



บรรณานุกรม

หนังสือ

ชินวรุ สุนทรสิมะ. หลักและวิธีทำวิทยานิพนธ์ รายงานประจำภาคและ เอกสารวิจัย.

พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช, 2522.

พามิษฐ์, กระทรวง. กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์. รายงานผลการศึกษาวิจัยการขนส่งสินค้า-
ทางเรือระหว่างประเทศ. 5 เล่ม. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์ข่าวพามิษฐ์,
2520.

มาตพ สังฆมิตร. หลักการค้าระหว่างประเทศ. พิมพ์ครั้งที่ 4. กรุงเทพมหานคร:
สำนักพิมพ์บำรุงสาสน์, 2523.

วิไล วีระปรีย และมาลี ช่วงสุนิช. ระบบบัญชี. 2 เล่ม. กรุงเทพมหานคร: คณะ-
พาณิชย์ศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2523.

บทความ

กมล สนิทเกษตริน. "ชมรมสายการเดินเรือ." วารสารการพาณิชย์นาวี 1 (2525): 10-19.

กรองแก้ว อยู่สุข. "ธุรกิจพาณิชย์นาวี." จุฬาลงกรณ์ธุรกิจปริทัศน์ 7 (มิถุนายน 2527):
70-76.

โกสีย์ อิศราวุธกุล. "บทบาทของการเป็นตัวแทนเรือ." วารสารการพาณิชย์นาวี 3
(มกราคม - เมษายน 2527): 37-48.

_____. "ปัญหาการขนส่งทางเรือ." วารสารการพาณิชย์นาวี 2 (มกราคม - มิถุนายน
2526): 1-12.

ประยงค์ เนตยารักษ์. "การพาณิชย์นาวีของไทย สภาพปัญหาและนโยบาย." วารสารการ-
พาณิชย์นาวี 4 (มกราคม - เมษายน 2528): 13-26.

พรเพ็ญ วัฒนาราร. "นโยบายการขนส่งสินค้าทางเรือ." วารสารการพาณิชย์นาวี 3
(กันยายน - ธันวาคม 2528): 2-16.

เอกสารอื่น ๆ

- ชมภู กาญจนานทร. "การศึกษาและเปรียบเทียบการขนส่งสินค้าอุตสาหกรรมทางทะเลระหว่างระบบบรรจุตู้และระบบไม่บรรจุตู้." วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต ภาควิชาพาณิชยศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2527.
- บุญศักดิ์ บุญมาเลิศ. "พิกัดอัตราค่าระวางและเอกสารต่าง ๆ." กรุงเทพมหานคร: บริษัทยูไนเต็ดไทยชิปปิ้ง จำกัด, ม.ป.ป. (จัดสำเนา.)
- พรทิพย์ ยุทธไกรวิท. "การศึกษาการวิเคราะห์งานของบริษัทตัวแทนเจ้าของเรือในเขตกรุงเทพมหานคร." วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต ภาควิชาพาณิชยศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2527.
- วีรยา ภัทรอาชาชัย. "การศึกษาระบบการจัดการและการทำงานของบริษัทเดินเรือกับการพัฒนาพาณิชยนาวีของไทย." วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต ภาควิชาพาณิชยศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2527.
- สัมภาษณ์
- นฤมล งามบุญอนันต์. สัมภาษณ์ บริษัทยูไนเต็ดไทยชิปปิ้ง จำกัด. สัมภาษณ์, 12 มีนาคม 2528.
- มณีวิทย์ เมธีเจริญพงศ์. เจ้าหน้าที่แผนกบัญชี บริษัทยูไนเต็ดไทยชิปปิ้ง จำกัด. สัมภาษณ์, 2 เมษายน 2528.
- มาณฑิ จินดาพาณิชย์. เจ้าหน้าที่แผนกเอกสาร บริษัทยูไนเต็ดไทยชิปปิ้ง จำกัด. สัมภาษณ์, 19 พฤศจิกายน 2527.
- วิบูลย์ ธรรมสุวรรณ. ผู้จัดการฝ่ายท่า บริษัทอีสเอเซียติก (ประเทศไทย) จำกัด. สัมภาษณ์, 22 เมษายน 2528.
- วิระ รัตนนันท์. ผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการเรือ บริษัทยูไนเต็ดไทยชิปปิ้ง จำกัด. สัมภาษณ์, 28 พฤศจิกายน 2527.
- สุภาณี ดันติตระกูล. หัวหน้าแผนกการเงิน บริษัทยูไนเต็ดไทยชิปปิ้ง จำกัด. สัมภาษณ์, 20 กุมภาพันธ์ 2528.

สุรสิทธิ์ วัชรประทีป. เจ้าหน้าที่แผนกเอกสาร บริษัทไทยเดินเรือไทยชิปปิ้ง จำกัด. สัมภาษณ์,
15 มกราคม 2528.

เหรียญ วรวิวัฒน์กำธร. ผู้จัดการฝ่ายบริหาร บริษัทอีสเอเซียติก (ประเทศไทย) จำกัด.
สัมภาษณ์, 26 กุมภาพันธ์ 2528.

อภิชัย ธรรมศิริรักษ์. เจ้าหน้าที่แผนกบัญชี บริษัทไทยเดินเรือไทยชิปปิ้ง จำกัด. สัมภาษณ์,
1 กุมภาพันธ์ 2528.

เอมอร ศรีนทุ. ผู้จัดการฝ่ายบัญชีและธุรการ บริษัทจุฑานาวี จำกัด. สัมภาษณ์, 8
กุมภาพันธ์ 2528.

Books

Alderton, Patrick M. Sea Transport (Operation and Economics).

London and Sunderland: Thomas Reed Publications Limited, 1980.

Bangkok Shipowners and Agents Association. Liner Conference and
Unitisation. Bangkok: BSSA, 1981.

Branch, Alan E. Elements of Shipping. 5th ed. New York: Chapman
and Hall, 1981.

Sauerbier, Charles L. Marine Cargo Operations. 5th ed. New York:
John Wiley & Sons, 1981.

Stevens, Edward F. Shipping Practice. 9th ed. New York: Pitman
Publishing, 1973.



ภาคผนวก ก.

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

หลักการสำคัญของการประกันภัยการขนส่งสินค้าทางทะเล

1. การชดเชยค่าเสียหาย (Indemnity)

การประกันภัยการขนส่งสินค้าทางทะเล ยึดถือหลักการชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เอาประกันภัย ดังเช่นการประกันภัยทรัพย์สินประเภทอื่น ๆ เช่น การประกันอัคคีภัย การประกันภัยรถยนต์ เป็นต้น กล่าวคือ ชดเชยตามความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง แต่ไม่เกินจำนวนเงินประกันภัยในกรมธรรม์ ทั้งนี้ เพื่อมิให้ผู้เอาประกันภัยเอากำไรจากการประกันภัยได้

อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการประกันภัยการขนส่งสินค้า ผูกพันกับการซื้อขายสินค้านานาชาติ ดังนั้น จึงไม่มีข้อยุ่งยากในการกำหนดมูลค่าของสินค้าที่เอาประกันภัย เพราะมีเอกสารประกอบพร้อมมูลที่สามารถแสดงราคาการซื้อขายได้ ด้วยเหตุนี้กรมธรรม์ประกันภัยการขนส่งสินค้าทางทะเลโดยทั่วไป จึงเป็นกรมธรรม์ที่กำหนดมูลค่าของสินค้าหรือทรัพย์สินที่เอาประกันภัยไว้เป็นที่แน่นอน เมื่อเกิดความเสียหายหรือสูญเสียชีวิตของสินค้าที่เอาประกันภัยไว้ ก็จะชดเชยตามจำนวนเงินประกันภัยที่กำหนดไว้ในกรมธรรม์ เป็นมูลค่าของสินค้า

จำนวนเงินประกันภัย ซึ่งถือเป็นมูลค่าของสินค้า โดยทั่วไปแล้วมักจะเท่ากับราคา C.I.F. บวก 10% (หรือ 110% ของราคา C.I.F.) เหตุที่บวกอีก 10% ทั้ง ๆ ที่ราคา C.I.F. คือ จำนวนเงินที่ผู้ซื้อสินค้าจะต้องจ่ายไปเพื่อได้สินค้ามา ณ จุดหมายปลายทางก็เพราะ เป็นที่ยอมรับกันว่า ในทางปฏิบัติผู้ซื้อต้องเสียค่าใช้จ่ายอื่น ๆ อีกก่อนที่จะได้รับสินค้า ณ โรงเก็บสินค้าของตน เช่น ดอกเบี้ย และเงินเรียกเก็บที่ต้องเสียให้แก่ธนาคาร ค่าออกของ เป็นต้น จำนวน 10% ที่เพิ่มจากราคา C.I.F. ถือว่าเป็นอัตรามาตรฐานที่บริษัทประกันภัยยินยอมจะให้ผู้เอาประกันภัยบวกเพิ่มได้

ในกรณีที่ผู้เอาประกันภัย ต้องการประกันค่าภาษีขาเข้า ก็อาจทำได้ ทั้งนี้เพื่อคุ้มครองความสูญเสียในค่าภาษีขาเข้าที่ตนอาจจะจ่ายไปแล้วล่วงหน้า แต่เรียกคืนไม่ได้เมื่อสินค้าได้รับความเสียหาย ในกรณีเช่นนี้ ผู้เอาประกันภัยอาจจะขอซื้อประกันเพิ่มสำหรับภาษีขาเข้า

โดยระบุจำนวนเงินประกันที่ขอเพิ่มนี้ว่า เป็นการประกันค่าภาษีขาเข้า ผู้เอาประกันภัยจะได้รับการชดเชยการประกันภาษีขาเข้านี้ก็ต่อ เมื่อคนได้เสียภาษีขาเข้าไปแล้ว และปรากฏว่าสินค้าได้รับความเสียหายหรือสูญเสีย และไม่อาจเรียกค่าภาษีขาเข้าที่ได้เสียไปแล้ว คินกลับมาเท่านั้น

2. ส่วนได้เสียในการประกันภัย (Insurable Interest)

ผู้เอาประกันภัยจะต้องมีส่วนได้เสียในสินค้าหรือวัตถุแห่งการประกันภัยในขณะที่เกิดความเสียหายหรือสูญเสีย จึงจะมีสิทธิได้รับการชดเชยค่าสินไหมตามกรมธรรม์

ในขณะที่ยังซื้อประกันภัย ผู้เอาประกันภัยอาจจะยังไม่มีส่วนได้เสียในวัตถุแห่งการประกันภัยนั้นก็ได้ เช่น ผู้ซื้อสินค้าในราคา F.O.B. ทันทีที่เปิดแล็คเตอร์ออฟเคเรดิทซื้อสินค้าไปแล้ว ก็รีบทำประกันภัยไว้ เพื่อที่ว่าเมื่อผู้ขายนำของลงเรือเดินสมุทรเรียบร้อยแล้ว ตนจะได้รับความคุ้มครอง เพราะความรับผิดชอบต่อสินค้าจะตกเป็นของคนตั้งแต่สินค้าลงเรือเดินสมุทรเรียบร้อยแล้ว สมมุติว่าสินค้าเกิดความเสียหายก่อนถูกขนลงบนเรือเดินสมุทร ในกรณีนี้ผู้ซื้อจะยังไม่มีส่วนได้เสียในสินค้านั้น เพราะส่วนได้เสียของผู้ซื้อเริ่มนับเมื่อสินค้าถูกนำลงเรือเดินสมุทรเรียบร้อยแล้ว เท่านั้น เมื่อสินค้ามาได้รับความเสียหายก่อน คนก็ไม่ต้องจ่ายเงินค่าสินค้า จึงไม่ได้รับความเสียหายแต่ประการใด ดังนั้นจึงจะรับประโยชน์จากกรมธรรม์ประกันภัยของตนไม่ได้

3. การเปิดเผยข้อเท็จจริง

กรมธรรม์ประกันภัยการขนส่งสินค้าทางทะเล เป็นสัญญาระหว่างคู่สัญญาสองฝ่ายด้วยกัน คือ ผู้รับประกันภัยหรือบริษัทประกันภัย ฝ่ายหนึ่ง และผู้เอาประกันภัยหรือผู้ซื้อประกันภัย อีกฝ่ายหนึ่ง หลักการสำคัญที่สุดอันเป็นรากฐานของสัญญา คือ ความสุจริตใจต่อกันอย่างยิ่งระหว่างคู่สัญญา ถ้าฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งกระทำการใดที่ขัดต่อหลักการนี้แล้ว สัญญาหรือกรมธรรม์ประกันภัยจะถือเป็นโมฆะได้ทันที คืออีกฝ่ายอาจบอกล้างสัญญาประกันภัยที่ทำไว้ก็ได้

ในสัญญาประกันภัย ฝ่ายเสนอขอเอาประกันภัย คือฝ่ายผู้ซื้อ ฝ่ายที่รับข้อเสนอลงและตกลงทำสัญญาประกันภัย คือฝ่ายบริษัทประกันภัย ก่อนที่จะตัดสินใจรับประกันภัย ฝ่ายบริษัท

รับประกันภัยจะต้องอาศัยข้อมูล และการแถลงข้อเท็จจริงเกี่ยวกับทรัพย์สิน และองค์ประกอบอื่น ๆ ซึ่งฝ่ายผู้เอาประกันภัย เป็นผู้ทราบ ดังนั้น จึงเป็นหน้าที่ของผู้เอาประกันภัย จะต้องแถลงข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญที่ฝ่ายผู้รับประกันภัยจะใช้ประกอบการพิจารณาว่า จะรับประกันภัยได้หรือไม่ เช่น สินค้าที่ตามปกติวิสัยจะต้องมีการบรรจุหีบห่อโดยใช้ลังไม้ที่แน่นหนาเพียงพอ ดังนั้น เมื่อเกิดกรณีที่สินค้าดังกล่าวที่เสนอขอเอาประกันภัยทำการขนส่งโดยใช้วิธีบรรจุในกล่องกระดาษแทน เช่นนี้ ฝ่ายผู้เอาประกันภัยจะต้องแจ้งให้ผู้รับประกันภัยทราบ นอกจากนี้ ในกรณีสินค้าที่ใช้แล้ว แต่ส่งออก หรือส่งคืนให้แก่ผู้ผลิตจำเป็นจะต้องแถลงข้อเท็จจริงนี้ให้ทราบ เพราะมีเช่นนั้น ฝ่ายผู้รับประกันภัยย่อมจะต้องคิดโดยสามัญสำนึกว่า สินค้าดังกล่าวเป็นของใหม่ เพื่อเวลาตกลงใจรับประกันพร้อมทั้งตกลงในการกำหนดเงื่อนไขความคุ้มครองและการคิดอัตราเบี้ยประกัน เป็นต้น สรุปแล้ว ข้อเท็จจริงและองค์ประกอบต่าง ๆ ที่เป็นสาระสำคัญต่อการพิจารณารับประกันภัยนั้น ผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่ที่จะต้องแถลงอย่างสุจริตใจให้ฝ่ายผู้รับประกันภัยทราบโดยปราศจากการปกปิดหรือเจตนาละเลยที่จะเปิดเผย

4. หน้าที่การปกปิดรักษาและพยายามลดความเสียหายในสินค้าที่มีประกันภัย

ผู้เอาประกันภัย มีหน้าที่ต้องระมัดระวังไม่ให้สินค้าที่มีประกันภัยได้รับความเสียหาย และในกรณีที่เกิดความเสียหายหรือประสบภัยอันตรายต่อสินค้า จะต้องใช้ความพยายามที่จะลดความเสียหายเท่าที่จะกระทำได้เสมือนหนึ่งไม่ได้มีการทำประกันภัยไว้ ดังนั้นหากสินค้าได้รับความเสียหาย เช่น เบียดน้ำ หรือหีบห่อที่บรรจุแตกหัก ผู้เอาประกันภัยก็มีหน้าที่จะต้องจัดการปกป้อง เช่น แยกสินค้าที่เบียดน้ำออกจากส่วนที่ยังดี เพื่อไม่ให้ความเสียหายลุกลามไปยังส่วนที่ยังดีอยู่ หรือจัดหาภาชนะหรือหีบห่อมาบรรจุใหม่ ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นเพื่อการนี้ บริษัทประกันภัยจะจ่ายทดแทนให้หากความเสียหายดังกล่าวเกิดจากภัยที่กรมธรรม์ ๑ ให้ความคุ้มครอง

5. การติดตามและเรียกร้องค่าสินไหมจากฝ่ายรับขนส่งสินค้า

ในการทำสัญญาว่าจ้างให้ทำการขนส่งสินค้า ระหว่างเจ้าของหรือผู้มกรรมสิทธิ์ในสินค้าและผู้รับจ้างทำการขนส่ง ฝ่ายผู้รับจ้างทำการขนส่ง มีหน้าที่จะต้องใช้ความระมัดระวังและดูแลสินค้านั้นจนกระทั่งส่งไปถึงจุดหมายปลายทางตามที่ระบุไว้ในใบตราส่ง หากสินค้าต้องได้รับความเสียหายหรือสูญเสียแล้ว ผู้รับจ้างขนส่งจะต้องรับผิดชอบชดใช้ความเสียหายที่เกิดขึ้น

ดังนั้น ผู้เอาประกันภัย จึงมีหน้าที่จะต้องติดตาม เรียกร้องให้ฝ่ายผู้รับจ้างขนส่งสินค้า ให้ชดใช้สำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นในระหว่างทำการขนส่ง ถึงแม้ฝ่ายผู้เอาประกันภัยจะมี สิทธิโดยชอบธรรมในการ เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากกรมธรรม์ประกันภัยการขนส่งสินค้าทาง ทะ เลขของตนอยู่แล้วก็ตาม แต่ผลประโยชน์ตามกรมธรรม์นั้นคุ้มครอง เฉพาะตัวผู้เอาประกันภัย หรือผู้มีส่วนได้ เสียโดยชอบธรรมในสินค้าที่เอาประกันภัยเท่านั้น บุคคลที่สามโดย เฉพาะอย่างยิ่ง ผู้รับทำการขนส่งที่ต้องรับผิดชอบตามกฎหมายในความสูญเสียหรือบุบสลายไปของทรัพย์สินที่อยู่ใน ความดูแลรักษาของตน จะอาศัยผลประโยชน์ใด ๆ จากการทำประกันภัยของเจ้าของสินค้า ไม่ได้ ดังนั้น กรมธรรม์ประกันภัยจึงต้องมีการกำหนดข้อเงื่อนไขว่า ผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่ จะต้องทำการ เรียกร้องต่อฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบให้ชดใช้ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับทรัพย์สินที่ เอาประกัน ภัยเสียก่อน ต่อเมื่อผู้เอาประกันภัยได้กระทำการ เรียกร้องต่อฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบดังกล่าวแล้ว จึงจะถือว่าได้ปฏิบัติตาม เงื่อนไขของกรมธรรม์ ฯ และสามารถจะ เรียกร้องค่าสินไหมทดแทน ตามที่มีการคุ้มครองภายใต้เงื่อนไขการรับประกันภัยโดยแสดงหลักฐานการแจ้ง เรียกร้องต่อ ฝ่ายที่ตนทำการ เรียกร้องไป รวมทั้งคำตอบที่ได้รับจากฝ่ายนั้น จึงจะได้รับการพิจารณาชดใช้ จากผู้รับประกันภัยสำหรับส่วนที่ตนได้รับชดใช้ไม่ครบจากผู้รับทำการขนส่ง หรือผู้รับประกันภัย จะเป็นผู้ชดใช้ใน ความเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งหมด เมื่อพิสูจน์แล้วว่าฝ่ายผู้รับขนส่งไม่ต้องรับผิด ชดใช้ใน ความเสียหายที่เกิดขึ้น

6. หลักการเกี่ยวกับความเสียหายและสูญเสียต่อสินค้า

ความเสียหาย หรือสูญเสียต่อสินค้าหรือทรัพย์สินที่เอาประกันภัยอาจเกิดขึ้นได้ 2 ประการด้วยกันคือ ความเสียหายบางส่วน หรือความเสียหายโดยสิ้นเชิง

ความเสียหายบางส่วน (Partial Loss) หมายถึงการที่สินค้าหรือ ทรัพย์สินได้รับความเสียหาย สูญเสีย หรือถูกทำลายไปเพียงบางส่วน ทำให้มูลค่าเสื่อมไปแต่ยังไม่ถึงขนาดหมดสภาพการ เป็นสิ่งของชนิดหรือประเภทของสินค้าหรือทรัพย์สินดังกล่าว หรือยังไม่ ถึงกับสูญสิ้นมูลค่าไปเสียทั้งหมด

ส่วนความสูญเสียหรือเสียหายโดยสิ้นเชิง เกิดได้ 2 ลักษณะด้วยกัน คือ ความสูญเสีย สิ้นเชิงโดยแท้ อย่างหนึ่ง กับความสูญเสียเสมือนหนึ่งเสียหายโดยสิ้นเชิงอีกอย่างหนึ่ง

- ความสูญเสียสิ้นเชิงโดยแท้ (Actual Total Loss) เกิดขึ้นเมื่อทรัพย์สินถูกทำลายพินาศสิ้นจนหมดสภาพที่จะคงความเป็นทรัพย์สินหรือสิ่งของชนิดนั้น ๆ ค่อยไป เช่น ข้าวสารเปียกน้ำจนบูดเน่า ไม่สามารถนำมาใช้บริโภคตามวัตถุประสงค์ได้อีกต่อไป หรือเมื่อทรัพย์สินที่สูญหายไปนั้น ไม่อาจติดตามเอากลับคืนมาได้ เช่น สินค้าที่จมลงไปกับเรือที่ใช้งาน เช่นนี้ถือว่าเป็นความสูญเสียสิ้นเชิงโดยแท้เหมือนกัน

- ความสูญเสียเสมือนหนึ่งเสียหายโดยสิ้นเชิง (Constructive Total Loss) เกิดขึ้นในกรณีที่สินค้าประสมภพที่คุ้มครองจนทำให้ผู้เอาประกันภัยไม่สามารถกอบกู้เอาคืนมาได้ ทั้ง ๆ ที่สินค้านั้นอาจจะยังไม่ถึงกับถูกทำลายพินาศสิ้นไปก็ได้ แต่ก็เป็นที่แน่ชัดแล้วว่า ในที่สุดก็จะต้องกลายเป็นความสูญเสียสิ้นเชิงโดยแท้ในกาลต่อไป เนื่องจากค่าใช้จ่ายที่จะต้องเสียไปในการกอบกู้สินค้านั้น ไม่คุ้มที่จะลงทุนกระทำ เช่น เรือเดินสมุทรที่ใช้บรรทุกสินค้าที่เอาประกันภัยไป เกยหินโสโครกในทะเลแถบที่มีคลื่นลมแรงจัดอยู่ตลอดเวลา สินค้าอาจจะยังไม่ได้ได้รับความเสียหาย แต่ก็ไม่มีทางที่จะช่วยให้เรือพ้นจากการเกยหินโสโครกได้ และเป็นที่แน่ชัดแล้วว่า เรือจะต้องอับปางลงในที่สุด และสินค้าที่อยู่บนเรือนั้นก็จะต้องพินาศหมดสิ้นไปด้วย หรือเมื่อสินค้าได้รับความเสียหายมากจนกระทั่งค่าซ่อม เพื่อให้สินค้ากลับคืนสู่สภาพเดิม บวกกับค่าขนส่งต่อไปยังจุดหมายปลายทาง รวมกันแล้วสูงเกินกว่ามูลค่าของสินค้านั้นเมื่อมาถึงปลายทาง เป็นต้น

ภัยที่คุ้มครอง และ เงื่อนไขความคุ้มครองในกรมธรรม์

เพื่อจะทำความเข้าใจว่า กรมธรรม์ประกันภัยสินค้าทางทะเลให้ความคุ้มครองภัยอะไรบ้างและมีเงื่อนไขการรับประกันและขอบเขตความคุ้มครองเพียงใด จำเป็นจะต้องศึกษาถึงภัยต่าง ๆ ที่ระบุไว้ในหน้ากรมธรรม์ ซึ่งเป็นภัยหลักและเป็นภัยพื้นฐานของกรมธรรม์ เราเรียกภัยที่ระบุไว้ในหน้ากรมธรรม์ว่า "ภัยจากการขนส่งทางทะเล" (Maritime perils) แล้วจึงดูเงื่อนไขการรับประกันที่เป็นมาตรฐานใช้แพร่หลายทั่วโลก คือ Institute Cargo Clauses ซึ่งมีข้อเงื่อนไขความคุ้มครองที่ใช้กันประจำอยู่ ๓ เงื่อนไขคือ (1) F.P.A. (2) W.A. และ (3) All Risks จากเงื่อนไขความคุ้มครองทั้ง ๓ แบบนี้เองที่ฝ่ายผู้ซื้อประกันและฝ่ายบริษัทรับประกันภัย ใช้เป็นข้อเงื่อนไขกำหนดขอบเขตความคุ้มครองและภัยที่มีการรับประกันภัยไว้ตามกรมธรรม์

1. ภัยการขนส่งทางทะเล (Maritime Perils)

เป็นภัยหลักที่กรมธรรม์กำหนดให้ความคุ้มครองนั้นคือ เมื่อทรัพย์สินที่เอาประกันได้รับความเสียหายอันมีสาเหตุจากภัยเหล่านี้ กรมธรรม์ก็จะคุ้มครองให้โดยมีเงื่อนไขการคุ้มครองตามข้อเงื่อนไขอย่างใดอย่างหนึ่งที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ คือ F.P.A. หรือ W.A. หรือ All Risks ซึ่งเป็นข้อกำหนดขอบเขตของความคุ้มครองและภัยเพิ่มเติมต่าง ๆ นอกจากนี้ที่เป็นภัยจากการขนส่งทางทะเลอันเป็นภัยเบื้องต้นแล้ว

ภัยจากการขนส่งทางทะเล หมายถึง ภัยอันตรายที่มาจากเหตุการณ์อันไม่อาจคาดหมายได้ ได้แก่ พายุ มรสุม เรือจม เกยตื้น ชนหรือโดนกัน อัคคีภัย ผู้ร้ายที่ใช้กำลังปล้นจี้ การทิ้งสินค้าลงทะเลในขณะที่ประสบภัย และการจงใจกระทำการอันมิชอบของนายเรือและลูกเรือ เพื่อเจตนาให้เจ้าของเรือต้องเสียหาย (เช่น ละทิ้งเรือให้ประสบความวิบัติ จุดไฟเผาเรือแล่นไปเกยตื้น เป็นต้น)

2. F.P.A. ให้ความคุ้มครองและค่าใช้จ่ายค่าสินไหม ต่อไปนี้

(1) ความเสียหายสิ้นเชิงและทั้งหมด ในสินค้าที่เอาประกันภัยที่เกิดขึ้นระหว่างการขนส่งอันเนื่องมาจากภัยการขนส่งทางทะเล (Maritime perils) ที่กล่าวไว้ในข้อ 1 ข้างต้น

(2) ความเสียหายไม่ว่าจะเป็นทั้งหมด หรือบางส่วนก็ตาม อันมีสาเหตุจากไฟไหม้ การระเบิด การเกยตื้น การจม ชนกันหรือการโดนของเรือที่ใช้บรรทุกกับเรือลำอื่นหรือวัตถุอื่นใด

(3) เมื่อหีบห่อใดหีบห่อใดได้รับความเสียหายโดยสิ้นเชิงที่เกิดขึ้นในขณะที่ขนขึ้นหรือขนลงจากเรือ (เช่น สินค้าหีบห่อตกลงไปในทะเลระหว่างขนขึ้น ถ้ำล่า หรือขนลงจากเรือ)

(4) ค่าใช้จ่ายที่ผู้เอาประกันภัยเสียไป เพื่อพยายามกู้ทรัพย์สิน ป้องกันไม่ให้เกิดการสูญเสยหรือลดความเสียหายที่เกิดขึ้นแล้วจากภัยที่กรมธรรม์ให้ความคุ้มครอง ทั้งนี้ ค่าใช้จ่ายดังกล่าวจะต้องไม่เกินมูลค่าของทรัพย์สินที่เอาประกัน

(5) ความเสียหายหรือสูญเสียใด ๆ ที่เกิดจากการชนสินค้าลงที่ท่าระหว่างทางที่ใช้เป็นที่พักหลบภัยการขนส่งทางทะเล (เช่น เมื่อเกิดมรสุม หรือเรือพบอุบัติเหตุ ตามที่กล่าวไว้ใน (2) ข้างต้น) รวมทั้งค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียไปเกี่ยวกับ ค่าโรงเก็บสินค้า ค่าส่งสินค้าต่อไปยังจุดหมายปลายทาง

(6) การที่ทรัพย์สินเอาประกันต้องถูกทำลายหรือทิ้งไปในเหตุการณ์ G.A. (คือ การที่นายเรือสั่งการให้ทิ้งหรือทำลาย เพื่อความปลอดภัยของส่วนรวม เช่น ในเวลาเกิดพายุ ต้องทิ้งของบางอย่างลงทะเลไป เพื่อให้เรือเบา ทรัพย์สินหรือสินค้าอื่นที่เหลือนบนเรือจะได้อพยพปลอดภัย และเมื่อสินค้าและทรัพย์สินอื่นบนเรือรอดปลอดภัยมาได้แล้ว ก็จะต้องร่วมกันชดใช้ให้แก่ทรัพย์สินที่ถูกสละทิ้งไป) และในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยต้องร่วมชดใช้ในเหตุการณ์ G.A. (General Average) บริษัทประกันภัยก็จะรับชดใช้ให้แทน

หมายเหตุเพิ่มเติมสำหรับเงื่อนไขการประกันแบบ F.P.A.

ที่นิยมเรียกเงื่อนไข F.P.A. นี้ว่า เป็นเงื่อนไขความคุ้มครองแบบเสียหายโดยสิ้นเชิงเท่านั้น เนื่องจากคำว่า F.P.A. (free from particular average) แปลตรงตัวก็คือ ไม่ชดใช้ความเสียหายที่เกิดขึ้นบางส่วน

โดยข้อเท็จจริงแล้ว น่าจะเรียกว่า เงื่อนไขนี้ให้ความคุ้มครองความเสียหายใด ๆ ที่เกิดจากการที่เรือที่ใช้ขนส่งประสมอุบัติเหตุต่อไปนี้คือ เกิดไฟไหม้ ระเบิด ชนกัน โคนกัน จม เกยตื้น เพราะเมื่อเรือที่ใช้ขนส่งสินค้าประสมอุบัติเหตุเหล่านี้แล้ว กรรมธรรมจะชดใช้ความเสียหายที่เกิดแก่สินค้าที่เอาประกันภัยที่มีสาเหตุสืบเนื่องมาจากเหตุการณ์ดังกล่าว โดยไม่ต้องถึงกับ เป็นการเสียหายโดยสิ้นเชิงทั้งหมดก็ได้

3. W.A.

ในเงื่อนไขความคุ้มครอง W.A. (With Average) ซึ่งแปลตามตัวคือ รวมการชดใช้ความเสียหายที่เป็นบางส่วนด้วย นอกจากคุ้มครองแบบเดียวกับ F.P.A. แล้วยังรวมไปถึงการชดใช้ความเสียหายบางส่วนที่เกิดจากภัยขนส่งทางทะเล (Maritime perils) คือภัยธรรมชาติต่าง ๆ อาทิ พายุ คลื่นลมรุนแรง ทั้งนี้ความเสียหายที่เกิดขึ้นจากภัยขนส่งทางทะเลดังกล่าว จะต้องไม่ต่ำกว่า 3% ของทรัพย์สินที่เอาประกัน

ดังนั้น ข้อแตกต่างประการเดียวระหว่าง F.P.A. และ W.A. คือ F.P.A. จะคุ้มครองความเสียหายที่เกิดจากคลื่นลมมรสุม ก็เฉพาะเมื่อความเสียหายเป็นแบบสิ้นเชิง หรือเสียหายทั้งหมดเท่านั้น ส่วน W.A. นั้น ในกรณีความเสียหายจากภัยธรรมชาติ ถ้าความเสียหายถึง 3% ของมูลค่าทรัพย์สินที่เอาประกันภัยก็จะได้รับการชดใช้ในความเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งหมด

4. ภัยพิเศษนอกเหนือจากภัยการขนส่งทางทะเล

ความคุ้มครองและภัยที่คุ้มครองตามเงื่อนไข F.P.A. และ W.A. จะเห็นได้ว่า จำกัดเพียงเฉพาะภัยที่เกิดจากสภาพความแปรปรวนของธรรมชาติ และอุบัติเหตุที่เกิดกับเรือ ที่ขนส่งทรัพย์สินและสินค้าเอาประกันภัยเท่านั้น ถ้าหากไม่เกิดเหตุการณ์ดังกล่าวนี้แล้ว หากสินค้าได้รับความเสียหายหรือสูญเสียนั้นก็จะไม่ได้รับการชดใช้ ตัวอย่างเช่น หากสินค้าเบี่ยงน้ำ โดยเรือไม่ได้ประสบคลื่นลมมรสุมรุนแรง หรือไม่ได้เกิดอุบัติเหตุชนกัน ไฟไหม้ เกยตื้น ฯลฯ ความเสียหายนั้นก็จะไม่ได้รับการชดใช้

ดังนั้น ในแง่ของผู้ซื้อประกันภัย อาจจะเห็นว่า การคุ้มครองในเงื่อนไข F.P.A. หรือ W.A. นั้นยังไม่เป็นการเพียงพอในแง่ของหลักประกันภัย เพราะสินค้าที่ขนส่งมีโอกาสจะเสียหายจากเหตุการณ์อื่น ๆ อีกเป็นจำนวนมาก นอกเหนือจากภัยทะเลและภัยจากอุบัติเหตุของเรือ เช่น ของถูกลักขโมยไป ชาดจำนวนไปเมื่อมาถึงปลายทางเพราะถูกจัดแงะ เบี่ยงน้ำ แดกหักในระหว่างการขนส่ง (โดยไม่ได้เกิดภัยธรรมชาติขึ้นหรือโดยเรือไม่ได้ประสบอุบัติเหตุ) และอื่น ๆ อีกอีกประการ ในกรณีเช่นนี้ ก็อาจซื้อความคุ้มครองในภัยเพิ่มพิเศษได้ เช่น ซื้อความคุ้มครองเงื่อนไข W.A. แล้วเพิ่มภัยพิเศษตามที่ต้องการควบคู่ไปกับเงื่อนไข W.A. ก็จะได้หลักประกันความคุ้มครองที่มั่นคงยิ่งขึ้น คือแน่ใจว่าความเสียหายจากสาเหตุอื่น ๆ ที่ระบุมคุ้มครองเพิ่ม เดิมจะได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

ภัยเพิ่ม เดิมพิเศษที่จะขอซื้อนี้สามารถทำความตกลงกับบริษัทประกันภัยได้ หากบริษัทยอมรับประกัน ก็จะพิมพ์ระบุภัยเพิ่มเติมดังกล่าวไว้ในกรมธรรม์ หรือแนบเงื่อนไขความคุ้มครองภัยเพิ่มเติมติดกับกรมธรรม์ ภัยพิเศษที่มักจะถูกซื้อเพิ่มจากเงื่อนไข F.P.A. หรือ W.A. เท่าที่นิยมกันมีต่อไปนี้

- 1) ความเสียหายจากฝน น้ำจืด และ/หรือน้ำทะเล (Rain, Fresh and/or Sea Water Damage หรือเรียกเป็นตัวย่อว่า R.F.S.W.D.)
- 2) การส่งสินค้าไม่ครบตามจำนวนที่บอกรับโดยผู้รับขน (Non-delivery)
- 3) ขโมย ลอบจัดแงะ และ/หรือ การส่งสินค้าไม่ครบตามจำนวนโดยผู้รับขน (Theft, Pilferage and/or Non-delivery)
- 4) การแตกหัก งอ และ/หรือบุบ (Breakage, Bending and/or Denting)
- 5) การรั่วไหล หรือขาดจำนวนไป (Leakage, shortage)
- 6) เสียหายจากตะขอที่เกี่ยว และจากตะปู (Hook Damage, Nail Damage)
- 7) การฉีกขาด การขีดข่วน (Chafing or Scratching)
- 8) เสียหายจากเบื่อน้ำมัน ครายไข หรือถูกกับสินค้าอื่น (Oil, Grease or Contact with other Cargo)
- 9) ถูกน้ำกรด, หนูและแมลง, น้ำที่เกิดจากขาดการระบายอากาศและความร้อน, การระอุไหม้ขึ้นเอง (Acid, Rats and Vermins, Sweat and Heating, Spontaneous Combustion)
- 10) การเปื้อน หรือถูกเจือปนโดยสิ่งแปลกปลอมอื่น (Contamination)

5. All Risks

เป็นเงื่อนไขความคุ้มครองที่นิยมใช้กันแพร่หลายมาก เพราะเป็นการให้ความคุ้มครองความเสียหายจากภัยทุกอย่างที่มีสาเหตุจากภายนอก และเป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดหมาย ในระหว่างทำการขนส่ง ดังนั้น ผู้ซื้อประกันภัยจึงต่างต้องการให้ความคุ้มครองในเงื่อนไขโดยปกติแล้ว การคุ้มครองภัยในแบบ All Risks นี้ ไม่ใช่ว่าจะทำได้ในสินค้าทุกประเภททุกชนิด เพราะสินค้าบางอย่างมีความเสี่ยง ที่จะเสียหายจากภัยบางอย่างได้สูง ดังนั้น อัตราเบี้ยประกันจึงต้องคิดสูงตามไปด้วย เช่น ข้าว ที่บรรจุกระสอบเพียงชั้นเดียว โอกาสที่จะแตกรั่วไหลย่อมมีได้มาก เมื่อถูกน้ำหรือกระทบกับสินค้าอื่นก็จะทำให้เสียหาย ไซ้บริโภคไม่ได้

อย่างไรก็ตาม เงื่อนไขความคุ้มครองในแบบ All Risks นี้ จำกัดเพียงความเสียหายทางกายภาพต่อสินค้าเท่านั้น และสาเหตุต้องมาจากเหตุการณ์ภายนอก ดังนั้น ความเสียหายที่เกิดจากลักษณะอัน เป็นการเสื่อมสภาพของตัวสินค้าเอง เช่น ผัก หรือผลไม้ที่

บุคคลเองตามธรรมชาติ ก็จะไม่ได้รับความคุ้มครอง นอกจากนี้ การล่าช้า และการสูญเสียดลาด (เช่น เรือใช้เวลาเดินทางนานผิดปกติว่าจะไปถึงปลายทาง ทำให้สินค้าราคาตกเมื่อมาถึงปลายทาง เพราะไม่ทันกาลกับฤดูการขาย เป็นต้น) ก็ไม่ได้รับการคุ้มครอง

6. การคุ้มครองภัยสงครามและการก่อความไม่สงบ การนัดหยุดงาน (War, Strikes, Riots and Civil Commotions)

ตัวกรมธรรม์และเงื่อนไข F.P.A. W.A. และ All Risks นั้นไม่คุ้มครองภัยสงครามหรือภัยจลาจล นัดหยุดงาน และ Civil Commotions แต่ผู้ซื้อประกันสามารถเพิ่มภัยเหล่านี้ได้ โดยเสียเบี้ยประกันสำหรับภัยเหล่านี้ตามอัตราที่กำหนดโดยคณะกรรมการพิจารณาอัตราเบี้ยประกันภัยสงคราม ซึ่งตั้งอยู่ที่ลอนดอน อัตราเบี้ยประกันภัยที่กำหนดขึ้นถือเป็นอัตรามาตรฐานและใช้กันทั่วโลก โดยแยกอัตราสำหรับการขนส่งสินค้าที่กระทำในเขตปลอดภัยจากภัยคุกคามของสงครามและความไม่สงบ ซึ่งท้องที่ใดมีอันตรายมาก และมีที่ท่าว่ามีภัยสงครามและความไม่สงบคุกคาม ก็จะกำหนดอัตราพิเศษที่สูงขึ้นจากอัตราปกติตามสภาพของความเสี่ยงภัย

สำหรับความคุ้มครองภัย เฉพาะสงครามนั้น มีหลักอยู่ว่าความคุ้มครองจะมีผลบังคับก็ต่อเมื่อสินค้าอยู่บนเรือ เท่านั้น นั่นคือ ถ้าสินค้ายังไม่ลงสู่เรือ หรือเมื่อขนขึ้นจากเรือแล้ว ก็จะไม่มีการคุ้มครองภัยสงคราม

ส่วนภัยการนัดหยุดงาน จลาจล และการก่อความไม่สงบนั้น ไม่ได้จำกัดความคุ้มครองเหมือนภัยสงคราม คือ ขณะอยู่บนบกก็ยังมีผลใช้บังคับ

วิธีปฏิบัติเกี่ยวกับการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน

ในกรณีที่เกิดความเสียหายหรือสูญเสียนอรรถประโยชน์ที่เอาประกันภัย ผู้เอาประกันภัยหรือตัวแทนของผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่ที่จะต้องให้ความพยายามอย่างเต็มที่และเหมาะสมในการพยายามหาทางบรรเทาความเสียหายที่เกิดขึ้น และพยายามรักษาสินทรัพย์อันพึงมีตามกฎหมายที่จะเรียกร้องค่าสินไหมจากฝ่ายที่จะต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิด สิ่งที่จะต้องกระทำโดยเฉพาะคือ

(1) ในกรณีที่เกิดการสูญหายหรือเสียหาย เรียกร้องค่าสินไหมจากบริษัท เรือ ผู้รับขนส่งสินค้า หรือการทำเรือ หรือผู้รับผิดชอบดูแลทรัพย์สินที่มีประกันภัย

(2) หากสินค้าหรือทรัพย์สินที่มีประกันภัย ถูกนำส่งมอบแก่คนในสภาพที่ควรสงสัย ว่าอาจมีความเสียหายเกิดขึ้นได้ จะต้องไม่ลงนามรับสินค้าว่ารับมาในสภาพเรียบร้อย การลงนามรับสินค้านั้นต้องลงนามรับโดยมีเขียนกำกับว่า รับมาในสภาพที่ชำรุดเสียหายโดยให้รายละเอียดประกอบที่เป็นจริง

(3) ถ้าสินค้าบรรจุในคอนเทนเนอร์ ต้องให้เจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบตรวจสอบดูว่า สลักที่ใช้ปิดผนึกประตูคอนเทนเนอร์ (Seal) ต้องอยู่ในสภาพดี ถ้าสลักมีรอยชำรุดหรือ ถูกทำลาย หรือไม่ตรงกับเอกสารการขนส่ง จะต้องระบุสภาพที่พบเห็นดังกล่าวในใบรับของ และเก็บสลักที่ปิดปิดติดกัแล้วไว้เพื่อตรวจสอบภายหลัง

(4) เรียกร้องบริษัท เรือผู้รับขนส่งสินค้า หรือตัวแทนของผู้รับผิดชอบดูแลสินค้า ให้มีการสำรวจความเสียหายหรือสูญเสียนั้น ในกรณีที่พบว่ามีความเสียหายเกิดขึ้นต่อสินค้า ให้ทำหนังสือเรียกร้องทันทีเมื่อพบความเสียหาย หลังจากทำการสำรวจดังกล่าวแล้ว

(5) หากทำการรับมอบสินค้าแล้วโดยที่สินค้าไม่ปรากฏร่องรอยว่าจะมีความเสียหายเกิดขึ้นขณะรับมอบ แต่ภายหลังพบความเสียหาย จะต้องรีบทำหนังสือเรียกร้องค่าเสียหายไปยังบริษัท เรือหรือผู้รับขนส่งสินค้า หรือผู้รับผิดชอบดูแลสินค้านั้นภายในกำหนด 3 วันนับจากวันที่รับมอบ

หน้าที่และวิธีการปฏิบัติข้างต้น ได้กำหนดเป็นส่วนหนึ่งของข้อเงื่อนไข พิมพ์เป็นอักษรสีแดงบนหน้ากรมธรรม์ประกันภัย ดังนั้น หากผู้เอาประกันภัยละเลยไม่ปฏิบัติตามอาจจะทำให้ต้องเสียสิทธิอันควรได้ในกรณีการประกันภัยภายใต้เงื่อนไขกรมธรรม์ ๗ ก็ได้

การเรียกร้องค่าสินไหมจากบริษัทประกันภัย

เมื่อสินค้าที่เอาประกันภัยเกิดความเสียหาย ซึ่งกรมธรรม์ให้ความคุ้มครองแล้ว ผู้เอาประกันภัยจะต้องแจ้งให้ตัวแทนของบริษัทประกันภัยตามที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ทันที เพื่อทำการสำรวจตรวจสอบความเสียหายที่เกิดขึ้น

เอกสารที่จำเป็นสำหรับประกอบการเรียกค่าสินไหม

เพื่อให้การพิจารณาการชดใช้ค่าสินไหมสามารถกระทำได้โดยฉับไว ผู้เอาประกันภัย หรือผู้ทรงสิทธิในกรมธรรม์ประกันภัยจะต้องรีบแจ้งความเสียหายให้บริษัททราบโดยทันที และ ขณะเดียวกันให้ส่ง เอกสารประกอบต่าง ๆ ที่มีอยู่ไปให้บริษัทประกันภัยดังต่อไปนี้

- (1) กรมธรรม์ประกันภัยต้นฉบับ (Original) หรือใบรับรองการทำประกันภัย
ตัวจริง
- (2) ใบกำกับสินค้าตัวจริง หรือสำเนา พร้อมทั้งใบแสดงปริมาณหรือคุณภาพ เฉพาะ
ของสินค้า
- (3) ใบตราส่งรับขนสินค้า (Bill of Lading) หรือสัญญาการรับขนส่ง
สินค้าตัวจริง
- (4) ใบรายงานการสำรวจความเสียหาย หรือเอกสารอื่นที่แสดงจำนวนความ
เสียหายหรือสูญหาย (Wharf Survey Note)
- (5) เอกสารแสดงการตรวจสอบปริมาณและน้ำหนัก ณ จุดหมายปลายทาง
- (6) สำเนาหนังสือโต้ตอบระหว่างผู้เอาประกันภัยกับบริษัทผู้รับขนสินค้าหรือ
ฝ่ายอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับการเรียกร้องให้ชดใช้ความเสียหายที่เกิดขึ้น
- (7) หนังสือเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนต่อบริษัทประกันภัยภายใต้ขอบเขต
ความคุ้มครองของกรมธรรม์ (Claim Bill)

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาคผนวก ข.

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



CLAUSES IN THE COMBINED TRANSPORT BILL OF LADING

1. APPLICABILITY

Notwithstanding the heading "Combined transport Bill of Lading" the provisions set out and referred to in this document shall also apply if the transport as described on the face of the B/L is performed by one mode of transport only.

2. DEFINITIONS

"Carrier" means the owner or charterer of the ocean vessel named herein.

"Goods" means the cargo accepted from the Shipper and includes any container not supplied by or on behalf of the Carrier.

"Container" includes any container, trailer, transportable tank, flat or pallet.

"Merchant" includes the Shipper, Holder, Consignee, the receiver of the Goods, any person owning or entitled to the possession of the Goods or this Bill of Lading and anyone acting on behalf of any such persons.

"Holder" means any person for the time being in possession of this Bill of Lading to whom the property in the Goods has passed on by reason of the consignment of the Goods or the endorsement of this Bill of Lading or otherwise. References to the internal law of a State shall be deemed to exclude all principles of private international law applied by such State.

3. CARRIER'S TARIFF

The terms of the Carrier's applicable Tariff are incorporated herein. Copies of the relevant provisions of the applicable Tariff are obtainable from the Carrier upon request. In the case of inconsistency between this Bill of Lading and the applicable Tariff, this Bill of Lading shall prevail.

4. SUB-CONTRACTING

(1) The Carrier shall be entitled to sub-contract on any terms the whole or any part of the carriage, loading, unloading, storing, warehousing, handling and any and all duties whatsoever undertaken by the Carrier in relation to the Goods.

(2) The Merchant undertakes that no claim or allegation shall be made against any servant, agent or sub-contractor of the Carrier which imposes or attempts to impose upon any of them or any vessel owned by any of them any liability whatsoever in connection with the Goods, and, if any such claim or allegation should nevertheless be made, to indemnify the Carrier against all consequences thereof. Without prejudice to the foregoing, every such servant, agent and sub-contractor shall have the benefit of all provisions herein benefiting the Carrier as if such provisions were expressly for their benefit; and in entering into this contract, the Carrier to the extent of those provisions, does so not only on this own behalf, but also as agent and trustee for such servants, agents and sub-contractors.

(3) The expression "sub-contractor" in this clause shall include direct and indirect sub-contractors including stevedores and their respective servants and agents.

5. CARRIER'S RESPONSIBILITY

(1) The Carrier shall be liable for loss or damage to the Goods occurring between the time when he receives the Goods for transportation and the time delivery.

(2) The Carrier shall, however, be relieved of liability for any loss or damage if such loss or damage arose or resulted from:

- (a) the wrongful act or neglect of the Merchant;
- (b) compliance with the instructions of the person entitled to give them;
- (c) the lack of or insufficiency of or defective condition of packing in the case of goods which, by their nature, are liable to wastage or to be damaged when not packed or when not properly packed;
- (d) handing, loading, stowage or unloading of the Goods by or on behalf of the Merchant;
- (e) inherent vice of the Goods;
- (f) insufficiency or inadequacy of marks or numbers on the Goods, coverings or Containers;
- (g) strikes or lock-outs or stoppage or restraints of labour from whatever cause whether partial or general;
- (h) any cause or event which the Carrier could not avoid and the consequence whereof he could not prevent by the exercise of reasonable diligence.

(3) Where under sub-clause (2) the Carrier is not under any liability in respect of some of the factors causing the loss or damage, he shall only be liable to the extent that those factors for which he is liable under this clause have contributed to the loss or damage.

(4) The burden of proving that the loss or damage was due to one or more of the causes, or events, specified in (a), (b) and (h) of sub-clause (2) shall rest upon the Carrier.

When the Carrier establishes that in the circumstances of the case, the loss or damage could be attributed to one or more of the causes, or events, specified in (c) to (g) of sub-clause (2), it shall be presumed that it was so caused. The Merchant shall, however, be entitled to prove that the loss or damage was not, in fact, caused either wholly or partly by one or more of the causes or events.

6. THE AMOUNT OF COMPENSATION

(1) When the Carrier is liable for compensation in respect of loss or of damage to the Goods, such compensation shall be calculated by reference to the invoice value of the Goods plus freight charges and insurance if paid.

(2) If there is no invoice value of the Goods, such compensation shall be calculated by reference to the value of such Goods at the place

and time they are delivered to the Merchant in accordance with the contract or should have been so delivered. The value of the Goods shall be fixed according to the commodity exchange price or, if there be no such price, according to the current market price or, if there be no commodity exchange price or current market price, by reference, to the normal value of goods of the same kind and quality.

(3) Compensation shall not however exceed US\$ 2 per kilo of gross weight of the Goods lost or damaged.

(4) Higher compensation may be claimed only when, with the consent of the Carrier, the value for the goods declared by the Shipper which exceeds the limits laid down in this clause has been stated in this Bill of Lading. In that case the amount of the declared value shall be substituted for that limit. Any partial loss or damage shall be adjusted pro rata on the basis of such declared value.

7. SPECIAL PROVISIONS

(1) Notwithstanding anything provided for in Clauses 5 and 6 of this Bill of Lading and subject to Clause 18 if it can be proved where the loss or damage occurred the Carrier and the Merchant shall, as to the liability of the Carrier, be entitled to require such liability to be determined

(a) by the provisions contained in any international convention or national law, which provisions-

(i) cannot be departed from by private contract to the detriment of the Merchant; and

(ii) would have applied if the Merchant had made a separate and direct contract with the Carrier in respect of the particular stage of transport where the loss or damage occurred and received as evidence thereof any particular document which must be issued if such international convention or national law shall apply;

Provided that an international convention or national law may be invoked as aforesaid only if it would have been applicable if the contract referred to in (ii) above were governed

(1) where the loss or damage occurred between the time that the Goods were received by the Carrier for transportation and the time that the Goods were loaded at the port of loading by the internal law of the State of the place of receipt; or

(2) where the loss or damage occurred during carriage by sea, by the internal law of the final port of discharge; or

(3) where the loss or damage occurred between the time that the Goods were discharged at the final port of discharge and the time that the Goods were delivered to the Merchant, by the internal law of the State of the place of delivery; or

(b) subject to (a)-

(i) by the Hague Rules contained in the International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Bill of Lading dated 25th August, 1924 if the loss or damage is proved to have occurred at sea or on inland waterways;

for the purposes of this sub-clause the limitation of liability under the Hague Rules shall be deemed to be £ 100 sterling, lawful money of the United Kingdom per package or unit and references in the Hague Rules to carriage by sea shall be deemed to include references to carriage by inland waterways and the Hague Rules shall be construed accordingly; or

(ii) by Standard Japanese Road Transportation Clauses if the loss or damage is proved to have occurred during carriage by road in Japan; or

(iii) by Japanese Railway Transportation Business Law and Ministerial Ordinance for Railway Transportation if the loss of damage is proved to have occurred during carriage by rail in Japan.

(2) If the whole of the carriage undertaken by the Carrier is limited to carriage from a Container Yard (CY) or Container Freight Station (CFS) in or immediately adjacent to the sea terminal at the port of loading to a CY or CFS in or immediately adjacent to the sea terminal at the port discharge, the liability of the Carrier shall be determined by the national law, which shall be applicable to the carriage by sea under paragraph (a) above, or failing which by the Hague Rules, referred to in (1) (b) (i) above, irrespective of whether the loss or damage is proved to have occurred during the period of carriage at sea or prior or subsequent thereto.

8. GENERAL

(1) The Carrier does not undertake that the Goods shall arrive at the port of discharge or place of delivery at any particular time or to meet any particular market or use and save as provided in Clause 7 the Carrier shall in no circumstances be liable for any indirect or consequential loss or damage caused by delay.

(2) Save as otherwise provided herein, the Carrier shall in no circumstances be liable for direct or indirect or consequential loss or damage arising from any other cause.

(3) The terms of this Bill of Lading shall govern the responsibility of the Carrier in connection with or arising out of the supply of a Container to the Merchant whether before or after the Goods are received by the Carrier for transportation or delivered to the Merchant.

9. NOTICE OF LOSS, TIME BAR

(1) Unless notice of loss of or damage to the Goods and the general nature of it be given in writing to the Carrier at the place of delivery before or at the time of the removal of the Goods into the custody of the person entitled to delivery thereof under this Bill of Lading or if the loss or damage be not apparent, within seven consecutive days thereafter, such removal shall be prima facie evidence of the delivery by the Carrier of the Goods as described in this Bill of Lading.

(2) Subject to paragraph (3) below the Carrier shall be discharged of all liability under this Bill of Lading unless suit is brought and written notice thereof given to the Carrier within nine months after delivery of the Goods. In the case of total loss of the Goods the period shall begin to run two months after the Goods have been received for transportation.

(3) Notwithstanding paragraph (2) above, if the whole of the carriage undertaken by the Carrier is limited to the carriage from a CY or CFS in or immediately adjacent to the sea terminal at the port of discharge, the Carrier shall be discharge from all liability whatsoever in respect of the Goods, unless suit is brought within one year of their delivery or of the date when they should have been delivered.

10. DEFENCES AND LIMITS FOR THE CARRIER

(1) The defences and limits of liability provided for in this Bill of Lading shall apply in any action against the Carrier for loss or damage to the Goods whether the action be founded in contract or in tort.

(2) The Carrier shall not be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in Clause 6, sub-clause (3) if it is proved that the loss or damage resulted from an act or omission of the Carrier done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

11. SHIPPER-PACKED CONTAINERS

(1) If a Container has not been filled, packed, stuffed or loaded by the Carrier, the Carrier shall not be liable for loss of or damage to the contents and the Merchant shall indemnify the Carrier against any loss, damage, liability or expense incurred by the Carrier, if such loss, damage, liability or expense has been caused by:-

- (a) the manner in which the Container has been filled, packed, stuffed or loaded; or
- (b) the unsuitability of the contents for carriage in Container; or
- (c) the unsuitability or defective condition of the Container arising without any want to due diligence on the part of the Carrier to make the Container reasonably fit for the purpose for which it is required; or
- (d) the unsuitability or defective condition of the Container which would have been apparent upon reasonable inspection by the Merchant at or prior to the time when the Container was filled, packed, stuffed or loaded.

(2) If the container is delivered by the Carrier with the seals intact such delivery shall be deemed as full and complete performance of the Carrier's obligation hereunder and the Carrier shall not be liable for any loss or damage to the contents of the container.

12. INSPECTION OF GOODS

The Carrier shall be entitled, but under no obligation, to open any Container at any time and to inspect the contents. If it thereupon appears that the contents or any part thereof cannot safely or properly be carried or carried further, either at all or without incurring any additional expense or taking any measures in relation to the Container or its contents or any part thereof, the Carrier may abandon the transportation thereof and/or take any measures and/or incur any reasonable additional expense to carry or to continue the carriage or to store the same ashore or afloat under cover or in the open, at any place which storage shall be deemed to constitute due delivery under this Bill of Lading. The Merchant shall indemnify the Carrier against any reasonable additional expense so incurred.

13. DESCRIPTION OF GOODS

(1) This Bill of Lading shall be prima facie evidence of the receipt by the Carrier in apparent good order and condition except as otherwise noted of the total number of Containers or other packages or units enumerated overleaf. Proof to the contrary shall not be admissible when this Bill of Lading has been transferred to a third party acting in good faith.

(2) No representation is made by the Carrier as to the weight, contents, measure, quantity, quality, description, condition, marks, numbers or value of the Goods and the Carrier shall be under no responsibility whatsoever in respect of such description or particulars.

(3) Unless otherwise stated, the herein described container(s) is/are supplied by the vessel and the signing of this B/L is not a surrender of the ownership of the container.

14. SHIPPER'S RESPONSIBILITY

(1) The Shipper warrants to the Carrier that the particulars relating to the Goods as set out overleaf have been checked by the Shipper on receipt of this Bill of Lading and that such particulars and any other particulars furnished by or on behalf of the Shipper are correct.

(2) The Shipper shall indemnify the Carrier against all loss, damage and expenses arising or resulting from inaccuracies in or inadequacy of such particulars. The right of the Carrier to such indemnity shall in no way limit his responsibility and liability under this Bill of Lading to any person other than the Shipper.

15. FREIGHT AND CHARGES

(1) Freight and charges shall be deemed fully earned on receipt of the Goods by the Carrier and shall be paid and non-returnable in any event.

(2) The Merchant's attention is drawn to the stipulations concerning currency in which the freight and charges are to be paid rate of exchange, devaluation and other contingencies relative to freight and charges in the applicable Tariff.

(3) The freight has been calculated on the basis of particulars furnished by or on behalf of the Shipper. The Carrier may at any time open any Container or other package or unit in order to reweigh, remeasure or revalue the contents; and if the particulars furnished by or on behalf of the Shipper are incorrect, it is agreed that a sum equal to either five times the difference between the correct freight and the freight charged or to double the correct freight less the freight charged, whichever sum is the smaller, shall be payable as liquidated damages to the Carrier.

16. LIEN

The Carrier shall have a general lien on the Goods and any documents relating thereto for all sums payable to the Carrier under this contract and for general average contributions to whomsoever due and for the cost of recovering the same, and for that purpose shall have the right to sell the Goods by public auction or private treaty without notice to the Merchant.

17. OPTIONAL STOWAGE

(1) The Goods may be stowed by the Carrier in Containers or similar articles of transport used to consolidate Goods.

(2) Goods stowed in Containers other than flats or pallets whether by the Carrier or the Merchant, may be carried on or under deck without notice to the Merchant. Such goods (other than livestock) whether carried on deck or under deck shall participate in general average and shall be deemed to be within the definition of goods for the purposes of the Hague Rules.

18. DECK CARGO AND LIVESTOCK

Goods (not being Goods stowed in Containers other than flats or pallets) which are stated herein to be carried on deck and livestock, whether or not carried on deck, are carried without responsibility on the part of the Carrier for loss or damage of whatsoever nature arising during carriage by sea whether caused by unseaworthiness or negligence or any other cause whatsoever.

19. METHODS AND ROUTES OF TRANSPORTATION

(1) The Carrier may at any time and without notice to the Merchant-

- (a) use any means of transport or storage whatsoever;
- (b) transfer the Goods from one conveyance to another including trans-shipping or carrying the same on another vessel than the vessel named overleaf;
- (c) proceed by any route at his discretion (whether or not the nearest or most direct or customary or advertised route)

- and proceed to or stay at any place or port whatsoever once or more often and in any order;
- (d) load and unload the Goods at any place or port (whether or not any such port is named overleaf as the Port of Loading or Port of Discharge) and store the Goods at any such place or port;
 - (e) comply with any orders or recommendations given by any government or authority or any person or body acting or purporting to act as or on behalf of such government or authority or having under the terms of the insurance on the conveyance employed by the Carrier the right to give orders or directions.
- (2) The liberties set out in sub-clause (1) may be invoked by the Carrier for any purpose whatsoever including undergoing repairs, towing or being towed, adjusting instruments, drydocking and assisting vessels in all situations, and anything done in accordance with sub-clause (1) or any delay arising therefrom shall be deemed to be within the contractual carriage and shall not be a deviation.

20. MATTERS AFFECTING PERFORMANCE

If at any time the performance of the contract evidenced by this Bill of Lading is or is likely to be affected by any hindrance, risk, delay, difficulty or disadvantage of whatsoever kind which cannot be avoided by the exercise of reasonable endeavours, the Carrier (whether or not the transport is commenced) any without notice to the Merchant treat the performance of this contract as terminated and place the Goods or any part of them at the Merchant's disposal at any place or port which the Carrier may deem safe and convenient, whereupon the responsibility of the Carrier in respect of such Goods shall cease. The Carrier shall nevertheless be entitled to full freight and charges on Goods received for transportation, and the Merchant shall pay any additional costs of carriage to and delivery and storage at such place or port.

21. DANGEROUS GOODS

- (1) The Merchant undertakes not to tender for transportation of any Goods which are of a dangerous, inflammable, radio-active, or damaging nature without previously giving written notice of their nature to the Carrier and marking the Goods and the Container or other covering on the outside as required by any laws or regulations which may be applicable during the carriage.
- (2) If the requirements of sub-clause (1) are not complied with the Merchant shall indemnify the Carrier against all loss, damage or expense arising out of the Goods being tendered for transportation or handled or carried by the Carrier.
- (3) Goods which are or at any time become dangerous, inflammable, radio-active or damaging may, at any time or place, be unloaded,

destroyed, or rendered harmless without compensation and if the Merchant has not given notice of their nature to the Carrier under (1) above, the Carrier shall be under no liability to make any general average contribution in respect of such goods.

22. REFRIGERATED CARGO

(1) The Merchant undertakes not to tender for transportation any goods which require refrigeration without previously giving written notice of their nature and particular temperature range to be maintained and in the case of a refrigerated container packed by or on behalf of the Merchant further undertakes that the Goods have been properly stowed in the container and that its thermostatic controls have been adequately set by him before receipt of the Goods by the Carrier

If the above requirements are not complied with, the Carrier shall not be liable for any loss of or damage to the Goods howsoever arising.

(2) The Carrier shall not be liable for any loss of or damage to the Goods arising from latent defects derangement, breakdown stoppage of the refrigerating machinery, plant insulation and/or any apparatus of the container, vessel, conveyance, and any other facilities, provided that the Carrier shall before or at the beginning of the transport exercise due diligence to maintain the refrigerated container in an efficient state.

23. REGULATIONS RELATING TO GOODS

The Merchant shall comply with all regulations or requirements of Customs, port and other authorities, and shall bear and pay all duties, taxes, fines, imports, expenses or losses incurred or suffered by reason thereof or by reason of any illegal, incorrect or insufficient marking, numbering or addressing of the Goods, and indemnify the Carrier in respect thereof.

24. NOTIFICATING AND DELIVERY

(1) Any mention in this Bill of Lading of parties to be notified of the arrival of the Goods is solely for information of the Carrier, and failure to give such notification shall not involve the Carrier in any liability nor relieve the Merchant of any obligation hereunder.

(2) The Merchant shall take delivery of the Goods within the time provided for in the Carrier's applicable Tariff.

(3) If the Merchant fails to take delivery of the Goods or part of them in accordance with this Bill of Lading, the Carrier may without notice unstow the Goods or that part thereof and/or store the Goods or that part thereof ashore, afloat, in the open or under cover. Such storage shall constitute due delivery hereunder, and thereupon all liability whatsoever of the Carrier in respect of the Goods or that part thereof shall cease.

(4) The Merchant's attention is drawn to the stipulations concerning free storage time and demurrage contained in the Carrier's applicable Tariff, which is incorporated in this Bill of Lading.

(5) Goods will only be delivered in the container to the Merchant if all Bills of Lading in respect of the contents of the container have been surrendered authorising delivery to a single Merchant at a single place of delivery. In the event that this requirement is not fulfilled, the Carrier may unstow the container and deliver the Goods without the Container to the Merchant. Such delivery shall constitute due delivery hereunder but will only be effected against payment by the Merchant of LCL Service Charges and any charges appropriate to LCL cargo (as laid down in the Tariff) together with the actual costs incurred for any additional service rendered.

25. BOTH-TO-BLAME COLLISION

If the vessel comes into collision with another vessel as a result of the negligence of the other vessel and of any act, neglect or default of the Master, Mariner, Pilot or the servants of the Carrier in the navigation or in the management of the vessel, the Merchant will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or non-carrying vessel or her Owner in so far as such loss or liability represents loss of or damage to or any claim whatsoever of the Merchant paid or payable by the other or non-carrying vessel or her Owner to the Merchant and set-off recouped or recovered by the other or non-carrying vessel or Carrier. The foregoing provisions shall also apply where the Owner operator or those in charge of any vessel or vessels or objects other than, or in addition to, the colliding vessels or objects are at fault in respects of a collision of contact.

26. GENERAL AVERAGE

(1) General Average shall be adjusted at any port or place in the option of the Carrier in accordance with the York-Antwerp Rules, 1974

(2) In the event of accident, danger, damage or disaster before or after commencement of the voyage resulting from any cause whatsoever whether due to negligence or not, for which or for the consequence of which the Carrier is not responsible by statute contract or otherwise, the Merchant shall contribute with Carrier in General Average to the payment of any sacrifice, loss or expense of a General Average nature that may be made or incurred, and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the goods. If a salving vessel is owned or operated by the Carrier salvage shall be paid for as fully as if the salving vessel or vessels on vessels belonged to strangers. If the Carrier delivers the Goods to the Merchant without claiming any average bond or other security for contribution to General Average the Merchant - by receiving the Goods - becomes

personally liable for the contribution up to the C.I.F. value of the goods provided the Carrier notifies the Merchant within 90 days after receipt by the Merchant of the Goods of his intention to declare General Average. The Merchant undertakes, if so requested by the Carrier, to disclose the C.I.F. value of the Goods and the name and address of the insurer. Unless the Merchant provides a guarantee for the payment of General Average contribution from his underwriter the Merchant is bound to provide the Carrier.

(3) The Carrier shall be under no obligation to exercise any lien for General Average contribution due to the Merchant.

(4) The above stipulations shall apply to the contribution of the Containers in General Average or special charges.

27. LAW AND JURISDICTION

Any claim against the Carrier arising under this B/L shall, depending on the nationality of the Carrier, be decided according to Danish, Netherlands, Norwegian, French or Swedish law except as provided elsewhere herein, and in the Danish, Netherlands, Norwegian, French or Swedish Courts to the exclusive jurisdiction of which the Carrier and the Merchant submit themselves.

28. SHIPMENT BETWEEN PORTS IN DENMARK, FINLAND, NORWAY, AND SWEDEN

Where section 122 of the Danish, Finnish, Norwegian or Swedish Maritime Code applies the Carrier takes all such reservations as to the responsibility permissible under Sections 122 and 123 of the said codes.

29. HOLLAND

The Merchant by accepting this Bill of Lading expressly waives and renounces Article 700 of the Netherlands Commercial Code, and agrees that damage to and expenses and sacrifices incurred by the vessel, even if caused by the inherent vice or unseaworthiness of the vessel, or by fault or neglect of the Master or crew, shall be considered as matters of General Average and shall be contributed to by the Merchant accordingly.

30. BELGIAN PORTS

Notwithstanding whatever elsewhere herein provided, even in the Paramount and Jurisdiction Clauses, it is expressly agreed that any dispute arising under this Bill of Lading and relating to goods loaded in or destined to Belgian Ports, shall be submitted to the Maritime & Commercial Court of Copenhagen and that exclusively all the terms, provisions, conditions and interpretations of art. 91 of the Belgian Code de Commerce shall be applied by this Court.

31. SUEZ CANAL - CAPE OF GOOD HOPE - PANAMA CANAL - CAPE HORN

The contractual voyage under this Bill of Lading includes passage via the Suez Canal, the Cape of Good Hope or via the Panama Canal, Cape Horn or any other route and ports there and the vessel may at the discretion of the Carrier change from one route to another at any time.



คุนยวิทยทรพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประวัติผู้เขียน

นางสาวสุวิมล โล่ห์ลิริวัฒน์ เกิดวันที่ 24 สิงหาคม พ.ศ. 2502

จังหวัดกรุงเทพมหานคร สำเร็จการศึกษาปริญญาบัญชีบัณฑิต จากคณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เมื่อปี พ.ศ. 2523 ปัจจุบัน เป็นพนักงานบัญชีของบริษัท ซีโนบริด จำกัด



ศูนย์วิทยพัทธยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย