

# การประกันภัยทางทะเล

## (Marine Insurance)

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ทวีศักดิ์ เทพพิทักษ์

ผู้อำนวยการศูนย์วิจัยโลจิสติกส์และการจัดการ

คณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา

## ขอบเขตของการนำเสนอ

- บทบาทของผู้นำเข้าและผู้ส่งออกในบริบทของการค้าระหว่างประเทศ
- ความหมายของการประกันภัยทางทะเล
- ประเภทของการประกันภัยทางทะเล
- เอกสารที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยทางทะเล
- ผู้ที่เกี่ยวข้องในสัญญาประกันภัยและเอกสารที่เกี่ยวข้อง
- ภัยที่เกิดจากประเภทของการขนส่ง
- สาเหตุของความเสียหายของสินค้า
- ประโยชน์จากการประกันภัยทางทะเล

# พันธกรณี 10 ประการของอินโคเทอม 2000

## ■ ผู้ขายต้องทำ

- การจัดเตรียมสินค้าตามสัญญา
- ใบอนุญาต การอนุญาตและพิธีการ
- การจัดหาการขนส่งและประกันภัย
- การส่งมอบ
- การถ่ายโอนความเสี่ยง
- การแบ่งภาระค่าใช้จ่าย
- การแจ้งผู้ซื้อ
- หลักฐานการส่งมอบ เอกสารการขนส่งหรือข้อความผ่านเครื่องอิเล็กทรอนิกส์ที่มีสาระเช่นเดียวกัน
- การตรวจสอบสินค้า การหีบห่อ การทำเครื่องหมาย
- พันธกรณีอื่นๆ

# พันธกรณี 10 ประการของอินโคเทอม 2000

## ■ ผู้ซื้อต้องทำ

- การชำระค่าสินค้า
- ใบอนุญาต การอนุญาตและพิธีการ
- การจัดการขนส่ง
- การรับส่งมอบสินค้า
- การถ่ายโอนความเสี่ยง
- การแบ่งภาระค่าใช้จ่าย
- การแจ้งผู้ขาย
- หลักฐานการส่งมอบ เอกสารการขนส่งหรือข้อความผ่านเครื่องอิเล็กทรอนิกส์ที่มีสาระเช่นเดียวกัน
- การตรวจสอบสินค้า
- พันธกรณีอื่นๆ

ความหมายของการประกันและ  
การประกันภัยทางทะเล

# ความหมายของการประกันภัย :-


- การประกันภัยจะเป็น“การเฉลี่ยความเสียหาย ที่เกิดขึ้นกับบุคคลหนึ่งไปยังบุคคลอื่น โดยมีผู้รับประกันภัยทำหน้าที่กระจายความเสี่ยงภัยระหว่างผู้เอาประกันภัยทั้งหมด ด้วยการให้ผู้เอาประกันภัยจ่ายเงินจำนวนเล็กน้อย ซึ่งเรียกว่า “เบี้ยประกันภัย”
- ให้ผู้รับประกันภัยเก็บรวบรวมไว้เป็นเงินกองกลาง เมื่อมีผู้เอาประกันภัยได้รับความเสียหายจากเหตุการณ์ที่เอาประกันภัยผู้รับประกันภัยก็จะนำเงินกองกลางนั้นไปชดเชยให้ตามจำนวนที่ได้ตกลงกันไว้”

# ความหมายของการประกันภัยทางทะเล

- หมายถึง การประกันความเสียหายแก่เรือและทรัพย์สินหรือสินค้าที่อยู่ระหว่างการขนส่งสินค้าทางทะเล และยังขยายขอบเขตความคุ้มครองไปถึงการขนส่งสินค้าทางอากาศและทางบกที่ต่อเนื่องกับการขนส่งสินค้าทางทะเลด้วย
- ภัยที่เกิดขึ้นจากประเภทของการขนส่งจะแบ่งตามลักษณะของการขนส่ง
  - การขนส่งทางน้ำ ทางรถไฟ ทางอากาศและทางถนน
- สาเหตุความเสียหายมักเกิดจาก การขนถ่ายสินค้า การเก็บรักษาสินค้า ความเสียหายเนื่องจากน้ำ ภัยจากการโจรกรรม การสัมผัสกับสินค้าอื่น ไฟไหม้
- การประกันภัยการขนส่งสินค้า แบ่งย่อยได้ 2 ลักษณะ
  - การประกันภัยการขนส่งสินค้าน้ำระหว่างประเทศ
  - การประกันภัยการขนส่งสินค้าภายในประเทศ

## โดยสรุปความหมายของการประกันทางทะเล

- การประกันภัยทางทะเลและขนส่ง หมายถึง การที่ผู้รับประกันภัย รับภาระการเสี่ยงภัยต่อความสูญเสียชีวิตหรือความเสียหายจากภัยอันตรายนานาประการ อันอาจเกิดแก่ทรัพย์สินที่เอาประกันภัยในระหว่างการขนส่งทางทะเล
- โดยปกติแล้วความเสี่ยงต่อการเกิดความเสียหายหรือสูญเสียชีวิตของทรัพย์สินที่อยู่ในระหว่างการขนส่งนั้น เป็นความเสี่ยงของผู้เอาประกันภัย

- 
- ข้อตกลงที่ฝ่ายผู้รับประกันภัยให้คำมั่นสัญญาจะให้ความคุ้มครองนี้ จะกระทำเป็นหนังสือในเอกสารที่เรียกว่า **กรมธรรม์ประกันภัย**
  - ซึ่งตามกฎหมายประกันภัยทางทะเลของอังกฤษได้ให้คำนิยามไว้ว่า **“สัญญาประกันภัยทางทะเล”**

- “สัญญาประกันภัยทางทะเล” หมายความว่า สัญญาที่ฝ่ายผู้รับประกันภัยตกลงจะชดใช้ ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เอาประกันภัยตามเงื่อนไขและจำนวนเงินที่กำหนดตกลงไว้ เมื่อเกิดวินาศภัยทางทะเลกล่าวคือ ความวินาศภัยอันเกิดจากอุบัติเหตุการณ์ของภัยทางทะเล

## ประเภทของการประกันภัยทางทะเล

# ประเภทของการประกันภัยทางทะเลและการขนส่ง

## ■ การประกันภัยการขนส่งสินค้าทางทะเล (Cargo Marine Insurance)

การประกันภัยการขนส่งสินค้าทางทะเล กลุ่มรองการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยทางเรือ, ทางอากาศหรือทางบก โดยจัดการคุ้มครองให้เหมาะสมกับความต้องการของผู้เอาประกันภัยแต่ละราย

## ■ การประกันภัยการขนส่งภายในประเทศ ( Inland Transit )

การประกันภัยการขนส่งภายในประเทศ กลุ่มรองความเสียหายต่อทรัพย์สินที่เอาประกันภัยโดยไฟไหม้, การระเบิด, การชน หรือการคว่ำ ระหว่างการขนส่งภายในประเทศไทย

## ■ การประกันภัยตัวเรือ ( Hull Marine Insurance )

การประกันภัยตัวเรือ กลุ่มรองความเสียหายต่อตัวเรือที่เอาประกัน เนื่องจากอุบัติเหตุต่าง ๆ เช่น ลมพายุ, การชน, การเกยตื้น เป็นการคุ้มครองความเสียหายต่อเรือจากอุบัติเหตุต่างๆ อาทิ ลมพายุ เรือเกยตื้น เรือโดนกัน การชนหินโสโครก เป็นต้น ถ้ามีเรือหลายลำ อาจจะใช้กรมธรรม์ฉบับเดียวกันได้ (Fleet Policy)

# ความหมายของความเสียหาย

1. โอกาสที่จะเกิดความเสียหาย (The Chance of Loss)
2. ความเป็นไปได้ที่จะเกิดความเสียหาย (The Possibility of Loss)
3. ความไม่แน่นอน (Uncertainty)
4. ความแปรปรวนของผลที่แท้จริงจากผลที่คาดหมาย (Desperation of Actual Results from Expected Results)
5. ความเป็นไปได้ของผลที่ออกมาแตกต่างกับสิ่งที่คาดหมาย (The Possibility of any Outcome Different from the One Expected)

## หลักการสำคัญที่ใช้ในการประกันภัยทางทะเล



## หลักส่วนได้เสียในการประกันภัย

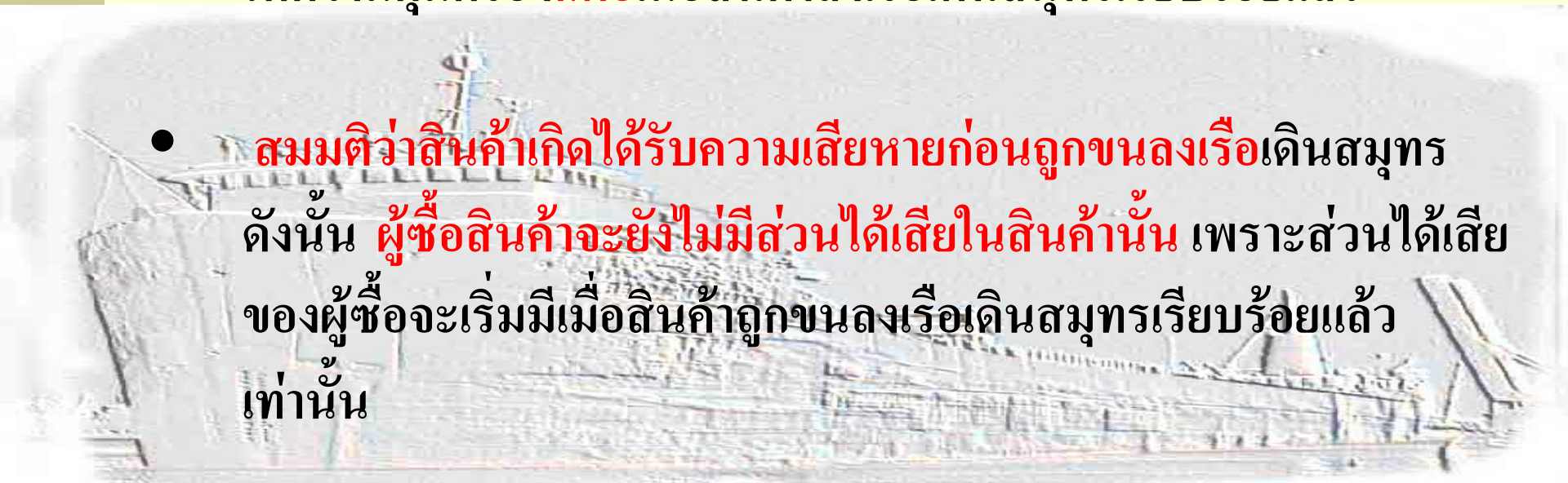
หลักส่วนได้เสียในการประกันภัย ( Insurable Interest )  
การประกันภัยประเภทนี้จะต่างจากประเภทอื่นตรงที่ ใน  
ขณะทำประกันภัยผู้เอาประกันภัยอาจจะยังไม่มีส่วนได้  
เสียในวัตถุแห่งการประกันภัยนั้นก็ได้ เช่น



## หลักส่วนได้เสียในการประกันภัย

- ผู้ซื้อสินค้า ในราคา F.O.B. ทันทีที่เปิด L/C เมื่อซื้อสินค้าไปแล้วนั้น ก็รีบทำประกันภัยไว้ เพื่อที่ว่าเมื่อผู้ขายนำของลงเรือเดินสมุทรเรียบร้อยแล้ว ผู้ซื้อสินค้าจะได้รับความคุ้มครอง เพราะกรมธรรม์จะให้ความคุ้มครองก็ต่อเมื่อสินค้าลงเรือเดินสมุทรเรียบร้อยแล้ว

- สมมติว่าสินค้าเกิดได้รับความเสียหายก่อนถูกขนลงเรือเดินสมุทร ดังนั้น ผู้ซื้อสินค้าจะยังไม่มีส่วนได้เสียในสินค้านั้น เพราะส่วนได้เสียของผู้ซื้อจะเริ่มมีเมื่อสินค้าถูกขนลงเรือเดินสมุทรเรียบร้อยแล้วเท่านั้น



# หลักการชดใช้ค่าเสียหาย

หลักการชดใช้ค่าเสียหาย ( Indemnity ) และการกำหนดมูลค่า  
การชดใช้จะจ่ายตามความเสียหายที่เกิดขึ้นจริงแต่ไม่เกิน  
จำนวนเงินประกันภัย ส่วนการกำหนดจำนวนเงินเอาประกันภัย  
สำหรับการประกันภัย ประเภทนี้ ไม่มีข้อยุ่งยาก เนื่องจากมี  
เอกสารแสดงราคาการซื้อขายอยู่แล้ว



ประเภทภัยที่คุ้มครองและเงื่อนไขความคุ้มครองของ  
การประกันภัยทางทะเลแต่ละประเภท

# Marine Cargo Insurance

## ภัยที่คุ้มครองและเงื่อนไขความคุ้มครอง

ปัจจุบันข้อกำหนดและเงื่อนไขได้มีการปรับปรุงมาใช้แบบ  
Institute Cargo Clauses **มีเงื่อนไขความคุ้มครองให้เลือก**  
**ข้อ 3 เงื่อนไข ดังนี้**

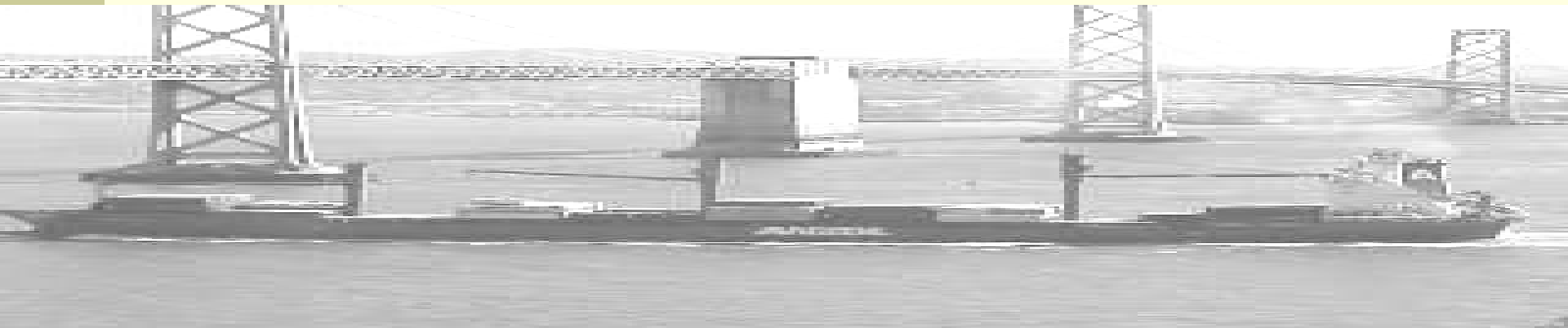


## ภัยที่คุ้มครองและเงื่อนไขความคุ้มครอง

1. **Institute Cargo Clauses (C)**
2. **Institute Cargo Clauses (B)**
3. **Institute Cargo Clauses (A)**

เพื่อความสะดวกในการกล่าวถึงต่อไปนี้จะใช้ตัวย่อว่า ICC  
(A), ICC (B), ICC (C)

**ICC (C)** คุ้มครองความเสียหายหรือสูญหาย อันเนื่องมาจาก  
เพลิงไหม้ ระเบิด เรือเกยตื้น จม หรือ ล่ม ยานพาหนะ



**ICC (B)** นอกจากคุ้มครองภัยทุกอย่างที่ระบุในความคุ้มครอง  
**แบบ ICC (C)** ยังขยายความคุ้มครองเพิ่มเรื่องแผ่นดินไหว  
ภูเขาไฟระเบิด ฟ้าผ่า ถูกคลื่นซัดตกทะเล ถูกน้ำทะเล หรือน้ำ  
จากแม่น้ำลำคลองที่ไหลเล็ดลอดเข้ามาในระวางเรือ ตู้ลำเลียง  
สินค้าหรือสถานที่เก็บสินค้าสูญเสียชีวิตโดยสิ้นเชิงทั้งหีบห่อ เนื่องจาก  
จากตกน้ำ



**ICC (A)** ระบุให้ความคุ้มครองความเสียหายหรือสูญหาย  
จากภัยทุกชนิด ยกเว้นภัยที่ระบุไว้ในข้อยกเว้น

หมายเหตุ เพื่อให้เกิดความเข้าใจ จะแสดงตาราง  
เปรียบเทียบความคุ้มครองของ ICC (C), ICC (B) , ICC  
(A)



# ภัยที่คุ้มครองและเงื่อนไขความคุ้มครอง

Institute Cargo Clauses	(C)	(B)	(A)
อัคคีภัย หรือ การระเบิด	X	X	X
ยานพาหนะเกยตื้น เกยฝั่ง จม	X	X	X
ยานพาหนะพลิกคว่ำ ตกราง	X	X	X
ยานพาหนะชนหรือ โคนกัน	X	X	X
การขนถ่ายสินค้า ทุ ทำหลบลิภัย	X	X	X
การที่สินค้าถูกสละไปอันถือได้ว่าเป็นการสูญเสียเพื่อส่วนรวม	X	X	X
สินค้าถูกทิ้งทะเล	X	X	X
ส่วนเฉลี่ยความเสียหายส่วนรวม	X	X	X

# ภัยที่คุ้มครองและเงื่อนไขความคุ้มครอง

Institute Cargo Clauses	(C)	(B)	(A)
ความรับผิดชอบในกรณีเรือชนกัน	X	X	X
แผ่นดินไหว ภูเขาไฟระเบิด หรือฟ้าผ่า		X	X
สินค้าถูกคลื่นซัดตกจากเรือไป		X	X
น้ำทะเล, น้ำทะเลสาบ หรือน้ำในแม่น้ำ เข้ามาในระวางเรือหรือ ยวดยาน หรือเข้ามาในตู้ลำเลียง, ตู้ยก หรือสถานที่เก็บวางสินค้า		X	X
ความสูญเสียโดยสิ้นเชิงของสินค้าทั้งหีบห่อ ในระหว่างการขนถ่าย		X	X
การลักขโมย, จี้ปล้น, สินค้าไม่ได้รับ หรือขาดจำนวน, เปียกน้ำ, ปนเปื้อน และแตกหัก			X

## ข้อยกเว้นทั่วไป

1. ความเสียหายใดๆ ที่เกิดจากการกระทำโดยมิชอบของผู้เอาประกันภัย
2. การรั่วซึมตามปกติ ปริมาณหรือน้ำหนักขาดหาย โดยปกติหรือการสึกหรอ สึกกร่อน ตามปกติของวัตถุแห่งการประกันภัย



3. ความสูญเสีย หรือความเสียหาย หรือค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการบรรจุหีบห่อ หรือ การจัดเตรียมวัสดุแห่งการประกันภัยที่ไม่เพียงพอหรือไม่เหมาะสม และรวมถึงการจัดวางในตู้ลำเลียง หรือตู้ยกในกรณีที่มีการจัดวางนั้น กระทำก่อนที่จะเริ่มความคุ้มครอง หรือกระทำโดยผู้เอาประกันภัยเอง



4. ความสูญเสีย หรือความเสียหาย หรือค่าใช้จ่าย อันมีสาเหตุจากข้อบกพร่องในตัวเอง หรือลักษณะอันเป็นธรรมชาติของวัตถุแห่งการประกันภัยนั้น
5. ความสูญเสียใดๆ อันมีสาเหตุใกล้ชิดมาจากการล่าช้า ถึงแม้ว่าการล่าช้านั้นจะเกิดจากภัยที่คุ้มครองก็ตาม



6. ความสูญเสียชีวิตหรือความเสียหาย อันเกิดจากการใช้  
อาวุธสงคราม หรือความสูญเสียชีวิตหรือเสียหาย ที่เกิด  
จากการแตกตัวของประจุกองอะตอม หรือนิวเคลียร์  
หรือกัมมันตภาพรังสี

หมายเหตุ เพื่อให้เกิดความเข้าใจ จะแสดงตารางเปรียบเทียบ  
ข้อยกเว้นความคุ้มครองของ ICC (C), ICC (B) , ICC (A)



# ข้อยกเว้นทั่วไป

Institute Cargo Clauses	(C)	(B)	(A)
การกระทำมิชอบโดยจงใจของผู้เอาประกันภัย	X	X	X
การรั่วไหล, การขาดหาย หรือการสึกหรอ/สึกกร่อนตามปกติ	X	X	X
การบรรจุหีบห่อ หรือการจัดเตรียมที่ไม่เพียงพอหรือไม่เหมาะสม	X	X	X
ข้อเสียนหรือลักษณะตามธรรมชาติของวัตถุแห่งการประกันภัย	X	X	X
การล่าช้า แม้ว่าการล่าช้าจะเกิดจากภัยที่คุ้มครองก็ตาม	X	X	X
การล้มละลายหรือการไม่สามารถใช้หนี้สินของเจ้าของเรือ ผู้เช่าเหมาเรือ หรือผู้ดำเนินการเดินเรือ	X	X	X

# ข้อยกเว้นทั่วไป

Institute Cargo Clauses	(C)	(B)	(A)
การใช้อาวุธสงครามที่อาศัยการแตกตัวหรือการหลอมตัวของปรมาณู หรือผลกระทบจากกัมมันตภาพรังสี	x	x	x
เรือหรือยานพาหนะ ไม่พร้อมที่จะใช้เดินทะเลหรือบรรทุกสินค้า หรือ ไม่พร้อมสมบูรณ์หรือปลอดภัยเพียงพอ	x	x	x
ภัยสงคราม	x	x	x
ภัยจลาจล การนัดหยุดงาน	x	x	x
การทำความเสียหายหรือทำลาย โดยเจตนาต่อวัตถุแห่งการประกันภัย โดยการกระทำที่ผิดกฎหมายจากบุคคลอื่น	x	x	

# การเริ่มต้นและสิ้นสุดความคุ้มครอง

จุดเริ่มต้นความคุ้มครอง กรมธรรม์ประกันภัยขนส่งสินค้าทางทะเลมีผลคุ้มครองเมื่อสินค้าที่เอาประกันภัย ออกจากคลังสินค้าหรือสถานที่เก็บสินค้า ณ สถานที่ระบุชื่อในกรมธรรม์เมื่อเริ่มต้นการขนส่ง โดยไม่รวมช่วงการขนของขึ้นรถ เพราะถือว่าสินค้ายังไม่ได้ออกจากโรงเก็บสินค้าต้นทางที่ได้ระบุไว้ในกรมธรรม์



## จุดสิ้นสุดความคุ้มครอง

กรมธรรม์ประกันภัยขนส่งสินค้าทางทะเล จะสิ้นสุดความคุ้มครองทันที ด้วยเหตุการณ์ 4 เหตุการณ์ ดังนี้

1. เมื่อสินค้าถึงผู้รับสินค้าที่ปลายทาง ณ สถานที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ หรือ



2. เมื่อสินค้าถึงสถานที่เก็บสุดท้ายตามที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ ซึ่งลูกค้านับว่าเป็นสถานที่ทำการจำแนกแจกจ่ายสินค้านั้นต่อไป โดยกรมธรรม์ประกันภัยถือว่าเป็นสถานที่เก็บสินค้าที่ไม่ได้อยู่ในช่วงการขนส่งตามปกติแล้ว



3. กรณีสัญญาซื้อขายสินค้าสิ้นสุดลงก่อนถึงจุดหมายปลายทาง ซึ่งเกิดจากเหตุสุดวิสัย ไม่ใช่ความประมาทเลินเล่อในการจัดหาเรือเดินสมุทรของผู้เอาประกันภัย เช่น ท่าปลายทางเกิดการจลาจล กรรมกรท่าเรือนัดหยุดงานทำให้การขนส่งสินค้าต้องหยุดลง บริษัทเรือบอกเลิกสัญญาการขนส่งสินค้า ทำให้ต้องขนถ่ายสินค้าลงที่เมืองท่าอื่นก่อนที่จะถึงจุดหมายปลายทางที่กำหนด



4. **เมื่อครบกำหนด 60 วัน** นับจากที่ขนส่งสินค้าลงที่ท่าเรือ  
เดินสมุทรแห่งสุดท้าย การให้ความคุ้มครองไปอีก 60 วัน  
จะให้ในกรณีที่**เป็นเหตุสุดวิสัย** **ที่ไม่ใช่เกิดจากผู้เอาประกันภัย**  
**หรือเป็นความล่าช้าปกติ** เช่น เสียเวลาผ่านพิธีการศุลกากร



เอกสารที่ต้องใช้ในการทำประกันภัย  
หรือเอกสารที่เกี่ยวข้อง

# เอกสารที่เกี่ยวข้องกับสัญญาประกันภัย

1. ใบกำกับสินค้า (Invoice)
2. ใบตราส่งสินค้า (Bill of Lading)
3. หนังสือสั่งให้จ่ายเงิน (Letter of Credit)
4. หนังสือคุ้มครองชั่วคราว (Cover Note)
5. กรมธรรม์ประกันภัย (Open Policy)
6. กรมธรรม์ประกันภัย (Marine Insurance Policy)

# เอกสารที่ต้องใช้ในการทำประกันภัย หรือเอกสารที่เกี่ยวข้อง

1. **ใบกำกับสินค้า (Invoice)** คือ เอกสารที่ระบุรายละเอียดของสินค้าที่ขนส่ง ว่ามีอะไรบ้าง ปริมาณ ชนิด ราคาสินค้า ตลอดจน ชื่อเรือ หรือเที่ยวบิน วันที่เรือหรือเครื่องบินออก (Departure Date)



2. ใบตราส่งสินค้า (Bill of Lading (B/L) คือ หลักฐาน  
การสัญญาการรับสินค้าระหว่าง บริษัทเรือและผู้ส่งสินค้า  
ซึ่งแสดงว่าได้มีการนำสินค้าลงเรือ เพื่อที่จะขนส่งไปยัง  
จุดหมายปลายทาง



3. **หนังสือสั่งให้จ่ายเงิน (Letter of credit (L/C))** คือ เอกสารที่ธนาคารออกให้แก่ผู้ขายสินค้า โดยผู้ซื้อสินค้าเป็นผู้ติดต่อกับธนาคารว่า ให้ธนาคารจ่ายเงินค่าสินค้า ให้แก่ผู้ขายตามจำนวนเงินค่าสินค้า



4. หนังสือคุ้มครองชั่วคราว (Cover Note) คือ เอกสารที่บริษัทผู้รับประกันภัยออกให้แก่ผู้เอาประกันภัย เพื่อเป็นหลักฐานว่าได้คุ้มครองสินค้าที่ระบุในหนังสือคุ้มครองชั่วคราวนี้แล้ว แต่ยังไม่สามารถออกกรมธรรม์ได้เนื่องจากยังขาดรายละเอียดบางอย่างเช่น ชื่อเรือ จำนวนหีบห่อ ดังนั้นจะออกกรมธรรม์



ประกันภัยขนส่งสินค้าทางทะเลให้เมื่อบริษัทผู้รับประกันภัย  
ได้รับรายละเอียดครบถ้วน หนังสือคุ้มครองชั่วคราวนี้  
(Cover Note) ออกสำหรับยืนยันการคุ้มครองเฉพาะสินค้า  
เป็นเที่ยวๆ เท่านั้น



5. **กรมธรรม์ประกันภัยเปิด (Open Policy)** ใช้สำหรับกรณี  
ที่ผู้เอาประกันภัยส่งสินค้า**เดือนละหลายครั้ง** ดังนั้นการแจ้ง  
บริษัทผู้รับประกันภัยเพื่อที่จะทำ Cover Note ใน**แต่ละเที่ยว**  
**ย่อมเป็นการไม่สะดวก** และบางครั้งผู้เอาประกันภัยอาจลืม  
แจ้งทำประกันภัยได้ ดังนั้นผู้เอาประกันภัย อาจร้องขอ  
ให้ผู้รับประกันภัยจัดทำ **Open Policy** ให้เพื่อคุ้มครอง

สินค้าทุกเที่ยวภายใต้เงื่อนไขและอัตราเบี้ยประกันภัย  
ที่ตายตัว ดังนั้นผู้เอาประกันภัยจะได้รับประโยชน์  
ทั้งเรื่องความสะดวก และไม่ต้องกังวลเรื่องการล้มแจ้ง  
ประกันภัย เพราะผู้เอาประกันภัยจะได้รับความคุ้มครอง  
โดยอัตโนมัติอยู่แล้ว

Open Policy นี้ โดยตัวเองไม่ใช่เอกสารที่ถูกต้องตาม  
กฎหมาย คือ ไม่สามารถนำมาใช้ฟ้องร้องค่าเสียหายได้  
ในศาล และไม่สามารถนำมาใช้เป็นหลักประกันกับธนาคาร  
เมื่อต้องการรับเงินค่าสินค้าล่องหน้า ดังนั้นจึงต้องมีการออก  
กรมธรรม์ประกันภัยที่ถูกต้องตามมาสำหรับการขนส่งสินค้า  
แต่ละเที่ยวอีกครั้งหนึ่ง

6. **กรมธรรม์ประกันภัย** (Marine Insurance Policy) คือ เอกสารที่**ถูกต้องตามกฎหมาย** ที่ผู้รับประกันภัย ออกให้แก่ผู้เอาประกันภัยเป็นหลักฐานในการทำประกันภัย

## การทำประกันภัยสำหรับสินค้านำเข้า

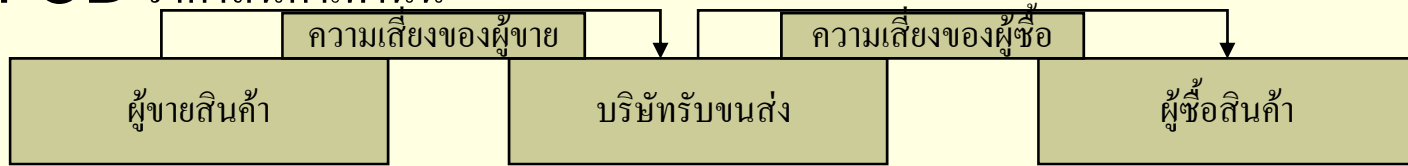
1. ชื่อของผู้รับสินค้าหรือผู้เอาประกันภัย
2. รายละเอียดของทรัพย์สินที่เอาประกันภัย เช่น จำนวน ชนิด การบรรจุหีบห่อ
3. เครื่องหมายและเลขหมายของหีบห่อหรือสินค้า
4. ชนิดของยานพาหนะที่ใช้ขนส่ง พร้อมชื่อ หรือทะเบียนยานพาหนะนั้น
4. จำนวนเงินเอาประกันภัย
5. ชื่อของเจ้าของยานพาหนะ หรือผู้ขนส่ง
6. เงื่อนไขและระยะเวลาคุ้มครอง
7. จุดเริ่มต้นการคุ้มครองอยู่ ณ ที่ใด สิ้นสุดการคุ้มครอง ณ ที่ใด
8. ประเภทของภัยที่ต้องการให้คุ้มครอง
9. วันที่ขอทำสัญญาประกันภัย
10. ช่องลงลายมือชื่อของผู้เอาประกันภัย

## การทำประกันภัยสำหรับสินค้าส่งออก

1. ชื่อของผู้รับสินค้าหรือผู้เอาประกันภัย
2. รายละเอียดของทรัพย์สินที่เอาประกันภัย เช่น จำนวน ชนิด การบรรจุหีบห่อ
3. เครื่องหมายและเลขหมายของหีบห่อหรือสินค้า
4. ชนิดของยานพาหนะที่ใช้ขนส่ง พร้อมชื่อ หรือทะเบียนยานพาหนะนั้น
4. จำนวนเงินเอาประกันภัย
5. ชื่อของเจ้าของยานพาหนะ หรือผู้ขนส่ง
6. เงื่อนไขและระยะเวลาคุ้มครอง
7. เมืองท่าต้นทางและเมืองท่าปลายทาง
8. ประเภทของภัยที่ต้องการให้คุ้มครอง
9. วันที่ขอทำสัญญาประกันภัย
10. ช่องลงลายมือชื่อของผู้เอาประกันภัย

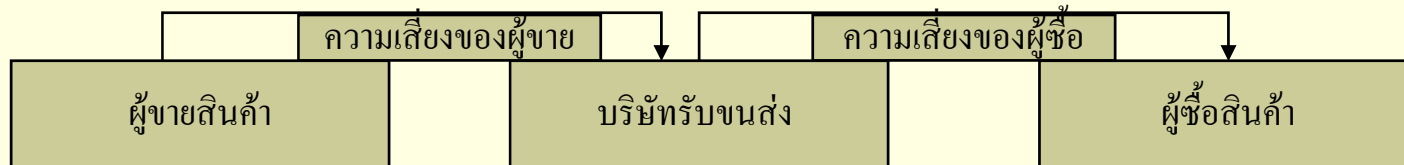
# ความสัมพันธ์ของความเสี่ยงกับเงื่อนไขการซื้อขาย

## ■ FOB ราคาสินค้าเท่านั้น



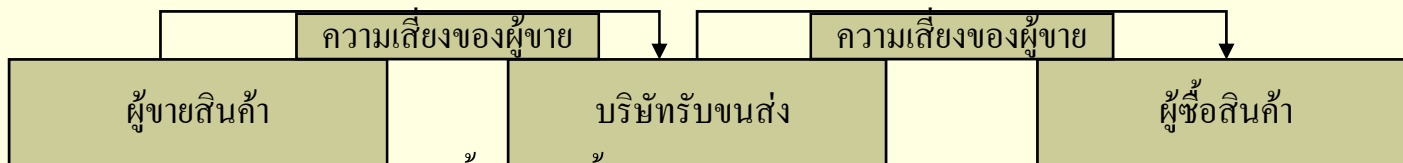
- ผู้ขายสินค้า - จัดส่งสินค้าขึ้นเรือโดยไม่ต้องทำประกันภัย - ไม่ต้องเสียค่าระวาง
- ผู้ซื้อสินค้า - ชื้อค่าระวางเรือและซื้อประกันภัยทางทะเล

## ■ C.F.R. ราคาสินค้า+ค่าระวางเรือ



- ผู้ขายสินค้า - จัดส่งสินค้าขึ้นเรือ+ซื้อระวางเรือล่วงหน้า+แต่ไม่ต้องทำประกันภัย
- ผู้ซื้อสินค้า - ซื้อประกันภัยทางทะเล

## ■ C.I.F ราคาสินค้า+ค่าระวางเรือ+ค่าประกันภัย



- ผู้ขายสินค้า - จัดส่งสินค้าขึ้นเรือ+ซื้อระวางเรือ+ทำประกันภัย
- ผู้ซื้อสินค้า - นิยมเงื่อนไขนี้ โดยไม่ต้องมาคอยซื้อประกันภัยเอง

# ขั้นตอนปฏิบัติในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน

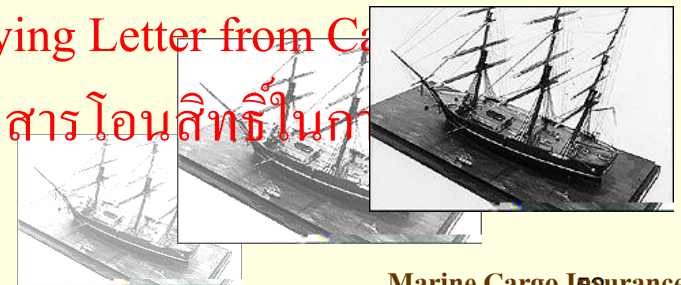
เมื่อสินค้าเกิดความเสียหาย ณ จุดหมายปลายทาง ผู้เอาประกันจะต้องทำดังนี้

1. แจ้งผู้รับประกันภัยในทันทีที่พบว่ามีความเสียหายเกิดขึ้น ซึ่งผู้รับจะส่ง Surveyor ไปสำรวจความเสียหายและตรวจคัดแยกของที่ค้ำออกจากของที่เสียและออก Survey Report ให้ทั้งผู้รับและผู้เอาประกัน
2. ร้องขอหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ออกรายงานความเสียหายเพื่อใช้เป็นเอกสารเรียกร้องกับผู้ละเมิดและค่าสินไหมทดแทน
  1. รายงานสำรวจสินค้า (Survey Report) ของ กทท. หรือท่าเทียบเรือ
  2. รายการสินค้าขาดและเกินจากบ/ชเรือสินค้า (Short & Over Loaded Cargo List)
3. ปกป้องสิทธิ์ในการไล่เบียดต่อผู้ละเมิดเช่นผู้ขนส่งสินค้าทุกทอด
  1. ทำหนังสือเรียกร้องค่าเสียหายเป็นรายลักษณะอักษรต่อผู้รับขนส่งภายใต้
  2. ลงชื่อกำกับความเสียหายของสินค้านลงในใบรับสินค้าที่ขนส่งในทุกทอด
4. ป้องกันไม่ให้ความเสียหายที่เกิดขึ้นแล้วลุกลามเพิ่มเติม



# เอกสารการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนสำหรับการประกันภัยสินค้าทางทะเล

1. หนังสือเรียกร้องค่าเสียหาย (Claim Letter) - ผู้เอาประกันภัยจากผู้รับประกัน
2. ต้นฉบับกรมธรรม์ประกันภัย
3. ต้นฉบับบัญชีราคาสินค้า (Original Invoice)
4. ต้นฉบับใบกำกับการบรรจุหีบห่อสินค้า (Original Packing List)
5. ต้นฉบับใบตราส่งสินค้า (Original B/L)
6. รายงานสำรวจความเสียหาย (Survey Report)
7. หนังสือเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้รับขนส่ง (Claim Letter to Carrier) หนังสือที่ผู้เอาประกันภัยจากผู้ขนส่ง
8. หนังสือตอบจากผู้รับขนส่งถึงผู้เอาประกันภัย (Replying Letter from Carrier)
9. เอกสารรับช่วงสิทธิ์ (Letter of Subrogation) - เอกสารโอนสิทธิ์ในคดีต่อผู้ทำละเมิด



# กรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือ

## ( Hull Policy )

การประกันภัยตัวเรือ เป็นการคุ้มครองความสูญเสียด้านหรือเสียหายของโครงสร้างตัวเรือ รวมถึงเครื่องจักร และอุปกรณ์ต่างๆ **ที่ถือเป็นส่วนหนึ่งของตัวเรือ**

- ตัวเรือ (Hull) คือส่วนที่เป็นโครงสร้างของเรือ ทำด้วยไม้ เหล็ก หรือวัสดุอื่นๆ **รวมถึงอุปกรณ์ต่างๆ** เช่น รอกยกของอุปกรณ์ พัดลม สัมภาระ เรือยนต์ เรือใหญ่ ปั่นจั่น พวงมาลัยและอื่นๆ



- **เครื่องจักร (Machinery)** คือ ส่วนที่ให้พลังงานในการเดินเรือ และให้แสงสว่าง ความร้อน ความเย็น เช่น หม้อน้ำ เครื่องจักรใหญ่ เครื่องทำความเย็น เครื่องกำเนิดไฟฟ้า และเครื่องจักรอื่นๆที่เกี่ยวข้อง

กรมธรรม์ประกันตัวเรือแบ่งออกเป็น 2 ชนิด คือ

1. ชนิดต่อเที่ยว ( **Voyage Policy** ) คุ้มครองเฉพาะเที่ยว เมื่อสิ้นสุดการเดินทางเที่ยวใดความคุ้มครองก็สิ้นสุดลง
2. ชนิดที่คุ้มครองตามระยะเวลา ( **Time Policy** ) คุ้มครองตั้งแต่วันเวลาหนึ่งจนถึงวันเวลาอีกวันหนึ่ง โดยปกติมักเป็นเวลา 1 ปี

# การสิ้นสุดความคุ้มครองของการประกันภัยตัวเรือ

การสิ้นสุดความคุ้มครองการประกันภัยตัวเรือโดยอัตโนมัติ  
จะเกิดขึ้นเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงดังต่อไปนี้

1. การเปลี่ยนแปลงสมาคมมาตรฐานเรือ
2. การเปลี่ยนแปลงธงชาติเรือ
3. การเปลี่ยนแปลงความเป็นเจ้าของเรือ
4. การเปลี่ยนแปลงผู้บริหารเรือ

# การประกันภัยการขนส่งภายในประเทศ ( Inland Transit Insurance )

## การประกันภัยการขนส่งสินค้าภายในประเทศ

การประกันภัยการขนส่งสินค้าในประเทศ หมายถึง การที่ผู้รับประกันภัยตกลงจะชดเชยความเสียหาย หรือการสูญเสียนั้นของทรัพย์สินที่รับประกันภัยไว้ โดยที่ความเสียหายหรือการสูญเสียนั้นเกิดจากภัยที่ได้รับเสี่ยงภัยในระหว่างการขนส่งทรัพย์สินนั้น



## ความสำคัญของการประกันภัยการขนส่งสินค้าภายในประเทศ

- การประกันภัยการขนส่งสินค้าภายในประเทศ ถือเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้มีการกระจายสินค้า
- การประกันภัยชนิดนี้ ช่วยให้พ่อค้ามีหลักประกัน มีความมั่นใจในการทำการค้าว่า ทูณของเขาจะไม่สูญหายถ้าหากสินค้าได้รับความสูญเสียหรือเสียหายในระหว่างการขนส่ง ดังนั้นทำให้สินค้าได้กระจายไปถึงมือผู้บริโภคทั่วประเทศ



2. ในกรณีถ้าผู้ซื้อสินค้าอาศัยอยู่ในท้องถิ่นชนบท ก็  
สามารถที่จะส่งซื้อสินค้าจากแหล่งผลิตได้ จึงทำ  
ให้มีการจ้างงานมากขึ้น มีการบริโภคสินค้ามากขึ้น



## ภัยที่ต้องเสี่ยงในระหว่างการขนส่ง

ภัยธรรมชาติ ฟ้าผ่า ฝนตก หรือภัยจากการกระทำ  
ของมนุษย์ เช่น ลักขโมย การแตกหักจากการขนถ่าย ฯลฯ



# ยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง

1. รถยนต์ อาจเป็นรถยนต์บรรทุก 4 ล้อ 6 ล้อ 10 ล้อ หรือรถโดยสาร
2. รถไฟ
3. เรือ เช่น เรือบรรทุกสินค้า เรือขนส่งน้ำมัน เรือประมง
4. เครื่องบิน
5. พัดจุลินทรีย์ทางไปรษณีย์



## ขอบเขตการขนส่ง

- จุดแบ่งของการประกันภัยการขนส่งทางทะเล และการขนส่งภายในประเทศ อยู่ที่ขอบเขตของการขนส่ง
- การขนส่งทรัพย์สินภายในประเทศจะต้องมีจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดการขนส่งอยู่ภายในประเทศไทยซึ่งรวมถึงน่านน้ำไทยด้วย เช่น การขนส่งทรัพย์สินจากกรุงเทพฯ ไปยังจังหวัดนราธิวาส หรือจากเกาะสีชัง ไปยังเกาะสมุย เป็นต้น
- แต่ถ้าเป็นการขนส่งที่ข้ามประเทศแล้ว ก็ต้องถือว่าเป็นการขนส่งระหว่างประเทศ เช่น การขนสินค้าจากสถานีรถไฟหัวลำโพง ไปยังประเทศมาเลเซีย



# ใบคำขอเอาประกันภัย

- **หลักสำคัญของใบคำขอเอาประกันภัย** คือผู้เอาประกันภัย จะ **ต้องเปิดเผยข้อเท็จจริง**อันเป็นสาระสำคัญที่เกี่ยวกับ การ **เสี่ยงภัยทั้งหมด**
- **ข้อความที่สำคัญในใบคำขอเอาประกันภัย** การขนส่งสินค้า ภายในประเทศ มีดังนี้

# ข้อความที่สำคัญในใบคำขอเอาประกันภัยการขนส่งสินค้าภายในประเทศ

1. ชื่อหรือยี่ห้อของผู้เอาประกันภัย
2. รายละเอียดของทรัพย์สินที่เอาประกันภัย เช่น จำนวน ชนิด การบรรจุหีบห่อ
3. ชนิดของยานพาหนะที่ใช้ขนส่ง พร้อมชื่อ หรือทะเบียนยานพาหนะนั้น
4. จำนวนเงินเอาประกันภัย
5. ชื่อของเจ้าของยานพาหนะ หรือผู้ขนส่ง
6. ระยะเวลาคุ้มครอง
7. จุดเริ่มต้นการคุ้มครองอยู่ ณ ที่ใด สิ้นสุดการคุ้มครอง ณ ที่ใด
8. ประเภทของภัยที่ต้องการให้คุ้มครอง
9. วันที่ขอทำสัญญาประกันภัย
10. ช่องลงลายมือชื่อของผู้เอาประกันภัย

บุคคลผู้มีสิทธิหรือมีส่วนได้เสียอาจเอาประกันภัยได้

# การประกันภัยทางทะเล

- **บุคคลผู้มีสิทธิหรือมีส่วนได้เสียอาจเอาประกันภัยได้**
  - **เจ้าของเรือ**ที่อาจเอาประกันภัยตัวเรือและยังอาจเอาประกันกับความรับผิดกับบุคคลภายนอก
  - **เจ้าของสินค้า**ที่มีส่วนได้เสียอาจจะเอาประกันภัยในสินค้าที่ขนส่ง
  - **ผู้ขนส่งย่อมมีส่วนได้เสีย**อาจเอาประกันภัยความรับผิดต่อสินค้าที่ผู้ขนส่งสินค้ารับทำการขนส่ง
- การประกันภัยการขนส่งสินค้า **ช่วยลดความเสี่ยงให้กับผู้มีส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยได้** เนื่องจากการสูญเสียวหรือเสียหายของสินค้า ทำให้การดำเนินธุรกิจและการซื้อขายสินค้าขยายตัว

ภัยที่เกิดจากประเภทของการขนส่ง  
และสาเหตุของความเสียหาย

# ภัยที่เกิดจากประเภทของการขนส่งและสาเหตุของความเสียหาย

## 1. ภัยที่เกิดขึ้นจากการขนส่งทางทะเล

- การเคลื่อนไหวในลักษณะต่างๆของเรือ
- แรงกระทบจากคลื่น เช่น น้ำซัดขึ้นปะทะตู้
- ภัยจากการเดินเรือ เช่น เรือจม เกยตื้น โคนกัน
- การปะทะกับท่าเทียบเรือเพื่อขนถ่ายสินค้า

## 2. ภัยที่เกิดขึ้นจากการขนส่งทางรถไฟ

- การเร่งความเร็วหรือลดความเร็วอย่างกะทันหัน
- แรงปะทะจากตู้ที่พ่วงกันโดยเฉพาะในเวลาที่มีรถไฟต้องเบรกกะทันหัน
- การส่ายไปมาในเวลาเลี้ยวโค้ง
- แรงสั่นสะเทือน
- สภาพของรางที่ไม่สมบูรณ์

# ภัยที่เกิดจากประเภทของการขนส่ง

## 3. ภัยที่เกิดขึ้นจากการขนส่งทางอากาศ

- การเปลี่ยนแปลงในสภาพอากาศและความกดดัน
- การขนถ่ายภาคพื้นดิน

## 4. ภัยที่เกิดขึ้นจากการขนส่งทางหลวง

- การหยุดและการเร่งความเร็วอย่างกะทันหัน
- แรงปะทะจากรถพุ่ง
- อุบัติเหตุรถยนต์ เช่นรถชนกัน รถคว่ำ
- การล่าช้าไปล่าช้ามาในเวลาเลี้ยวโค้ง
- แรงสั่นสะเทือน
- สภาพถนนและสภาพอากาศ

## สาเหตุของความเสียหายของสินค้า

1. **จากการขนถ่ายสินค้า** – การเพิ่มลดความเร็วอย่างรวดเร็วระหว่างการยกขึ้นลง การเอียงระหว่างการเคลื่อนย้าย การดัน/ลากสินค้าในท่าเรือที่ไม่มีเครื่องมืออย่างเพียงพอ การตกของสินค้า
2. **จากการเก็บสินค้า** – น้ำหนักของหีบห่อที่ทับกัน การที่สินค้าไม่ได้ตั้งอยู่ในแนวเดียวกัน เก็บไว้นานทำให้ถูกกระแทกโดยตู้อื่นๆ
3. **จากความเสียหายเนื่องมาจากน้ำ-ฝน น้ำทะเล ตู้เป็นรู/รั่ว เปียกชื้นจากตัวเรือหรือจากสินค้า**
4. **ภัยจากการโจรกรรม**-ระหว่างขนถ่ายเข้า-ออกจากตู้ ปล้นทั้งตู้ ขาดมาตรการความปลอดภัยอย่างเพียงพอ จี้สินค้าทั้งลำเรือ
5. **จากการสัมผัสกับสินค้าอื่นๆ** – กาก/กลิ่นของสินค้าอื่นที่ค้างจากเที่ยวอื่น เก็บสินค้าหลายชนิดไว้ตู้หรือระวางเดียวกัน
6. **จากอัคคีภัย** – การลุดติดไฟที่เกิดจากการขัดสีของวัตถุหรือระอุขึ้นเองตามธรรมชาติ

# ภัยที่เกิดจากประเภทของการขนส่งและสาเหตุของความเสียหาย

- จากสาเหตุของความเสียหายส่วนใหญ่มากกว่าร้อยละ 75 ของความเสียหายทั้งหมดสามารถป้องกันได้
- ถ้ามีการบรรจุภัณฑ์หรือหีบห่ออย่างเหมาะสม เขียนรายละเอียดหรือทำเครื่องหมายไว้อย่างเด่นชัดและชัดเจน
- บุคคลผู้มีสิทธิหรือมีส่วนได้เสียที่อาจเอาประกันภัยได้
  - เจ้าของทรัพย์สินค้ำ (Owner) ทั้งเรือและสินค้า
  - ผู้ครอบครอง (Possession) หรือได้รับมอบหมายให้ดูแลทรัพย์สิน
  - ผู้รับจ้างเรือหรือผู้รับจ้างนำ (Maritime)
  - ผู้ขนส่ง (Carrier)
  - ผู้รักษาผลประโยชน์ของเจ้าหนี้ (Receiver) ซึ่งเจ้าของทรัพย์สินอาจตกเป็นลูกหนี้จากการล้มละลาย
  - ตัวแทน (Agent)
  - ผู้รับตราส่ง (Consignee)

ประโยชน์จากการประกันภัยทางทะเล

# ประโยชน์ของการประกันภัย

## 1. ด้านผู้เอาประกันภัย

- ในกรณีของการประกันชีวิต จะยังเห็นประโยชน์ของการประกันภัยเด่นชัดยิ่งขึ้น
- ยกตัวอย่างเช่น หัวหน้าครอบครัวซึ่งเป็นผู้หาเลี้ยงครอบครัวที่ระกอบด้วย ภรรยาและลูกหลานหลายคนถ้าหัวหน้าครอบครัวต้องเสียชีวิตอย่างกะทันหัน ผู้อยู่เบื้องหลังจะต้องได้รับความกระทบกระเทือนทางเศรษฐกิจต้องประสบกับชะตากรรมอย่างหนักแต่ถ้าได้มีการประกันชีวิตเพียงพอเขาเหล่านั้นก็จะสามารถดำเนินชีวิต เหมือนเดิมต่อไปได้

# ประโยชน์ของการประกันภัย

## 2. ด้านเศรษฐกิจและสังคม

- การประกันภัยช่วยสร้างความมั่นคงให้แก่สังคมทำให้สังคมมีหลักประกันความปลอดภัยมีความมั่นใจว่าเมื่อเกิดความเสียหายขึ้นแล้วตนก็จะได้รับการชดเชย
- เช่น เพลิงไหม้โรงงานอุตสาหกรรมทำให้กิจการต้องหยุดชะงักซึ่งถ้าไม่มีการประกันภัยแล้วกิจการนั้นคงจะหยุดชะงักตลอดไปแต่ถ้ามีการประกันภัยไว้พอเพียงรวมทั้งรู้จักซื้อประกันภัยประเภทความเสียหายอันเป็นผลสืบเนื่องด้วยแล้ว (Consequential Loss) เจ้าของกิจการนั้นก็จะสามารถจัดหาสถานที่ใหม่ดำเนินธุรกิจต่อไปได้ในเวลาอันรวดเร็ว เสมือนหนึ่งว่าอัคคีภัยที่เกิดขึ้นไม่ได้ทำให้เจ้าของกิจการนั้นได้รับความเสียหายทางการเงินแต่อย่างใด

# ประโยชน์ของการประกันภัย

## 3. ด้านธุรกิจ

- การประกันภัย**ทำให้มีธุรกิจอีกประเภทหนึ่งเข้ามาดำเนินการในตลาด**
- การประกันภัย**ให้เครดิตและเป็นหลักประกันแก่นักธุรกิจที่จะทำการค้า**
- การประกันภัย**ก่อให้เกิดประสิทธิภาพและเสถียรภาพในการประกอบธุรกิจ**

# ประโยชน์จากการประกันภัยทางทะเล

1. เป็นการระดมทุน – เอาเงินไปหาประโยชน์ เงินตราหมุนเวียน
2. มีการค้าขายติดต่อกับทั่วโลก - ผู้ส่งออกเห็นว่ามีความเสี่ยงภัยน้อยลง
3. การเสียหายของสินค้าเนื่องจากภัยทางทะเล - ช่วยแบ่งภาระในความเสียหาย
4. ช่วยให้พ่อค้าไม่ต้องกังวลใจเกี่ยวกับความรับผิดชอบ-โอนให้กับบริษัทประกันภัย
5. ช่วยให้ประชาชนซื้อสินค้าซึ่งในประเทศหาซื้อไม่ได้ได้ตามความพอใจ
6. ผู้ขนส่งมักรับผิดชอบอย่างจำกัดและอย่างมีเงื่อนไข จึงเป็นการสะดวกและได้ผลดีกว่าและเบียดเบียนก็ไม่แพงเมื่อเทียบกับค่าใช้จ่าย
7. เจ้าของเรือมักทำประกันภัยคุ้มครองเรือของตน
8. การค้าระหว่างประเทศมีการขยายตัวและเจริญก้าวหน้า เนื่องจากมีระบบประกันภัยทางทะเลและการขนส่งเข้าไปรองรับ
9. ทุกฝ่ายเกิดความมั่นใจ ถ้าเกิดความเสียหายก็จะได้รับการชดเชย

A large steamship is shown at sea, with a city skyline visible in the background. The ship is dark-colored and has several smokestacks. The city skyline includes various buildings and structures. The sky is blue with some clouds. The water is dark and calm.

**Question?  
Or  
Comment!!!**

**การประกันภัยทางทะเล**

**(Marine Insurance)**

# ศัพท์ที่นำรู้ในสัญญาประกันภัย

- **ผู้รับประกันภัย (Insurer)** หมายถึง **ผู้ที่สัญญาว่าจะจ่ายค่าสินไหมทดแทนหรือเงินเอาประกันชีวิต หากเกิดเงื่อนไขตามสัญญา**
- **ผู้เอาประกันภัย (Insured)** หมายถึง **ผู้ที่ตกลงว่าจะส่งเบี้ยประกันภัย**
- **ผู้รับประโยชน์ (Beneficiary)** **ผู้ที่จะได้รับค่าใช้จ่ายค่าสินไหมทดแทน**

# ศัพท์ที่นำรู้ในสัญญาประกันภัย

- **วัตถุที่เอาประกัน (Subject matter of insurance)** คือ **สิ่งที่เอาเป็นตัวหลักว่าภัยจะเกิดแก่วัตถุนั้นหรือไม่** คือ บุคคล ทรัพย์สิน หรือความรับผิดชอบ
- **ค่าสินไหมทดแทน (Indemnity)** คือ **จำนวนเงินที่ชดเชยให้เมื่อเกิดภัยแก่วัตถุที่เอาประกันภัย**
- **เงินเอาประกัน (Sum insured)** กรณีการประกันชีวิตกำหนดราคาของ **ชีวิตไม่ได้** เงินเอาประกันชีวิตจึงเป็นจำนวนเงินที่ตกลงกันในการเอาประกันครั้งนั้น
- **เบี้ยประกัน (Premium)** เป็นจำนวนเงินที่ผู้เอาประกันภัย **จะต้องชำระให้ผู้รับประกันภัย**