวะที่เหมาะสม เช่นไม่ทิ้งไว้กลางแจ้ง เป็นต้น

6.31 เอกสารที่ใช้ในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน

ในการเรียกค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกัน ผู้เอาประกันจะต้องทำหนังสือเรียกร้องค่าสินไหมและจะต้องมีเอกสารประกอบ เอกสารที่ใช้ประกอบในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันมีดังต่อไปนี้

1. หนังสือเรียกร้องค่าเสียหาย (Claim Letter) คือหนังสือที่ผู้เอาประกันเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้รับประกัน ซึ่งจะต้องมีรายละเอียดของสินค้าที่เอาประกัน ปริมาณที่เสียหาย ลักษณะความเสียหายที่เกิดขึ้น และจำนวนเงินที่ขอให้ผู้รับประกันชดใช้ให้

2. ต้นฉบับกรมธรรม์ประกันภัย (Original Insurance Policy or Certificate)
 3. ต้นฉบับบัญชีราคาสินค้า (Original Invoice)
 4. ต้นฉบับใบกำกับการบรรจุหีบห่อสินค้า (Original Packing List)
 5. ต้นฉบับใบตราส่งสินค้า (Original Bill of Lading / Air Waybill)
 6. รายงานสำรวจความเสียหาย (Survey Report) เป็นเอกสารที่ผู้สำรวจความเสียหายออกให้แก่ผู้รับประกันและผู้เอาประกัน ซึ่งรายงานความเสียหายต่างๆ ในสินค้านั้นโดยละเอียด
 7. หนังสือเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้รับขนส่ง (Claim Letter to Carrier) เป็นหนังสือที่ผู้เอาประกันภัยเรียกร้องค่าเสียหายต่อผู้รับขนส่ง หรือผู้ทำละเมิด หรือผู้รับผิดชอบต่อการขนส่งในสินค้านั้น ซึ่งจะต้องระบุรายละเอียดของตัวสินค้าและความเสียหายที่เกิดขึ้น ตลอดจนปริมาณและราคาของสินค้าที่เสียหาย
 8. หนังสือตอบจากผู้รับขนส่งถึงผู้เอาประกันภัย (Replying Letter from Carrier) เป็นหนังสือที่ผู้รับขนส่งตอบผู้เอาประกันว่าจะรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นหรือไม่เพียงใด
 9. เอกสารการรับช่วงสิทธิ์ (Letter of Subrogation) คือเอกสารโอนสิทธิ์ในการไล่เบี้ยต่อผู้ทำละเมิด จากผู้เอาประกันไปให้แก่ผู้รับประกันเพื่อไปเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้ทำละเมิด ภายหลังจากที่ได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนแล้ว
- หมายเหตุ: เอกสารรับช่วงสิทธิ์นี้เป็นหน้าที่ของบริษัทประกันภัยเป็นผู้จัดเตรียมมาให้แก่ผู้เอาประกันลงนามเมื่อมีการชดเชยค่าสินไหมทดแทนเกิดขึ้น