

การประกันภัยทางทะเล

1. เงื่อนไขและขอบเขตความคุ้มครอง

การประกันภัยทางทะเล เป็นการประกันความเสียหายแก่เรือและทรัพย์สินหรือสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่งทางทะเล และยังขยายของเขตความคุ้มครองไปถึงการขนส่งสินค้าทางอากาศและทางบก ซึ่งต่อเนื่องกับการขนส่งทางทะเลด้วย

ประเภทของการประกันภัยทางทะเล

- 1. การประกันภัยตัวเรือ (Hull Insurance) :** คุ้มครองความเสียหายต่อตัวเรือจากอุบัติเหตุต่างๆ เช่น ภัยจากลมพายุ, เรือเกยตื้น, เรือชนกัน, เรือชนหินโสโครก เป็นต้น และยังหมายความรวมถึงการประกันค่าระวางด้วย
- 2. การประกันภัยสินค้า (Cargo Insurance) :** คุ้มครองสินค้าที่เอาประกันภัยซึ่งอยู่ในระหว่างการขนส่งทางทะเล ภัยที่ได้รับการคุ้มครองขึ้นอยู่กับเงื่อนไขที่ผู้เอาประกันภัยเลือกซื้อความคุ้มครองไว้

บุคคลผู้มีสิทธิหรือมีส่วนได้ส่วนเสียที่อาจจะเอาประกันภัยทางทะเลได้

ผู้ที่เอาประกันภัยได้ต้องมีส่วนได้ส่วนเสียในเหตุที่เอาประกันภัย เช่น เจ้าของเรือ, เจ้าของสินค้าหรือผู้รับขนส่ง เป็นต้น ใครเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในสินค้าขณะเกิดความเสียหาย ผู้นั้นย่อมมีสิทธิเรียกร้องให้บริษัทชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้กับตนเองได้

เงื่อนไขและขอบเขตความคุ้มครองในการประกันภัยทางทะเลและขนส่ง

ในตลาดการประกันภัยทางทะเลและขนส่งประเทศไทย เงื่อนไขความคุ้มครองที่ผู้รับประกันภัยส่วนใหญ่ จัดให้แก่ผู้เอาประกันภัย มักจะยึดถือตามเงื่อนไขความคุ้มครองที่ใช้กันในประเทศอังกฤษ ซึ่งเป็นเงื่อนไขความคุ้มครองที่จัดทำขึ้นโดย กลุ่มผู้รับประกันภัย อันได้แก่

The Institute of London Underwriters, the Liverpool Underwriters Association
และ Lloyds Underwriters Association

เงื่อนไขความคุ้มครองที่จัดทำโดยกลุ่มผู้รับประกันภัยดังกล่าวข้างต้น จะขึ้นด้วยคำว่า ‘Institute’ ซึ่งเป็นที่รู้จักและยอมรับกันดีทั่วไป ในวงการธุรกิจที่เกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะเป็น ผู้ส่งออก ผู้นำเข้า ธนาคาร หรือ ตัวแทนในการพิจารณาค่าสินไหมทดแทนในการประกันภัย ขนส่งสินค้าทางทะเลโดยทั่วไป มีชุดเงื่อนไขความคุ้มครอง 3 ชุด ที่เป็นที่ยอมรับกัน ซึ่งได้กำหนดขอบเขตความเสี่ยงภัยที่คุ้มครอง ลดหลั่นลงไปตามลำดับ ดังนี้

- INSTITUTE CARGO CLAUSES (A) หรือ ICC (A)
- INSTITUTE CARGO CLAUSES (B) หรือ ICC (B)
- INSTITUTE CARGO CLAUSES (C) หรือ ICC (C)

เงื่อนไขความคุ้มครองสำหรับสินค้าทั่วไปที่ทำการขนส่งทางทะเล

- INSTITUTE CARGO CLAUSES (A)
- INSTITUTE CARGO CLAUSES (B)
- INSTITUTE CARGO CLAUSES (C)

เงื่อนไขความคุ้มครองสำหรับสินค้าทั่วไปที่ทำการขนส่งทางอากาศ

- INSTITUTE CARGO CLAUSES (AIR)

เงื่อนไขความคุ้มครองสำหรับสินค้าทั่วไปที่ขนส่งทางไปรษณีย์

- PARCEL POST CLAUSE

เงื่อนไขความคุ้มครองสำหรับสินค้าชนิดพิเศษ

- INSTITUTE FROZEN FOOD CLAUSES
- INSTITUTE BULK OIL CLAUSES
- INSTITUTE NATURAL RUBBER CLAUSES

เงื่อนไขความคุ้มครองเพิ่มเติมเป็นกรณีพิเศษ

- INSTITUTE WAR CLAUSES
- INSTITUTE STRIKES CLAUSES
- SPECIAL CLAUSE FOR CONCEALED LOSS OR DAMAGE
- SPECIAL DUTY CLAUSE

เงื่อนไขความคุ้มครองสำหรับสินค้าที่ขนส่งภายในประเทศ

- INLAND TRANSIT CLAUSE

ความคุ้มครองมาตรฐานในการประกันภัยการขนส่งทางทะเล

ภัยที่คุ้มครอง	ICC (A)	ICC (B)	ICC (C)
เพลิงไหม้, ระเบิด	คุ้มครอง	คุ้มครอง	คุ้มครอง
เรือเกยตื้น, ล่ม, จม หรือ ตะแคง เรือชนกัน เรือโดนกัน	คุ้มครอง	คุ้มครอง	คุ้มครอง
ยานพาหนะทางบกพลิกคว่ำหรือตกจากรางหรือชนกัน	คุ้มครอง	คุ้มครอง	คุ้มครอง
ยานพาหนะหรือเรือชนหรือปะทะกับวัตถุอื่นใด	คุ้มครอง	คุ้มครอง	คุ้มครอง
การขนส่งสินค้าลงจากเรือ ณ ท่าหลบภัย	คุ้มครอง	คุ้มครอง	คุ้มครอง
ความเสียหายหรือสูญเสียชีวิตของส่วนรวม General Average	คุ้มครอง	คุ้มครอง	คุ้มครอง
สินค้าถูกโยนทิ้งทะเล (Jettison) ในขณะที่เรือประสบภัยกลางทะเล	คุ้มครอง	คุ้มครอง	คุ้มครอง
ค่ากู้เรือ และ ค่ากู้สินค้า (Sue & Labour Charge)	คุ้มครอง	คุ้มครอง	คุ้มครอง
ค่าจัดส่งสินค้าต่อไปยังจุดหมายปลายทาง	คุ้มครอง	คุ้มครอง	คุ้มครอง
แผ่นดินไหว, ภูเขาไฟระเบิด หรือฟ้าผ่า	คุ้มครอง	คุ้มครอง	ไม่คุ้มครอง
สินค้าถูกน้ำทะเลซัดตกจากเรือ	คุ้มครอง	คุ้มครอง	ไม่คุ้มครอง
สินค้าเสียหายอย่างสิ้นเชิงทั้งหีบห่อที่เกิดขึ้นในขณะที่ทำการขนสินค้าขึ้นหรือลงจากเรือหรือระหว่างการเปลี่ยนถ่ายลำเรือ	คุ้มครอง	คุ้มครอง	ไม่คุ้มครอง
ความเสียหายจากน้ำทะเลหรือจากแม่น้ำ, ทะเลสาบ หรือน้ำในแม่น้ำเข้าระวางเรือหรือตู้บรรจุสินค้า (Container) หรือน้ำในแม่น้ำท่วมเข้าสถานที่เก็บสินค้า	คุ้มครอง	คุ้มครอง	ไม่คุ้มครอง
สินค้าได้รับความเสียหายจากเปียกน้ำฝน	คุ้มครอง	ไม่คุ้มครอง	ไม่คุ้มครอง
การกระทำโดยเจตนาร้ายของบุคคลอื่น	คุ้มครอง	ไม่คุ้มครอง	ไม่คุ้มครอง
การถูกปล้นโดยโจรสลัด	คุ้มครอง	ไม่คุ้มครอง	ไม่คุ้มครอง
สินค้าถูกลักขโมย	คุ้มครอง	ไม่คุ้มครอง	ไม่คุ้มครอง
ความสูญเสียหรือเสียหายต่อทรัพย์สินที่เอาประกันภัยอันเกิดจากภัยทุกอย่างที่มีสาเหตุจากภายนอกและเกิดขึ้นโดยไม่คาดหมาย เช่น การแตกหัก รั่ว ฉีกขาด การปนเปื้อนกับวัตถุหรือสินค้าอื่น การบุบ กระทบ การเกิดสนิม ฯลฯ	คุ้มครอง	ไม่คุ้มครอง	ไม่คุ้มครอง

ภัยที่ยกเว้นความคุ้มครองตามเงื่อนไขความคุ้มครองมาตรฐาน Institute Cargo Clauses

Institute Cargo Clauses	(C)	(B)	(A)
การกระทำมิชอบโดยจงใจของผู้เอาประกันภัย	X	X	X
การรั่วไหล, การขาดหาย หรือการสึกหรอ/สึกกร่อนตามปกติ	X	X	X
การบรรจุหีบห่อ หรือการจัดเตรียมที่ไม่เพียงพอหรือไม่เหมาะสม	X	X	X
ข้อเสียหรือลักษณะตามธรรมชาติของวัตถุแห่งการประกันภัย	X	X	X
การล่าช้า แม้ว่าการล่าช้านั้นจะเกิดจากภัยที่คุ้มครองก็ตาม	X	X	X
การล้มละลายหรือการไม่สามารถใช้หนี้สินของเจ้าของเรือ ผู้เช่าเหมาเรือหรือผู้ดำเนินการเดินเรือ	X	X	X
การใช้อาวุธสงครามที่อาศัยการแตกตัวหรือการหลอมตัวของปรมาณู หรือผลกระทบจากกัมมันตภาพรังสี	X	X	X
เรือหรือยานพาหนะ ไม่พร้อมที่จะใช้เดินทะเลหรือบรรทุกสินค้า หรือไม่พร้อมสมบูรณ์หรือปลดอภัยเพียงพอ	X	X	X
ภัยสงคราม	X	X	X
ภัยจลาจล การนัดหยุดงาน	X	X	X
การทำความเสียหายหรือทำลายโดยเจตนาต่อวัตถุแห่งการประกันภัยโดยการกระทำที่ผิดกฎหมายจากบุคคลอื่น	X	X	

ภัยที่ยกเว้นความคุ้มครองใน Institute Cargo Clauses (A)

แม้ว่าเงื่อนไขความคุ้มครองตาม Institute Cargo Clauses (A) จะระบุความคุ้มครองแบบ All Risks ก็ตามแต่ก็มีความเสี่ยงภัย หรือลักษณะความเสียหายบางอย่างที่ถูกยกเว้นไม่ให้ความคุ้มครองโดยได้กำหนดและระบุไว้เป็นข้อกำหนดอย่างชัดเจนภายใต้ General Exclusions Clause ดังนี้

ไม่ว่ากรณีใดก็ตามการประกันภัยนี้ไม่คุ้มครองความสูญเสีย เสียหาย หรือค่าใช้จ่าย อันเนื่องมาจาก/ที่เกิดจาก

10. การกระทำมิชอบโดยจงใจของผู้เอาประกันภัย
11. การรั่วไหลไปตามปกติการขาดหายตามปกติของปริมาณ หรือน้ำหนัก หรือการสึกหรอและสึกกร่อนตามปกติ
12. ความสูญหาย เสียหาย หรือค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการบรรจุหีบห่อหรือการจัดเตรียมวัตถุแห่งการประกันภัยที่ไม่เพียงพอหรือไม่เหมาะสม “การบรรจุหีบห่อ” หมายรวมถึงการจัดวางในตู้ลำเลียง หรือตู้ยก ในกรณีที่มีการจัดวางนั้นกระทำก่อนที่จะเริ่มความคุ้มครองหรือกระทำโดยผู้เอาประกันภัยเอง
13. ข้อเสียในตัวเองหรือลักษณะตามธรรมชาติของวัตถุแห่งการประกันภัย
14. การล่าช้า แม้ว่าการล่าช้านั้นจะเกิดจากภัยที่คุ้มครองก็ตาม

15. การล้มละลาย หรือการไม่สามารถใช้หนี้สิน ไม่ว่าของเจ้าของเรือ, ผู้เช่าเหมาเรือ หรือผู้ดำเนินการเดินเรือ หรือตัวแทนของบุคคลใดบุคคลหนึ่ง ที่กล่าวมา
16. การใช้อาวุธสงครามที่อาศัยการแตกตัว หรือ การหลอมตัวของปรมาณู หรือ ผลกระทบจากกัมมันตภาพรังสี
17. เรือ หรือยาน ไม่พร้อมที่จะใช้เดินทะเล หรือ เรือ ยาน ยวดยาน ตู้ลำเลียง หรือ ตู้ยก ที่จะใช้ในการบรรทุกสินค้า ไม่พร้อมสมบูรณ์หรือปลอดภัยเพียงพอ โดยที่ผู้เอาประกันภัย หรือ ลูกจ้างของผู้เอาประกันภัยมีส่วนรู้เห็นเป็นใจด้วย (Unseaworthiness & Unfitness Exclusion Clause)
18. ข้อยกเว้นภัยสงคราม (War Exclusion Clause)
 - 9.1 สงคราม สงครามกลางเมือง การปฏิวัติ กบฏแข็งข้อ หรือ การต่อสู้ของประชาชนที่เกิดจากการดังก้าว หรือการกระทำเป็นปฏิปักษ์ ซึ่งกระทำต่อ หรือถูกกระทำโดยชาติอำนาจที่เป็นศัตรู
 - 9.2 การถูกจับกุม ถูกยึด ถูกกุม กักกัน หรือหน่วงเหนี่ยว (ยกเว้น การกระทำการเป็นโจรสลัด) และผลใดๆ ของการนั้นๆ หรือ ความพยายามใดๆ ที่จะกระทำการดังก้าว
 - 9.3 การถูกทิ้งทุ่นระเบิด ตอร์ปิโด ระเบิด หรืออาวุธสงครามอื่นใด
19. ข้อยกเว้นภัยนัดหยุดงาน (Strikes Exclusion Clause)
 - 10.1 คนงานที่นัดหยุดงาน, คนงานที่ถูกปิดงาน, หรือ บุคคลที่มีส่วนร่วมในการก่อความไม่สงบทางแรงงาน
 - 10.2 การจลาจล หรือการก่อความวุ่นวายโดยฝูงชน อันเป็นผลจากการนัดหยุดงาน การปิดงาน ความไม่สงบทางแรงงาน
 - 10.3 การก่อความวุ่นวายโดยฝูงชน อันเกิดจากการก่อการร้าย หรือการกระทำไม่ว่าจะของบุคคลหนึ่งบุคคลใดในการเคลื่อนไหวทางการเมือง

ภัยที่คุ้มครองใน Institute Cargo Clauses (B)

Institute Cargo Clauses (B) ให้ความคุ้มครองแตกต่างจาก **Institute Cargo Clauses (A)** คือ

ICC (A) ระบุให้คุ้มครองการเสี่ยงภัยทุกชนิดที่มีสาเหตุจากภายนอกพร้อมกับกำหนดยกเว้นภัยบางประเภทไว้เท่านั้น แต่

ICC (B) ระบุภัยที่คุ้มครอง และสิ่งที่ยกเว้นความคุ้มครองไว้อย่างชัดเจน ความสูญเสียหรือเสียหายอันเนื่องมาจาก หรือมีสาเหตุจากภัยที่ไม่ได้ระบุไว้จะไม่ได้รับความคุ้มครอง

นอกจากนั้น **I.C.C. (B)** ยังได้แยกความคุ้มครองออกเป็น 3 ลักษณะ คือ

1. คุ้มครองความสูญเสียหรือเสียหาย ซึ่งมีผลสืบเนื่องมาจากภัยที่ระบุไว้ไม่จำเป็นต้องคำนึงถึงสาเหตุที่เป็นตัวการที่ทำให้เกิดความเสียหายภัยที่คุ้มครอง ได้แก่
 - 1.1 อัคคีภัย หรือ การระเบิด
 - 1.2 เรือ หรือ ยวดยานประสมเหตุเกยตื้น เกยพื้น จม หรือ พลิกคว่ำ
 - 1.3 การคว่ำหรือตกรางของยานพาหนะทางบก
 - 1.4 การชนหรือการโดยกันของเรือ ยวดยาน หรือ ยานพาหนะ กับวัตถุ ภายนอกใดๆ ก็ตาม นอกเหนือจากกับน้ำ
 - 1.5 การขนถ่ายสินค้าลงที่ท่าใช้หลบภัย
 - 1.6 แผ่นดินไหว การระเบิดของภูเขาไฟ หรือ ฟาผ่า
2. ความสูญเสียหรือเสียหาย จะต้องมิสาเหตุโดยตรงจากภัยที่ระบุไว้ ได้แก่
 - 2.1 การถูกสละไปอันถือได้ว่าเป็นการสูญเสียเพื่อส่วนรวม
 - 2.2 การถูกทิ้งทะเล หรือ การถูกน้ำซัดตกจากเรือไป
 - 2.3 การที่น้ำทะเล น้ำทะเลสาบ หรือน้ำในแม่น้ำ เข้ามาในระวางเรือ หรือ ยวดยาน หรือ เข้ามาในตู้ลำเลียง, ตู้ยก หรือ สถานที่เก็บวางสินค้า
3. ความสูญเสียโดยสิ้นเชิงของหีบห่อใด ซึ่งตกจากเรือ หรือ ตกลงมาในขณะที่ขนขึ้น หรือ ขนลงจากเรือ หรือ ยวดยาน

ภัยที่ยกเว้นความคุ้มครองใน Institute Cargo Clauses (B)

แม้ว่าเงื่อนไขความคุ้มครองตาม Institute Cargo Clauses (B) จะระบุภัยที่ให้ความคุ้มครองไว้อย่างชัดเจนแล้วก็ตาม แต่ก็ได้กำหนดและระบุ สาเหตุ หรือ ลักษณะความเสียหายบางอย่างที่จะถูกยกเว้นไม่ให้ความคุ้มครองไว้เป็นข้อกำหนดอย่างชัดเจนภายใต้ General Exclusions Clause ดังนี้

ไม่ว่ากรณีใดก็ตามการประกันภัยนี้ไม่คุ้มครอง ความสูญเสีย เสียหาย หรือค่าใช้จ่าย อันเนื่องมาจากที่เกิดจาก

1. การกระทำมิชอบโดยจงใจของผู้เอาประกันภัย
2. การรั่วไหลไปตามปกติ, การขาดหายตามปกติของปริมาณ หรือน้ำหนัก หรือการสึกหรอและสึกกร่อนตามปกติ
3. การบรรจุหีบห่อ หรือการจัดเตรียมที่ไม่เพียงพอ หรือไม่เหมาะสมในวัตถุประสงค์แห่งการประกันภัย
4. ข้อเสียในตัวเองหรือลักษณะตามธรรมชาติของวัตถุแห่งการประกันภัย
5. การล่าช้า แม้ว่าการล่าช้าจะเกิดจากภัยที่คุ้มครองก็ตาม
6. การล้มละลาย หรือ การไม่สามารถใช้หนี้สิน ไม่ว่าของเจ้าของเรือ, ผู้เช่าเหมาเรือ หรือผู้ดำเนินการเดินเรือ หรือตัวแทนของบุคคลใดบุคคลหนึ่ง ที่กล่าวมา
7. การใช้อาวุธสงครามที่อาศัยการแตกตัว หรือ การหลอมตัวของปรมาณู หรือ ผลกระทบจากกัมมันตภาพรังสี
8. เรือ หรือ ยาน ไม่พร้อมที่จะใช้เดินทะเล หรือ เรือ ยาน ยวดยาน ตู้ลำเลียง หรือ ตู้ยก ที่จะใช้ในการบรรทุกสินค้า ไม่พร้อมสมบูรณ์หรือปลอดภัยเพียงพอ โดยที่ผู้เอาประกันภัย หรือลูกจ้างของผู้เอาประกันภัยมีส่วนรู้เห็นเป็นใจด้วย (Unseaworthiness & Unfitness Exclusion Clause)
9. การทำความเสียหายโดยเจตนา หรือการทำลายโดยเจตนาต่อวัตถุแห่งการประกันภัย หรือส่วนหนึ่งส่วนใดในวัตถุแห่งการประกันภัย โดยการกระทำที่ผิดกฎหมายไม่ว่าจะโดยบุคคลหนึ่งบุคคลใด หรือหลายบุคคลก็ตาม (ข้อแตกต่างจาก ICC (A))
10. ข้อยกเว้นภัยสงคราม (War Exclusion Clause)
 - 10.1 สงคราม สงครามกลางเมือง การปฏิวัติ กบฏแข็งข้อ หรือ การต่อสู้ของประชาชนที่เกิดจากการดั่งกล่าว หรือการกระทำเป็นปฏิปักษ์ ซึ่งกระทำต่อหรือถูกกระทำโดยชาติอำนาจที่เป็นศัตรู
 - 10.2 การถูกจับกุม ถูกยึด ถูกกุม กักกัน หรือหน่วงเหนี่ยว (ยกเว้น การกระทำการเป็นโจรสลัด) และผลใดๆ ของการนั้นๆ หรือ ความพยายามใดๆ ที่จะกระทำการดั่งกล่าว
 - 10.3 การถูกทิ้งทุ่นระเบิด ตอร์ปิโด ระเบิด หรืออาวุธสงครามอื่นใด
11. ข้อยกเว้นภัยนัดหยุดงาน (Strikes Exclusion Clause)
 - 11.1 คนงานที่นัดหยุดงาน, คนงานที่ถูกปิดงาน, หรือ บุคคลที่มีส่วนร่วมในการก่อความไม่สงบทางแรงงาน
 - 11.2 การจลาจล หรือการก่อความวุ่นวายโดยฝูงชน อันเป็นผลจากการนัดหยุดงาน การปิดงาน ความไม่สงบทางแรงงาน
 - 11.3 การก่อความวุ่นวายโดยฝูงชน อันเกิดจากการก่อการร้าย หรือการกระทำไม่ว่าจะของบุคคลหนึ่งบุคคลใดในการเคลื่อนไหวทางการเมือง

ภัยที่คุ้มครองใน Institute Cargo Clauses (C)

Institute Cargo Clauses (C) ให้ความคุ้มครองแตกต่างจาก **I.C.C. (A)** เช่นเดียวกับ **I.C.C (B)** คือ

ระบุภัยที่คุ้มครอง และสิ่งที่ยกเว้นความคุ้มครองไว้อย่างชัดเจน ความสูญเสียหรือเสียหาย อันสืบเนื่องมาจาก หรือมีสาเหตุจากภัย ที่ไม่ได้รับระบุไว้จะไม่ได้รับความคุ้มครอง

แต่ **I.C.C. (C)** ให้ความคุ้มครองที่แคบกว่า **I.C.C. (B)** โดยแบ่งความคุ้มครองออกเป็น 2 ลักษณะ คือ

- 1 คุ้มครองความสูญเสียหรือเสียหาย ซึ่งมีผลสืบเนื่องมาจากภัยที่ระบุไว้ไม่จำเป็นต้องคำนึงถึงสาเหตุที่เป็นตัวการที่ทำให้เกิดความเสียหายภัยที่คุ้มครอง ได้แก่
 - 1.1 อัคคีภัย หรือ การระเบิด
 - 1.2 เรือ หรือ ยวดยานประสมเหตุเกยตื้น เกยพื้น จม หรือ พลิกคว่ำ
 - 1.3 การคว่ำ หรือ ตกรางของยานพาหนะทางบก
 - 1.4 การชนหรือการโดนกันของเรือ ยวดยาน หรือ ยานพาหนะ กับวัตถุภายนอกใดๆ ก็ตาม นอกเหนือจากกับน้ำ
- 2 ความสูญเสียหรือเสียหายจะต้องมีสาเหตุโดยตรงจากภัยที่ระบุไว้ ได้แก่
 - 2.1 การถูกสละไปอันถือได้ว่าเป็นการสูญเสียเพื่อส่วนรวม (General Average Sacrifice)
 - 2.2 การถูกทิ้งทะเล

ภัยที่ยกเว้นความคุ้มครองใน Institute Cargo Clauses (C)

แม้ว่าเงื่อนไขความคุ้มครองตาม Institute Cargo Clauses (C) จะระบุภัยที่ให้ความคุ้มครองไว้อย่างชัดเจนแล้วก็ตาม แต่ก็ได้กำหนดและระบุ สาเหตุ หรือ ลักษณะความเสียหายบางอย่างที่จะถูกยกเว้นไม่ให้ความคุ้มครองไว้เป็นข้อกำหนดอย่างชัดเจนภายใต้ General Exclusions Clause ดังนี้

ไม่ว่ากรณีใดก็ตามการประกันภัยนี้ไม่คุ้มครอง ความสูญเสีย เสียหาย หรือค่าใช้จ่าย อันเนื่องมาจากที่เกิดจาก

1. การกระทำมิชอบโดยจงใจของผู้เอาประกันภัย
2. การรั่วไหลไปตามปกติ, การขาดหายตามปกติของปริมาณ หรือน้ำหนัก หรือการสึกหรอและสึกกร่อนตามปกติ
3. การบรรจุหีบห่อ หรือการจัดเตรียมที่ไม่เพียงพอ หรือไม่เหมาะสมในวัตถุแห่งการประกันภัย
4. ข้อเสียในตัวเองหรือลักษณะตามธรรมชาติของวัตถุแห่งการประกันภัย
5. การล่าช้า แม้ว่าการล่าช้านั้นจะเกิดจากภัยที่คุ้มครองก็ตาม
6. การล้มละลาย หรือ การไม่สามารถใช้หนี้สิน ไม่ว่าของเจ้าของเรือ, ผู้เช่าเหมาเรือ หรือ ผู้ดำเนินการเดินเรือ หรือตัวแทนของบุคคลใดบุคคลหนึ่ง ที่กล่าวมา
7. การใช้อาวุธสงครามที่อาศัยการแตกตัว หรือ การหลอมตัวของปรมาณู หรือ ผลกระทบจากกัมมันตภาพรังสี
8. เรือ หรือ ยาน ไม่พร้อมที่จะใช้เดินทะเล หรือ เรือ ยาน ยวดยาน ตู้ลำเลียง หรือ ตู้ยก ที่จะใช้ในการบรรทุกสินค้า ไม่พร้อมสมบูรณ์หรือปลอดภัยเพียงพอ โดยที่ผู้เอาประกันภัย หรือ ลูกจ้างของผู้เอาประกันภัยมีส่วนรู้เห็นเป็นใจด้วย (Unseaworthiness & Unfitness Exclusion Clause)

9. การทำความเสียหายโดยเจตนา หรือการทำลายโดยเจตนาต่อวัตถุแห่งการประกันภัย หรือส่วน
หนึ่งส่วนใดในวัตถุแห่งการประกันภัย โดยการกระทำที่ผิดกฎหมายไม่ว่าจะโดยบุคคลหนึ่ง
บุคคลใด หรือหลายบุคคลก็ตาม (ข้อแตกต่างจาก ICC (A))
10. ข้อยกเว้นภัยสงคราม (War Exclusion Clause)
 - 10.4 สงคราม สงครามกลางเมือง การปฏิวัติ กบฏแข็งข้อ หรือ การต่อสู้ของ
ประชาชนที่เกิดจากการดั่งกล่าว หรือการกระทำเป็นปฏิปักษ์ ซึ่งกระทำต่อ
หรือถูกกระทำโดยชาติอำนาจที่เป็นศัตรู
 - 10.5 การถูกจับกุม ถูกยึด ถูกกุม กักกัน หรือหน่วงเหนี่ยว (ยกเว้น การกระทำการ
เป็นโจรสลัด) และผลใดๆ ของการนั้นๆ หรือ ความพยายามใดๆ ที่จะกระทำ
การดั่งกล่าว
 - 10.6 การถูกทิ้งทุ่นระเบิด ตอร์ปิโด ระเบิด หรืออาวุธสงครามอื่นใด
11. ข้อยกเว้นภัยนัดหยุดงาน (Strikes Exclusion Clause)
 - 11.4 คนงานที่นัดหยุดงาน, คนงานที่ถูกปิดงาน, หรือ บุคคลที่มีส่วนร่วมในการก่อ
ความไม่สงบทางแรงงาน
 - 11.5 การจลาจล หรือการก่อความวุ่นวายโดยฝูงชน อันเป็นผลจากการนัดหยุดงาน
การปิดงาน ความไม่สงบทางแรงงาน
 - 11.6 การก่อความวุ่นวายโดยฝูงชน อันเกิดจากการก่อการร้าย หรือการกระทำไม่ว่า
จะของบุคคลหนึ่งบุคคลใดในการเคลื่อนไหวทางการเมือง

2. เงื่อนไขมาตรฐานเรือ

การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในปัจจุบันยังนิยมใช้การขนส่งทางเรือกันเป็นส่วนใหญ่เนื่องจากสามารถขนส่ง
สินค้าได้เป็นจำนวนมากและค่าขนส่งยังจัดว่ามีราคาที่ไม่สูงมากดังเช่นการขนส่งสินค้าประเภทอื่น ๆ ดังนั้น
การพิจารณารับประกันภัยจึงให้ความสำคัญต่อคุณภาพของเรือเดินทะเลเป็นอันดับแรก โดยปกติบริษัท
ประกันภัยมักยินดีรับประกันภัยสินค้าที่บรรทุกโดยเรือเดินสมุทรที่มีการรับรองจากสถาบันมาตรฐานเรือ
(Classification Societies) สถาบันใดสถาบันหนึ่ง ดังนี้

- Lloyd's Register
- American Bureau
- Bureau Veritas
- China Classification Society
- Germanischer Lloyd
- Korean Register
- Maritime Register of Russia
- Nippon Kaiji Kyokai
- Norske Veritas
- Registro Italiano

และมีการกำหนดว่า เรือเดินทะเลนั้น จะต้อง

- เป็นเรือซึ่งประกอบด้วยเหล็กและมีการขับเคลื่อนด้วยตัวเอง และต้องเป็นสมาชิกของ The International Association of Classification Society (IACS) หรือ Flag Society แล้วแต่กรณี
- ไม่เป็นเรือสินค้าประเภทเทกองหรือเรืออเนกประสงค์ที่มีอายุเกินกว่า 10 ปี หรือเป็นเรือประเภทอื่นซึ่งมีอายุเกินกว่า 15 ปี เว้นแต่ว่า
 - ◆ หากเป็นเรือบรรทุกสินค้าทั่วไป และประกอบธุรกิจการเดินเรือเป็นปกติ ซึ่งต้องมีการประกาศโฆษณาตารางการเดินเรือที่แน่นอน โดยระบุท่าเรือที่รับส่งสินค้าอย่างชัดเจน และต้องเป็นเรือที่มีอายุไม่เกิน 25 ปี
 - ◆ หากเป็นเรือที่บรรทุกตู้สินค้า (Container) หรือเป็นเรือประเภท Double-skin open-hatch gantry crane (OHGCs) และประกอบธุรกิจการเดินเรือเป็นปกติ ต้องมีการประกาศโฆษณาตารางการเดินเรือที่แน่นอน โดยระบุท่าเรือที่รับส่งสินค้าอย่างชัดเจน และต้องเป็นเรือที่มีอายุไม่เกิน 30 ปี

ในกรณีที่มีการใช้เรือเดินทะเลที่ไม่ได้อยู่ในเกณฑ์ที่กำหนดไว้ข้างต้น บริษัทประกันภัยอาจจะไม่พิจารณารับประกันภัยหรือหากมีการพิจารณารับประกันภัย ก็อาจจะมีการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมเรือเก่าเป็นการเพิ่มเติมเนื่องจากมีความเสี่ยงภัยเพิ่มขึ้นจากปกติ

3. ระยะเวลาการคุ้มครอง

สัญญาประกันภัยการขนส่งสินค้า จะเริ่มต้น เมื่อสินค้าเคลื่อนออกจากโกดังหรือสถานที่เก็บสินค้า ณ สถานที่ที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยเมื่อเริ่มเดินทางและให้ความคุ้มครองต่อเนื่องตลอดการขนส่งตามปกติและสิ้นสุดเมื่อ

1. ส่งถึงโกดังของผู้รับสินค้าหรือโกดังปลายทาง หรือสถานที่เก็บสินค้า ณ ปลายทางที่ระบุไว้
 2. ส่งถึงโกดังหรือสถานที่เก็บสินค้าอื่น ณ ปลายทางที่ระบุไว้ ซึ่งผู้เอาประกันภัยเลือกใช้เป็น
 - 2.1. ที่เก็บสินค้านอกเหนือเส้นทางขนส่งตามปกติ หรือ
 - 2.2. ที่จัดสรรหรือแจกจ่ายสินค้า
 3. เมื่อครบ 60 วัน หลังจากขนส่งสินค้าลงจากเรือเดินทะเล ณ ท่าปลายทาง หรือเมื่อครบ 30 วัน หลังจากขนส่งสินค้าลงจากเครื่องบิน
- แล้วแต่ว่าเหตุการณ์ใดจะเกิดก่อนก็จะสิ้นสุดความคุ้มครอง ณ. เวลานั้น

4. เอกสารในการออกกรมธรรม์

เอกสารที่จำเป็นสำหรับการออกกรมธรรม์ประกันภัย

กรณีส่งออก	กรณีนำเข้า
<ol style="list-style-type: none"> 1. Invoice (ใบกำกับสินค้า) 2. Bill of Lading (B/L) (ใบตราส่ง) หรือใบ Master Airway Bill (MAWB) กรณีเดินทางมาทางเครื่องบิน 3. Packing List (เอกสารแสดงหีบห่อสินค้า) (ถ้ามี) 4. Letter of Credit (L/C) 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pro Forma Invoice/Invoice (ใบกำกับสินค้า) 2. Bill of Lading (B/L) (ใบตราส่ง) หรือใบ Master Airway Bill (MAWB) กรณีเดินทางมาทางเครื่องบิน 3. Packing List (เอกสารแสดงหีบห่อสินค้า) (ถ้ามี)

5. INCOTERM 2000

INCOTERM 2000

TERM	DUTY OF SELLER	DUTY OF BUYER
EXW – EX WORKS or EX WAREHOUSE, named place	4 จัดเตรียมสินค้าตามที่มีผู้ซื้อสินค้าต้องการ และจัดเก็บไว้ในสถานที่ของผู้ขายหรือสถานที่อื่นที่ได้ตกลงกัน เพื่อรอผู้ซื้อมาดำเนินการขนสินค้า ภาระของผู้ขายจะสิ้นสุดทันทีเมื่อผู้ซื้อสินค้าเข้ามารับสินค้าหรือถึงกำหนดระยะเวลาที่ได้ตกลงกันไว้	4 มีภาระต่อความเสียหายหรือสูญหายของสินค้าทันทีเมื่อดำเนินการขนสินค้าหรือเมื่อถึงเวลาที่ได้ตกลงไว้กับผู้ขาย 4 ผู้ซื้อต้องทำประกันภัยเองตั้งแต่ขนสินค้าขึ้นยานพาหนะ ณ. สถานที่ของผู้ขาย
FCA – FREE CARRIER, named place	4 จัดส่งสินค้าไปยังผู้ขนส่งที่ทางผู้ซื้อได้เลือกไว้ และความรับผิดชอบของผู้ขายจะสิ้นสุดลงเมื่อ สินค้าได้ส่งถึงผู้ขนส่งหรือผู้แทนของผู้ส่งเรียบร้อยแล้ว	4 มีภาระต่อความเสียหายหรือสูญหายของสินค้าทันทีเมื่อสินค้าส่งมือผู้ขนส่งหรือผู้แทนของผู้ขนส่ง 4 ผู้ซื้อต้องทำประกันภัยเองตั้งแต่สินค้าได้เดินทางไปถึงผู้ขนส่ง
FAS – FREE ALONGSIDE VESSEL, named port of shipment	4 จัดส่งสินค้าไปถึงข้างเรือเดินสมุทร ณ. ท่าเรือในประเทศของผู้ขาย และจะสิ้นสุดภาระเมื่อได้ขนสินค้ามาถึงข้างเรือเดินสมุทรเพื่อเตรียมการขนสินค้าลงเรือ หรือเมื่อหลังจากขนสินค้าลงเรือเล็กเรียบร้อยแล้ว (แล้วแต่กฎ ระเบียบ ของแต่ละ	4 มีภาระต่อความเสียหายหรือสูญหายของสินค้าทันทีเมื่อสินค้าถูกส่งมาถึงข้างเรือเดินสมุทร หรือเมื่อหลังจากขนสินค้าลงเรือเล็กเรียบร้อยแล้ว (แล้วแต่กฎ ระเบียบ ของแต่ละ 4 ผู้ซื้อต้องทำประกันภัยเองตั้งแต่สินค้าได้เดินทางมาถึงข้างเรือเดิน

	ท่าเรือเป็นสำคัญ)	สมุทร
FOB – FREE ON BOARD THE VESSEL, named port of shipment	4 จัดส่งสินค้าไปจนถึงเรือเดินสมุทรที่ผู้ซื้อได้เลือกไว้สำหรับการขนส่งทางทะเล และจะสิ้นสุดภาระเมื่อสินค้าได้ขนส่งลงเรือเดินสมุทรเรียบร้อยแล้ว	4 มีภาระต่อความเสียหายหรือสูญหายของสินค้าทันทีเมื่อสินค้าได้ขนส่งลงเรือเดินสมุทรที่ได้เลือกไว้เรียบร้อยแล้ว 4 ผู้ซื้อต้องทำประกันภัยเองเมื่อสินค้าได้ถูกขนส่งลงเรือเดินสมุทรเรียบร้อยแล้ว
CFR – COST AND FREIGHT, named port of destination	4 จัดส่งสินค้าไปจนถึงเรือเดินสมุทรที่ผู้ขายได้จองระวางไว้สำหรับการขนส่งทางทะเล และจะสิ้นสุดภาระเมื่อสินค้าได้ขนส่งลงเรือเดินสมุทรเรียบร้อยแล้วพร้อมทั้งจัดการเรื่องการจองระวางเรือให้กับผู้ซื้อด้วย	4 มีภาระต่อความเสียหายหรือสูญหายของสินค้าทันทีเมื่อสินค้าได้ขนส่งลงเรือเดินสมุทรที่ทางผู้ขายได้จองระวางไว้เรียบร้อยแล้ว 4 ผู้ซื้อต้องทำประกันภัยเองเมื่อสินค้าได้ถูกขนส่งลงเรือเดินสมุทรเรียบร้อยแล้ว
CPT – CARRIAGE PAID TO, named place of destination	4 จัดส่งสินค้าไปยังผู้ขนส่งหรือผู้แทนที่ทางผู้ซื้อได้เลือกไว้ และความรับผิดชอบของผู้ขายจะสิ้นสุดลงเมื่อสินค้าได้ส่งถึงผู้ขนส่งหรือผู้แทนหรืออยู่ในความดูแลของผู้หรือผู้แทนเรียบร้อยแล้ว	4 มีภาระต่อความเสียหายหรือสูญหายของสินค้าทันทีเมื่อสินค้าส่งถึงผู้ขนส่งหรือผู้แทนของผู้ขนส่ง 4 ผู้ซื้อต้องทำประกันภัยเองตั้งแต่สินค้าได้เดินทางไปถึงผู้ขนส่ง
DAF- DELIVERED AT FRONTIER, named place	4 จัดส่งสินค้าไปยังเขตชายแดนที่ได้ตกลงไว้กับผู้ซื้อ และความรับผิดชอบของผู้ขายจะสิ้นสุดลงเมื่อ สินค้าได้ส่งถึงสถานที่ ณ. เขตชายแดนของประเทศของผู้ขาย เพื่อทางผู้ขายจะได้ดำเนินการเรื่องพิธีการด้านศุลกากรเพื่อส่งสินค้าออกไปยังประเทศของผู้ซื้อต่อไป	4 มีภาระต่อความเสียหายหรือสูญหายของสินค้าทันทีเมื่อสินค้าส่งถึงสถานที่ ณ. เขตชายแดนของผู้ขาย ซึ่งได้มีการตกลงกันไว้ล่วงหน้า 4 ผู้ซื้อต้องทำประกันภัยเองหลังจากสินค้าได้เดินทางไปถึงเขตชายแดนที่ได้ตกลงกันไว้กับผู้ขาย
CIF – COST, INSURANCE AND FREIGHT, named port of destination	4 จัดส่งสินค้าไปขึ้นเรือเดินสมุทร ที่ได้จองระวางเรือไว้ พร้อมทั้งจัดการเรื่องการจองเรือและเรื่องการประกันภัยให้กับผู้ซื้อ ณ. ประเทศของผู้ขาย และจะสิ้นสุดภาระเมื่อสินค้าเริ่มออกเดินทางจากโกดังของผู้ขาย จนกระทั่งไปถึงประเทศปลายทางของผู้	4 มีภาระในเรื่องการดำเนินการด้านพิธีการศุลกากรและการออกของในประเทศของผู้ซื้อ 4 ผู้ซื้อไม่ต้องทำประกันภัยเองเนื่องจากราคาสินค้าที่ตกลงซื้อขายกันนั้นได้รวมค่าเบี้ยประกันภัยไว้เรียบร้อยแล้ว

	ชื่อ 4 ในเงื่อนไขทางผู้ขายรับภาระ เรื่องการจัดการด้านการประกันภัย ให้กับผู้ซื้อด้วย	
CIP – CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO, named place of destination	4 จัดส่งสินค้าไปขึ้นเรือเดินสมุทร ที่ ได้จองระวางเรือไว้ พร้อมทั้งจัดการ เรื่องการจองเรือและเรื่องการ ประกันภัยให้กับผู้ซื้อ ณ. ประเทศ ของผู้ขาย และจะสิ้นสุดภาระเมื่อสินค้า เริ่มออกเดินทางจากโกดังของผู้ขาย จนกระทั่งไปถึงประเทศปลายทางของผู้ ซื้อ 4 ในเงื่อนไขทางผู้ขายรับภาระ เรื่องการจัดการด้านการประกันภัย ให้กับผู้ซื้อด้วย	4 มีภาระในเรื่องการดำเนินการด้าน พิธีการศุลกากรและการออกของใน ประเทศของผู้ซื้อ 4 ผู้ซื้อไม่ต้องทำประกันภัยเอง เนื่องจากราคาสินค้าที่ตกลงซื้อขาย กันนั้นได้รวมค่าเบี้ยประกันภัยให้ เรียบร้อยแล้ว

DES – DELIVERED EX SHIP, named port of destination	4 มีภาระในการขนส่งสินค้าตั้งแต่ต้น ทางไปถึงเมืองท่าปลายทางของผู้ซื้อ ตามที่ได้ตกลงกันไว้ เพื่อเตรียมการขน ถ่ายสินค้า 4 ในเงื่อนไขทางผู้ขายรับภาระ เรื่องการจัดการด้านการประกันภัย ให้กับผู้ซื้อด้วย	4 มีภาระต่อความเสียหายหรือสูญหาย ของสินค้าทันทีเมื่อสินค้าเดินทางถึง เมืองท่าของผู้ซื้อตามที่ได้ตกลงกันไว้ และมีภาระในเรื่องความรับผิดชอบใน การขนถ่ายสินค้า ณ. เมืองท่า ปลายทางด้วย 4 ผู้ซื้อไม่ต้องทำประกันภัยเอง เนื่องจากเป็นภาระของผู้ขาย
DEQ – DELIVERED EX QUAY, named port of destination	4 จัดส่งสินค้าไปยังท่าเรือปลายทาง ของผู้ซื้อตามที่ได้ตกลงไว้กับผู้ซื้อ และ ความรับผิดชอบของผู้ขายจะสิ้นสุดลง เมื่อ สินค้าได้ส่งถึงท่าเรือที่กำหนดไว้ ภายในประเทศของผู้ขาย รวมถึง การดำเนินการขนถ่ายสินค้าจากเรือ เดินสมุทรหรือการขนส่งโดยเรือ ลำเลียงเพื่อขนสินค้าขึ้น ณ. หน้า ท่าเรือของผู้ซื้อ อาจจะมีการจ่ายค่า ภาษีให้ผู้ซื้อด้วยหรือไม่ก็ได้ โดยต้องมี	4 มีภาระต่อความเสียหายหรือสูญหาย ของสินค้าทันทีเมื่อสินค้าส่งถึง ณ. หน้า ท่าเรือของประเทศผู้ซื้อเรียบร้อยแล้ว รวมถึงการดำเนินการทางด้านศุลกากร และการออกของ 4 ผู้ซื้อไม่ต้องทำประกันภัยเอง เนื่องจากเป็นภาระรับผิดชอบของ ผู้ขายจนสินค้าเดินทางมาถึงหน้า ท่าเรือปลายทาง

	<p>เงื่อนไขพิเศษกำกับดังนี้ DEQ (DUTY PAID) OR DEQ (DUTY UNPAID)</p> <p>4 ในเงื่อนไขนี้ทางผู้ขายรับภาระเรื่องการจัดการด้านการประกันภัยให้กับผู้ซื้อด้วย</p>	
<p>DDU – DELIVERED DUTY UNPAID, named destination</p>	<p>4 จัดส่งสินค้าไปจนถึงสถานที่ที่ระบุไว้ ณ. ประเทศของผู้ซื้อโดยปกตินิยมจะระบุสถานที่อื่นเป็นที่ตั้งของโกดังของผู้ซื้อแต่ไม่ต้องชำระค่าภาษีอากรให้กับผู้ซื้อ</p> <p>4 ในเงื่อนไขนี้ทางผู้ขายรับภาระเรื่องการจัดการด้านการประกันภัยให้กับผู้ซื้อด้วย</p>	<p>4 มีภาระในเรื่องการดำเนินการด้านพิธีการศุลกากรและการออกของในประเทศของผู้ซื้อ เมื่อสินค้าส่งถึงโกดังของผู้ซื้อ</p> <p>4 ผู้ซื้อไม่ต้องทำประกันภัยเอง เนื่องจากราคาสินค้าที่ตกลงซื้อขายกันนั้นได้รวมค่าเบี้ยประกันภัยให้เรียบร้อยแล้ว</p>
<p>DDP – DELIVERED DUTY PAID, named place</p>	<p>4 จัดส่งสินค้าไปจนถึงสถานที่ที่ระบุไว้ ณ. ประเทศของผู้ขายโดยปกตินิยมจะระบุสถานที่อื่นเป็นที่ตั้งของโกดังของผู้ซื้อ พร้อมทั้งชำระค่าภาษีอากรให้กับผู้ซื้อ ณ. ปลายทางด้วย</p> <p>4 ในเงื่อนไขนี้ทางผู้ขายรับภาระเรื่องการจัดการด้านการประกันภัยให้กับผู้ซื้อด้วย</p>	<p>4 มีภาระในเรื่องการดำเนินการด้านพิธีการศุลกากรและการออกของในประเทศของผู้ซื้อ เมื่อสินค้าส่งถึงโกดังของผู้ซื้อ</p> <p>4 ผู้ซื้อไม่ต้องทำประกันภัยเอง เนื่องจากเป็นภาระของผู้ขาย</p>