

บทที่ 2

การดำเนินงานโครงการก่อสร้างโรงไฟฟ้า

2.1 พัสตต่างประเทศในการก่อสร้างโรงไฟฟ้า

การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย เป็นองค์กรที่มีหน้าที่ในด้านการผลิตไฟฟ้า เพื่อตอบสนองความต้องการใช้ไฟฟ้าภายในประเทศ ดังนั้นทางการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย จึงได้ดำเนินการก่อสร้างโรงไฟฟ้า และปัจจัยที่สำคัญอย่างหนึ่งในการก่อสร้างก็คือ พัสต ในการก่อสร้าง

พัสตต่างประเทศ หมายถึง พัสตที่ส่วนใหญ่ได้มาจากการจัดหาจากต่างประเทศ หรือภายในประเทศซึ่งบริษัทผู้ขายในประเทศเป็นตัวแทนจำหน่าย โดยการจัดหาจะเป็นในลักษณะการประกวดราคาต่างประเทศ (International Bid) เพื่อใช้งานบำรุงรักษา, งานก่อสร้างแหล่งผลิต, งานอำนวยการผลิต และงานสนับสนุนทั่วไป โดยในที่นี้จะเน้นเฉพาะพัสตต่างประเทศที่จะใช้ในการก่อสร้างแหล่งผลิต เพราะมีปริมาณงานมาก มูลค่าสูง รวมทั้งมีวิธีการที่จะต้องดำเนินการมากมายหลายขั้นตอน และเนื่องจากในการสั่งซื้อพัสตอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้างโครงการใหญ่ จะต้องใช้เงินทุนจำนวนมาก ซึ่งส่วนใหญ่จะมาจากเงินกู้จากสถาบันทางการเงินทั้งต่างประเทศและภายในประเทศ

ความจำเป็นในการควบคุมพัสตต่างประเทศ เนื่องจากการสนับสนุนพัสตอุปกรณ์ เพื่อใช้ในการบำรุงรักษา หรือ งานก่อสร้าง ความสำคัญอยู่ที่ความสอดคล้องกับความต้องการ ทันต่อเหตุการณ์ ประหยัด และสามารถควบคุมได้อย่างเหมาะสม เมื่อพิจารณาจากคุณสมบัติเฉพาะทางด้านเทคนิค (Technical Specification) ที่กำหนดในเอกสารประกวดราคา (Bidding Document) และ สัญญา (Contract) ตลอดจนมูลค่าในสัญญาจะเห็นได้ว่าปริมาณพัสต มูลค่าที่ได้มา ตลอดจนความจำเป็นและแผนงานในการติดตั้ง เป็นตัวกำหนดความต้องการในการควบคุมพัสตต่างประเทศ เพราะพัสตเป็นหัวใจที่สำคัญของการก่อสร้างและการบำรุงรักษา

การบริหารพัสตที่ไม่เอื้อกุล หรือ สนับสนุนความต้องการได้อย่างมีประสิทธิภาพนั้น ย่อมเสี่ยงต่อการล้มเหลว ค่าใช้จ่ายสูง ไม่สามารถควบคุมเวลาการก่อสร้างให้ทันตามหมายกำหนดการ และการเดินเครื่องเพื่อทำการผลิตกระแสไฟฟ้า ย่อมได้รับความกระทบกระเทือนด้วย ประกอบกับในปัจจุบัน เป็นยุคที่ระบบคอมพิวเตอร์กำลังได้รับการพัฒนาให้มีขีดความสามารถสูงมากขึ้น ธุรกิจของทั้งภาครัฐบาลและเอกชนต่างก็ได้ปรับปรุงให้สามารถนำเอาระบบคอมพิวเตอร์เข้ามาช่วยในการจัดเก็บข้อมูล และประมวลผลข้อมูลต่าง ๆ เพื่อใช้ประโยชน์ในการพัฒนาและเพิ่ม

ประสิทธิภาพการดำเนินงานมากยิ่งขึ้น

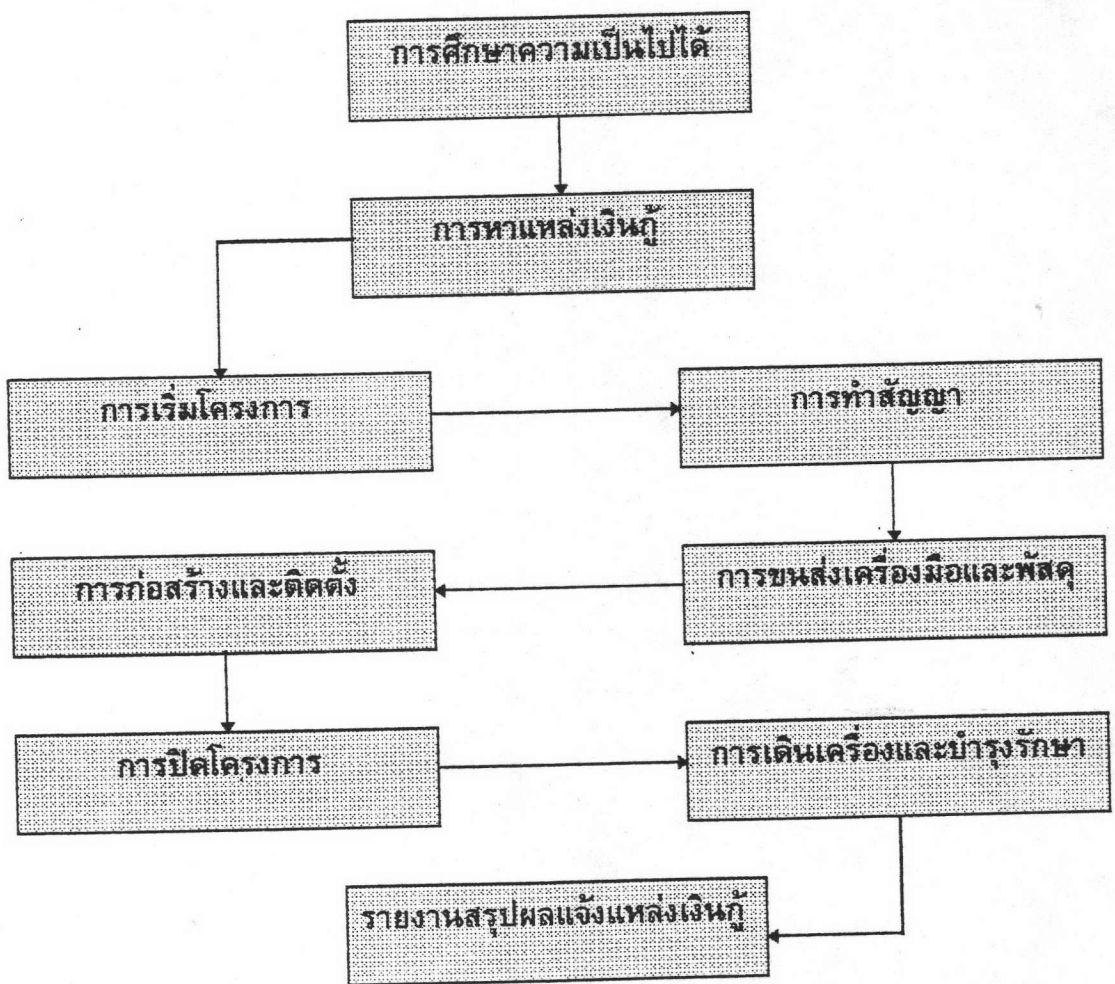
การบริหารพัสดุต่างประเทศจึงมุ่งที่จะสนับสนุน สร้างความสำเร็จในการก่อสร้างงานให้แก่โครงการก่อสร้างหรืองานนั้นๆ โดยกำหนดขีดความสามารถในการควบคุมและการให้บริการควบคู่กันไป

เนื่องจากในโครงการก่อสร้างหนึ่ง จะประกอบด้วยสัญญา 2 ส่วนหลัก คือ สัญญาในการสั่งซื้อพัสดุและสัญญาในการติดตั้ง ในขณะที่เดียวกันสัญญาแต่ละประเภทก็จะประกอบด้วยหลายสัญญาย่อย โดยพัสดุจะแบ่งออกเป็นหลาย ๆ ระบบ (System) และภายในแต่ละระบบก็ยังคงประกอบด้วยหลาย ๆ ระบบย่อย (Subsystem) ซึ่งจะเห็นได้ว่าโครงสร้างของระบบค่อนข้างจะละเอียด ซับซ้อน และสาเหตุอีกประการ คือ พัสดุดังกล่าวเป็นรายการที่โดยปกติไม่มีการสำรองไว้ในคลัง ไม่เหมือนกับพัสดุสำรองในคลังทั่วไปที่เมื่อพัสดุมีจำนวนลดลงถึงจุดเบิกซื้อ ก็ทำการสั่งซื้อเพื่อทดแทนต่อไป กล่าวคือ เมื่อใช้หมดแล้วก็ถือว่าจบการทำงาน แต่ระยะเวลาในการก่อสร้างกินเวลานาน ดังนั้นการควบคุมข้อมูลจึงเป็นเรื่องยาก

โครงการก่อสร้างโรงไฟฟ้าต่าง ๆ เป็นโครงการขนาดใหญ่ และมีมูลค่าของเงินลงทุนของแต่ละโครงการคิดเป็นจำนวนมหาศาล โดยส่วนหนึ่งของเงินลงทุนเหล่านี้มาจากพัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างของแต่ละโครงการเป็นหลัก ซึ่งพัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างโรงไฟฟ้า ส่วนใหญ่เป็นอุปกรณ์ที่ใช้เทคโนโลยีระดับสูง ซึ่งไม่มีบริษัทภายในประเทศที่ดำเนินกิจการเหล่านี้ ดังนั้นจึงต้องสั่งซื้อพัสดุดังกล่าวจากบริษัทต่างประเทศ โดยการทำสัญญาสั่งซื้อพัสดุจากบริษัทต่างประเทสนั้น จะเป็นในลักษณะการซื้อพัสดุที่จะใช้ในการก่อสร้างโรงไฟฟ้าทั้งโรงไฟฟ้า ดังนั้นปัจจัยที่สำคัญประการหนึ่งในการดำเนินการก่อสร้างโครงการก่อสร้างระดับใหญ่ให้สามารถบรรลุตามเป้าหมาย คือ การจัดหาหรือจัดเตรียมพัสดุที่ใช้ในการก่อสร้าง ให้ได้สมบูรณ์ครบถ้วนตรงตามสัญญาสั่งซื้อ และทันต่อแผนกำหนดการติดตั้งของหน่วยงานทางด้านวิศวกรรมก่อสร้าง ตลอดจนการควบคุมและการบริหารงานด้านพัสดุที่มีประสิทธิภาพ ในการจัดเตรียมพัสดุหรือรับพัสดุจะถูกกำหนดโดยตารางกำหนดการส่งมอบพัสดุ (Equipment Delivery Schedule) และ ตารางกำหนดการติดตั้ง (Project Time Schedule) ของแต่ละโครงการก่อสร้าง เนื่องจากการดำเนินงานแต่ละขั้นตอนมีการวางแผนล่วงหน้า และแต่ละขั้นตอนมีความสัมพันธ์ต่อเนื่อกัน ดังนั้นเมื่อการส่งมอบพัสดุล่าช้า หรือ ไม่ทันตามกำหนดการติดตั้ง จะส่งผลกระทบต่อให้การดำเนินงานของทั้งโครงการล่าช้าออกไป และก่อให้เกิดความเสียหายต่อส่วนรวม

2.2 วงจรการดำเนินงานโครงการก่อสร้าง

เนื่องจากในการดำเนินงานของโครงการก่อสร้างโรงไฟฟ้าใด ๆ จะต้องมีขั้นตอนในการทำงานที่ได้วางแผนล่วงหน้า เพื่อให้งานสามารถดำเนินไปได้ตรงตามวัตถุประสงค์และตามกำหนดการที่กำหนด โดยวงจรการดำเนินงานโครงการก่อสร้างจะมีรายละเอียด ตามรูปดังต่อไปนี้



รูปที่ 2.1 แสดงวงจรการดำเนินงานโครงการก่อสร้างโรงไฟฟ้า

จากรูปที่ 2.1 แสดงวงจรของการดำเนินงานการก่อสร้างของโครงการก่อสร้างโรงไฟฟ้า จะประกอบด้วยขั้นตอนการดำเนินการหลัก ๆ คือ

1. การศึกษาความเป็นไปได้ (Feasibility Study)

การศึกษาความเป็นไปได้ในการดำเนินงานก่อสร้างโครงการก่อสร้างโรงไฟฟ้า โดยจะมีการพิจารณาข้อมูลไม่ว่าจะเป็น ความเหมาะสมทางสถานที่ตั้งโครงการ, แหล่งพลังงานหรือทรัพยากรที่จะใช้ในการสนับสนุนโรงไฟฟ้า, ผลกระทบที่มีต่อสภาพแวดล้อมหรือระบบนิเวศน์ของสถานที่ก่อสร้างโครงการอันเนื่องจากการก่อสร้าง เป็นต้น

2. การหาแหล่งเงินทุน (International Fund)

การหาสถาบันการเงินต่างประเทศ หรือ แหล่งเงินทุน เพื่อสนับสนุนโครงการก่อสร้าง ซึ่งมีทั้งสถาบันการเงินภายในประเทศและต่างประเทศ โดยส่วนใหญ่จะเป็นแหล่งเงินทุนจากต่างประเทศ เช่น ธนาคารโลก ธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชีย เป็นต้น

2.1 การเบิกจ่ายเงินกู้ต่างประเทศ (Loan Withdrawal)

การลงทุนในโครงการก่อสร้างหนึ่งๆ การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทยต้องใช้เงินสูงมาก โดยบางโครงการเป็นหมื่นล้านบาท เงินรายได้แต่ละปีจะไม่เพียงพอกับเงินลงทุน ดังนั้นการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย จำเป็นต้องกู้เงินจากแหล่งต่าง ๆ ทั้งในประเทศและต่างประเทศด้วย ในการเบิกจ่ายเงินกู้ต่างประเทศ ต้องปฏิบัติตามให้สอดคล้องกับนโยบายและข้อกำหนดของแหล่งเงินกู้นั้น ๆ

2.2 สัญญาเงินกู้ (Loan Agreement)

คือสัญญาที่ทำขึ้นระหว่างการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทยกับรัฐบาล หรือกับสถาบันทางการเงินต่างประเทศ เพื่อนำมาใช้ในการชำระค่าสินค้าและบริการทั้งในประเทศและต่างประเทศ สำหรับงานในโครงการที่ขอใช้เงินกู้นั้น ๆ

2.3 สัญญาเงินกู้มีผลใช้บังคับ (Loan Effective)

เมื่อมีการลงนามในสัญญาเงินกู้แล้ว การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทยจะต้องส่งเอกสารดังต่อไปนี้ให้เจ้าของเงินกู้ก่อน จึงจะสามารถเบิกเงินกู้ได้ เช่น

2.3.1 ข้อคิดเห็นทางด้านกฎหมาย (Legal Opinion) จากทางสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

2.3.2 ตัวอย่างลายมือชื่อของผู้มีอำนาจลงนามในเอกสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับเงินกู้ของการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย

2.4 การจัดซื้อสินค้าและบริการ (Procurement)

ในการดำเนินการจัดหาสินค้าและบริการต่างๆ จำเป็นต้องให้สอดคล้องกับแนว

นโยบายและข้อกำหนดของเงินกู้ นั้น ๆ การจัดซื้อสินค้าและบริการส่วนใหญ่มี 2 วิธี คือ

2.4.1 การซื้อสินค้านานาชาติ (International Shopping , IS) คือวิธีการที่การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย ซื้อสินค้าหรือบริการ โดยการประกวดราคา แล้วแจ้งให้เจ้าของเงินกู้ทราบผลการประกวดราคา วิธีการนี้การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทยจะทำสัญญาซื้อหรือจ้างกับผู้ชนะการประกวดราคาได้เลย โดยไม่ต้องให้เจ้าของเงินกู้อนุมัติก่อน ส่วนใหญ่แล้ววงเงินการซื้อหรือจ้างจะไม่มาก เช่น ไม่เกิน 200,000 เหรียญสหรัฐ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับวงเงินที่จะกำหนดไว้ในสัญญาเงินกู้ นั้น ๆ

2.4.2 การประกวดราคานานาชาติ (International Competitive Bidding , ICB) คือวิธีการที่การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย จะซื้อสินค้าหรือบริการโดยต้องให้เจ้าของเงินกู้อนุมัติเอกสารประกวดราคาก่อน (Bidding Document) เมื่อได้รับอนุมัติแล้ว จึงจะขายเอกสารประกวดราคาได้ หลังจากทราบผลการประกวดราคาแล้ว จะต้องส่งผลการพิจารณาของคณะกรรมการจัดซื้อหรือจ้าง ให้เจ้าของเงินกู้อนุมัติก่อน จึงจะทำสัญญาซื้อหรือจ้างกับผู้ชนะการประกวดราคา ส่วนใหญ่แล้ววงเงินการซื้อหรือจ้างจะสูง เช่นมากกว่า 200,000 เหรียญสหรัฐ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับวงเงินที่จะกำหนดไว้ในสัญญาเงินกู้ นั้น ๆ

2.5 การเบิกจ่ายเงินกู้ (Loan Withdrawal)

2.5.1 คำขอเบิกจ่ายเงินกู้ (Written Application for Withdrawal) เมื่อการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทยได้ทำสัญญาซื้อหรือจ้างแล้ว การจ่ายเงินให้คู่สัญญาจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญานั้น ๆ ในกรณีที่สัญญากำหนดให้มีการจ่ายเงินจากเงินกู้ จะต้องปฏิบัติตามระเบียบปฏิบัติของเงินกู้ โดยทั่วไปแล้ววิธีการเบิกจ่ายเงินเงินกู้จะเหมือนกันเป็นส่วนใหญ่ ที่แตกต่างกัน คือ แบบฟอร์มและรายละเอียดที่กำหนดไว้ในเงินกู้ นั้น ๆ คำขอเบิกจ่ายเงินกู้ ประกอบด้วย

- 2.5.1.1 แบบฟอร์มคำขอเบิกเงินกู้
- 2.5.1.2 ลายมือชื่อผู้มีอำนาจลงนาม
- 2.5.1.3 สกุลเงินและจำนวนเงินที่จะเบิก
- 2.5.1.4 เอกสารประกอบคำขอเบิกเงินกู้
- 2.5.1.5 คำสั่งในการจ่ายเงิน

2.5.2 วิธีการเบิกจ่ายเงินกู้ (Withdrawal Procedures) การเบิกจ่ายเงินกู้โดยทั่วไปจะมีวิธีการ 3 วิธี ดังนี้

2.5.2.1 วิธีการจ่ายเงินก่อนแล้วเบิกชดเชยจากเงินกู้ (Reimbursement Procedure)

2.5.2.2 วิธีการจ่ายเงินโดยตรง (Direct Payment Procedure)

2.5.2.3 วิธีการรับรองผูกพัน (Commitment Procedure)

2.5.2.1 วิธีการจ่ายเงินก่อนแล้วเบิกชดเชยจากเงินกู้ (Reimbursement Procedure)

หมายถึง การเบิกเงินกู้เพื่อชดเชยเงินที่ทางการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย ได้จ่ายไปให้ผู้รับประโยชน์ก่อนแล้ว เช่น

2.5.2.1.1 การจ่ายเงินค่าสินค้าหรือบริการ

2.5.2.1.2 การจ่ายเงินสำหรับงานบริการที่ทำโดยที่ปรึกษา

2.5.2.1.3 การจ่ายเงินตามสัญญางานโยธา (วิศวกรรมก่อสร้าง)

2.5.2.1.4 การจ่ายเงินล่วงหน้า (Advance Payment)

วิธีการเบิกเงินกู้ จะต้องยื่นคำขอเบิกเงินกู้ตามแบบฟอร์มที่เจ้าของเงินกู้แต่ละรายได้กำหนดไว้ ลงนามโดยผู้แทนที่ได้รับมอบอำนาจจากการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย และต้องแนบเอกสารที่เกี่ยวข้องไปด้วย ได้แก่

1. สำเนาสัญญาหรือใบสั่งซื้อที่ได้รับอนุมัติจากเจ้าของเงินกู้แล้ว
2. หลักฐานการชำระเงิน เช่น ใบเสร็จรับเงิน เช็ค หรือตั๋วแลกเงิน ซึ่งแสดงรายละเอียดวันที่และจำนวนเงินที่จ่ายแล้ว
3. ใบกำกับสินค้า (Invoice) แสดงรายละเอียดต่าง ๆ
4. ใบตราส่งสินค้าทางเรือ (Bill of Lading) หรือ ใบตราส่งสินค้าทำอากาศ (Airway Bill)

ตัวอย่าง การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทยทำสัญญาซื้ออุปกรณ์สำหรับโครงการเขี้ยวหลานจากบริษัทอีลินยูเนียน (Elin Union) จำนวนเงิน 999,945.72 เหรียญออสเตรเลีย โดยใช้เงินกู้จากธนาคารโลก

เมื่อการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย ได้จ่ายเงินให้บริษัทอีลินยูเนียนแล้ว การเบิกเงินกู้จะกระทำเป็นขั้นตอนดังนี้

1. กองตรวจจ่ายต่างประเทศ ได้ตรวจสอบและจ่ายเงินให้บริษัทแล้ว จะส่งเอกสารในการจ่ายเงิน เช่น ใบกำกับสินค้า, ใบตราส่งสินค้าทางเรือ, บัญชีรายการบรรจุหีบห่อ (Packing List), ตั๋วแลกเงิน (Bill of Exchange) มาให้กองเครดิตและสัญญา
2. กองเครดิตและสัญญา จะจัดทำคำขอเบิกเงินกู้โดยใช้แบบฟอร์มคำขอเบิกจ่ายเงินกู้ พร้อมส่งสำเนาเอกสารในการจ่ายเงินให้ธนาคารโลก

3. ธนาคารโลกตรวจสอบเอกสารถูกต้องแล้ว จะโอนเงินเข้าบัญชีการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย ที่ธนาคารกรุงไทย จำกัด สาขาบางกอกวัย บัญชีเลขที่ 1958 หรือ เลขที่ 8777 (แล้วแต่ กองการเงิน จะพิจารณา) และส่งคำแนะนำการจ่ายเงิน (Payment Advice) มาให้การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย

2.5.2.2 วิธีการจ่ายเงินโดยตรง (Direct Payment Procedure)

หมายถึง การเบิกเงินกู้โดยทางการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย ไทยแจ้งให้เจ้าของเงินกู้จ่ายเงินโดยตรงแก่ผู้ขายสินค้าหรือบริการ เมื่อถึงกำหนดชำระเงิน เช่น

2.5.2.2.1 การจ่ายเงินให้แก่ผู้ขายสินค้าหรือบริการ

2.5.2.2.2 การจ่ายเงินให้แก่ที่ปรึกษา

2.5.2.2.3 การจ่ายเงินตามสัญญางานโยธา

วิธีการเบิกเงินกู้จะต้องยื่นคำขอเบิกจ่ายเงินกู้ตามแบบฟอร์มที่เจ้าของเงินกู้แต่ละแห่งกำหนดไว้ ลงนามโดยผู้ที่ได้รับมอบอำนาจจากทางการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย และแนบเอกสารที่เกี่ยวข้องไปด้วย ได้แก่

1. สำเนาสัญญาหรือใบสั่งซื้อที่ได้รับอนุมัติจากเจ้าของเงินกู้แล้ว
2. ใบกำกับสินค้า แสดงรายละเอียดต่าง ๆ
3. ใบตราส่งสินค้าทางเรือ หรือ ใบตราส่งสินค้าทางอากาศ
4. ใบรับรองที่ลงนามโดยที่ปรึกษาโครงการ ในกรณีจ่ายเงินตามสัญญางานโยธา (Monthly Progress Statement)

ตามสัญญางานโยธา (Monthly Progress Statement)

ตัวอย่าง การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย ทำสัญญาจ้างบริษัทเวียนนินี (Viannini) สร้างเขื่อนเขี้ยวหลาน ในสัญญาระบุว่าการจ่ายเงินในส่วนเงินตราต่างประเทศ จะเบิกเงินจากเงินกู้ของธนาคารโลก โดยวิธีการจ่ายเงินโดยตรง ดังนั้น เมื่อถึงกำหนดการจ่ายเงิน บริษัทได้ส่งรายงานผลงานประจำเดือน (Monthly Progress Statement) จำนวนเงิน 396,860.48 เหรียญสหรัฐ ให้ที่ปรึกษาโครงการและเจ้าหน้าที่ของทางการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย ตรวจสอบความถูกต้อง แล้วส่งให้กองตรวจจ่ายต่างประเทศ ตรวจสอบเพื่อจ่ายเงิน

วิธีการเบิกเงินกู้โดยการจ่ายเงินโดยตรง มีขั้นตอนดังนี้

1. กองตรวจจ่ายต่างประเทศตรวจสอบความถูกต้องแล้วส่งเอกสารให้กองเครดิตและสัญญา
2. กองเครดิตและสัญญาจะจัดทำคำขอเบิกเงินกู้โดยใช้แบบฟอร์มคำขอให้จ่ายเงินกู้ (Application for Payment to be Made) พร้อมเอกสารที่ตรวจสอบแล้ว

ให้ธนาคารโลก

3. ธนาคารโลกเมื่อได้ทำการตรวจสอบเรียบร้อยแล้ว จะโอนเงินเข้าบัญชีของบริษัทเลขที่ 10023119/10 ที่ธนาคาร เอเชียและยุโรป (European Asian Bank) , ธนาคารฮ่องกง (Hong Kong Bank) และส่งคำแนะนำการจ่ายเงิน มาให้การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย

2.5.2.3 วิธีการรับรองผูกพัน (Commitment Procedure)

หมายถึง วิธีการที่การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย ขอเบิกเงินกู้โดยขอให้เจ้าของเงินกู้จ่ายเงินตามหนังสือรับรองการชำระเงิน (Letter of Credit , L/C) แทนการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย ให้แก่ธนาคารผู้จ่ายเงินตามหนังสือรับรองการชำระเงิน (ที่ดำเนินการในประเทศผู้ขายสินค้า) ภายในวงเงินและเงื่อนไขที่ระบุในหนังสือรับรองการชำระเงินซึ่งทางธนาคารผู้จ่ายเงินได้จ่ายไปแล้วให้ผู้ขายสินค้า

การรับรองผูกพันนี้ จะทำในรูปของหนังสือรับรองจากเจ้าของเงินกู้ที่มีไปถึงธนาคารตัวแทนของธนาคารผู้เปิดหนังสือรับรองการชำระเงิน

การเบิกเงินกู้จะต้องยื่นคำขอเบิกเงินกู้ตามแบบฟอร์มที่เจ้าของเงินกู้แต่ละแห่งกำหนดไว้ ลงนามโดยผู้แทนที่ได้รับมอบอำนาจจากการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย และแนบเอกสารที่เกี่ยวข้องไปด้วย ได้แก่

2.5.2.3.1 สำเนาสัญญา หรือ ใบสั่งซื้อที่ได้รับอนุมัติจากเจ้าของเงินกู้แล้ว

2.5.2.3.2 สำเนาหนังสือรับรองการชำระเงิน

ตัวอย่าง การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย ทำสัญญาซื้ออุปกรณ์จากบริษัท แบรินเจอร์ รีเสิร์ช (Barringer Research Ltd.) จำนวน 32,206 เหยียดสหรัฐ กำหนดวิธีจ่ายเงินตามสัญญาให้เบิกจ่ายเงินกู้ ธนาคารโลก โดยวิธีเปิดหนังสือรับรองการชำระเงิน ขั้นตอนการเบิกเงินกู้จะเป็นดังนี้

1. กองสัญญาต่างประเทศ กองจัดหาต่างประเทศ ส่งคำขอเปิดหนังสือรับรองการชำระเงิน พร้อมต้นฉบับสัญญามาให้กองเครดิตและสัญญา เปิดหนังสือรับรองการชำระเงิน

2. กองเครดิตและสัญญา ส่งคำขอเปิดหนังสือรับรองการชำระเงิน โดยแบบฟอร์มคำขอเปิดหนังสือรับรองการชำระเงิน (Application to Open L/C) ให้ธนาคารกรุงไทย จำกัด ซึ่งเป็นธนาคารผู้เปิดหนังสือรับรองการชำระเงิน โดยระบุว่า หนังสือรับรองการชำระเงิน นี้จะมีผลบังคับต่อเมื่อธนาคารโลก ได้ออกหนังสือรับรองผูกพันแล้ว

3. ธนาคารกรุงไทย จำกัด จะทำการเปิดหนังสือรับรองการชำระเงิน ที่มีเงื่อนไขดังกล่าวแล้ว ไปที่ธนาคาร มอนทรีออล (Bank of Montreal) แคนาดา เพื่อแจ้งให้บริษัททราบถึงการเปิดหนังสือรับรองการชำระเงิน

4. กองเคดิตและสัญญา จะส่งคำขอเบิกจ่ายเงินกู้แบบรับรองผูกพัน (Application for a Special Commitment) ให้ธนาคารโลก

5. ธนาคารโลก (World Bank) เมื่อตรวจสอบแล้วจะแจ้งการเบิกจ่ายเงินกู้แบบรับรองผูกพัน (Special Commitment) ให้ธนาคารมอนทรีออล ประเทศแคนาดา และสำเนาแจ้งให้การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย ทราบ

6. ธนาคารมอนทรีออล ได้จ่ายเงินจำนวน 32,206 เหรียญสหรัฐ ให้บริษัท แบรินเจอร์ รีเสิร์ช แล้ว จะขอเบิกเงินจำนวนดังกล่าว จาก ธนาคารโลก

7. ธนาคารโลก จะทำการหักเงินจากบัญชีเงินกู้ของการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย พร้อมโอนเงินจำนวน 32,206 เหรียญสหรัฐ ให้ธนาคารมอนทรีออล ประเทศแคนาดา แล้วส่งคำแนะนำการจ่ายเงิน ให้การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย ทราบ

2.6 วิธีดำเนินการและข้อสังเกตเกี่ยวกับการเบิกจ่ายเงินกู้ต่าง ๆ

2.6.1 ธนาคารเพื่อการบูรณะและพัฒนาการระหว่างประเทศ (International Bank of Reconstruction and Development หรือ คำสั่งย่อว่า IBRD) หรือ ธนาคารโลก คือสถาบันการเงินระหว่างประเทศที่ให้เงินกู้แก่ประเทศที่กำลังพัฒนา เพื่อใช้ในการพัฒนาประเทศ

วิธีการเบิกจ่ายเงินกู้จากธนาคารโลก จะต้องมีจำนวนเงินเบิกแต่ละครั้ง ไม่ต่ำกว่า 100,000 เหรียญสหรัฐ หรือเทียบเท่า เมื่อหมดอายุของเงินกู้แล้ว ธนาคารโลกจะพิจารณาให้เบิกเงินกู้ได้อีกไม่เกิน 6 เดือน ซึ่งธนาคารโลกจะแจ้งกำหนดเวลาให้การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทยทราบ

2.6.2 ธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank หรือ คำย่อว่า ADB) คือสถาบันการเงินระหว่างประเทศของเอเชีย ที่ให้ประเทศที่เป็นสมาชิกกู้เงินเพื่อนำไปใช้ในการพัฒนาประเทศ

2.6.3 กองทุนคูเวตเพื่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจของตะวันออกกลาง (Kuwait Fund for Arab Economic Development หรือคำย่อว่า KFAED) คือกองทุนของประเทศคูเวต ซึ่งให้ประเทศที่กำลังพัฒนากู้เงิน

สำหรับเงินกู้จากทางกองทุนคูเวตเพื่อพัฒนาตะวันออกกลาง จะมีข้อห้ามไม่ให้ซื้อสินค้าหรือบริการจากประเทศที่กลุ่มอาหรับบอยคอต เช่น อิสราเอล เป็นต้น

โดยสถาบันการเงินทั้งสามแห่งมีวิธีการเบิกเงินกู้ได้ 3 วิธี คือ

1. วิธีการจ่ายเงินก่อนแล้วเบิกชดเชยจากเงินกู้
2. วิธีการจ่ายเงินโดยตรง
3. วิธีการรับรองผูกพัน

2.6.4 บริษัทเงินกู้เพื่อการพัฒนา (Kreditanstalt for Wiederaufbau หรือคำย่อว่า KfW) คือสถาบันเครดิตเพื่อการบูรณะของสหพันธ์รัฐเยอรมันตะวันตก ที่ให้ประเทศที่กำลังพัฒนากู้เงินเพื่อนำไปใช้ในการพัฒนาประเทศ

2.6.5 องค์การส่งเสริมการส่งออก (Export Development Corporation หรือคำย่อว่า EDC) คือสถาบันการเงินเพื่อการส่งออกของประเทศแคนาดา ที่ให้ประเทศที่กำลังพัฒนากู้เงินเพื่อนำไปใช้ในการพัฒนาประเทศ

2.6.6 ความช่วยเหลือทางการเงินของฝรั่งเศส (French Protocol หรือ French Mixed Credit) คือสถาบันการเงินของประเทศฝรั่งเศส จะประกอบด้วยส่วนของรัฐบาลที่มีเงื่อนไขผ่อนปรน (Soft Loan) เพื่อช่วยเหลือประเทศที่กำลังพัฒนา อีกส่วนหนึ่งเป็นของธนาคารพาณิชย์ ซึ่งมีเงื่อนไขคล้ายคลึงกับธนาคารเพื่อการส่งออก (Export Credit Bank)

โดยสถาบันการเงินทั้งสามแห่งมีวิธีการเบิกเงินกู้ได้ 2 วิธี คือ

1. วิธีการจ่ายเงินก่อนแล้วเบิกชดเชยจากเงินกู้
2. วิธีการจ่ายเงินโดยตรง

2.6.7 กองทุนความร่วมมือทางเศรษฐกิจโพ้นทะเล (The Overseas Economic CO-operation Fund หรือคำย่อว่า OECF) คือกองทุนความร่วมมือทางเศรษฐกิจโพ้นทะเลแห่งประเทศญี่ปุ่นที่ให้ประเทศที่กำลังพัฒนากู้เงิน

2.6.8 ธนาคารเพื่อการส่งออกของญี่ปุ่น (The Export Import Bank of Japan หรือชื่อย่อว่า EXIMBANK OF JAPAN) คือธนาคารเพื่อการส่งออกของประเทศญี่ปุ่น ที่ให้ประเทศต่าง ๆ กู้เงินเพื่อใช้ในการพัฒนาประเทศ

โดยสถาบันการเงินทั้งสามแห่งมีวิธีการเบิกเงินกู้ได้ 2 วิธี คือ

1. วิธีการจ่ายเงินก่อนแล้วเบิกชดเชยจากเงินกู้
2. วิธีการรับรองผูกพัน

2.6.9 เงินกู้รัฐบาลสวิส (Swiss Mixed Credit) คือสถาบันการเงินของประเทศ สวิตเซอร์แลนด์ เงินกู้จะประกอบด้วยส่วนของรัฐบาลที่มีเงื่อนไขผ่อนปรน (Soft Loan) เพื่อช่วยเหลือประเทศที่กำลังพัฒนา อีกส่วนหนึ่งเป็นของธนาคารพาณิชย์ ซึ่งมีเงื่อนไขคล้ายคลึงกับทางธนาคารเพื่อการส่งออก (Export Credit Bank)

การเบิกเงินกู้จะใช้วิธีการจ่ายเงินโดยตรง เมื่อผู้รับประโยชน์ปฏิบัติตาม ถ้วนตามเงื่อนไขการจ่ายเงินที่กำหนดไว้ในสัญญา เช่น ส่งของลงเรือ แล้วก็นำเอกสารตามที ระบุไว้ในสัญญาเงินกู้ไปขอเบิกเงินจากเงินกู้รัฐบาลสวิสโดยตรง โดยไม่ต้องส่งเอกสารมาให้การไฟ ฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย จัดทำคำขอเบิกเงินกู้

เงินกู้รัฐบาลสวิสเมื่อจ่ายเงินแล้วจะส่งคำแนะนำการจ่ายเงินมาให้ทางการ ไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย

2.6.10 ธนาคารเพื่อการส่งออกแห่งสหรัฐอเมริกา (The Export Import Bank of The United States หรือชื่อย่อว่า EXIMBANK OF U.S.) คือธนาคารเพื่อการส่งออกของประเทศ ประเทศสหรัฐอเมริกา ในทางปฏิบัติการเบิกเงินกู้จะใช้วิธีการจ่ายเงินก่อนแล้วเบิกชดเชยการเงินกู้ โดยเปิดหนังสือรับรองการชำระเงินใช้เงินการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทยไปก่อน ทั้งนี้เนื่อง จากเงินกู้มักจะมีผลใช้บังคับไม่ทันกำหนดเวลาการส่งของงวดแรก เมื่อจ่ายเงินการไฟฟ้าฝ่ายผลิต แห่งประเทศไทย ผ่านหนังสือรับรองการชำระเงินแล้ว จะทำคำขอเบิกเงินกู้ (Request for Disbursement) พร้อมแนบเอกสารที่เกี่ยวข้องไปด้วย ธนาคารเพื่อการส่งออกแห่งสหรัฐอเมริกา เมื่อตรวจสอบแล้ว จะโอนเงินมาให้เข้าบัญชีของการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย และส่งคำแนะนำ การชำระเงินมาให้

2.6.11 สินเชื่อผู้ขาย (Supplier's Credit) หมายถึง การที่ผู้ซื้อ (การไฟฟ้า ฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย) ทำสัญญาซื้อสินค้าจากต่างประเทศ โดยผู้ขายสินค้าจะเป็นผู้หาแหล่ง เงินกู้ และทำสัญญาเงินกู้จากแหล่งเงินกู้ เพื่อการผลิตสินค้าขายให้แก่การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่ง ประเทศไทย และการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทยจะชำระเงินค่าสินค้าพร้อมทั้งดอกเบี้ยเป็น งวด ๆ ตามเงื่อนไขสัญญาให้แก่ผู้ขายโดยตรง การซื้อขายลักษณะนี้ก็ก็คือ การซื้อสินค้าแบบผ่อน ส่งนั่นเอง

เงื่อนไขของสัญญาประเภทสินเชื่อผู้ขายจะมีมากกว่า และแตกต่างไปจากสัญญาซื้อขายธรรมดาทั่วไป ดังนี้

- 2.6.11.1 อัตราดอกเบี้ย
- 2.6.11.2 วิธีคิดดอกเบี้ย
- 2.6.11.3 วันครบกำหนดชำระดอกเบี้ย/เงินต้น
- 2.6.11.4 จำนวนงวดของดอกเบี้ย/เงินต้น
- 2.6.11.5 จำนวนเงินต้นงวดแรก - งวดสุดท้าย
- 2.6.11.6 อัตราค่าปรับกรณีชำระดอกเบี้ย/เงินต้น ช้ากว่ากำหนด

2.7 การปรับปรุงการจัดสรรเงินกู้ (Loan Reallocation) การยกเลิก (Cancellation) และการขยายวันสิ้นสุดอายุของเงินกู้ (Extension)

สัญญาเงินกู้จากสถาบันการเงินระหว่างประเทศ เช่น ธนาคารโลก ธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชีย บริษัทเงินกู้เพื่อการพัฒนา จะกำหนดวงเงินกู้แยกเป็นแต่ละประเภทไว้ (Category หรือ Item) ซึ่งเป็นเพียงการประมาณเงินลงทุนในโครงการ (Project Cost) นั้น ๆ ในระหว่างก่อสร้างที่ได้มีการทำสัญญาซื้อหรือจ้าง เสร็จสิ้นแล้ว หรือเมื่อโครงการก่อสร้างเสร็จสิ้นแล้ว จึงจะทราบเงินลงทุนที่แท้จริง (Actual Cost)

เมื่อใดก็ตามที่การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทยทราบแน่ชัดถึงเงินลงทุนที่แท้จริงแล้ว จะเปรียบเทียบกับเงินลงทุนในโครงการที่ระบุไว้ในสัญญาเงินกู้ ถ้าเงินลงทุนที่แท้จริงมากกว่าเงินลงทุนในโครงการ ก็จะต้องพิจารณาหาแหล่งเงินทุนจากที่อื่นมาชดเชยที่ส่วนที่ขาดไป เช่น จากการกู้เงิน หรือ จากรายได้ของการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทยเอง แต่ถ้าเงินลงทุนที่แท้จริงน้อยกว่าเงินลงทุนในโครงการ แสดงว่ามีวงเงินกู้ที่ไม่ได้ใช้ ก็จะแจ้งเจ้าของเงินกู้ขอยกเลิกวงเงินกู้ (Cancellation) เพื่อประหยัดค่าธรรมเนียมผูกพันเงินกู้ (Commitment Charges) หรือเมื่อทราบว่าวงเงินกู้ในแต่ละประเภทไม่เพียงพอ ก็จะแจ้งเจ้าของเงินกู้ขอจัดสรรเงินกู้ใหม่ (Loan Reallocation)

บางครั้งการก่อสร้างไม่เสร็จภายในกำหนดเวลา หรือการเบิกเงินกู้ไม่สามารถเบิกได้ทันกำหนดภายในวันสิ้นสุดอายุเงินกู้ (Loan Closing Date) เพื่อที่จะให้โครงการก่อสร้างมีเงินลงทุนดำเนินการต่อไป ก็จะขออนุมัติเจ้าของเงินกู้ขยายวันสิ้นสุดอายุเงินกู้ออกไป (Loan Extension)

2.8 หนังสือรับรองการชำระเงิน (Letter of Credit , L/C)

การประกอบกิจการค้าระหว่างประเทศได้ใช้หนังสือรับรองการชำระเงิน (Letter of Credit) เป็นสื่อกลางในการชำระเงิน ซึ่งจะให้ความมั่นใจต่อผู้ขายสินค้าว่าจะได้ชำระเงินเต็มจำนวนครบถ้วนแน่นอน หากผู้ขายได้ปฏิบัติตามสัญญาซื้อขาย ซึ่งได้ตกลงกันไว้ ส่วนผู้ซื้อสินค้าจะสามารถชำระเงินให้ถึงมือผู้ขายได้อย่างถูกต้องแน่นอน และปลอดภัย โดยให้ธนาคารเป็นผู้ตรวจสอบเอกสารต่าง ๆ ของสินค้าที่ซื้อให้

หนังสือรับรองการชำระเงิน คือ “ หนังสือรับรองการชำระเงินที่ออกโดยธนาคารของผู้ส่งสินค้าเข้า (ตามคำขอของผู้ซื้อ) ซึ่งธนาคารของผู้ซื้อสัญญาว่าจะจ่ายเงินให้แก่ผู้ขาย (ผู้รับประโยชน์) โดยให้ผู้ขายออกตั๋วแลกเงินประเภทชำระเงินทันทีเมื่อเห็นตั๋ว หรือประเภทตั๋วแลกเงินที่มีกำหนดระยะเวลาการชำระเงิน ทั้งนี้ตั้งแต่ข้อตกลง สั่งจ่ายเอาจากธนาคารผู้ออกหนังสือรับรองการชำระเงิน โดยประกันว่า ตั๋วแลกเงินดังกล่าว จะต้องได้รับการชำระเงินอย่างแน่นอนเมื่อผู้ขายได้ปฏิบัติตามเงื่อนไข ที่ได้ระบุไว้ในหนังสือรับรองการชำระเงินทุกประการ “

การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทยจะเปิดหนังสือรับรองการชำระเงิน ที่ธนาคารกรุงไทย จำกัด สาขาสามยอด ยกเว้นแต่หนังสือรับรองการชำระเงิน ที่ใช้เงินกู้จากกองทุนความร่วมมือทางเศรษฐกิจไพนทะเล จะใช้บริการจาก ธนาคารกรุงไทย จำกัด สำนักงานใหญ่

2.8.1 เอกสารที่ระบุเพื่อประกอบการเบิกเงินจากหนังสือรับรองการชำระเงิน

2.8.1.1 ตั๋วแลกเงิน (Bill of Exchange , B/E) หรือ ดราฟท์ (Draft) เป็นตราสารที่ผู้ขายสินค้าหรือผู้รับประโยชน์ เรียกว่าผู้สั่งจ่าย เป็นผู้ออกตั๋ว (Drawer) ซึ่งอาจเป็นตั๋วเงินชนิดจ่ายเมื่อเห็น (Sight) หรือชนิดมีกำหนดเวลา (Term of Usance) สั่งให้ผู้ซื้อเป็นผู้จ่ายเงินตามตั๋ว (Drawee) ให้ชำระเงินทันที หรือ ตามระยะเวลาที่กำหนดให้แก่ผู้รับประโยชน์ ผู้จ่ายเงินตามตั๋วแลกเงิน อาจจะเป็นธนาคารที่เปิดเครดิต (Opening Bank) หรือธนาคารผู้รับแจ้งหรือยืนยันเครดิต (Advising/Confirming Bank) ก็ได้ ทั้งนี้แล้วแต่ประเภทและเงื่อนไขของหนังสือรับรองการชำระเงินจะกำหนดไว้ เช่น กำหนดให้ผู้รับประโยชน์ยื่นในการเบิกเงินจากหนังสือรับรองการชำระเงิน โดยกำหนดอยู่ในหัวข้อรูปแบบการชำระเงิน (Term of Payment) พร้อมกับเอกสารประเภทอื่น ๆ

2.8.1.2 ใบกำกับสินค้า (Invoice) เป็นเอกสารที่ผู้ขายสินค้าออกให้แก่ผู้ซื้อตามสัญญาซื้อขาย และตามเครดิต แสดงรายการสินค้าและอื่น ๆ เช่น ราคา ชื่อ และสถานที่อยู่ของผู้ซื้อและผู้ขาย เครื่องหมายและเลขหมายที่ปรากฏบนหีบห่อบรรจุสินค้า จำนวนและลักษณะของหีบห่อ ราคาต่อหน่วย น้ำหนักของสินค้าและน้ำหนักสุทธิ

2.8.2 เอกสารการเดินเรือ (Shipping Documents) คือ เอกสารประกอบการส่งของและเบิกเงินจากหนังสือรับรองการชำระเงิน ได้แก่

2.8.2.1 ใบตราส่งสินค้าทางเรือ (Bill of Lading , B/L) เป็นตราสารที่ออกโดยผู้รับขนส่งสินค้า หรือบริษัทที่บรรทุกสินค้า ทำขึ้นเพื่อแสดงว่า ได้รับขนส่งสินค้าไปให้บุคคลอีกคนหนึ่งตามสถานที่ที่กำหนดไว้ โดยปกติชื่อผู้รับสินค้าปลายทางจะระบุในใบตราส่งสินค้าทางเรือ เป็นธนาคารผู้เปิดหนังสือรับรองการชำระเงิน ยกเว้นกรณีที่ใช้เงินกู้ จะระบุชื่อผู้รับสินค้าปลายทางในใบตราส่งสินค้าทางเรือเป็นการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย เพราะเมื่อธนาคารผู้รับแจ้งเครดิตจ่ายเงินให้ผู้รับประโยชน์แล้ว จะขอเบิกจ่ายเงินก่อนแล้วเบิกชดเชยจากเงินกู้จากเจ้าของเงินกู้ การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทยจะมีสภาพเป็นหนี้เจ้าของเงินกู้ในเงินจำนวนนั้น โดยที่ธนาคารที่เปิดเครดิตไม่ต้องรับผิดชอบถูกหัก เงินในบัญชี ซึ่งมีอยู่กับธนาคารผู้รับแจ้งเครดิตสำหรับจ่ายค่าสินค้าให้การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทยก่อน

ในกรณีการส่งของทางเรือ เรียกว่า ใบตราส่งสินค้าทางเรือ แต่ถ้าส่งของทางเครื่องบินจะเรียกว่าใบตราส่งสินค้าทางอากาศ

2.8.2.2 บัญชีรายการบรรจุหีบห่อ (Packing List , P/L) เป็นเอกสารแสดงจำนวนของสินค้าที่บรรจุไว้ในแต่ละหีบห่อ และรายละเอียดเกี่ยวกับน้ำหนัก ขนาดและประเภทของสินค้าในแต่ละหีบห่อ เพื่อความสะดวกในการตรวจสอบสินค้าของเจ้าหน้าที่ศุลกากร และการเก็บรักษาในคลังของผู้ซื้อ

การซื้อขายในราคาสินค้าส่งของลงเรือ (Free on Board , FOB) ต้องระบุในแบบฟอร์มคำขอเปิดหนังสือรับรองการชำระเงินให้ชัดเจนว่าเป็นราคาส่งของที่ทำเรือประเภทใด เช่นราคาสินค้า ส่งของลงเรือ หรือ ราคาส่งของที่ทำเรือ เพื่อจะได้ทราบว่าผู้ซื้อหรือผู้ขายจะเป็นผู้จ่ายค่า ธรรมเนียมการขนถ่าย (Handling Fee)

การซื้อขายสินค้าในราคาสินค้า ส่งของที่ทำเรือปลายทางรวมค่าระวางขนส่งและค่าประกันภัยการขนส่ง (Cost Insurance and Freight , CIF) ผู้ขายต้องเป็นผู้ทำประกันสินค้าและจ่ายเบี้ยประกันสำหรับสินค้านำระหว่างทาง โดยบริษัทประกันภัยจะออกกรมธรรม์ (Insurance Policy or Certificate) ให้เพื่อรับรองว่าจะจ่ายค่าสินไหมทดแทนปลายทาง เมื่อเกิดความเสียหายภายใต้เงื่อนไขการเอาประกัน

3. การเริ่มโครงการ (Start Project) โดยดำเนินการ

3.1 การประกวดราคานานาชาติ (International Bid)

เพื่อให้ได้บริษัทที่จะทำการติดต่อซื้อขาย กับการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย โดยมีขั้นตอนการดำเนินการคือ

3.1.1 กำหนดวิธีการจัดซื้อพัสดุในแต่ละรายการ โดยหลักการพิจารณาวิธีในการจัดซื้อนั้น จะพิจารณาจากวงเงินของพัสดุหรือราคาของพัสดุโดยประมาณมาเป็นเกณฑ์ วิธีในการจัดซื้อพัสดุได้แก่

3.1.1.1 วิธีตกลงราคา คือมีราคาไม่เกิน 50,000 บาท เป็นวิธีที่ให้ดำเนินการซื้อหรือจ้างจากห้างร้านผู้จำหน่ายโดยตรง

3.1.1.2 วิธีสอบราคา คือมีราคาไม่เกิน 2,000,000 บาท

3.1.1.3 วิธีประกวดราคา คือมีราคาเกิน 2,000,000 บาท

3.1.1.4 วิธีพิเศษ คือมีราคาเกิน 50,000 บาท โดยการจัดซื้อวิธีนี้จะกระทำได้เฉพาะ

3.1.1.4.1 เป็นพัสดุที่จำเป็นต้องซื้อเฉพาะแห่ง

3.1.1.4.2 เป็นพัสดุที่จำเป็นต้องซื้อจากผู้ผลิตหรือผู้แทนจำหน่ายโดยตรง

3.1.1.4.3 เป็นพัสดุที่ขายทอดตลาด

3.1.1.4.4 เป็นพัสดุที่ต้องซื้อเร่งด่วน หากล่าช้าจะเสียหายแก่งาน

3.1.1.4.5 เป็นพัสดุที่ต้องการซื้อในราคาถูก โดยซื้อตรงจากต่างประเทศและพิจารณาเห็นว่าพัสดุนั้นจะซื้อโดยวิธีอื่นไม่ได้ผลดี

3.1.1.4.6 เป็นพัสดุที่ได้ดำเนินการซื้อโดยวิธีอื่นแล้วไม่ได้ผลดี

3.1.1.5 วิธีกรณีพิเศษ ไม่จำกัดวงเงิน โดยเป็นการซื้อหรือจ้างจากส่วนราชการ หน่วยงานตามกฎหมายว่าด้วยระเบียบบริหารราชการส่วนท้องถิ่น หน่วยงานอื่นซึ่งมีกฎหมายบัญญัติให้มีฐานะเป็นราชการบริหารส่วนท้องถิ่น หรือรัฐวิสาหกิจ ซึ่งเป็นผู้ผลิตหรือจำหน่ายพัสดุนั้น ๆ หรือ การซื้อหรือจ้างที่มีกฎหมายหรือมติคณะรัฐมนตรีกำหนด ให้ต้องซื้อหรือจ้างจากหน่วยงานดังกล่าว

แต่เนื่องจากในกรณีของการซื้อพัสดุจากต่างประเทศ เพื่อใช้ในการก่อสร้างโรงไฟฟ้า โดยส่วนใหญ่จะเป็นการสั่งซื้อในวงเงินจำนวนมากประมาณร้อยล้านบาท ดังนั้นวิธีการจัดซื้อจึงใช้วิธีการประกวดราคา

3.1.2 ดำเนินการจัดเตรียมเอกสารประกวดราคา (Bidding Document)

3.1.3 จัดส่งเอกสารประกวดราคา และชี้แจงรายละเอียดเกี่ยวกับการประกวดราคาให้สถาบันการเงินต่างประเทศ (ในกรณีที่กู้เงินจากสถาบันการเงินต่างประเทศ) เพื่ออนุมัติได้แก่

3.1.3.1 แจ้งวันขายแบบประกวดราคา

3.1.3.2 แจ้งวันเปิดซอง

3.1.3.3 แจ้งวิธีจัดซื้อ (การประกวดราคานานาชาติ ฯลฯ)

3.1.4 เมื่อทางสถาบันการเงินต่างประเทศอนุมัติแล้ว ขออนุมัติผู้ว่าการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทยออกประกวดราคา และเสนอขออนุมัติแต่งตั้งคณะกรรมการดำเนินการในการประกวดราคา

3.1.5 ทำการขายเอกสารประกวดราคา โดยอาจมีการออกเอกสารเพิ่มเติม (ถ้ามี)

3.1.6 ดำเนินการเปิดซองประกวดราคา

3.1.7 คณะกรรมการสรุปผลการพิจารณา เสนอผู้มีอำนาจอนุมัติตัดสินผู้ชนะการประกวดราคา

3.1.8 ส่งเอกสารไปให้กงสุลต่างประเทศเพื่อทำหนังสือสัญญา (กรณีต่างประเทศ)

หรือ แผนกจัดหาพัสดุทั่วไป ทำหนังสือสั่งซื้อหรือจ้าง (กรณีในประเทศ)

3.1.9 แจ้งสถาบันการเงินต่างประเทศเพื่อให้ทราบผลการประกวดราคา โดยที่ถ้าเป็นกรณีการประกวดราคานานาชาติจะต้องรอให้สถาบันการเงินอนุมัติผลการตัดสินผู้ชนะการประกวดราคา จึงจะดำเนินการต่อไปได้

3.2 การเตรียมความพร้อมของสถานที่ตั้งของโครงการ

หลังที่ได้ทำการศึกษาความเหมาะสมของสถานที่ในการก่อสร้าง หน่วยงานทางด้านวิศวกรรมก่อสร้างก็จะทำการเตรียมความพร้อมของสถานที่ เช่น การกำหนดจุดที่ก่อสร้าง การจัดตั้งสำนักงาน ส่วนอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ภายในโครงการ

3.3 การเตรียม เครื่องจักรกลหนัก และ บุคลากร

ทางโครงการก่อสร้างทำการจัดเตรียมอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่จำเป็นในการทำงาน เช่น เครื่องจักรกลหนักต่าง ๆ ยานพาหนะ วัสดุอุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้ รวมไปถึงการจัดเตรียมบุคลากรในส่วนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การดำเนินงานสามารถดำเนินไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ

4. การทำสัญญา (Contract) การทำสัญญากับบริษัทผู้ชนะการประกวดราคา โดยประกอบด้วยขั้นตอนดังนี้

4.1 การทำสัญญา

หลังจากการประกวดราคาแล้ว จะได้บริษัทที่ชนะการประกวดราคาจะเป็นบริษัทที่จะทำการติดต่อซื้อขายกับการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย จะต้องมีการทำสัญญาการซื้อขายพัสดุ โดยมีขั้นตอนการดำเนินการคือ

- 4.1.1 รับเอกสารที่ใช้ประกอบการทำสัญญาจากแผนกประกวดราคา
- 4.1.2 ดำเนินการตรวจสอบความถูกต้อง และครบถ้วนของเอกสาร แล้วจึงทำหนังสือสนองรับราคา (Letter of Intend, L/I)
- 4.1.3 เสนอผู้มีอำนาจอนุมัติผูกพันการลงนามในหนังสือสนองราคา
- 4.1.4 ส่งหนังสือสนองรับราคาให้บริษัทผู้ขาย
- 4.1.5 จัดเตรียมเอกสารสัญญาและลงนามในสัญญา ระหว่างบริษัทผู้ขายและการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย
- 4.1.6 ส่งเรื่องและสัญญาให้ฝ่ายการเงิน เพื่อจะดำเนินการเปิดหนังสือรับรองการชำระเงิน และส่งสัญญาให้สถาบันการเงินต่างประเทศ

4.2 โครงสร้างของเลขที่สัญญา

การกำหนดโครงสร้างเลขที่สัญญาซื้อ/ขาย แบ่งเป็น 5 กลุ่ม ดังนี้ คือ

- [1] - [2] - [3] - _____ [4] _____ - [5] -
 - - -

- 4.2.1 กลุ่มที่ 1 หมายถึง ประเภทของสัญญา ตัวอย่างคือ
- 44 หมายถึง สัญญาซื้อขายในประเทศ
 - 46 หมายถึง สัญญาจ้างในประเทศ
 - 45 หมายถึง สัญญาซื้อขายต่างประเทศ
 - 47 หมายถึง สัญญาจ้างต่างประเทศ
- 4.2.2 กลุ่มที่ 2 หมายถึง เลขตัวสุดท้ายของปี (พ.ศ.) ที่ทำสัญญา เริ่มนับตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม ถึง 30 กันยายน (ปีงบประมาณ)
- 4.2.3 กลุ่มที่ 3 หมายถึง รหัสหน่วยงานที่ใช้งานหรือเจ้าของงาน ในกรณีของสัญญาต่างประเทศ จะหมายถึง รหัสโครงการหรือผู้ใช้งาน
- 4.2.4 กลุ่มที่ 4 หมายถึง จำนวนสัญญาที่เรียงลำดับในแต่ละปี เพื่อมิให้เลขที่สัญญาซ้ำซ้อนกัน กองสัญญาในประเทศจึงต้องจัดสรรเลขลำดับ ในกรณีสัญญาต่างประเทศ จะหมายถึง เลขลำดับที่ (Running Number) ของกองสัญญาต่างประเทศ
- 4.2.5 กลุ่มที่ 5 หมายถึง รหัสแผนกสัญญาในประเทศ ที่เป็นผู้ดำเนินการทำสัญญา ตามที่กองระบบบัญชีการเงินและการงบประมาณ ฝ่ายระบบและระเบียบงาน เสนอให้เพิ่มเติมต่อท้ายเลขสัญญา เพื่อประโยชน์ในการติดตามงานและการเก็บเอกสาร ในกรณีสัญญาต่างประเทศ หมายถึงเลขที่ประกวดราคา (Bid No.)

ตัวอย่างเลขรหัสที่กำหนดใช้มีดังนี้

1. แผนกสัญญาในประเทศ - ครุภัณฑ์และสำรองคลัง

4 4 / □ - □ □ - □ □ □ □ - 0 1

2. แผนกสัญญาในประเทศ - โรงไฟฟ้าและอะไหล่ยนต์

4 4 / □ - □ □ - □ □ □ □ - 0 2

3. แผนกสัญญาในประเทศ - ระบบส่งและทั่วไป

4 4 / □ - □ □ - □ □ □ □ - 0 3

4. แผนกสัญญาในประเทศ - จ้าง (ไม่มีเลขกลุ่มที่ 5)

4 6 / □ - □ □ - □ □ □ □

5. หมวดสัญญาในประเทศ - โครงการก่อสร้างโรงไฟฟ้าแม่เมาะ ระยะที่ 2

4 4 / □ - 0 3 - □ □ □ □ - 0 6

4 6 / □ - 0 3 - □ □ □ □ - 0 6

ตัวอย่างสัญญาดังประเทศ เช่น

EGAT 4 5 / 0 - 0 3 - 0 0 3 1 - EGAT.MM806

4.3 ลักษณะการซื้อขายพัสดุต่างประเทศ

เพื่อเป็นการสรุปความหมายและขอบเขต ของคำศัพท์ทางเชิงพาณิชย์ระหว่างประเทศ ที่ใช้ในการซื้อ-ขายสินค้า ซึ่งถ้อยคำเหล่านี้มักปรากฏในเอกสารการเดินเรือ (ใบตราส่งสินค้าทางเรือ , ใบกำกับสินค้า , บัญชีรายการบรรจุหีบห่อ) มีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ผู้ปฏิบัติงานด้านพัสดุต่างประเทศควรจะต้องทราบ โดยจะมีศัพท์ทางพาณิชย์ที่สำคัญมี 6 คำด้วยกัน คือ

4.3.1 ราคาสินค้าที่หน้าโรงงาน (EX-WORKS หรือบางครั้งเรียก Ex Mill , Ex Factory , Ex Plantation , EX Warehouse)

ราคาสินค้าที่หน้าโรงงาน หรือ ณ สถานที่ผลิต หมายความว่า ผู้ขายมีความรับผิดชอบประการเดียวคือ จะต้องจัดหาสินค้ามาให้ ณ สถานที่ของตน (ณ สถานที่ผลิต , ณ โรงงาน, ณ โรงสี, ณ ไร่, ณ คลังสินค้า เป็นต้น) ผู้ขายไม่ต้องรับผิดชอบในการขนส่งสินค้าขึ้นบรทุกพาหนะที่ผู้ซื้อจัดมา เว้นแต่จะไดตกลงกันไว้เป็นอย่างอื่น ผู้ซื้อจะเป็นผู้รับภาระในค่าใช้จ่ายและรับผิดชอบต่อความเสี่ยงภัยในความเสียหายต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นในระหว่างการนำสินค้าจากสถานที่ผลิตไปยังจุดหมายปลายทางที่ต้องการ เงื่อนไขนี้ผู้ขายมีความรับผิดชอบน้อยที่สุด

กำหนดขอบเขตผู้ขายและผู้ซื้อไว้ดังนี้

4.3.1.1 หน้าที่ผู้ขาย

4.3.1.1.1 ส่งมอบสินค้าให้ตรงตามที่ได้กำหนดไว้ในสัญญาซื้อขาย โดยให้จัดหาสำรับรองว่าได้ทำถูกต้องตามที่สัญญานั้นต้องการด้วย

4.3.1.1.2 ส่งมอบสินค้าให้ผู้ซื้อภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ในสัญญา ณ สถานที่ที่ต้องส่งมอบ ซึ่งระบุเอาไว้ หรือในทางปฏิบัติแล้ว เป็นสถานที่สำหรับส่งมอบสินค้าประเภทนั้น ๆ และเพื่อที่จะจัดบรรทุกบนยานพาหนะ ซึ่งผู้ซื้อได้จัดหาไว้

4.3.1.1.3 จัดหา และ เป็นผู้เสียค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับหีบห่อที่จำเป็น เพื่อให้ผู้ซื้อสามารถรับมอบสินค้านั้นได้

4.3.1.1.4 เตือนผู้ซื้อให้ทราบล่วงหน้าถึงระยะเวลา หรือวันที่ที่สินค้านั้นจะส่งมอบแก่ผู้ซื้อ

4.3.1.1.5 รับภาระค่าใช้จ่าย อันเนื่องมาจากการตรวจสอบ (เช่น การตรวจสอบคุณภาพ , การวัดขนาด , การชั่ง , การนับ) ซึ่งจำเป็น เพื่อให้สินค้านั้นผ่านขั้นตอนเพื่อส่งมอบแก่ผู้ซื้อได้

4.3.1.1.6 รับภาระความเสี่ยงทุกประการอันอาจเกิดขึ้นกับสินค้านั้น ๆ รวมทั้งค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ซึ่งต้องรับผิดชอบ จนกระทั่งได้ส่งมอบสินค้านั้นให้แก่ผู้ซื้อภายในระยะเวลาที่กำหนดเอาไว้ในสัญญา อย่างไรก็ตาม มีข้อแม้ว่าสินค้านั้นจะต้องถูกจำแนกโดยวิธีการที่เหมาะสม กล่าวคือ ได้มีการแบ่งแยกออกมา หรือได้บ่งชี้โดยวิธีการอื่นใดเพื่อแสดงว่าสินค้านั้นเป็นวัตถุที่ประสงค์แห่งสัญญา

4.3.1.1.7 ให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ซื้อ ในกรณี que ผู้ซื้อร้องขอ และโดยที่ผู้ซื้อเป็นผู้เสี่ยงภัยและเสียค่าใช้จ่ายเพื่อให้ได้มาซึ่งเอกสารที่ออกให้ในประเทศที่จะมีการส่งมอบ และหรือ ในประเทศต้นกำเนิดสินค้า ซึ่งเป็นเอกสารที่ผู้ซื้อมีความต้องการเพื่อการส่งออกสินค้าออก และหรือ นำสินค้าเข้า (ซึ่งในบางกรณีเพื่อให้สินค้านั้นส่งผ่านประเทศที่สามได้ด้วย)

4.3.1.2 หน้าทีผู้ซื้อ

4.3.1.2.1 รับมอบสินค้าให้ทันทีที่สินค้านั้นถูกส่งมอบให้ผู้ซื้อ ณ สถานที่และภายในระยะเวลาที่ระบุในสัญญา และชำระราคาตามที่ตกลงกันไว้ในสัญญา

4.3.1.2.2 รับภาระด้านค่าใช้จ่ายอื่น ๆ อันเกี่ยวกับสินค้านั้น ๆ และรวมทั้งความเสี่ยงภัยทุกประการอันอาจจะเกิดขึ้นได้ นับตั้งแต่เวลาที่สินค้านั้นได้ถูกส่งมอบให้แก่ผู้ซื้อ อย่างไรก็ตามมีข้อแม้ว่าสินค้านั้นจะต้องถูกจำแนกโดยวิธีการที่เหมาะสม คือ ได้มีการแบ่งแยกออกมา หรือ บังชี้โดยวิธีการอื่นใด เพื่อแสดงว่าสินค้านั้นเป็นวัตถุที่ประสงค์แห่งสัญญา

4.3.1.2.3 รับภาระค่าภาษีและอากรทั้งหลาย อันอาจมีการกำหนดไว้สำหรับการส่งออกซึ่งสินค้านั้น

4.3.1.2.4 ถ้าผู้ซื้อได้วางข้อสงวนที่จะรับมอบสินค้าภายในกำหนดระยะเวลา และหรือ ได้สงวนสิทธิ์ที่จะเลือกสถานที่ในการส่งมอบ และผู้ซื้อไม่ได้แจ้งคำชี้แจงและความประสงค์ดังกล่าวนี้ให้แก่ผู้ขายทราบภายในระยะเวลาอันสมควร ผู้ซื้อจะต้องรับภาระในค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมอันเนื่องมาจากสถานการณ์เช่นนี้ รวมทั้งต้องรับภาระในความเสี่ยงภัยทุกประการ อันอาจเกิดขึ้นแก่สินค้านั้น นับตั้งแต่เมื่อพ้นวันสิ้นสุดระยะเวลาที่ได้ตกลงกันไว้ อย่างไรก็ตามมีข้อแม้ว่าสินค้านั้นจะต้องถูกจำแนกโดยวิธีการที่เหมาะสม กล่าวคือ ได้มีการแบ่งแยกออกมาอย่างชัดเจน หรือบังชี้โดยวิธีการอื่นใด เพื่อแสดงว่าสินค้านั้นเป็นวัตถุประสงค์แห่งสัญญา

4.3.1.2.5 รับภาระค่าใช้จ่ายเพื่อให้ได้มา รวมทั้งค่าราคาของเอกสารเพื่อการส่งสินค้าออกจากประเทศต้นทาง หรือ การนำเข้า หรือผ่านประเทศที่สาม ตลอดจนค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับใบรับรองถิ่นกำเนิด ใบอนุญาตในการส่งออกและค่าธรรมเนียมกงสุล

4.3.2 ราคาสินค้า ส่งของขึ้นรถไฟ/รถบรรทุก (Free on Rail , FOR หรือ Free on Truck , FOT)

หมายถึง สัญญาซื้อขายที่มีการกำหนดราคาสินค้ารวมทั้งค่าใช้จ่ายต่างๆ ในการขนส่งสินค้าไปบรรทุกบนรถไฟ (On Rail) หรือ บนรถบรรทุก (On Truck) ให้เรียบร้อย และต้องระบุจุดเริ่มต้นแห่งการขนส่ง (Departure Point)

กำหนดขอบเขตผู้ขายและผู้ซื้อไว้ดังนี้

4.3.2.1 หน้าทีผู้ขาย

4.3.2.1.1 ส่งมอบสินค้าให้ตรงตามที่กำหนดไว้ในสัญญาซื้อขาย โดยให้จัดหาคำรับรองว่าได้ทำถูกต้องตามที่สัญญานั้นต้องการด้วย

4.3.2.1.2 ในกรณีเป็นสินค้าที่ต้องบรรทุกจนเต็มคันรถหรือเป็นสินค้าที่มีน้ำหนักเพียงพอที่จะคิดค่าระวางในอัตราบรรทุกสำหรับคันรถได้ ผู้ขายจะต้องจัดหารถที่มีลักษณะและขนาดที่เหมาะสม ซึ่งบางกรณีจำเป็นต้องมีผ้าใบคลุมสินค้าด้วย และผู้ขายต้อง

จัดการขนส่งสินค้าขึ้นรถตามวัน หรือภายในระยะเวลาที่ตกลงกันได้ โดยผู้ขายเป็นผู้เสียค่าใช้จ่ายเอง ทั้งนี้การส่งรถและการขนส่งสินค้าขึ้นบรรทุก จะต้องเป็นไปตามกฎเกณฑ์ของสถานีขนส่งสินค้านั้น

4.3.2.1.3 ในกรณีเป็นสินค้าที่ต้องบรรทุก น้อยกว่า 1 คันรถเต็ม หรือเป็นสินค้าที่มีน้ำหนักน้อยกว่าน้ำหนักที่จำเป็นสำหรับการคิดค่าระวางในอัตราบรรทุกสำหรับคันรถ ผู้ขายจะต้องมอบสินค้าให้อยู่ในความดูแลของการรถไฟในวัน หรือ ภายในระยะเวลาที่ตกลงกันได้ โดยอาจส่ง ณ สถานีที่ขนส่งสินค้า หรือส่งขึ้นบนตู้รถของการรถไฟ ถ้าการขนส่งนี้ได้รวมคิดอยู่ในราคาค่าขนส่งแล้ว ทั้งนี้ถ้าไม่มีกฎเกณฑ์ของสถานีขนส่งนั้นบังคับให้การขนนั้นต้องกระทำโดยผู้ขาย อย่างไรก็ตามหากมีสถานีขนส่งหลายแห่งในสถานที่ที่จะมีการขนส่งสินค้านั้น ผู้ขายอาจเลือกใช้สถานีใดที่ตนเห็นว่าเหมาะสมที่สุดก็ได้ ทั้งนี้สถานีนั้นจะต้องยอมรับโดยปกติที่จะนำสินค้านั้นไปยังจุดหมายปลายทางที่ผู้ซื้อกำหนด เว้นเสียแต่ว่า ผู้ซื้อได้สงวนสิทธิ์ในการเลือกสถานีเอาไว้

4.3.2.1.4 ผู้ขายจะต้องรับภาระในค่าใช้จ่ายต่างๆ อันเกี่ยวกับสินค้านั้นรวมทั้งรับภาระความเสี่ยงทุกประการอันอาจเกิดขึ้นกับสินค้านั้น ๆ จนกระทั่งรถคันที่สินค้านั้นถูกบรรทุกอยู่ อยู่ในความควบคุมของการรถไฟ หรือจนกระทั่งสินค้าได้ถูกส่งมอบให้แก่การรถไฟ

4.3.2.1.5 จัดหา และเป็นผู้เสียค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับหีบห่อตามธรรมเนียมของสินค้านั้น เว้นเสียแต่ว่า จะมีธรรมเนียมทางการค้ากำหนดให้มีการส่งสินค้านั้นโดยไม่ต้องบรรจุหีบห่อ

4.3.2.1.6 รับภาระค่าใช้จ่ายอันเนื่องมาจากการตรวจสอบ เช่น การตรวจสอบคุณภาพ, การวัดขนาด, การชั่ง, การนับ ซึ่งจำเป็นในการขนส่งสินค้านั้น หรือในการขนส่งสินค้านั้นให้อยู่ในความดูแลของการรถไฟ

4.3.2.1.7 เตือนผู้ซื้อให้ทราบล่วงหน้าถึงการส่งสินค้านั้น ๆ หรือการมอบสินค้าให้แก่การรถไฟ

4.3.2.1.8 ในกรณีเป็นธรรมเนียมในการปฏิบัติ ให้จัดหาเอกสารเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าให้แก่ผู้ซื้อ โดยตนเป็นผู้รับภาระในค่าใช้จ่าย

4.3.2.1.9 จัดหาให้แก่ผู้ซื้อ ในกรณีที่ผู้ซื้อร้องขอและโดยที่ผู้ซื้อเป็นผู้เสียค่าใช้จ่ายซึ่งใบรับรองถิ่นกำเนิด

4.3.2.1.10 ให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ซื้อ ในกรณีที่ผู้ซื้อร้องขอ และโดยที่ผู้ซื้อเป็นเสี่ยงภัยและเสียค่าใช้จ่าย เพื่อให้ได้มาซึ่งเอกสารมราออกให้ในประเทศที่ทำการส่งออก และ/หรือ ในประเทศต้นกำเนิดสินค้า ซึ่งเป็นเอกสารที่ผู้ซื้อมีความต้องการเพื่อการส่งออกสินค้า และ/หรือ นำสินค้าเข้า (ซึ่งในบางกรณี เพื่อให้สินค้านั้นส่งผ่านประเทศที่สามได้ด้วย)

4.3.2.2 หน้าที่ของผู้ซื้อ

- 4.3.2.2.1 ให้คำชี้แจงที่จำเป็นสำหรับการส่งสินค้าแก่ผู้ขาย ตามกำหนดเวลา
- 4.3.2.2.2 รับมอบสินค้านับแต่เวลาซึ่งสินค้านั้นได้ถูกขนส่ง หรือมอบให้แก่การรถไฟ และชำระราคาตามที่ได้ตกลงกันไว้ในสัญญา
- 4.3.2.2.3 รับภาระด้านค่าใช้จ่ายต่าง ๆ อันเกี่ยวกับสินค้านั้น ๆ (รวมทั้งค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเช่าผ้าใบคลุมสินค้าด้วย หากมี) รวมทั้งความเสี่ยงภัยทุกประการอันอาจเกิดขึ้น นับตั้งแต่เวลาซึ่งรถที่บรรทุกสินค้านั้นได้ถูกส่งมอบให้แก่การรถไฟ หรือกรณีสินค้านั้นถูกมอบให้แก่การรถไฟ
- 4.3.2.2.4 รับภาระค่าภาษีและอากรทั้งหลายอันอาจกำหนดไว้สำหรับการส่งออกซึ่งสินค้านั้น
- 4.3.2.2.5 ถ้าผู้ซื้อได้วางข้อสงวนที่จะให้คำแนะนำ ส่วนที่เกี่ยวกับการขนส่งภายในกำหนดระยะเวลาหนึ่ง และ/หรือ ได้สงวนสิทธิ์ที่จะเลือกสถานที่ในการขนนั้น และผู้ซื้อไม่ได้แจ้งคำชี้แจงดังกล่าวนี้ภายในระยะเวลาอันสมควร ผู้ซื้อจะต้องรับภาระในค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมอันเนื่องมาจากสถานการณ์เช่นนี้ รวมทั้งต้องรับภาระในความเสี่ยงภัยทุกประการอันอาจเกิดขึ้นแก่สินค้านั้น นับตั้งแต่เมื่อพ้นวันสิ้นสุดระยะเวลาที่ได้ตกลงกันไว้ อย่างไรก็ตาม มีข้อแม้ว่าสินค้านั้นจะต้องถูกจำแนกโดยวิธีการที่เหมาะสม กล่าวคือ ได้มีการแบ่งแยกออกมาอย่างชัดเจน หรือบ่งชี้โดยวิธีการอื่นใดเพื่อแสดงว่าสินค้านั้นเป็นวัตถุที่ประสงค์แห่งสัญญา
- 4.3.2.2.6 รับภาระค่าใช้จ่ายเพื่อให้ได้มารวมทั้งค่าราคาของเอกสาร ตลอดจนค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับใบรับรองถิ่นกำเนิด ใบอนุญาตในการส่งออกและค่าธรรมเนียมกงสุล

4.3.3 ราคาสินค้าส่งของข้างเรือ (Free Alongside Ship , FAS)

หมายถึง สัญญาซื้อขายที่มีการกำหนดราคาสินค้ารวมทั้งค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ในการนำสินค้านั้น ไปเทียบข้างเรือ ที่จะทำการขนสินค้านั้นไปยังจุดหมายปลายทางต่อไป (ต้องระบุท่าที่เรือจะมาเทียบด้วย)

กำหนดขอบเขตผู้ขายและผู้ซื้อไว้ดังนี้

4.3.3.1 หน้าที่ผู้ขาย

- 4.3.3.1.1 ส่งมอบสินค้าให้ตรงตามที่ได้กำหนดไว้ในสัญญาซื้อขาย โดยให้จัดหาคำรับรองว่าได้ทำถูกต้องตามที่สัญญานั้นต้องการด้วย
- 4.3.3.1.2 ขนสินค้าไปเทียบข้างเรือ จากสถานที่แห่งการขนส่งซึ่งผู้ซื้อได้กำหนดไว้ ณ ท่าเรือขนถ่าย ตามที่ตกลงกัน โดยยึดถือธรรมเนียมปฏิบัติแห่งท่า

เรือนั้น ในวันหรือภายในระยะเวลาที่ได้ตกลงกันไว้และทันทีที่สินค้าได้ถูกนำไปเทียบข้างเรือ ให้แจ้งให้ผู้ซื้อทราบโดยเร็ว

4.3.3.1.3 ให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ซื้อ ในกรณีที่ผู้ซื้อร้องขอ และโดยที่ผู้ซื้อเป็นผู้เสี่ยงภัยและเสียค่าใช้จ่ายเพื่อให้ได้มาซึ่งเอกสารใบอนุญาตการส่งออก หรือคำอนุญาตของทางราชการทุกอย่างซึ่งอาจจำเป็นแก่การส่งออกซึ่งสินค้านั้น

4.3.3.1.4 ผู้ขายจะต้องรับภาระในค่าใช้จ่ายต่างๆ อันเกี่ยวกับสินค้านั้น รวมทั้งรับภาระความเสี่ยงทุกประการอันอาจเกิดขึ้น จนกระทั่งสินค้านั้นถูกนำไปเทียบข้างเรืออย่างแท้จริง ณ ท่าการขนถ่ายตามที่ตกลงกัน ตลอดจนค่าใช้จ่ายสำหรับแบบฟอร์มทุกอย่าง ซึ่งผู้ขายต้องกระทำเพื่อนำสินค้านั้นมาเทียบข้างเรือ

4.3.3.1.5 จัดหาและเป็นผู้เสียค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับหีบห่อตามธรรมเนียมของสินค้านั้น เว้นเสียแต่ว่าจะมีธรรมเนียมทางการค้า กำหนดให้มีการส่งสินค้านั้นโดยไม่ต้องบรรจุหีบห่อ

4.3.3.1.6 รับภาระค่าใช้จ่าย อันเนื่องมาจากการตรวจสอบ เช่น การตรวจสอบคุณภาพ, การวัดขนาด, การชั่ง, การนับ ซึ่งเป็นการจำเป็นในการขนส่งสินค้านั้นมาเทียบข้างเรือ

4.3.3.1.7 จัดหาเอกสารโดยตนเป็นผู้รับภาระในค่าใช้จ่าย ซึ่งเอกสารที่ยืนยันว่าสินค้านั้นได้รับการขนไปเทียบข้างเรือที่ได้กำหนดไว้แล้ว

4.3.3.1.8 จัดหาให้แก่ผู้ซื้อ ในกรณีที่ผู้ซื้อร้องขอและโดยที่ผู้ซื้อเป็นผู้เสียค่าใช้จ่าย ซึ่งใบรับรองถิ่นกำเนิด

4.3.3.1.9 ให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ซื้อ ในกรณีที่ผู้ซื้อร้องขอ และโดยที่ผู้ซื้อเป็นผู้เสี่ยงภัยและเสียค่าใช้จ่าย เพื่อให้ได้มาซึ่งเอกสารทุกอย่างที่ออกให้ในประเทศที่ทำการส่งออก และ/หรือ ในประเทศต้นกำเนิดสินค้า (ทั้งนี้ไม่รวมใบตราส่ง และ/หรือ เอกสารของกงสุล) ซึ่งเป็นเอกสารที่ผู้ซื้อมีความต้องการเพื่อนำสินค้านั้นเข้าประเทศที่เป็นจุดหมายปลายทาง (ซึ่งในบางกรณีเพื่อให้สินค้านั้นส่งผ่านประเทศที่สามได้ด้วย)

4.3.3.2 หน้าที่ของผู้ซื้อ

4.3.3.2.1 แจ้งให้ผู้ขายทราบในระยะเวลาอันควรถึงชื่อของเรือสถานที่แห่งการขนส่ง และวันแห่งการส่งมอบสินค้านั้นไปยังเรือ

4.3.3.2.2 รับภาระด้านค่าใช้จ่ายต่าง ๆ อันเกี่ยวกับสินค้านั้น ๆ รวมทั้งความเสี่ยงภัยทุกประการอันอาจจะเกิดขึ้น นับตั้งแต่เวลาซึ่งสินค้านั้นได้ถูกนำมาเทียบข้างเรืออย่างแท้จริง ยังท่าแห่งการขนสินค้าที่ตกลงกันไว้ ในวันหรือภายในระยะเวลาที่ตกลงและชำระราคาตามที่กำหนดในสัญญา

4.3.3.2.3 ถ้าเรือซึ่งผู้ซื้อแจ้งชื่อไว้ นั้น ไม่ได้เทียบท่าในเวลาอันควรหรือไม่สามารถบรรทุกสินค้าได้หรือได้ขนสินค้าขึ้นเรือเสร็จสิ้นก่อนวันที่ตกลงกันไว้ ผู้ซื้อต้องรับภาระในค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมอันอาจเกิดขึ้นนั้น รวมทั้งต้องรับภาระในความเสี่ยงภัยทุกประการอันอาจเกิดขึ้นแก่สินค้านั้น นับตั้งแต่ ระยะเวลาซึ่งผู้ขายได้ส่งมอบสินค้าแก่ผู้ซื้อ อย่างไรก็ตาม ใดก็ตามที่มีข้อแม้ว่า สินค้าจะต้องถูกจำแนกโดยวิธีการที่เหมาะสม กล่าวคือ ได้มีการแบ่งแยกออกมาอย่างชัดเจน หรือบ่งชี้โดยวิธีการอื่นใด เพื่อแสดงว่าสินค้านั้นเป็นวัตถุที่ประสงค์แห่งสัญญา

4.3.3.2.4 ถ้าผู้ซื้อไม่ได้กำหนดชื่อเรือ ภายในระยะเวลาอันควร หรือถ้าผู้ซื้อได้วางข้อสงวนที่จะรับมอบสินค้าในกำหนดระยะเวลาหนึ่ง และ/หรือ ได้สงวนสิทธิ์ที่จะเลือกท่าแห่งการขนสินค้า และผู้ซื้อโดยไม่ได้แจ้งคำชี้แจงที่แน่นอนดังกล่าวภายในระยะเวลาอันควร ผู้ซื้อต้องรับภาระด้านค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมที่อาจเกิดขึ้นนั้น รวมทั้งต้องรับภาระในความเสี่ยงภัยทุกประการอันอาจเกิดขึ้นแก่สินค้านั้น นับตั้งแต่วันสิ้นสุดแห่งระยะเวลาเพื่อการส่งมอบตามที่ตกลงกันไว้

อย่างไรก็ตามมีข้อแม้ว่า สินค้าจะต้องถูกจำแนกโดยวิธีการที่เหมาะสม กล่าวคือ ได้มีการแบ่งแยกออกมาอย่างชัดเจน หรือบ่งชี้วิธีการอื่นใด เพื่อแสดงว่าสินค้านั้นเป็นวัตถุที่ประสงค์แห่งสัญญา

4.3.3.2.5 รับภาระค่าใช้จ่ายเพื่อให้ได้มา รวมทั้งค่าราคาของเอกสาร

4.3.4 ราคาสินค้า ส่งของลงเรือ (Free On Board , FOB)

หมายถึงสัญญาซื้อขายที่มีการกำหนดราคาสินค้า รวมทั้งค่าใช้จ่ายต่างๆ ในการนำสินค้านั้น ขึ้นระวางเรือ เป็นที่เรียบร้อย ที่จะทำการขนสินค้านั้นไปยังจุดหมายปลายทางต่อไป (ต้องระบุท่าที่เรือจะมาเทียบด้วย)

กำหนดขอบเขตผู้ขายและผู้ซื้อไว้ดังนี้

4.3.4.1 หน้าที่ของผู้ขาย

4.3.4.1.1 ส่งมอบสินค้าให้ตรงตามที่กำหนดไว้ในสัญญาซื้อขาย โดยให้จัดคำรับรองว่าได้ทำถูกต้องตามที่สัญญานั้นต้องการด้วย

4.3.4.1.2 ส่งมอบสินค้าขึ้นเรือที่ผู้ซื้อกำหนด ณ ท่าแห่งการขนสินค้าตามที่กำหนดไว้ ทั้งนี้ตามธรรมเนียมแห่งที่นั้น และให้ส่งมอบในวันหรือภายในระยะเวลาที่ได้ตกลงกันไว้ และในทันทีที่สินค้าได้ถูกนำขึ้นเรือเรียบร้อยแล้วให้แจ้งผู้ซื้อทราบโดยเร็ว

4.3.4.1.3 ทำการจัดหารับภาระค่าเสี่ยงภัย และเสียค่าใช้จ่ายต่าง ๆ เพื่อให้ได้มาซึ่งใบอนุญาตให้ส่งออก หรือคำอนุญาตอื่นใดของรัฐบาล อันจำเป็นแก่การส่งสินค้านั้นออกนอกประเทศ

4.3.4.1.4 ผู้ขายจะต้องรับภาระในค่าใช้จ่ายต่าง ๆ อันจะเกี่ยวกับสินค้านั้น รวมทั้งรับภาระความเสี่ยงทุกประการอันอาจเกิดขึ้น จนกระทั่งสินค้านั้นจะผ่านพ้น กราบเรือ อย่างแท้จริง ณ ทำการขนถ่ายตามที่ตกลงกัน ตลอดจนค่าใช้จ่ายสำหรับแบบฟอร์มทุกอย่าง ค่าภาษี อากร และค่าใช้จ่ายทุกชนิดที่จำเป็นในขณะที่ส่งออก อีกทั้งค่าใช้จ่ายใด ๆ ในการปฏิบัติตามแบบฟอร์ม ซึ่งผู้ขายต้องกระทำเพื่อนำสินค้านั้นเรือด้วย

4.3.4.1.5 จัดหาและเป็นผู้เสียค่าใช้จ่าย เกี่ยวกับทียบห่อ ตามธรรมเนียมของสินค้านั้น เว้นเสียแต่ว่าจะมีธรรมเนียมทางการค้า กำหนดให้มีการส่งสินค้านั้น โดยไม่ต้องบรรจุทียบห่อ

4.3.4.1.6 รับภาระค่าใช้จ่ายอันเนื่องมาจากการตรวจสอบ เช่น การตรวจสอบคุณภาพ, การวัดขนาด, การชั่ง, การนับ ซึ่งจำเป็นในการขนส่งสินค้านั้นมาเทียบข้างเรือ

4.3.4.1.7 จัดหาเอกสารโดยตนเป็นผู้รับภาระในค่าใช้จ่าย ซึ่งเอกสารที่ยืนยันว่าสินค้านั้นได้รับการขนขึ้นบนเรือที่ได้กำหนดไว้แล้ว

4.3.4.1.8 จัดหาให้แก่ผู้ซื้อ ในกรณีที่ผู้ซื้อร้องขอและโดยที่ผู้ซื้อเป็นผู้เสียค่าใช้จ่าย ซึ่งใบรับรองถิ่นกำเนิด

4.3.4.1.9 ให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ซื้อ ในกรณีที่ผู้ซื้อร้องขอ และโดยที่ผู้ซื้อเป็นผู้เสี่ยงภัยและเสียค่าใช้จ่าย เพื่อให้ได้มาซึ่งเอกสารใบตราส่ง และเอกสารทุกอย่าง นอกเหนือไปจากเอกสารที่กล่าวแล้วข้างต้น ซึ่งออกให้ในประเทศที่ทำการขนขึ้น และหรือ ในประเทศต้นกำเนิดสินค้า ซึ่งเป็นเอกสารที่ผู้ซื้อมีความต้องการเพื่อนำสินค้านั้นเข้าประเทศที่เป็นจุดหมายปลายทาง (ซึ่งในบางกรณี เพื่อให้สินค้านั้นส่งผ่านประเทศที่สามได้ด้วย)

4.3.4.2 หน้าที่ผู้ซื้อ

4.3.4.2.1 ทำสัญญาเช่าเรือทั้งลำ หรือสำรองเนื้อที่ที่จำเป็นบนเรือ โดยเสียค่าใช้จ่ายด้วยตนเอง และแจ้งให้ผู้ขายทราบในระยะเวลาอันควร ถึงชื่อของเรือ สถานที่สำหรับบรรจุทุกสินค้า และวันมอบสินค้าแก่เรือ

4.3.4.2.2 รับภาระด้านค่าใช้จ่ายต่าง ๆ อันเกี่ยวกับสินค้านั้น ๆ รวมทั้งความเสี่ยงภัยทุกประการอันอาจเกิดขึ้น นับตั้งแต่เวลาซึ่งสินค้านั้นได้ผ่านพ้น กราบเรืออย่างแท้จริง ณ ทำแห่งการขนสินค้าที่ตกลงกันไว้ในวันหรือภายในระยะเวลาที่ตกลง และชำระราคาตามที่กำหนดในสัญญา

4.3.4.2.3 ถ้าเรือซึ่งผู้ซื้อแจ้งชื่อไว้ ไม่ได้เทียบท่าตามวันที่ตกลงกันไว้ หรือก่อนสิ้นสุดระยะเวลาที่ได้กำหนดไว้ หรือไม่สามารถบรรจุทุกสินค้าได้ หรือได้ขนสินค้านั้นขึ้นเรือเสร็จสิ้นก่อนวันที่ตกลงกันไว้ หรือก่อนสิ้นสุดระยะเวลาที่กำหนด ผู้ซื้อต้องรับ

ภาระในค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมอันอาจเกิดขึ้นนั้น รวมทั้งต้องรับภาระในความเสียหายทุกประการอันอาจเกิดขึ้นแก่สินค้านั้น นับตั้งแต่เมื่อพ้นวันสิ้นสุด แห่งระยะเวลาที่ตกลงกันไว้

อย่างไรก็ดีมีข้อแม้ว่า สินค้าจะต้องถูกจำแนก โดยวิธีการที่เหมาะสม กล่าวคือ ได้มีการแบ่งแยกออกมาอย่างชัดเจน หรือบ่งชี้โดยวิธีการอื่นใด เพื่อแสดงว่าสินค้านั้นเป็นวัตถุที่ประสงค์แห่งสัญญา

4.3.4.2.4 ถ้าผู้ซื้อไม่ได้กำหนดชื่อเรือภายในระยะเวลาอันควร หรือถ้าผู้ซื้อได้วางข้อสงวนที่จะรับมอบสินค้าในกำหนดระยะเวลาหนึ่ง และ/หรือ ได้สงวนสิทธิ์ที่จะเลือกท่าแห่งการขนสินค้า และผู้ซื้อโดยไม่ได้แจ้งคำชี้แจงที่แน่นอนดังกล่าวภายในระยะเวลาอันควร ผู้ซื้อต้องรับภาระด้านค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมที่อาจเกิดขึ้นนั้น รวมทั้งต้องรับภาระในความเสียหายทุกประการอันอาจเกิดขึ้นแก่สินค้า นับตั้งแต่วันสิ้นสุดแห่งระยะเวลาเพื่อการส่งมอบตามที่ตกลงกันไว้

อย่างไรก็ดีมีข้อแม้ว่า สินค้าจะต้องถูกจำแนก โดยวิธีการที่เหมาะสม กล่าวคือ ได้มีการแบ่งแยกออกมาอย่างชัดเจน หรือบ่งชี้โดยวิธีการอื่นใด เพื่อแสดงว่าสินค้านั้นเป็นวัตถุที่ประสงค์แห่งสัญญา

4.3.4.2.5 รับภาระค่าใช้จ่ายเพื่อให้ได้มา รวมทั้งค่าราคาของเอกสารใบตราส่งตามกรณี

4.3.4.2.6 รับภาระค่าใช้จ่ายเพื่อให้ได้มา รวมทั้งค่าราคาของเอกสารตลอดจนค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับใบรับรองถิ่นกำเนิด และเอกสารต่าง ๆ ของกงสุลด้วย

4.3.5 ราคาสินค้าส่งของที่ท่าเรือปลายทาง (Cost and Freight , C&F)

หมายถึงสัญญาซื้อขายที่มีการกำหนดราคาสินค้า รวมทั้งค่าใช้จ่ายต่างๆ และค่าระวางเรือจนถึงจุดหมายปลายทางต่อไป (ต้องระบุท่าจุดหมายปลายทางด้วย)

กำหนดขอบเขตผู้ขายและผู้ซื้อไว้ดังนี้

4.3.5.1 หน้าที่ผู้ขาย

4.3.5.1.1 ส่งมอบสินค้าให้ตรงตามที่กำหนดไว้ในสัญญาซื้อขาย โดยให้จัดทำคำรับรองว่าได้ทำถูกต้องตามที่สัญญานั้นต้องการด้วย

4.3.5.1.2 ทำสัญญาขนส่งสินค้าผ่านเส้นทางปกติ ไปยังท่าจุดหมายปลายทาง โดยเป็นผู้เสียค่าใช้จ่ายเองด้วยเรือเดินทะเล (ไม่ใช่เรือใบ) ประเภทที่มีใช้กันอยู่เป็นปกติสำหรับการขนส่งสินค้า ประเภทที่ระบุไว้ในสัญญานั้น

อนึ่ง ผู้ขายต้องชำระค่าระวางเรือ ตลอดจนค่าใช้จ่ายต่าง ๆ เพื่อการขนถ่ายสินค้าลงจากเรือ ณ ท่าจุดหมายปลายทาง ซึ่งสายการเดินเรือปกติอาจเป็นผู้เรียกเก็บในขณะที่ทำการบรรทุกสินค้า ณ ท่าที่ขนขึ้นนั้น

4.3.5.1.3 ทำการจัดหาโดยรับภาระค่าเสียหาย และเสียค่าใช้จ่ายต่าง ๆ เพื่อให้ได้มาซึ่งใบอนุญาตให้ส่งออก หรือคำอนุญาตอื่นใดของรัฐบาล อันจำเป็นแก่การส่งสินค้านั้นออกนอกประเทศ

4.3.5.1.4 จัดการบรรทุกสินค้าขึ้นบนระวางเรือ โดยเป็นผู้เสียค่าใช้จ่าย ณ ท่าแห่งการขนสินค้าขึ้น ในวันหรือภายในระยะเวลาที่ได้ตกลงกันไว้ หรือในกรณีที่ไม่ได้กำหนดไว้ในเรื่องระยะเวลานี้ ภายในระยะเวลาอันสมควร และในทันทีที่สินค้าได้ถูกนำขึ้นเรือเรียบร้อยแล้ว ให้แจ้งให้ผู้ซื้อทราบโดยเร็ว

4.3.5.1.5 ผู้ขายจะต้องรับภาระความเสี่ยงทุกประการอันอาจเกิดขึ้นแก่สินค้านั้น จนกระทั่งสินค้านั้นผ่านพ้นกราบเรืออย่างแท้จริง ณ ท่าแห่งการขนสินค้าขึ้น

4.3.5.1.6 จัดหาและเป็นผู้เสียค่าใช้จ่าย ซึ่งใบตราส่งสุทธิที่สามารถเปลี่ยนมือได้ (A Clean Negotiable Bill of Lading) ซึ่งระบุท่าจุดหมายปลายทางเอาไว้ พร้อมทั้งใบกำกับราคาสินค้าของสินค้าที่ได้ส่งไปแล้วนั้น ใบตราส่งนี้จะต้องอ้างอิงถึงสินค้าที่ขายไปนั้นและจะต้องระบุวันที่ ซึ่งอยู่ในระยะเวลาที่กำหนดไว้เพื่อการขนสินค้าขึ้น และสามารถที่จะสลักหลัง หรือด้วยวิธีการอื่นใด เพื่อโอนการส่งมอบนั้นให้เป็นไปตามคำสั่งของผู้ซื้อหรือตามคำสั่งของตัวแทนซึ่งมีอำนาจแทนผู้ซื้อ ใบตราส่งดังกล่าวจะต้องเป็นใบตราส่งที่ครบถ้วนและที่ระบุว่าสินค้านั้นได้ขึ้นบนเรือแล้ว (On Board) หรือบรรทุกแล้ว (Shipped) หรือรับไว้เพื่อบรรทุก (Received for Shipment) ที่ได้รับการสลักหลังจากบริษัทเรือ เพื่อยืนยันว่าสินค้าได้บรรทุกอยู่บนเรือแล้ว การสลักหลังดังกล่าวจะต้องระบุวันที่ซึ่งอยู่ในระยะเวลาที่กำหนดไว้เพื่อการบรรทุกสินค้านั้น ถ้าใบตราส่งนั้นมีข้อความพาดพิงถึงสัญญาเช่าเรือ ผู้ขายต้องจัดสัญญาเช่าเรือนี้ให้ผู้ซื้อชุดหนึ่งด้วย

หมายเหตุ ใบตราส่งสุทธิ คือ ใบตราส่งที่ไม่มีข้อความเพิ่มเติมซึ่งแสดงอย่างชัดเจนว่าสินค้าหรือหีบห่อนั้นมีสภาพที่เสื่อมเสีย

ในกรณีต่อไปนี้ไม่เปลี่ยนแปลงลักษณะของการเป็นใบตราส่งสุทธิ

1. ข้อความที่ไม่ได้ระบุไว้โดยชัดเจนว่าสินค้าหรือหีบห่อนั้นมีสภาพที่เสื่อมเสีย เช่น “หีบห่อที่ไข้ซ้ำ”, “ถังบรรจุที่ไข้แล้ว” เป็นต้น

2. ข้อความที่ขจัดความรับผิดชอบของผู้รับ
 ขนจากความเสียหาย อันเนื่องมาแต่ลักษณะของสินค้าหรือหีบห่อ

3. ข้อความที่ผู้รับขนส่งไม่ยอมรับรู้เกี่ยวกับส่วนประกอบ, ขนาด, น้ำหนัก, คุณภาพ หรือลักษณะพิเศษทางเทคนิคของสินค้านั้น ๆ

4.3.5.1.7 จัดหา โดยเป็นผู้เสียค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับหีบห่อ
 ตามธรรมเนียมของสินค้านั้น เว้นเสียแต่ว่าจะมีธรรมเนียมทางการค้า กำหนดให้มีการส่งสินค้านั้น
 โดยไม่ต้องบรรจุหีบห่อ

4.3.5.1.8 รับภาระค่าใช้จ่ายอันเนื่องมาจากการตรวจสอบ
 เช่น การตรวจสอบคุณภาพ, การวัดขนาด, การชั่ง, การนับ ซึ่งจำเป็นในการขนส่งสินค้านั้น

4.3.5.1.9 รับภาระในค่าภาษีและอากรซึ่งสินค้านั้นจะต้อง
 ชำระ จนกระทั่งได้มีการขนส่งสินค้านั้นขึ้นเรือ รวมทั้งค่าอากร ค่าภาษีหรือค่าใช้จ่ายทุกชนิดที่จำ
 เป็นในขณะที่ส่งออก อีกทั้งค่าใช้จ่ายใด ๆ ในการปฏิบัติตามแบบฟอร์มซึ่งผู้ขายจะต้องกระทำเพื่อ
 การขนส่งสินค้านั้นขึ้นเรือด้วย

4.3.5.1.10 จัดหาให้แก่ผู้ซื้อ ในกรณีที่ผู้ซื้อร้องขอและโดย
 ที่ผู้ซื้อเป็นผู้เสียค่าใช้จ่าย ซึ่งใบรับรองถิ่นกำเนิด และใบกำกับราคาสินค้าของสถานกงสุล

4.3.5.1.11 ให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ซื้อ ในกรณีที่ผู้ซื้อร้อง
 ขอและโดยที่ผู้ซื้อเป็นผู้เสี่ยงภัยและเสียค่าใช้จ่ายเพื่อให้ได้มาซึ่ง เอกสารทุกอย่างนอกเหนือไปจาก
 เอกสารที่กล่าวแล้วข้างต้นซึ่งออกให้ในประเทศที่ทำการขนส่ง และ/หรือ ในประเทศต้นกำเนิดสินค้า
 ซึ่งเป็นเอกสารที่ผู้ซื้อมีความต้องการเพื่อนำสินค้านั้นเข้าประเทศที่เป็นจุดหมายปลายทาง (ซึ่ง
 ในบางกรณี เพื่อให้สินค้านั้นส่งผ่านประเทศที่สามได้ด้วย)

4.3.5.2 หน้าที่ของผู้ซื้อ

4.3.5.2.1 รับมอบเอกสารต่าง ๆ เมื่อผู้ขายนำเสนอให้ถ้า
 เอกสารเหล่านั้นถูกต้องตามข้อกำหนดในสัญญาซื้อขาย และชำระราคาตามที่กำหนดไว้ในสัญญา

4.3.5.2.2 รับสินค้า ณ ทำจุดหมายปลายทางตามที่ตกลง
 กันไว้และรับภาระในค่าใช้จ่ายหรือค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ยกเว้นค่าระวางเรือ ซึ่งผูกพันสินค้านั้น
 ตลอดเวลาที่ขนส่งอยู่ในทะเล จนกระทั่งได้มาถึงทำจุดหมายปลายทาง รวมทั้งค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขนถ่ายสินค้าลง
 ตลอดจนค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการลำเลียง หรือการนำสู่ท่า เว้นเสียแต่ว่าค่าใช้จ่ายหรือค่าธรรมเนียมนั้นจะรวมอยู่ในค่าระวางเรือ
 หรือบริษัทเดินเรือได้เรียกเก็บไปแล้วในขณะที่
 จ่ายค่าระวางเรือ

หมายเหตุ ถ้าสินค้านั้นถูกขายในแบบราคา
สินค้าส่งของที่ทำเรือปลายทางพร้อมค่าขนถ่ายจนสู่พื้นดิน (C & F Landed) ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ เกี่ยว
กับการขนถ่ายสินค้าลง รวมทั้งค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการลำเลียง หรือการนำสู่ท่านั้น ตกอยู่ในความ
รับผิดชอบของผู้ขาย

4.3.5.2.3 ภาระในความเสียหายทุกประการอันอาจจะ
เกิดขึ้นแก่สินค้านั้น นับตั้งแต่เวลาซึ่งสินค้านั้นได้ผ่านพ้นกราบเรืออย่างแท้จริง ณ ท่าแห่งการขน
สินค้าขึ้นตามที่ตกลงกันได้

4.3.5.2.4 ในกรณีที่ผู้ซื้อได้วางข้อสงวนในการที่จะให้ทำ
การขนสินค้าภายในกำหนดระยะเวลาหนึ่ง และ/หรือ ได้สงวนสิทธิ์ที่จะเลือกท่าจุดหมายปลายทาง
และโดยผู้ซื้อไม่ได้แจ้งคำชี้แจงที่แน่นอนภายในระยะเวลาอันควร ผู้ซื้อต้องรับภาระด้านค่าใช้จ่าย
เพิ่มเติมที่อาจเกิดขึ้นนั้น รวมทั้งต้องรับภาระในความเสียหายทุกประการอันอาจเกิดขึ้นแก่สินค้า
นับตั้งแต่วันสิ้นสุดแห่งระยะเวลาเพื่อการบรรทุกตามที่ตกลงกันได้

อย่างไรก็ตามมีข้อแม้ว่า สินค้าจะต้องถูกจำแนก
โดยวิธีการที่เหมาะสมกล่าว คือ ได้มีการแบ่งแยกออกมาอย่างชัดเจน หรือบ่งชี้โดยวิธีการอื่นใด
เพื่อแสดงว่าสินค้านั้นเป็นวัตถุที่ประสงค์แห่งสัญญา

4.3.5.2.5 ภาระในค่าใช้จ่าย เพื่อให้ได้มารวมทั้งค่า
ราคาแห่งใบรับรองถิ่นกำเนิด และ เอกสารต่าง ๆ ของกงสุล

4.3.5.2.6 ภาระในค่าใช้จ่ายเพื่อให้ได้มา รวมทั้งราคา
แห่งเอกสาร

4.3.5.2.7 ภาระในค่าภาษีศุลกากร เช่น เกี่ยวกับค่า
ภาษี และอากรทั้งหลาย อันบังคับไว้ ในกรณีที่มีการนำเข้า

4.3.5.2.8 ทำให้ได้มา และจัดหาโดยรับภาระในความ
เสียหาย และเสียค่าใช้จ่ายเองซึ่งใบอนุญาต หรือคำอนุมัติให้นำเข้าทั้งเอกสารอื่น ๆ ในทำนอง
เดียวกัน ซึ่งตนเองอาจมีความต้องการเพื่อการนำสินค้าเข้าประเทศ

4.3.6 ราคาสินค้าส่งของที่ทำเรือปลายทางพร้อมค่าประกันภัยการขนส่ง
(Cost Insurance Freight , CIF)

หมายถึง สัญญาซื้อขายที่มีการกำหนดราคาสินค้า โดยรวมค่าระวางขน
ส่งสินค้านั้นจนถึงจุดหมายปลายทางต่อไป และได้รวมค่าประกันภัยไว้ด้วย (ต้องระบุท่าจุดหมาย
ปลายทางด้วย)

กำหนดขอบเขตผู้ขายและผู้ซื้อไว้ดังนี้

4.3.6.1 หน้าที่ผู้ขาย

- 4.3.6.1.1 ส่งมอบสินค้าให้ตรงตามที่กำหนดไว้ในสัญญา
 ซื้อขาย โดยให้จัดทำคำรับรองว่าได้ทำถูกต้องตามที่สัญญานั้นต้องการด้วย
- 4.3.6.1.2 ทำสัญญาขนส่งสินค้าผ่านเส้นทางปกติ ไปยัง
 ทำจุดหมายปลายทาง ตามที่กำหนดไว้โดยเป็นผู้เสียค่าใช้จ่ายเองด้วยเรือเดินทะเล (ไม่ใช่เรือใบ)
 ประเภทที่มีโซ่อยู่กับเป็นปกติสำหรับการขนส่งสินค้า ประเภทที่ระบุไว้ในสัญญานั้น
 อนึ่งผู้ขายต้องชำระค่าระวางเรือ และรับภาระ
 ในค่าใช้จ่ายต่าง ๆ เพื่อการขนถ่ายสินค้าลงจากเรือ ณ ทำจุดหมายปลายทาง ซึ่งสายการเดินทางเรือ
 ทะเลปกติ อาจเป็นผู้เรียกเก็บ ในขณะที่ทำการบรรทุกสินค้า ณ ท่าที่ขนขึ้นนั้น
- 4.3.6.1.3 ทำการจัดหาโดยรับภาระค่าเสี่ยงภัยและเสียค่า
 ใช้จ่ายต่าง ๆ เพื่อให้ได้มาซึ่งใบอนุญาตให้ส่งออก หรือคำอนุญาตอื่นใดของรัฐบาล อันจำเป็นแก่
 การส่งสินค้านั้นออกนอกประเทศ
- 4.3.6.1.4 จัดการบรรทุกสินค้าขึ้นบนระวางเรือ โดยเป็น
 ผู้เสียค่าใช้จ่าย ณ ท่าแห่งการขนสินค้าขึ้น ในวันหรือภายในระยะเวลาที่ได้ตกลงกันไว้ หรือใน
 กรณีที่ไม่ได้กำหนดไว้ในเรื่องระยะเวลาภายในระยะเวลาอันสมควร และในทันทีที่สินค้าได้ถูกนำ
 ขึ้นเรือเรียบร้อยแล้ว ให้แจ้งให้ผู้ซื้อทราบโดยเร็ว
- 4.3.6.1.5 จัดหากรรมธรรม์ประกันภัยทางทะเล ในแบบที่
 สามารถโอนกันได้ เพื่อประกันต่อความเสี่ยงภัยอันเกี่ยวกับ การขนส่งสินค้าตามสัญญานั้น โดย
 เป็นผู้เสียค่าใช้จ่ายเอง การประกันภัยดังกล่าวนี้จะต้องกระทำกับผู้รับประกันภัย หรือบริษัทรับ
 ประกันภัยซึ่งมีชื่อเสียงดี และการประกันภัยนี้จะต้องครอบคลุมราคาสินค้าส่งของที่ทำเรือปลายทาง
 พร้อมค่าประกันภัยการขนส่ง ซึ่งบวกเพิ่มขึ้นด้วยอีก 10 % ในกรณีที่จัดทำเช่นนี้ได้ให้ทำการ
 ประกันภัยนั้น โดยใช้เงินตราสกุลเดียวกับสัญญา
- เว้นแต่จะมีข้อกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น ความ
 เสี่ยงภัยระหว่างทาง จะไม่รวมถึงความเสี่ยงภัยพิเศษ ซึ่งได้รับความคุ้มครองการค้าบางประเภท
 หรือ ซึ่งผู้ซื้อที่มีความประสงค์จะให้ครอบคลุมไปถึงเป็นกรณีพิเศษ บรรดาความเสี่ยงภัยพิเศษ ซึ่งผู้
 ขายและผู้ซื้อควรจะได้ทำความตกลงกันเอาไว้ให้ชัดเจน เช่น ภัยอันเนื่องมาจากการโจรกรรม
 การลักเล็กขโมยน้อย การรั่วไหล การแตกหัก การบินหรือการกระแทก การเปียกชื้น การกระ
 ทบกับสินค้าอื่น ๆ และภัยพิเศษอื่น ๆ สำหรับการค้าบางประเภท

โดยการร้องขอของผู้ซื้อ ผู้ขายต้องจัดหา โดยผู้ซื้อเป็นผู้เสียค่าใช้จ่ายซึ่งการประกันภัยต่อภัยพิบัติเนื่องมาแต่สงคราม ในกรณีที่เป็นเช่นนี้ได้ให้ระบุเป็นเงินตราสกุลเกี่ยวกับสัญญา

4.3.6.1.6 ผู้ขายจะต้องรับประกันความเสี่ยงทุกประการอันอาจเกิดขึ้นแก่สินค้านั้น จนกระทั่งสินค้านั้นผ่านพ้นการบรรจุอย่างแท้จริง ณ ท่าแห่งการขนส่งสินค้าขึ้น

4.3.6.1.7 จัดหาและเป็นผู้เสียค่าใช้จ่าย ซึ่งใบตราส่งสุทธิที่สามารถเปลี่ยนมือได้ ซึ่งระบุท่าจุดหมายปลายทางเอาไว้ พร้อมทั้งใบกำกับราคาสินค้าของสินค้าที่ได้ส่งไปแล้วนั้น และกรรมธรรม์ประกันภัย หรือในกรณีที่ไม่สามารถออกกรรมธรรม์ประกันภัยให้ได้ ในขณะที่ส่งมอบเอกสารอื่น ๆ นั้นก็ให้ใช้ใบรับรองการประกันภัยที่ออกให้ในนามของผู้รับประกัน ซึ่งให้สิทธิ์แก่ผู้ถือเช่นเดียวกับบุคคลที่ครอบครองกรรมธรรม์ประกันภัยทุกประการ และใบรับรองนี้จะต้องนำข้อความอันเป็นสาระสำคัญในกรรมธรรม์นั้นมาระบุเอาไว้ด้วย ใบตราส่งก็เช่นกันจะต้องอ้างอิงถึงสินค้าที่ขายไปนั้นและจะต้องระบุวันที่ ซึ่งอยู่ในระยะเวลาที่กำหนดไว้เพื่อการขนส่งสินค้าขึ้น และสามารถที่จะสลักหลัง หรือด้วยวิธีการอื่นใด เพื่อโอนการส่งมอบนั้นให้เป็นไปตามคำสั่งของผู้ซื้อ หรือตามคำสั่งของตัวแทนซึ่งมีอำนาจแทนผู้ซื้อ ใบตราส่งดังกล่าวจะต้องเป็นใบตราส่งที่ครบถ้วนและที่ระบุว่าสินค้านั้นได้ขึ้นบนเรือแล้ว หรือบรรจุแล้ว หรือรับไว้เพื่อบรรจุ ที่ได้รับการสลักหลังจากบริษัทเรือ เพื่อยืนยันว่าสินค้าได้บรรจุอยู่บนเรือแล้ว การสลักหลังดังกล่าวจะต้องระบุวันที่ซึ่งอยู่ในระยะเวลาที่กำหนดไว้เพื่อการบรรจุสินค้านั้น ถ้าใบตราส่งนั้นมีข้อความพาดพิงถึงสัญญาเช่าเรือ ผู้ขายต้องจัดสัญญาเช่าเรือนี้ให้ผู้ซื้อชุดหนึ่งด้วย

4.3.6.1.8 จัดหา โดยเป็นผู้เสียค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับหีบห่อตามธรรมเนียมของสินค้านั้น เว้นเสียแต่ว่าจะมีธรรมเนียมทางการค้า กำหนดให้มีการส่งสินค้านั้น โดยไม่ต้องบรรจุหีบห่อ

4.3.6.1.9 รับภาระค่าใช้จ่ายอันเนื่องมาจากการตรวจสอบ เช่น การตรวจสอบคุณภาพ, การวัดขนาด , การชั่ง , การนับ ซึ่งจำเป็นในการขนส่งสินค้านั้น

4.3.6.1.10 รับภาระในค่าภาษีและอากรซึ่งสินค้านั้นจะต้องชำระ จนกระทั่งได้มีการขนส่งสินค้านั้นขึ้นเรือ รวมทั้งค่าอากรค่าภาษีหรือค่าใช้จ่ายทุกชนิดที่จำเป็นในขณะที่ส่งออกอีก ทั้งค่าใช้จ่ายใด ๆ ในการปฏิบัติตามแบบฟอร์มซึ่งผู้ขายจะต้องกระทำ เพื่อการขนส่งสินค้าขึ้นเรือด้วย

4.3.6.1.11 จัดหาให้แก่ผู้ซื้อ ในกรณีที่ผู้ซื้อร้องขอและโดยที่ผู้ซื้อเป็นผู้เสียค่าใช้จ่าย ซึ่งใบรับรองถิ่นกำเนิด และใบกำกับราคาสินค้าของสถานกงสุล

4.3.6.1.12 ให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ซื้อ ในกรณีที่ผู้ซื้อร้องขอและโดยที่ผู้ซื้อเป็นผู้เสียภาษีและเสียค่าใช้จ่ายเพื่อให้ได้มาซึ่ง เอกสารทุกอย่างนอกเหนือไปจากเอกสารที่กล่าวแล้วข้างต้นซึ่งออกให้ในประเทศที่ทำการขนขึ้น และ/หรือ ในประเทศต้นกำเนิดสินค้า ซึ่งเป็นเอกสารที่ผู้ซื้อมีความต้องการเพื่อนำสินค้านั้นเข้าประเทศที่เป็นจุดหมายปลายทาง (ซึ่งในบางกรณี เพื่อให้สินค้านั้นส่งผ่านประเทศที่สามได้ด้วย)

4.3.6.2 หน้าที่ของผู้ซื้อ

4.3.6.2.1 รับมอบเอกสารต่าง ๆ เมื่อผู้ขายนำเสนอให้ ถ้าเอกสารเหล่านั้นถูกต้องตามข้อกำหนดในสัญญาซื้อขาย และชำระราคาตามที่กำหนดไว้ในสัญญา

4.3.6.2.2 รับสินค้า ณ ทำจุดหมายปลายทางตามที่ตกลงกันไว้และรับภาระในค่าใช้จ่ายหรือค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ยกเว้นค่าระวางเรือ ซึ่งผูกพันสินค้านั้น ตลอดเวลาที่ขนส่งอยู่ในทะเล จนกระทั่งได้มาถึงทำจุดหมายปลายทาง รวมทั้งค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขนถ่ายสินค้าลง ตลอดจนค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการลำเลียง หรือการนำสู่ท่า เว้นเสียแต่ว่าค่าใช้จ่ายหรือค่าธรรมเนียมนั้นจะรวมอยู่ในค่าระวางเรือ หรือบริษัทเดินเรือได้เรียกเก็บไปแล้วในขณะที่จ่ายค่าระวางเรือ

ถ้ามีการจัดหาประกันภัยเพื่อป้องกันภัยพิบัติ อันเนื่องมาแต่สงคราม ผู้ซื้อเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายนี้

หมายเหตุ ถ้าสินค้านั้นถูกขายในแบบราคาสินค้าส่งของที่ทำเรือปลายทางพร้อมค่าขนถ่ายจนสู่พื้นดิน ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ เกี่ยวกับการขนถ่ายสินค้าลง รวมทั้งค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการลำเลียง หรือการนำสู่ท่า นั้น ตกอยู่ในความรับผิดชอบของผู้ขาย

4.3.6.2.3 ภาระในความเสียหายทุกประการ อันอาจจะเกิดขึ้นแก่สินค้านั้น นับตั้งแต่เวลาซึ่งสินค้านั้นได้ผ่านพ้นกราบเรืออย่างแท้จริง ณ ท่าแห่งการขนสินค้าขึ้นตามที่ตกลงกันไว้

4.3.6.2.4 ในกรณีที่ผู้ซื้อได้วางข้อสงวนที่จะให้ทำการขนส่งสินค้าภายในกำหนดระยะเวลาหนึ่ง และ/หรือ ได้สงวนสิทธิ์ที่จะเลือกทำจุดหมายปลายทาง และโดยผู้ซื้อไม่ได้แจ้งคำชี้แจงที่แน่นอนภายในระยะเวลาอันควร ผู้ซื้อต้องรับภาระด้านค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมที่อาจเกิดขึ้นนั้น รวมทั้งต้องรับภาระในความเสียหายทุกประการอันอาจเกิดขึ้นแก่สินค้า นับตั้งแต่วันสิ้นสุดแห่งระยะเวลาเพื่อการบรรทุกตามที่ตกลงกันไว้

อย่างไรก็ดีมีข้อแม้ว่าสินค้านั้นจะต้องถูกจำแนก โดยวิธีการที่เหมาะสม กล่าวคือ ได้มีการแบ่งแยกออกมาอย่างชัดเจน หรือบ่งชี้โดยวิธีการอื่นใด เพื่อแสดงว่าสินค้านั้นเป็นวัตถุที่ประสงค์แห่งสัญญา

4.3.6.2.5 รับภาระในค่าใช้จ่ายเพื่อให้ได้มา รวมทั้งค่าราคา แห่งใบรับรองถิ่นกำเนิด และ เอกสารต่าง ๆ ของกงสุล

4.3.6.2.6 รับภาระในค่าใช้จ่ายเพื่อให้ได้มารวมทั้งราคาแห่ง เอกสาร

4.3.6.2.7 รับภาระในค่าภาษีศุลกากร เช่น เกี่ยวกับค่าภาษี และอากรทั้งหลายอันบังคับไว้ ในกรณีที่มีการนำเข้า

4.3.6.2.8 ทำให้ได้มา และจัดหาโดยรับภาระในความเสี่ยง ภัย และเสียค่าใช้จ่ายเองซึ่งใบอนุญาต หรือคำอนุมัติให้นำเข้าทั้งเอกสารอื่น ๆ ในทำนองเดียวกัน ซึ่งตนเองอาจมีความต้องการเพื่อการนำสินค้าเข้าประเทศ

4.4 การประกันภัยการขนส่งและการติดตั้ง

จำแนกหัวข้อออกเป็น 3 ประเด็น ดังนี้

4.4.1 วิธีการจัดหาบริษัทรับประกันภัย

4.4.2 การประกันภัยของโครงการต่าง ๆ :

4.4.3 วิธีแจ้งขอเอาประกันภัย

4.4.1 วิธีการจัดหาบริษัทรับประกันภัย

4.4.1.1 การจัดหาบริษัทรับประกันภัยขนส่งสินค้าทางทะเล

เมื่อมีการทำสัญญาซื้ออุปกรณ์จากต่างประเทศเพื่อจะนำอุปกรณ์ต่าง ๆ เหล่านั้นเข้ามาก่อสร้างโรงไฟฟ้าเพื่อผลิตกระแสไฟฟ้า และในสัญญาระบุเงื่อนไขของการซื้อขายในลักษณะราคาสินค้า ส่งของที่ท่าเรือปลายทางกรุงเทพ หมายความว่า จะมีแต่เฉพาะ ค่าอุปกรณ์ รวมค่าระวางบรรทุกสินค้า เท่านั้น ไม่มีราคาของการประกันภัยรวมอยู่ด้วย เช่นนี้ การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทยก็จะต้องการประกันภัยเพื่อคุ้มครองอุปกรณ์ต่างๆ เหล่านั้น ซึ่งก็จะมีการดำเนินการตามขั้นตอนดังนี้

4.4.1.1.1 แผนกจัดหาประกันภัยขนส่งและติดตั้ง ตรวจสอบ พัสตอุปกรณ์ตามสัญญาว่าเป็นของโครงการอะไร มีการสั่งซื้ออุปกรณ์ต่างบริษัทอะไรบ้าง ราคาตามสัญญาเป็นจำนวนเท่าใด ตรวจสอบระยะเวลาการเริ่มส่งของเมื่อไร และจะก่อสร้างเสร็จเมื่อไร

4.4.1.1.2 แผนกจัดหาประกันภัยขนส่งและติดตั้งดำเนินการ ขออนุมัติตั้งคณะกรรมการพิจารณาเอาประกันภัย โดยให้หัวหน้าโครงการเป็นประธาน และมีเจ้าหน้าที่ของฝ่ายจัดหา ฝ่ายการเงิน ฝ่ายบัญชี ฝ่ายวิศวกรรมพลังความร้อน หรือ ฝ่ายวิศวกรรม พลังน้ำ และ ฝ่ายกฎหมาย เป็นกรรมการ

4.4.1.1.3 คณะกรรมการประชุมพิจารณาจัดทำเอกสาร เพื่อ ใช้สอบราคาอัตราเบี้ยประกันภัย (Tender) ขึ้นมา 1 ชุด เพื่อจะส่งให้บริษัทประกันภัยทั่ว ๆ ไป พิจารณาและเข้ามาเสนออัตราเบี้ยประกันภัย โดยรายละเอียดในเอกสารดังกล่าวจะประกอบด้วย

1. แจ้งว่าเป็นการก่อสร้างอะไร
2. มีอุปกรณ์อะไรบ้าง เลขที่สัญญา และชื่อจาก บริษัทอะไร
3. รายละเอียดของการประกันภัยการขนส่งสินค้า

ทางทะเล

3.1 ขนส่งทางเรือ ทางเครื่องบิน และทาง ไปรษณีย์เที่ยวใหญ่ ๆ ก็เที่ยว ทุนประกันไม่เกินเที่ยวละเท่าไร และนอกนั้นทุนประกันจะไม่เกิน เที่ยวละเท่าไร

3.2 กำหนดเงื่อนไขความคุ้มครองการขนส่ง ตามเงื่อนไขมาตรฐานทั่วไป คือ

3.2.1 ความคุ้มครองความเสียหายอัน เนื่องมาจากภัยทุกอย่าง ยกเว้นที่ระบุในข้อยกเว้น (Institute Cargo Clause A)

3.2.2 ความคุ้มครองความเสียหายอัน เนื่องมาจากภัยสงคราม (Institute War Clause Cargo)

3.2.3 ความคุ้มครองความเสียหายอัน เนื่องมาจากการนัดหยุดงาน (Institute Strike Clause Cargo)

3.2.4 ความคุ้มครองความเสียหายอัน เนื่องมาจากภัยทุกอย่างในการขนส่งทางอากาศ ยกเว้นที่ระบุในข้อยกเว้น และไม่รวมการส่งทาง ไปรษณีย์ (Institute Cargo Clause Air Excluding Sending by Post)

3.2.5 ความคุ้มครองความเสียหายอัน เนื่องมาจากภัยสงคราม ในการขนส่งทางอากาศ และไม่รวมการขนส่งทางไปรษณีย์ (Institute War Clause Air Cargo Excluding Sending by Post)

3.2.6 ความคุ้มครองความเสียหายอัน เนื่องมาจากการนัดหยุดงานในการขนส่งทางอากาศ (Institute Strike Clause Air Cargo)

3.2.7 ความคุ้มครองความเสียหายอัน เนื่องมาจากภัยสงครามในการขนส่งทางไปรษณีย์ (Institute War Clause Sending by Post)

หรือสูญเสีย (ไม่ว่าบางส่วนหรือทั้งหมด) รวมทั้ง เรือจมหรือล่ม หรือ สินค้าถูกโยนลงทะเล (Institute Cargo Clause C Including Washing Overboard and Jetison for On-deck Shipment)

3.2.8 ความคุ้มครองความเสียหาย
3.2.9 ความคุ้มครองความเสียหายอันเนื่องจากการแทนที่ (Institute Replacement Clause)

เพิ่มเงื่อนไขความคุ้มครองพิเศษ (Special Clause for Concealed Loss or Damage) และขอให้คุ้มครองสินค้าในตู้คอนเทนเนอร์ซึ่งวางอยู่บนดาดฟ้าเรือ ให้มีการคุ้มครองเหมือนอยู่ในระวางเรือ

3.3 กำหนดเส้นทางการคุ้มครองจากท่าเรือต้นทางไปจนถึงสถานที่ใช้งานของการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย

3.4 กำหนดการจะแจ้งทุนประกันภัย จะแจ้งราคาสินค้าส่งของที่ท่าเรือปลายทาง บวกอีก 10 % เป็นทุนประกันของแต่ละเที่ยว และการจ่ายเบี้ยประกันจะจ่ายตามอัตราของทุนประกันของแต่ละเที่ยวนั้น

3.5 ระยะเวลาความคุ้มครอง

3.6 ราคาทุนประกันทั้งโครงการโดยประมาณ

4. รายละเอียดต่าง ๆ ของการประกันภัยติดตั้ง

4.1 แจ้งลักษณะของความคุ้มครอง เริ่มเมื่อได้นำอุปกรณ์มายังสถานที่ก่อสร้าง และต้องคุ้มครองเรื่อยไปจนกว่าการก่อสร้างจะแล้วเสร็จ

4.2 ขอให้มีการประกันภัยสำหรับการเก็บสิ่งที่ปรักหักพัง และกำหนดวงเงินทุนประกันไว้ด้วย

4.3 ขอให้มีการรับประกันภัย สำหรับค่าใช้จ่ายพิเศษที่เพิ่มขึ้น และกำหนดทุนประกันไว้ด้วย

4.4 ขอให้มีการรับประกันความรับผิดชอบตามกฎหมาย หากเกิดความเสียหายต่อบุคคลภายนอก ไม่ว่าจะ เป็นความเสียหายต่อร่างกายหรือทรัพย์สิน และกำหนดทุนประกันไว้ด้วย

4.5 กำหนดทุนประกันภัยการติดตั้ง และทำการกำหนดวงเงิน (Deductible) ส่วนแรกที่การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย ต้องรับผิดชอบเอง

4.6 กำหนดระยะเวลาประกันภัย และรวมอีก 4 สัปดาห์สำหรับการทดสอบเดินเครื่อง

4.7 กำหนดระยะเวลาการจ่ายเบี้ยประกันภัยติดตั้ง

5. ขอบริษัทคุ้มครองเต็มจำนวนทุนประกันตลอดเวลา แม้จะมีการชดเชยค่าเสียหายบางส่วนแล้วก็ตาม และทางการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย จะไม่ต้องเสียเบี้ยประกันเพิ่มแต่อย่างใด

6. ขอให้บริษัทประกันภัยส่งตัวอย่างกรมธรรม์ให้กับการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย จำนวน 6 ชุด และกรมธรรม์เหล่านั้นต้องได้รับอนุมัติจากทางสำนักงานประกันภัย กระทรวงพาณิชย์

7. ลงข้อความแจ้งให้ทราบว่ากรณีที่บริษัทใดเสนอราคาเบี้ยประกันมาต่ำสุด การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย ไม่จำเป็นต้องรับเสมอไป แต่ว่าจะถูกต้องตามเงื่อนไขหรือไม่ ประกอบกันด้วย

8. หากการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย จะขอลดหรือขยายระยะเวลาความคุ้มครอง ขอให้มีการคำนวณการจ่ายเบี้ยประกันภัยกันใหม่โดยผู้รับประกันภัย

9. อัตราแลกเปลี่ยนจะใช้ ตามอัตราแลกเปลี่ยนของธนาคารแห่งประเทศไทย โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนในวันเปิดของสอปรราคา

10. เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นต้องไปสำรวจความเสียหายภายใน 14 วัน และต้องส่งรายงานการสำรวจให้การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทยทราบภายใน 45 วัน

11. คำภาวะการค้าและค่าอากรแสตมป์ผู้รับประกัน ต้องเป็นผู้รับผิดชอบทั้งหมด

12. บริษัทที่มายื่นของสอปรราคา ต้องมีหนังสือคำประกันมาวางเป็นประกันไว้ด้วย

4.4.1.1.4 แผนกจัดหาประกันภัยขนส่งและติดตั้ง ทำหนังสือสอปรราคาอัตราเบี้ยประกันส่งให้บริษัทประกันภัย เพื่อให้เข้ามาเสนออัตราเบี้ยประกัน ตามวันและเวลาที่กำหนด

4.4.1.1.5 คณะกรรมการจะพิจารณาข้อเสนอของบริษัทต่าง ๆ บริษัทใดเสนอถูกต้องตามเงื่อนไขและอัตราเบี้ยประกันภัยต่ำสุด จะได้เป็นผู้รับประกันไป

4.4.1.1.6 คณะกรรมการทำบันทึกเสนอขออนุมัติให้เอาประกันกับบริษัทที่ได้รับการพิจารณาแล้ว

4.4.1.1.7 กองจัดหาต่างประเทศ ทำหนังสือแจ้งเอาประกันภัยกับบริษัทที่ได้รับการประกันภัย และขอให้บริษัทออกกรมธรรม์ความคุ้มครองแบบเปิด (Open Policy หรือ Open Cover) เป็นกรมธรรม์ที่ให้ความคุ้มครองสินค้าล่องหน้าทุก ๆ เทียว ที่มีการเสี่ยงภัย โดยครอบคลุมถึงสินค้าต่าง ๆ ที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ความคุ้มครองแบบเปิดนั้นทั้งหมดและ

ผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่ต้องแจ้งรายละเอียดทุกครั้ง เมื่อได้รับเอกสารการส่งสินค้าเพื่อให้ฝ่ายบริษัท ผู้รับประกันภัยออกหนังสือรับรองการทำประกันภัย หรือออกกรมธรรม์ประกันภัยเฉพาะราย และเรียกเก็บเบี้ยประกันภัยตามอัตราที่กำหนดไว้

4.4.1.1.8 ได้รับกรมธรรม์ความคุ้มครองแบบเปิด โดยมีรายละเอียดของการคุ้มครองตามที่ระบุไว้ในหนังสือสอบราคาอัตราเบี้ยประกัน

4.4.1.2 การจัดหาบริษัทรับประกันภัยเพื่อขนส่งภายในประเทศ

สำหรับการจัดหาบริษัทรับประกันภัยการขนส่งในประเทศ ก็มีวิธีคล้ายกับการจัดหาบริษัทประกันภัยการขนส่งทางทะเลเช่นกัน โดยมีขั้นตอนการดำเนินงานดังนี้

4.4.1.2.1 แผนกจัดหาประกันกันขนส่งและติดตั้ง ทำการรวบรวมข้อมูลจากการขอเอาประกันขนส่งในประเทศในช่วงที่ผ่านมา ซึ่งหมดระยะเวลาการเอาประกันแล้วนั้น มาเป็นข้อมูลเพื่อขอตั้งคณะกรรมการพิจารณาบริษัทที่จะรับประกัน

4.4.1.2.2 แผนกจัดหาประกันภัยขนส่งและติดตั้ง ขออนุมัติการแต่งตั้งกรรมการเพื่อพิจารณาบริษัทรับประกันภัย โดยเจ้าหน้าที่ของฝ่ายพัสดุเป็นประธานกรรมการ และกรรมการจากฝ่ายจัดหา ฝ่ายการเงิน และฝ่ายกฎหมาย

4.4.1.2.3 คณะกรรมการประชุมพิจารณาเงื่อนไขเพื่อออกเป็นเอกสารแจ้งให้บริษัทประกันภัยทั่วไปทราบ เพื่อให้เข้ามาเสนออัตราเบี้ยประกันภัย

4.4.1.2.4 ส่งเอกสารสอบราคาอัตราเบี้ยประกันพร้อมกำหนดวันและเวลายื่นซองและเปิดของประกวดราคาให้บริษัทประกันทั่ว ๆ ไปทราบ ประมาณ 20 บริษัท

4.4.1.2.5 คณะกรรมการพิจารณาราคาเบี้ยประกันภัย และเงื่อนไขของบริษัทประกันภัยที่เสนอเข้ามา

4.4.1.2.6 คณะกรรมการสรุปผล และขออนุมัติเอาประกันภัยกับบริษัทที่ได้รับการพิจารณาแล้วว่าอัตราเบี้ยประกันภัยต่ำสุด และมีเงื่อนไขตรงตามที่ต้องการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทยต้องการ

4.4.1.2.7 กองจัดหาต่างประเทศออกหนังสือแจ้งกับบริษัทประกันภัย ที่ประกวดราคาได้เพื่อให้บริษัทออกกรมธรรม์ความคุ้มครองแบบเปิด

4.4.1.2.8 ได้รับและตรวจสอบกรมธรรม์ความคุ้มครองแบบเปิด จากบริษัทซึ่งมีรายละเอียดของการประกันภัยตรงตามที่ต้องการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย ต้องการ จากนั้นส่งต้นฉบับให้ฝ่ายการเงินและสำเนาให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบต่อไป

4.4.2 การประกันภัยของโครงการต่าง ๆ ตัวอย่างรายละเอียดของการทำประกันภัยของโครงการต่าง ๆ ของการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย เช่น

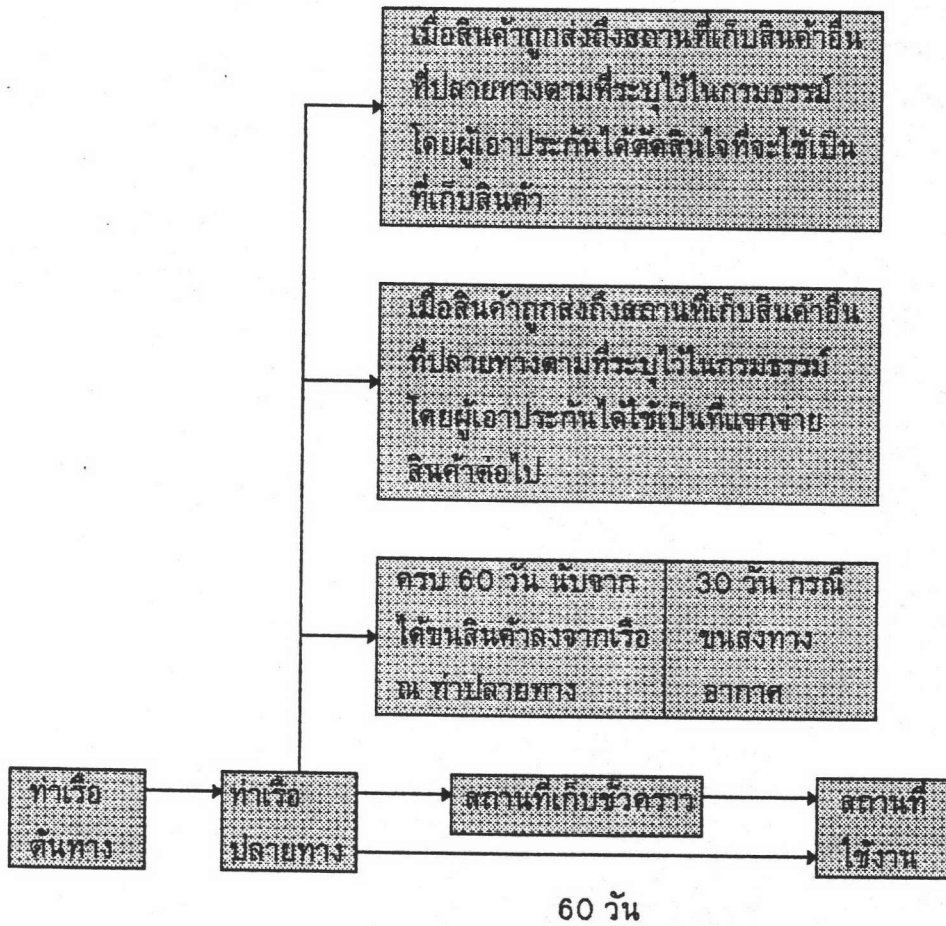
4.4.2.1 โครงการทั่วไป

1. บริษัทรับประกันภัย	: บริษัท เทเวศประกันภัย จำกัด
2. เลขที่กรมธรรม์ความคุ้มครองการขนส่ง	: 89/083
3. ระยะเวลาประกันภัย	: 13 ส.ค. 32 ถึง 12 ส.ค. 33
4. อัตราเบี้ยประกัน	: 0.101 %
5. เงื่อนไขความคุ้มครอง	: 5.1 ความคุ้มครองความเสียหาย
จากภัยทุกอย่างยกเว้นที่ระบุในข้อยกเว้น (Institute Cargo Clause A)	5.2 ความคุ้มครองความเสียหาย
จากภัยสงคราม (Institute War Clause Cargo)	5.3 ความคุ้มครองความเสียหาย
จากการนัดหยุดงาน (Institute Strike Clause Cargo)	5.4 ความคุ้มครองความเสียหาย
จากภัยทุกอย่างในการขนส่งทางอากาศ ยกเว้นที่ระบุในข้อยกเว้น (Institute Cargo Clause Air)	5.5 ความคุ้มครองความเสียหาย
จากการนัดหยุดงานในการขนส่งทางอากาศ (Institute Strike Clause Air Cargo)	5.6 ความคุ้มครองความเสียหาย
จากภัยสงครามในการขนส่งทางอากาศ (Institute War Clause Air Cargo)	5.7 ความคุ้มครองความเสียหาย
จากการแทนที่ (Institute Replacement Clause)	5.8 เงื่อนไขความคุ้มครองพิเศษ
180 วัน (Special Clause for Concealed Loss or Damage 180 days)	5.9 ความคุ้มครองความเสียหาย
หรือสูญเสีย (ไม่ว่าบางส่วนหรือทั้งหมด) รวมทั้ง เรือจมหรือล่ม หรือ สินค้าถูกโยนลงทะเล (Institute Cargo Clause C Including Washing Overboard and Jetison for On-deck Shipment)	

ข้อตกลงอื่น ๆ

กรณีที่ไม่สามารถส่งสินค้าถึงโครงการได้ภายใน 60 วัน จะขอขยายระยะเวลา บริษัทรับประกันภัยจะพิจารณาเป็นเรื่อง ๆ ไปว่าจะคิดเบี้ยประกันเพิ่มหรือไม่

การเริ่มและสิ้นสุดการคุ้มครอง
โครงการทั่วไป



รูปที่ 2.2 แสดงการเริ่มและการสิ้นสุดการคุ้มครองของโครงการทั่วไป

หมายเหตุ เงื่อนไขความคุ้มครองพิเศษ 180 วัน ไม่ได้ขยายความคุ้มครองเพิ่มเติม แต่เป็นการขยายระยะเวลาให้เปิดตรวจสอบหีบห่อ ซึ่งอยู่ในสภาพดีทุกหีบห่อในช่วง 180 วัน

4.4.2.2 โครงการโรงไฟฟ้าพลังความร้อนบางปะกง หน่วยที่ 3 และ โครงการโรงไฟฟ้าพลังความร้อนร่วมบางปะกง ชุดที่ 3 และ 4

1. บริษัทรับประกันภัย	: บริษัท กรุงเทพประกันภัย จำกัด
2. เลขที่กรมธรรม์ความคุ้มครองการขนส่ง	: 158/89
3. ระยะเวลาประกันภัย	: 15 ส.ค. 32 ถึง 15 เม.ย. 33
4. อัตราเบี้ยประกัน	: 0.10 %
5. เงื่อนไขความคุ้มครอง	: 5.1 ความคุ้มครองความเสียหาย
จากภัยทุกอย่างยกเว้นที่ระบุในข้อยกเว้น (Institute Cargo Clause A)	5.2 ความคุ้มครองความเสียหาย
จากภัยสงคราม (Institute War Clause Cargo)	5.3 ความคุ้มครองความเสียหาย
จากการนัดหยุดงาน (Institute Strike Clause Cargo)	5.4 ความคุ้มครองความเสียหาย
จากภัยทุกอย่างในการขนส่งทางอากาศ ยกเว้นที่ระบุในข้อยกเว้น (Institute Cargo Clause Air)	5.5 ความคุ้มครองความเสียหาย
จากภัยสงครามในการขนส่งทางอากาศ (Institute War Clause Air Cargo)	5.6 ความคุ้มครองความเสียหาย
จากการนัดหยุดงานในการขนส่งทางอากาศ (Institute Strike Clause Air Cargo)	5.7 ความคุ้มครองความเสียหาย
หรือสูญเสีย (ไม่ว่าบางส่วนหรือทั้งหมด) รวมทั้ง เรือจมหรือล่ม หรือ สินค้าถูกโยนลงทะเล (Institute Cargo Clause C On Deck Including The Risk of Jetison and Washing Overboard)	5.8 ความคุ้มครองความเสียหาย
จากการแทนที่ (Institute Replacement Clause)	5.9 กรณีการยกเลิกการจลาจล
และการก่อความความไม่สงบ (Strike Riots and Civil Commotion)	5.10 กรณีการส่งของทางไปรษณีย์
ภัณฑ์ (Parcel Post Clause)	5.11 ความคุ้มครองความเสียหาย
จากภัยสงครามในการขนส่งทางไปรษณีย์ (Institute War Clause Sending by Post)	5.12 เงื่อนไขความคุ้มครองพิเศษ
(Special Clause for Concealed Loss or Damage)	

ข้อตกลงอื่น ๆ

- นับจากวันที่ขนส่งสินค้าลงจากเรือแล้ว หากไม่สามารถขนสินค้าถึงคลังพัสดุปลายทางได้ภายใน 60 วัน บริษัทยินดีขยายความคุ้มครองให้โดยไม่คิดเบี้ยเพิ่ม

แต่การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทยต้องแจ้งให้บริษัททราบล่วงหน้า

2. หากไม่สามารถเปิดตรวจได้ทันภายใน 90 วัน แจ้งให้บริษัทขยายระยะเวลาได้ แต่บริษัทคิดเบี้ยประกันเพิ่ม บริษัทจะพิจารณาเป็นเรื่อง ๆ ไป

3. การขนอุปกรณ์ที่ได้ทำการประกอบจากโรงงานไปสถานที่ก่อสร้าง ไม่ว่าการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย หรือบริษัทผู้รับเหมาติดตั้งเป็นผู้ขนส่ง หากเกิดความเสียหายถือว่าในความคุ้มครองที่บริษัทต้องรับผิดชอบด้วย

4. อุปกรณ์ตามสัญญาที่ต้องนำเข้ามาทำการประกอบภายในประเทศไทยก่อน บริษัทขยายความคุ้มครองการขนส่งจากโรงงานที่ประกอบไปจนถึงสถานที่ก่อสร้าง โดยไม่คิดเบี้ยประกันเพิ่ม แต่การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย ต้องแจ้งรายละเอียดให้บริษัททราบ เพื่อสลักหลังขยายความคุ้มครองให้ถูกต้องทุกครั้ง

5. การขนส่งโดยคอนเทนเนอร์ทุกชนิด บริษัทให้ความคุ้มครองตามเงื่อนไขความคุ้มครองความเสียหายจากภัยทุกอย่างยกเว้นที่ระบุในข้อยกเว้น (Institute Cargo Clause A)

6. อุปกรณ์ที่ซื้อจากบริษัทบีวีไอ ความคุ้มครองจะขยายจากโรงงานที่ผลิตจนถึงคลังพัสดุปลายทาง

7. การแจ้งเอาประกันถ้าแจ้งก่อนเวลา 15.00 น. บริษัทจะเอากรมธรรม์มาให้ในวันถัดไป ในกรณีเร่งด่วนบริษัทจะส่งกรมธรรม์ให้ทันที

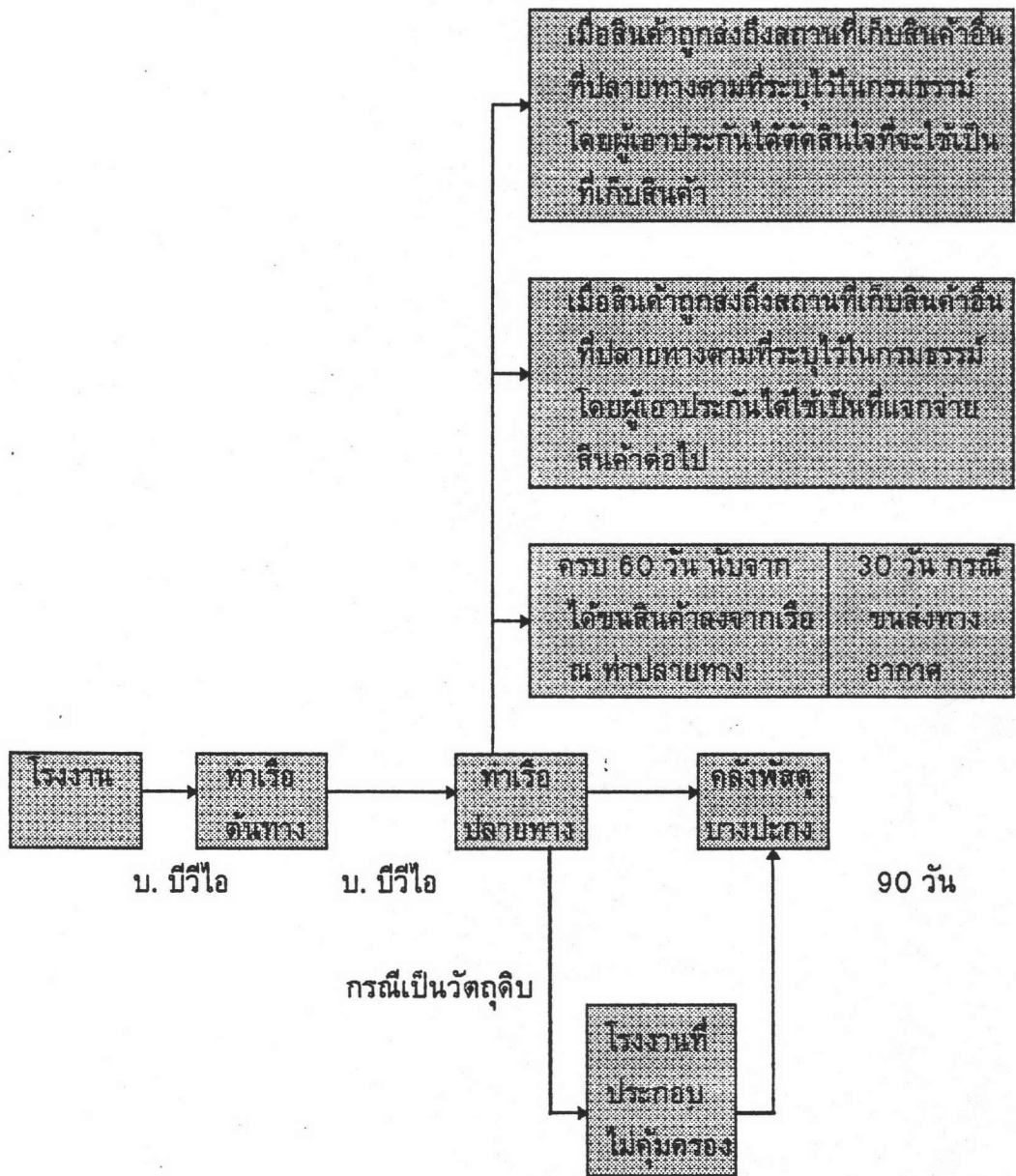
8. ค่าเสียหายในการซ่อม บริษัทยอมรับหลักเกณฑ์การคิดค่าใช้จ่ายตามระเบียบของการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย :

9. อุปกรณ์ที่มีราคาแพงหรือเสียหายง่าย เช่น ท่ออัดความดัน (Condenser Tube) หม้อแปลง (Transformer) เมื่อนำเข้ามา ขอให้แจ้งบริษัทไปทำการสำรวจตั้งแต่ทำเรือจนกระทั่งถึงสถานที่ก่อสร้าง

10. กรณีที่บริษัทและการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย มีความเห็นแตกต่างกันในเรื่องอุปกรณ์ที่เสียหาย คือบริษัทเห็นว่าอุปกรณ์ไม่เสียหาย แต่การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย เห็นว่าเสียหาย และจำเป็นต้องเรียกผู้เชี่ยวชาญจากต่างประเทศมาทำการตรวจสอบความเสียหาย หรือต้องส่งอุปกรณ์ไปตรวจสอบต่างประเทศ หากพบว่าอุปกรณ์เสียหายบริษัทจะเป็นผู้รับผิดชอบเองทั้งหมด และในกรณีที่บริษัทตกลงยินยอมให้ส่งอุปกรณ์ไปตรวจสอบต่างประเทศ หรือเรียกผู้เชี่ยวชาญมาตรวจสอบ ถึงแม้จะไม่พบความเสียหายบริษัทจะรับผิดชอบค่าใช้จ่ายเองทั้งหมด อย่างไรก็ตามในกรณีดังกล่าว การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย และบริษัทจะต้องพิจารณาร่วมกันเพื่อหาเหตุผลและความจำเป็นเป็นคราว ๆ ไป

11. การขอรับประกันคืนบริษัทจะต้องทำเป็นหนังสือ จะขอรับประกันหรือไม่รับประกันภายใน 30 วัน นับจากวันที่ได้خذใช้ค่าเสียหายให้แก่ทางการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทยแล้ว

การเริ่มและสิ้นสุดการคุ้มครอง
 โครงการโรงไฟฟ้าพลังความร้อนบางปะกง หน่วยที่ 3 และ
 โครงการโรงไฟฟ้าพลังความร้อนร่วมบางปะกง ชุดที่ 3 และ 4



รูปที่ 2.3 แสดงการเริ่มและสิ้นสุดการคุ้มครองของโครงการบางปะกง

หมายเหตุ เงื่อนไขความคุ้มครองพิเศษ 180 วัน ไม่ได้ขยายความคุ้มครองเพิ่มเติม แต่เป็นการขยายระยะเวลาให้เปิดตรวจสอบหีบห่อ ซึ่งอยู่ในสภาพดีทุกหีบห่อในช่วง 180 วัน

4.4.3 วิธีการแจ้งขอเอาประกันภัย

4.4.3.1 การแจ้งเอาประกันภัยขนส่งสินค้าทางทะเล มีขั้นตอนดังนี้

4.4.3.1.1 แผนกจัดหาประกันภัยขนส่ง ได้รับเอกสารการขนส่งทางเรือ ทางเครื่องบิน หรือทางไปรษณีย์จากกองออกของ

4.4.3.1.2 แผนกจัดหาประกันภัยขนส่ง ตรวจสอบเอกสารการส่งของ

4.4.3.1.2.1 ตรวจสอบใบตราส่งสินค้าทางเรือ หรือ ใบตราส่งสินค้าทางอากาศ ชื่อเรือ ชื่อเครื่องบินที่บรรทุกของ จำนวนของ และน้ำหนักที่บรรทุก วันที่นำของลงเรือหรือขึ้นเครื่องบิน มาจากเมืองท่าต้นทางแห่งใด

4.4.3.1.2.2 ตรวจสอบใบกำกับสินค้า สัญญาเลขที่อะไร โครงการอะไร สินค้าเป็นอะไร มูลค่าของเป็นราคาสินค้า ส่งของที่ทำเรือปลายทาง หรือ ราคาสินค้า ส่งของลงเรือ หรือ ราคาสินค้า ส่งของที่ทำเรือปลายทางรวมค่าประกันภัยการขนส่ง และ รหัสประจำแผนก (File No.) ของกองออกของอะไร

4.4.3.1.2.3 กำหนดทุนประกันให้เป็นเงินบาท

1. กรณีใบกำกับสินค้าเป็นราคาสินค้า ส่งของที่ทำเรือปลายทาง ให้บวกอีก 10 % จะได้ทุนประกันภัยซึ่งเป็นเงินต่างประเทศ แล้วนำไปคูณด้วยอัตราแลกเปลี่ยนของแต่ละโครงการตามที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ความคุ้มครองแบบเปิด ก็จะได้ทุนประกันภัยที่เป็นเงินบาท

2. กรณีใบกำกับสินค้าเป็นราคาสินค้าส่งของลงเรือ ให้นำไปบวกกับค่าระวาง (Freight) ก็จะได้เป็นราคาสินค้า ส่งของที่ทำเรือปลายทาง แล้วหาทุนประกันเหมือนกับที่กล่าวข้างต้น

4.4.3.1.2.4 กำหนดเบี้ยประกันภัย โดยการนำทุนประกันภัยซึ่งเป็นเงินบาท มาคูณกับอัตราเบี้ยประกันภัยของแต่ละโครงการตามที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ความคุ้มครองแบบเปิด ก็จะได้ราคาเบี้ยประกันภัย

4.4.3.1.3 แผนกจัดหาประกันภัยขนส่ง แจ้งขอเอาประกันภัยกับบริษัทประกันภัย ตามรายละเอียดในเอกสารการส่งของตามที่ได้ตรวจสอบในข้อ 2 ทั้งหมด

4.4.3.1.4 บริษัทออกกรมธรรม์คุ้มครองการขนส่ง ตั้งแต่วันที่ของลงเรือหรือ ขึ้นเครื่องบินส่งมาให้แผนกจัดหาประกันภัยขนส่งและติดตั้ง พร้อมใบแจ้งหนี้เรียกเก็บค่าเบี้ยประกันภัยแบบมาด้วย

4.4.3.1.5 ส่งสำเนากรมธรรม์ให้กองออกของ เพื่อใช้แนบใบขนส่งสินค้าทำพิธีการศุลกากร

4.4.3.1.6 ทำหนังสือยืนยันการเอาประกันภัยขนส่ง ในแต่ละเที่ยวเรือโดยให้กองจัดหาค่าต่างประเทศลงนาม ส่งให้บริษัทเพื่อเป็นการขอเอาประกันของการไฟฟ้า

ฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย

4.4.3.1.7 ส่งต้นฉบับกรมธรรม์การประกันภัย พร้อมทั้งสำเนาหนังสือยืนยันการเอาประกันภัยให้กองภาษีและประกันภัย ฝ่ายการเงิน เพื่อพิจารณาส่งจ่ายค่าเบี้ยประกันภัยให้บริษัทต่อไป

4.4.3.2 การแจ้งเอาประกันภัยติดตั้งอุปกรณ์ไฟฟ้า โดยขอแยกแต่ละโครงการ ดังนี้

4.4.3.2.1 โครงการโรงไฟฟ้าพลังความร้อนบางปะกง หน่วยที่ 3 และโครงการโรงไฟฟ้าพลังความร้อนร่วมบางปะกง ชุดที่ 3, 4 โครงการโรงไฟฟ้าพลังความร้อนร่วมระยอง ชุดที่ 1,2,3 และโครงการโรงไฟฟ้าพลังความร้อนร่วมน้ำพองชุดที่1 และ โครงการซึ่งรวมอยู่ในกรมธรรม์ความคุ้มครองแบบเปิดของงานทั่วไป โครงการดังกล่าวไม่มีการขอเอาประกันภัยติดตั้งอุปกรณ์ไฟฟ้า การประกันภัยจะสิ้นสุดตามเงื่อนไขของการขนส่งสินค้าทางทะเลเท่านั้น

4.4.3.2.2 โครงการก่อสร้างโรงไฟฟ้าพลังความร้อนแม่เมาะ หน่วยที่ 8, 9, 10, 11 มีการขอเอาประกันภัยติดตั้งไว้ด้วยทั้งหมด ลักษณะของโครงการดังกล่าวจะมีคลังพัสดุที่เก็บสินค้าอยู่ในบริเวณที่ติดตั้ง ดังนั้นเมื่อสิ้นสุดความคุ้มครองการขนส่งสินค้าทางทะเลแต่ละเที่ยว จะถือว่าความคุ้มครองการติดตั้งจะเข้าไปแทนที่ทันทีทั้งเที่ยวนั้นโดยอัตโนมัติ มีต้องแจ้งให้บริษัทประกันภัยทราบอีกแต่อย่างไร

4.4.3.2.3 โครงการขยายระบบส่ง มีการขอเอาประกันติดตั้งไว้ด้วย แต่ลักษณะการขนส่งอุปกรณ์เพื่อนำไปติดตั้งยังสถานที่ติดตั้งนั้น มิได้เป็นเช่นที่กล่าวตามข้อ 2 ข้างต้น เนื่องจากเมื่อของจากท่าเรือหรือท่าอากาศยานแล้ว ของจะถูกส่งไปเก็บยังคลังสินค้าชั่วคราวก่อน (ซึ่งอาจจะเป็นคลังพัสดุโรงไฟฟ้าพระนครใต้ หรือ โรงไฟฟ้าพระนครเหนือ ก็แล้วแต่) ยังไม่ได้ส่งไปติดตั้งยังสถานที่ติดตั้งปลายทางโดยตรง และอุปกรณ์ที่นำเข้ามาแต่ละเที่ยว นั้น อาจจะมีการแบ่งแยกไปติดตั้งยังสถานที่ต่าง ๆ กันทั่วประเทศ ดังนั้นเมื่อมีการขอเบิกอุปกรณ์จากคลังชั่วคราวเพื่อนำไปติดตั้ง จะต้องแจ้งให้บริษัทประกันภัยทราบ เพื่อให้มีการคุ้มครองการติดตั้งสำหรับอุปกรณ์ที่นำไปติดตั้งนั้น ๆ ทุนประกันติดตั้งที่แจ้งไปบริษัทก็จะเก็บไว้เป็นข้อมูลในการปรับปรุงอัตราเบี้ยประกันด้วย ซึ่งมีวิธีการแจ้งการเอาประกัน ดังนี้

4.4.3.2.3.1 แผนกจัดหาประกันภัยขนส่ง ได้รับบันทึกจากหน่วยงานพัสดุ แจ้งการเคลื่อนย้ายอุปกรณ์เพื่อนำไปติดตั้ง

4.4.3.2.3.2 แผนกจัดหาประกันภัยขนส่งตรวจ

1. อุปกรณ์ที่จะนำไปติดตั้งเป็นอะไร

มีจำนวนเท่าไร

2. จะเริ่มขนเมื่อไร จากที่ใด ไปที่ใด

3. กำหนดทุนประกันติดตั้ง ให้เป็น

เงินบาทโดยตรวจสอบราคาของอุปกรณ์ทำให้เป็นราคาสินค้าส่งของที่ท่าเรือปลายทางรวมค่าประกันภัยการขนส่ง ต่อไปนำไปคำนวณหาค่าภาษีอากรขาเข้าตามพิภคอัตราศุลกากรขาเข้า เมื่อได้ค่าภาษีอากรขาเข้าแล้วนำมารวมเข้ากับราคาสินค้า ส่งของที่ท่าเรือปลายทางรวมค่าประกันภัยการขนส่ง เมื่อได้ราคาสินค้า ส่งของที่ท่าเรือปลายทางรวมค่าประกันภัยการขนส่ง ซึ่งบวกค่าภาษีอากรขาเข้าแล้ว ให้บวกเพิ่มอีก 5 % ซึ่งเป็นค่าติดตั้ง จำนวนเงินดังกล่าวก็จะเป็นทุนประกันติดตั้ง

4. จำนวนเบี้ยประกันติดตั้ง โดยจะ

ใช้อัตราเบี้ยประกันติดตั้งที่กำหนดไว้ในกรมธรรม์ความคุ้มครองแบบเปิดคูณกับทุนประกันติดตั้ง ก็จะได้เบี้ยประกันติดตั้ง (แต่ทั้งนี้เบี้ยประกันติดตั้งไม่ต้องแจ้งให้ประกันภัยทราบ แผนกจัดหาประกันภัยขนส่งและติดตั้งจะเก็บไว้เป็นข้อมูล เมื่อมีการปรับปรุงค่าเบี้ยประกันภัยเมื่อใกล้จะติดตั้งเรียบร้อยเท่านั้น)

4.4.3.2.3.3 ออกหนังสือแจ้งยืนยันการเอาประกันติดตั้ง ซึ่งกองจัดหาต่างประเทศลงนามถึงบริษัทประกันภัยเพื่อแจ้งชื่ออุปกรณ์ที่นำไปติดตั้งจากที่ใด นำไปติดตั้งที่ใด วันที่เริ่มชนเมื่อไร และทุนประกันภัยเท่าไร

4.4.3.2.3.4 บริษัทประกันภัยออกหนังสือรับรองการประกันภัยติดตั้ง

4.4.3.3 การแจ้งเอาประกันภัยขนส่งในประเทศ มีขั้นตอนดำเนินการดังนี้

4.4.3.3.1 แผนกจัดหาประกันภัยขนส่งได้รับบันทึกจากหน่วยงานพัสดุ หรือได้รับโทรศัพท์แจ้งขอให้ดำเนินการแจ้งเอาประกันภัยขนส่งในประเทศ

4.4.3.3.2 แผนกจัดหาประกันภัยขนส่งตรวจสอบรายละเอียดของอุปกรณ์ที่จะขนส่ง

1. อุปกรณ์คืออะไร จำนวน น้ำหนัก
2. ขนจากที่ใดไปที่ใด เริ่มชนและสิ้นสุดเมื่อไร
3. ยานพาหนะที่ใช้ขนส่งมีจำนวนกี่คัน ประเภท

ใดบ้าง

4. หากราคาทุนประกันภัย ถ้าเป็นอุปกรณ์ที่ซื้อภายในประเทศจะใช้ราคาตามที่หน่วยงานพัสดุแจ้งมา แต่หากเป็นอุปกรณ์ที่ซื้อมาจากต่างประเทศและหน่วยงานพัสดุแจ้งราคาเป็นสกุลเงินต่างประเทศ ก็จะบวกเพิ่มอีก 10 % เป็นทุนประกันภัยได้

5. จำนวนหาค่าเบี้ยประกันภัย โดยจะเอาทุนประกันภัยคูณด้วยอัตราเบี้ยประกันภัย ที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ความคุ้มครองแบบเปิด ก็จะได้ราคาเบี้ยประกันภัย

4.4.3.3.3 แผนกจัดหาประกันภัยขนส่งและติดตั้ง โทรศัพท์
 แจ้งเพื่อเอาประกันภัยขนส่งในประเทศ ตามรายละเอียดดังกล่าวในข้อ 2 ข้างต้น

4.4.3.3.4 บริษัทประกันออกกรมธรรม์ให้ความคุ้มครองและ
 ส่งให้แผนกจัดหาประกันภัยขนส่งและติดตั้ง พร้อมกับใบแจ้งหนี้ค่าเบี้ยประกันภัย

4.4.3.3.5 ออกหนังสือยืนยันการเอาประกันภัยขนส่ง ให้กอง
 จัดหาต่างประเทศลงนาม ส่งถึงบริษัทประกันภัย

4.4.3.3.6 ส่งต้นฉบับกรมธรรม์ประกันภัยขนส่งในประเทศ
 และสำเนาหนังสือยืนยันการขอเอาประกันภัยให้กองภาษีและประกันภัย ฝ่ายการเงิน พิจารณาจ่าย
 ค่าเบี้ยประกันภัยให้บริษัทต่อไป

5. การขนส่งเครื่องมือ และ พัสดุ (Equipment and Material) มายังสถานที่ตั้งของโครงการ

5.1 การออกของ

โดยเมื่อพัสดุที่ได้ทำสัญญาสั่งซื้อมาถึงที่ท่าเรือ หรือ ท่าอากาศยานแล้ว ขั้นตอน
 มาที่จะต้องดำเนินการคือการออกของและการปฏิบัติตามพิธีการศุลกากร โดยความรับผิดชอบใน
 ส่วนนี้ กองออกของ ฝ่ายจัดหา เป็นหน่วยงานที่ดำเนินการ

5.1.1 ขั้นตอนการทำงาน

5.1.1.1 รับเอกสารเรือจากบริษัทผู้ขายได้แก่

5.1.1.1.1 ใบกำกับสินค้า

5.1.1.1.2 บัญชีรายการบรรจุหีบห่อ

5.1.1.1.3 ใบตราส่งสินค้าทางเรือ

5.1.1.1.4 ใบตราส่งสินค้าทางอากาศ

5.1.1.2 ลงทะเบียนให้รหัสประจำแผนก (File Number) เพื่อใช้เป็น
 รหัสในการติดตามงานระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ กับกองออกของ

5.1.1.3 จัดเตรียมสำเนาเอกสารเรือให้กับหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น ฝ่ายก่อสร้าง ฝ่ายพัสดุ ฯลฯ เพื่อให้ทราบข้อมูลเกี่ยวกับกำหนดการที่พัสดุจะมาถึงสถานที่ก่อสร้าง

5.1.1.4 จัดทำเอกสารเพื่อใช้ในการออกของ เพื่อเสนอหัวหน้ากอง
 ออกของลงนาม

5.1.1.5 ดำเนินพิธีการทางศุลกากรและชำระภาษี โดยทั่วไประยะเวลาในการดำเนินพิธีศุลกากรและชำระภาษีประมาณ

5.1.1.5.1 กรมศุลกากร 7-10 วัน

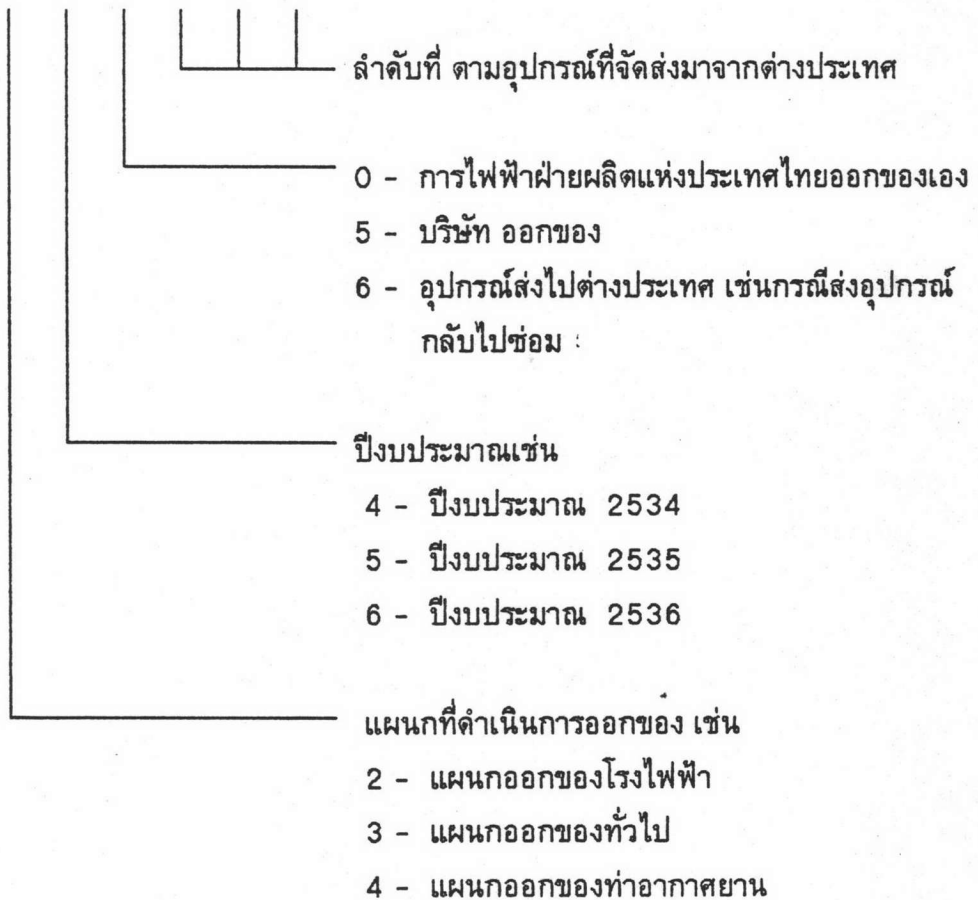
5.1.1.5.2 ด้านศุลกากรท่าอากาศยาน 2 วัน

- 5.1.1.5.3 ด้านบุคลากรไปรษณีย์ 2 วัน
- 5.1.1.5.4 ด้านบุคลากรทำเรือสัดทึบ 2 วัน
- 5.1.1.5.5 ด้านบุคลากรทำเรือแหลมฉบัง 2 วัน
- 5.1.1.5.6 ด้านบุคลากรย่านพหลโยธิน 1 วัน
- 5.1.1.6 ทำการออกของและขนส่งพัสดุ

5.1.2 การกำหนดรหัสประจำแผนก (File Number)

เพื่อความสะดวกในการอ้างอิงหรือติดตามเลขที่ใบกำกับสินค้า กรณีที่มีการติดต่อกับ กองออกของ ฝ่ายจัดหา รหัสประจำแผนกเป็นเลข 6 หลัก มีความหมายดังต่อไปนี้

X X X X X X



5.2 การเรียกร้องค่าเสียหาย (Claim) พัสคต่างประเทศ

เนื่องจากการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย ได้เอาประกันภัยการขนส่ง (Marine Insurance) และการประกันภัยการติดตั้งเครื่องจักร (Erection Insurance) ไว้กับบริษัทประกันภัย การประกันภัยการขนส่ง จะคุ้มครองภัยตั้งแต่สิ่งของที่อยู่บนเรือ ที่ท่าเรือต้นทาง (Port of Embarkation) จนสิ่งของมาถึงที่โครงการก่อสร้าง และยังมีเงื่อนไขคุ้มครองต่อไปอีกจนถึง วันที่เปิดหีบห่อออกตรวจสอบ ภายในเวลาที่กำหนด (180 วัน , 120 วัน หรือ 15 วัน แล้ว แต่กำหนดในกรมธรรม์)

การประกันภัยการติดตั้งจะเริ่มคุ้มครองตามเงื่อนไขในกรมธรรม์ โดยนับตั้งแต่วันที่อุปกรณ์ส่งถึงคลังพัสดุ โดยคุ้มครองตามเงื่อนไขทุกกรณี (All Risks) มีข้อยกเว้นตาม รายละเอียดในกรมธรรม์

5.2.1 ขั้นตอนการเรียกร้องค่าเสียหายพัสดุต่างประเทศ เมื่อตรวจพบอุปกรณ์เสียหายหรือมีข้อบกพร่อง

ผู้ปฏิบัติงานกองออกของและพัสดุร่วมกับพนักงานการทำเรือแห่งประเทศไทย หรือ การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย ร่วมกันสำรวจความเสียหาย เพื่อออกเอกสารการสำรวจสินค้า (Wharf Survey Note ในกรณีการขนส่งทางเรือ หรือ Damage Cargo List ในกรณีการขนส่งทางอากาศ) กรณีที่สภาพหีบห่อชำรุดหรือมีข้อบกพร่อง พาสุดต้นทางส่งมอบให้พัสดุปลายทางใช้ประกอบการดำเนินการตรวจสอบ

ความบกพร่องและความเสียหาย ที่ตรวจพบโดยผู้ปฏิบัติงานพัสดุ หรือ หน่วยงานผู้ใช้จะมีบันทึกผลการตรวจสอบให้ผู้เกี่ยวข้องลงนาม เพื่อดำเนินการออกรายงานคลังพัสดุ (Warehouse Report)

รายงานคลังพัสดุใช้เป็นรายงานขั้นต้นจากคลัง เพื่อแจ้งความเสียหายของสินค้าที่ตรวจพบ เพื่อรับสภาพความเป็นมาของความบกพร่อง หรือความเสียหายของพัสดุที่รับไว้ และใช้เป็นข้อมูลในการเรียกร้องจากคู่สัญญา และหรือ การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากบริษัทประกันภัย ในการทำความตกลงหาข้อยุติเกี่ยวกับวิธีการชดใช้

5.2.2 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

5.2.2.1 การขนส่งทางอากาศ (Air Freight) บริษัทขนส่งทางอากาศ จะรับผิดชอบความเสียหายภายใน 14 วัน นับตั้งแต่วันที่ของส่งถึงท่าอากาศยาน

5.2.2.2 การขนส่งทางเรือ (Sea Freight) บริษัทขนส่งทางเรือ จะรับผิดชอบความเสียหายภายใน 1 ปี นับตั้งแต่วันที่ของส่งถึงท่าเรือปลายทาง ทั้งสองกรณีจะต้องมีเอกสารการสำรวจสินค้า (Wharf Survey Note หรือ Damage Cargo List) ประกอบการดำเนินการ

5.2.3 การเรียกร้องค่าเสียหายกับบริษัทประกันภัยการขนส่ง (Claim Marine Insurance)

5.2.3.1 เมื่อตรวจพบความเสียหาย จะต้องดำเนินการแจ้งให้มีการมาสำรวจทันทีที่พบโดยมิชักช้า

5.2.3.2 ต้องสามารถพิสูจน์ได้ว่า ความเสียหายที่เกิดกับสินค้า เกิดจากสาเหตุใด เช่น การขนส่ง หรือ การขนถ่าย (Unloading) เป็นต้น

5.2.3.3 จัดเก็บซากทรัพย์สิน เพื่อการสำรวจ (Survey) หรือส่งมอบให้กับบริษัทประกันภัย ภายหลังจากได้รับเงินค่าสินไหมทดแทน

5.2.4 การเรียกร้องค่าเสียหายกับบริษัทคู่สัญญา (Claim Contractor)

บริษัทคู่สัญญามีภาระความรับผิดชอบที่ถูกกำหนดไว้โดยสัญญา โดยในส่วนของงานโครงการก่อสร้างแล้ว ทางโครงการก่อสร้างจะเป็นผู้ดำเนินการออกจดหมายเรียกร้องค่าเสียหาย เพื่อแจ้งข้อบกพร่องกับทางคู่สัญญา ติดตามทวงถามและเบิกชื้อทดแทนอุปกรณ์ก่อสร้างมาใช้งานทดแทน ตามนโยบายของผู้อำนวยการโครงการก่อสร้างในแต่ละโครงการ

5.2.5 ลักษณะความบกพร่องและเสียหาย

5.2.5.1 การเสียหาย (Damage) หมายถึง พัสดุที่มีลักษณะที่ชำรุดไม่สมบูรณ์ เช่น แตก หัก บิ่น หรือ คดงอ อันเนื่องมาจากการขนส่ง

5.2.5.2 การสูญหาย (Missing) หมายถึง ของไม่ครบ หรือ สูญหาย โดยหีบห่อที่บรรจุพัสดุเหล่านั้นชำรุดในระหว่างการขนส่ง

5.2.5.3 ความบกพร่องในการผลิต (Manufacturing Defect) หมายถึง พัสดุที่ได้รับเสื่อมสภาพ หรือมีข้อบกพร่องชำรุด ไม่สมบูรณ์ โดยมิได้เสียหายจากการขนส่ง คือ หีบห่อและการบรรจุหีบห่ออยู่ในสภาพเรียบร้อย

5.2.5.4 การขนถ่ายไม่ครบ (Short Landed) หมายถึง หีบห่อที่มีการขนส่งจากท่าเรือต้นทางแล้ว เมื่อมาถึงท่าเรือปลายทางปรากฏว่าหีบห่อขาดหายไป หรือไม่สามารถขนถ่ายลง (Unload) ได้ ทำให้ไม่ครบจำนวนตามใบตราส่งสินค้าทางเรือ และ ใบกำกับสินค้า

บริษัทเรือทำรายการสินค้าขาดและเกินจากบัญชีสินค้าเรือ (Short and Overlanded Cargo List) ให้ผู้ปฏิบัติงานกองออกของ ใช้ประกอบการเรียกวงค่าเสียหายจากบริษัทเรือสินค้า หรือบริษัท ประกันภัย

5.2.5.5 การขนส่งไม่ครบ (Short Shipped) หมายถึง จำนวนหีบห่อของ พัสดุที่ได้รับ ครบตามจำนวนที่ระบุไว้ในใบตราส่งสินค้าทางเรือของบริษัทเรือสินค้า แต่น้อยกว่า จำนวนหีบห่อที่ระบุไว้ในใบกำกับสินค้าของผู้ขาย

5.2.5.6 การบรรจุไม่ครบ (Short Packed) หมายถึง พัสดุที่ตรวจสอบ พบว่าบรรจุในหีบห่อ ไม่ครบจำนวนตามที่แจ้งไว้ในบัญชีรายการบรรจุหีบห่อ โดยสภาพหีบห่อดี เป็นปกติ

5.2.5.7 การขนส่งไม่ครบตามใบกำกับสินค้า (Short Invoice) หมายถึง รายการสินค้าขาดส่งจากใบกำกับสินค้า แต่รายการสินค้าที่ขาดส่งไม่ได้แจ้งไว้ใน บัญชี รายการบรรจุหีบห่อ (รายการสินค้าจะแจ้งเฉพาะในใบกำกับสินค้า แต่ใน บัญชีรายการบรรจุหีบห่อ ไม่ได้แจ้งมา)

5.2.5.8 การขนส่งไม่ครบตามสัญญา (Short Contract) หมายถึง การ ตรวจสอบพบว่าครบถ้วนตามใบกำกับสินค้า หรือ บัญชีรายการบรรจุหีบห่อ แต่ยังไม่ครบตาม รายการ และ/หรือ จำนวนตามสัญญาที่สั่งซื้อ หรือ ใบเสนอราคา (Proposal) ที่ให้ไว้

5.2.5.9 การบรรจุเกินจำนวน (Over Pack) หมายถึง พัสดุที่ตรวจพบ ว่าบรรจุในหีบห่อ เกินจำนวนที่แจ้งไว้ในใบกำกับสินค้าและ บัญชีรายการบรรจุหีบห่อ โดยสภาพ หีบห่อดีเป็นปกติ

5.2.5.10 รายละเอียดไม่ถูกต้อง (Out of Specification) หมายถึง พัสดุที่ ได้ทำการรับไม่ถูกต้องตามรายละเอียด (Specification) ที่ต้องการตามที่ระบุในใบสั่งซื้อหรือสัญญา

5.2.5.11 การขนส่งเกินจากสัญญา (Over Contract) หมายถึง พัสดุที่ส่ง มาครบตามใบกำกับสินค้า และ บัญชีรายการบรรจุหีบห่อ แต่ส่งมาเกินจำนวนตามที่ได้ระบุไว้ใน สัญญา

5.2.5.12 การขนส่งเกินจากใบสั่งซื้อ (Over Purchase Order) หมายถึง พัสดุที่ส่งมาครบตามใบกำกับสินค้า และ บัญชีรายการบรรจุหีบห่อ แต่ส่งมาเกินจำนวนตามที่ระบุ ไว้ในใบสั่งซื้อ

5.2.6 ประเภทของความบกพร่องเสียหายที่จะต้องเรียกร่องสินไหมทดแทน

ประเภทความเสียหาย	ผู้ดำเนินการ	ผู้รับผิดชอบ
การเสียหาย หรือ การสูญหาย การขนถ่ายไม่ครบ	กองจัดหาต่างประเทศ กองออกของ	บริษัทประกันภัย บริษัทเรือ และหรือ บริษัทประกันภัย
การขนถ่ายไม่ครบ หรือ การบรรจุไม่ ครบ	กองออกของ	บริษัทคู่สัญญา
การขนส่งไม่ครบตามสัญญา การขนส่งไม่ครบตามใบกำกับสินค้า ความบกพร่องในการผลิต	กองสัญญาต่างประเทศ กองออกของ กองสัญญาต่างประเทศ / กองจัดหาต่างประเทศ	บริษัทคู่สัญญา บริษัทคู่สัญญา บริษัทคู่สัญญา
รายละเอียดไม่ถูกต้อง	กองสัญญาต่างประเทศ / กองจัดหาต่างประเทศ	บริษัทคู่สัญญา
การบรรจุเกินจำนวน การขนส่งเกินสัญญา	กองออกของ กองสัญญาต่างประเทศ / กองจัดหาต่างประเทศ	บริษัทคู่สัญญา บริษัทคู่สัญญา
การขนส่งเกินใบสั่งซื้อ	กองสัญญาต่างประเทศ / กองจัดหาต่างประเทศ	บริษัทคู่สัญญา
การเรียกร่องค่าเสียหายในระหว่าง ประกัน	กองสัญญาต่างประเทศ / กองจัดหาต่างประเทศ	บริษัทคู่สัญญา

ตารางที่ 2.1 แสดงประเภทของความบกพร่องเสียหาย

5.3 งานพัสดุต่างประเทศ

เมื่อกองออกของ ได้ดำเนินการออกของพัสดุ ที่ได้ทำการสั่งซื้อจากต่างประเทศ แล้ว หน่วยงานพัสดุจะเป็นหน่วยงานที่เข้ามาควบคุมดูแลและบริหารงานพัสดุ โดยมีความรับผิดชอบดังต่อไปนี้คือ

5.3.1 การวางแผนการรับพัสดุ ตลอดจนการเตรียมที่จัดเก็บ (Location) ที่จัดเก็บหีบห่อของพัสดุ เพื่อเป็นเตรียมพร้อมเมื่อพัสดุมายังคลังพัสดุ

5.3.2 การวางแผนการเปิดตรวจพัสดุที่รับ โดยจะต้องมีการเชิญกรรมการตรวจรับที่มีการแต่งตั้ง รวมทั้งสรุปผลการเปิดตรวจ

5.3.3 ควบคุมการรับและจ่ายพัสดุ

5.3.4 ควบคุมพัสดุที่มีอยู่ในคลังพัสดุ

5.3.5 ควบคุมพัสดุที่บริษัทผู้รับจ้างติดตั้ง ได้ทำการยืมพัสดุจากการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย

5.3.6 ควบคุมพัสดุที่มีส่งกลับไปซ่อมแซม ณ ต่างประเทศ

5.3.7 ควบคุมพัสดุที่มีการส่งไปทำการประกอบในโรงงานในประเทศ (ในกรณีที่พัสดุที่ได้รับจากต่างประเทศเป็นลักษณะของวัตถุดิบ (Raw Material) และต้องส่งไปประกอบก่อน)

5.3.8 การออกรายงานคลังพัสดุในกรณีที่พัสดุที่รับมีข้อบกพร่อง พร้อมควบคุมและติดตามความก้าวหน้าของรายงานคลังพัสดุ

5.3.9 ดำเนินการควบคุมและบริหารสัญญา (Contract Control) ว่าปัจจุบันการรับพัสดุตามสัญญาครบถ้วนหรือไม่ รับมาแล้วเท่าไร ยังคงค้างเท่าไร

5.3.10 รับคืนและควบคุมพัสดุที่เหลือจากการก่อสร้าง (Excess)

6. การก่อสร้างและการติดตั้ง (Construction and Erection Installation)

กรณีที่การขนส่งพัสดุเป็นไปตามหมายกำหนดการ (Schedule) หน่วยงานทางด้านวิศวกรรมของทางการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย หรือ บริษัทผู้สัญญาในการติดตั้ง จะเป็นผู้นำพัสดุหรือเครื่องมือเพื่อทำ การก่อสร้างหรือติดตั้งต่อไปและมีการทดสอบระบบและการเดินเครื่อง

7. การปิดโครงการ (Close Project)

หลังจากได้ดำเนินการก่อสร้าง หรือ ติดตั้งเรียบร้อยแล้วตามแผนกำหนดการแล้ว ถ้าเป็นที่เรียบร้อยแล้วก็จะทำการปิดโครงการ โดยจะมีการดำเนินการ

7.1 การดำเนินการเกี่ยวกับพัสดุคงเหลือจากงานโครงการ

พัสดุคงเหลือ หมายถึง สิ่งของทุกชนิดของการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย ที่ได้จัดหามา หรือที่บุคคลภายนอกมอบให้แก่การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย เพื่อใช้ในงานโครงการ ซึ่งคงเหลือจากการใช้งานหรือคงเหลืออยู่เมื่องานแล้วเสร็จ

ขั้นตอนการดำเนินการกับพัสดุคงเหลือจากการก่อสร้าง

7.1.1 เมื่อหน่วยงานที่ทำการติดตั้งโรงไฟฟ้า (Erector) ดำเนินการติดตั้งเสร็จแล้ว มีอุปกรณ์คงเหลือจากการติดตั้ง ให้ทำเอกสารใบนำส่งพัสดุก่อสร้าง โดยระบุรายละเอียดของอุปกรณ์ที่จะนำส่งพร้อมพัสดุ นำส่งหน่วยงานพัสดุ

7.1.2 เมื่อหน่วยงานพัสดุทำการรับพัสดุ และเอกสารใบนำส่งพัสดุก่อสร้างแล้ว จะทำการตรวจสอบความถูกต้อง หลังจากนั้นจะทำบัญชีควบคุมพัสดุคงเหลือจากการก่อสร้าง และจัดเก็บพัสดุคงเหลือจากการก่อสร้างดังกล่าวเข้าที่จัดเก็บพร้อมติด ป้ายกำกับพัสดุ (Tag)

7.1.3 ออกรายงานบัญชีควบคุมพัสดุคงเหลือจากการก่อสร้าง เวียนหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อทราบ หรือ หน่วยงานโครงการอื่น ๆ โดยเมื่อหน่วยงานใดมีความต้องการใช้งานพัสดุคงเหลือจากการก่อสร้าง ก็จะทำเอกสารใบเบิกพัสดุก่อสร้างเพื่อแจ้งความประสงค์ ต้องการใช้งานพัสดุคงเหลือจากการก่อสร้าง และหน่วยงานพัสดุก็นำพัสดุให้แก่หน่วยงานที่ต้องการตามเอกสาร พร้อมกับตัดบัญชีพัสดุคงเหลือจากการก่อสร้าง

7.1.4 หน่วยงานพัสดุนำบัญชีควบคุมรายการพัสดุก่อสร้างที่คงเหลือจากการก่อสร้างฉบับสมบูรณ์ เพื่อเสนอคณะกรรมการดำเนินการเกี่ยวกับพัสดุคงเหลือจากงานโครงการ ทั้งนี้เพื่อดำเนินการตรวจสอบต่อไป

7.2 ดำเนินการปิดโครงการ

8. การเดินเครื่องและการบำรุงรักษา (Operation and Maintenance)

จะดำเนินการทำงาน หรือ เดินเครื่อง และทำการบำรุงรักษาโรงไฟฟ้าที่ได้ดำเนินการเรียบร้อยแล้ว

9. รายงานสรุปผลแจ้งแหล่งเงินกู้ (Turn Over Fund)

หลังจากดำเนินการก่อสร้างโรงไฟฟ้าเสร็จเรียบร้อยแล้ว ก็จะทำกรารายงานสรุปผลในการดำเนินการแจ้งแหล่งเงินกู้