

คู่มือธุรกิจ
นำเข้า ส่งออก
ประธาน เกียรติไพบูลย์กิจ

ปรับปรุงใหม่ ครั้งที่ 7
E-book 2020

glean from the other side of the world for more than 30 years

**IMPORT
EXPORT
HANDBOOK**



ชื่อหนังสือ	คู่มือธุรกิจนำเข้า-ส่งออก Import Export Handbook
ชื่อผู้แต่ง	นายประสารณ์ เกียรติไพบูลย์กิจ
ISBN	974-23552-0-7
ฉบับเดิม	พิมพ์ครั้งที่ 1 ตุลาคม 2544 จำนวน 3,000 เล่ม
	พิมพ์ครั้งที่ 2 ตุลาคม 2545 จำนวน 3,000 เล่ม
	พิมพ์ครั้งที่ 3 ตุลาคม 2545 จำนวน 3,000 เล่ม
	พิมพ์ครั้งที่ 4 ตุลาคม 2546 จำนวน 3,000 เล่ม
	พิมพ์ครั้งที่ 5 ตุลาคม 2549 จำนวน 2,000 เล่ม
	พิมพ์ครั้งที่ 6 กุมภาพันธ์ 2553 จำนวน 5,000 เล่ม
ฉบับปรับปรุงใหม่	พิมพ์ครั้งที่ 7 มกราคม 2563 E- book
	พิมพ์ครั้งที่ 8 มิถุนายน 2565 E-book - Free Download

สงวนลิขสิทธิ์ตามกฎหมาย

ส่วนที่ 1

ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับ การนำเข้า-ส่งออก

1

การประกันภัยขนส่งสินค้ากับการค้าระหว่างประเทศ

การประกันภัยขนส่งสินค้า

คือการประกันที่ให้ความคุ้มครองแก่สินค้าที่ขนส่งจากสถานที่หนึ่งไปยังอีกสถานที่หนึ่งหรือจากประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่ง

ซึ่งในการขนส่งนี้อาจเกิดความเสียหายหรือสูญเสียดังกล่าวขึ้นได้ การประกันภัยนี้เรียกรวมกันว่า “มาริน”

ซึ่งหมายถึงการประกันภัยขนส่งสินค้าทางทะเล

และรวมถึงการประกันภัยสินค้าที่ขนส่งโดยวิธีอื่นด้วย คือ การขนส่งทางอากาศ ทางบก และทางพัสดุภัณฑ์ไปรษณีย์

1.1 ประวัติของการประกันภัยขนส่งสินค้าทางทะเล

ในราวคริสต์ศตวรรษที่ 14

พ่อค้าจากทางตอนใต้ของประเทศอิตาลี

ได้อพยพจากถิ่นที่อยู่เดิมไปยังประเทศอังกฤษ

เป็นผู้นำระบบการประกันภัยขนส่งสินค้าทางทะเลมาใช้

เพื่อแก้ปัญหาความสูญเสียเงินลงทุนให้แก่พ่อค้าเงินกู้ที่ปล่อย

ยกู้ให้แก่พ่อค้านักเดินเรือที่ดำเนินธุรกิจค้าขายโพ้นทะเล

ซึ่งประสบความสูญเสียจากอุบัติเหตุในการเดินเรือในสมัยนั้น

ในคริสต์ศตวรรษที่ 18 ที่ริมฝั่งแม่น้ำเทมส์ในกรุงลอนดอน

ได้เป็นที่กำเนิดของการประกันภัยทางทะเลที่สำคัญ

เมื่อเจ้าของร้านกาแฟเล็กๆ ชื่อ นายเอ็ดเวิร์ด ลอยด์

ให้จัดบริการต่างๆ ให้แก่นักเดินเรือที่มาใช้บริการ

รวมทั้งการประกันภัยขนส่งสินค้าทางทะเลด้วย

ซึ่งต่อมาร้านกาแฟแห่งนี้ได้พัฒนามาเป็นสถาบันที่สำคัญใ

นการกำหนดมาตรฐานการประกันภัยขนส่งสินค้าทางทะเล
มาจนทุกวันนี้

ต่อมาเมื่อประเทศอังกฤษเป็นมหาอำนาจทางทะเล
ได้มีการวางแนวทางในการปฏิบัติไว้เป็นอันมาก
และได้กลายมาเป็นมาตรฐานสากลทางทะเลในเวลาต่อมา

1.2 ความสำคัญของการประกันภัยขนส่งสินค้าทางทะเล

การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจะต้องเสี่ยงต่อความสูญหายหรือ
ความเสียหายของสินค้าที่อาจเกิดขึ้นได้ในระหว่างทาง
อันจะส่งผลกระทบต่อผู้ที่เกี่ยวข้องในระบบการค้าระหว่างป
ระเทศ อันได้แก่ ผู้ซื้อ ผู้ขาย ผู้รับขนส่ง และธนาคาร
เป็นต้น

การทำประกันภัยขนส่งสินค้าทางทะเลจึงเป็นการโอนความ
เสี่ยงต่างๆ

ที่อาจเกิดขึ้นได้จากผู้ที่เกี่ยวข้องในระบบการค้าไปสู่ผู้ที่อยู่
นอกระบบอันได้แก่ผู้รับประกันภัย

โดยมีเบี้ยประกันภัยเป็นสิ่งตอบแทน

ดังนั้นการทำประกันภัยขนส่งสินค้าทางทะเลจึงเป็นหลักประ
กันให้แก่ผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งหมดในระบบการค้าระหว่างประเท
ศ

ว่าเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นจะไม่ส่งผลกระทบต่อผู้ที่เกี่ยว
ข้อง

จุดประสงค์ของการทำประกันภัยขนส่งสินค้าทางทะเลมีดังนี้

- เพื่อเรียกค่าสินไหมทดแทนตามกรมธรรม์ประกันภัย
การเรียกค่าสินไหมทดแทนจะเป็นไปตามเงื่อนไขความคุ้มครอง
ที่ได้ทำประกันภัยไว้ในกรณีที่สินค้าได้รับความเสียหาย
หรือสูญเสียจากการขนส่ง

ดังมีรายละเอียดที่จะได้กล่าวในลำดับต่อไป

▪

เพื่อเป็นหลักประกันต่อธนาคารหรือสถาบันการเงินในการรับซื้อตัวเงิน

เนื่องจากว่าเมื่อผู้ขายสินค้าได้ส่งมอบสินค้าลงเรือและได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขต่างๆ ของผู้ซื้อแล้ว

โดยปกติผู้ขายจะขอขึ้นเงินค่าสินค้าจากธนาคารผู้รับ L/C ในประเทศของผู้ขายก่อน

ดังนั้นการซื้อประกันภัยขนส่งสินค้าจึงเป็นหลักประกันให้กับธนาคารว่าเงินค่าสินค้าที่ธนาคารได้สำรองจ่ายออกไปก่อนหน้านี้

หากสินค้าได้รับความเสียหายหรือสูญเสียจากการขนส่งในระหว่างทาง

ผู้ซื้อสินค้าจะสามารถเรียกค่าสินไหมทดแทนตามกรมธรรม์ประกันภัย

เพื่อชำระคืนค่าสินค้าให้แก่ทางธนาคารที่สำรองจ่ายไปให้ก่อนได้

▪

เพื่อเป็นฐานในการคำนวณค่าภาษีอากรขาเข้าเนื่องจากสินค้าที่นำเข้าจะต้องใช้ฐานราคา C.I.F. ณ

ท่าเรือที่นำเข้าเป็นฐานในการคำนวณภาษีอากร

กรณีที่ผู้นำเข้าไม่ได้ทำประกันภัยขนส่งสินค้ามาจากเมืองท่าต้นทาง ในการปรับฐานของราคาสินค้าให้เป็นราคา

C.I.F. เพื่อใช้คำนวณค่าภาษีอากรของกรมศุลกากร

ซึ่งผู้นำเข้ามีทางเลือก 2 ทาง ดังนี้

+ บวกเงินเพิ่มอีกร้อยละ 1 ของราคา F.O.B.

เข้าไปในค่าสินค้าที่สำแดงไว้ในใบขนสินค้าเพื่อคำนวณค่าภาษีอากร

+

ซื้อประกันภัยสินค้าเพื่อนำเงินค่าเบี้ยประกันบวกเข้าไปในราคาสินค้าให้เป็นฐานราคา C.I.F.

เพื่อคำนวณค่าภาษีอากร

1.3 ผู้มีหน้าที่ทำประกันภัยขนส่งสินค้าทางทะเล

การซื้อความคุ้มครองสินค้าระหว่างขนส่งหรือการทำประกันภัยขนส่งสินค้าทางทะเล

ต้องกระทำโดยฝ่ายที่ต้องรับความเสี่ยงต่อความเสียหายหรือสูญเสียชีวิตที่อาจเกิดขึ้นต่อสินค้า
ซึ่งขึ้นอยู่กับเงื่อนไขการซื้อขายที่ตกลงกัน
โดยทั่วไปได้แก่ผู้นำเข้าและผู้ส่งออก

1.4 ความเสี่ยงภัยในกรณีไม่ทำประกันภัยสินค้า

หากผู้ประกอบการไม่ทำประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกับสินค้าระหว่างการขนส่ง

เมื่อมีความเสียหายหรือสูญเสียชีวิตเกิดขึ้นจะมีผู้ที่เกี่ยวข้องกับความเสี่ยงภัยในตัวสินค้าหลายฝ่าย อันได้แก่ ผู้ส่งสินค้า

ผู้รับขนส่งสินค้าทุกทอด โรงพักสินค้า

รวมทั้งฝ่ายผู้นำเข้าสินค้าเองด้วย

ดังนั้นผู้ประกอบการจึงไม่สามารถไปไล่เบี้ยเอาจากผู้หนึ่งผู้ใดได้

ความเสี่ยงภัยในความเสียหายหรือสูญเสียชีวิตของตัวสินค้าจะตกอยู่กับผู้ประกอบการเอง

ซึ่งความเสี่ยงภัยนั้นขึ้นอยู่กับเงื่อนไขการส่งมอบสินค้า ดังนี้

- FOB และ CFR ความเสี่ยงภัยจะตกอยู่กับผู้นำเข้าสินค้า ในทันทีที่ผู้ส่งสินค้านำสินค้าขึ้นเรือหรืออากาศยานหรือยานพาหนะที่ใช้ขนส่งสินค้า
- CIF ความเสี่ยงภัยจะตกอยู่กับผู้ส่งสินค้า ในทันทีที่สินค้าขึ้นเรือหรืออากาศยานหรือพาหนะที่ใช้ในการขนส่งสินค้า

ผู้ประกอบการจึงควรทำประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสียหายหรือสูญเสียชีวิตที่อาจเกิดขึ้นได้ระหว่างการขนส่ง
ทุกครั้งที่มีการนำเข้าหรือส่งออกสินค้า

1.5 ความสัมพันธ์ของความเสียหายกับเงื่อนไขการส่งมอบสินค้า

เงื่อนไขการส่งมอบสินค้าที่เป็นที่นิยมโดยทั่วไปตามปกติวิสัยทางการค้าระหว่างประเทศ มีด้วยกัน 3 ประเภท และมีความเกี่ยวข้องกับการประกันภัย ดังนี้

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

ความเสี่ยงของผู้ขาย

ความเสี่ยงของผู้ซื้อ



ผู้ขายสินค้า

มีหน้าที่จัดส่งสินค้าขึ้นเรือเดินสมุทรโดยไม่ต้องทำประกันภัย และไม่ต้องเสียค่า ระวังเรือ

ผู้ซื้อสินค้า

มีหน้าที่จะต้องชำระค่าระวางเรือและจัดซื้อประกันภัยการขนส่งสินค้าทางทะเล

2 C.F.R. (COST AND FREIGHT)

ราคาสินค้า+ค่าระวางเรือ

ความเสี่ยงของผู้ขาย

ความเสี่ยงของผู้ซื้อ



ผู้ขายสินค้า

มีหน้าที่จัดส่งสินค้าขึ้นเรือเดินสมุทร

และชำระค่าระวางเรือล่วงหน้า

แต่ไม่ต้องทำประกันภัย

ผู้ซื้อสินค้า

มีหน้าที่จะต้องจัดซื้อประกันภัยการขนส่งสินค้าทางทะเล

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

ราคาสินค้า+ค่าระวางเรือ+ประกันภัย

ความเสี่ยงของผู้ขาย

ความเสี่ยงของผู้ขาย



ผู้ขายสินค้า

คิดค่าสินค้า

รวมค่าระวางเรือเดินสมุทรและค่าประกันภัยการขนส่งสินค้าทางทะเล

ผู้ซื้อสินค้า นิยมเงื่อนไขซื้อขายนี้ เพราะว่าสะดวกที่สุด
ไม่ต้องมาคอยซื้อประกันภัยเอง

1.6

สรุปความสัมพันธ์ของความเสี่ยงกับเงื่อนไขการส่งมอบสินค้า

ความสัมพันธ์ของความเสี่ยงกับเงื่อนไขการการซื้อขายหรือเงื่อนไขการส่งมอบสินค้า สรุปได้ดังนี้

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

1.7 ธรรมเนียมประกันภัยขนส่งสินค้าทางทะเล

คุณสมบัติโดยทั่วไปและประวัติโดยย่อของธรรมเนียมประกันภัยขนส่งสินค้าทางทะเล มีดังนี้คือ

- กรณธรรมประกันภัยขนส่งสินค้าทางทะเล เป็นสัญญาต่างตอบแทนที่ผู้รับประกันภัยตกลงว่าจะจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันหากว่าสินค้าที่เอาประกันไว้เกิดความเสียหายหรือสูญเสียชีวิตระหว่างการขนส่ง โดยมีเบี้ยประกันเป็นค่าตอบแทน
- กรณธรรมประกันภัยขนส่งสินค้าทางทะเล เป็นมาตรฐานสากล ที่ผู้เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศสามารถเข้าใจในสิ่งเดียวกันได้ และสามารถมั่นใจได้ว่าขอบเขตความคุ้มครองข้อกำหนดและเงื่อนไขต่างๆ ในกรณธรรมจะมีความถูกต้องและเหมาะสม
- กรณธรรมประกันภัยขนส่งสินค้าทางทะเลฉบับแรก ถือกำเนิดขึ้นในประเทศอังกฤษในปี ค.ศ. 1775 โดยใช้ชื่อว่า "S.G. FORM" ซึ่งถูกใช้ติดต่อกันมาเป็นเวลาอันยาวนานกว่า 200 ปี จนกระทั่งในปี ค.ศ. 1982 จึงได้มีการนำกรณธรรมที่ได้ปฏิรูปขึ้นใหม่มาใช้แทน "S.G.FORM" และใช้ติดต่อกันเรื่อยมาจนทุกวันนี้

1.8 ชนิดของกรณธรรมประกันภัยขนส่งสินค้าทางทะเล

กรณธรรมการประกันภัยขนส่งสินค้าทางทะเลที่นิยมใช้ มีด้วยกัน 3 ประเภท ได้แก่

1 กรณธรรมเดี่ยว (Single Policy)

เป็นกรณธรรมที่คุ้มครองสินค้าที่เอาประกัน เฉพาะเที่ยวเรือที่ได้ทำประกันไว้ ซึ่งการทำประกันภัยทางทะเลส่วนใหญ่ จะเป็นกรณธรรมประเภทนี้

2 กรณธรรมรายปี (Annual Policy)

เป็นกรรมวิธีแบบเปิดกว้างที่ให้ความคุ้มครองภายในระยะเวลาที่
เอาประกันเป็นรายปี ภายใต้เงื่อนไขต่างๆ
ที่ผู้รับประกันกับผู้เอาประกันได้ตกลงกันได้

3 กรรมวิธีเปิด (Open Policy)

เป็นสัญญาประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองที่กว้างขวางที่สุด
มีลักษณะที่เปิดกว้างเช่นเดียวกันกรรมวิธีรายปี
แต่ระยะเวลาที่เอาประกันระบุไว้เฉพาะวันเริ่มต้นความคุ้มครอง
เท่านั้น โดยไม่ระบุวันสิ้นสุดการเอาประกัน
วันสิ้นสุดการเอาประกันสำหรับกรรมวิธีแบบเปิดโดยทั่วไป
คือ 30 วัน

หลังจากที่คู่สัญญาฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดบอกเลิกสัญญาเป็นลาย
ลักษณ์อักษร

เมื่อมีการขนส่งสินค้าเกิดขึ้นผู้เอาประกันภัยจะต้องแจ้งรายละเอียด
แห่งสินค้าที่เอาประกันภัยให้แก่ผู้รับประกันภัยเพื่อออกหน้
งสิ่รับรองการประกันภัยในสินค้าที่ขยวนั้นๆ โดยอ้างถึง
Open Policy ที่ได้ทำไว้

1.9

เงื่อนไขความคุ้มครองของกรมธรรม์

เงื่อนไขความคุ้มครองของกรมธรรม์ คือรายละเอียดข้อตกลงเกี่ยวกับการคุ้มครองระหว่างผู้เอาประกันภัยกับผู้รับประกัน

มีรูปแบบที่เป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วโลก ซึ่งจัดร่างขึ้นโดย Institute of London Underwriters เมื่อปี ค.ศ.1982 แบ่งออกเป็น 4 ประเภท

เรียกว่าเงื่อนไขมาตรฐานสำหรับสินค้าทั่วไป ได้แก่

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

1.10 เงื่อนไขและความคุ้มครองทางเรือ

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

ภัยที่คุ้มครอง	CLAUSE A	CLAUSE B	CLAUSE C
เพลิงไหม้ ระเบิด	คุ้มครอง	คุ้มครอง	คุ้มครอง
เรือเกยตื้น ล่ม จม หรือตะแคง	คุ้มครอง	คุ้มครอง	คุ้มครอง
ยานพาหนะทางบกพลิกคว่ำหรือตกจากราง	คุ้มครอง	คุ้มครอง	คุ้มครอง
ยานพาหนะเรือชนหรือปะทะกับวัตถุอื่นใด	คุ้มครอง	คุ้มครอง	คุ้มครอง
การขนส่งสินค้าลงจากเรือ ณ ท่าหลบภัย	คุ้มครอง	คุ้มครอง	คุ้มครอง
สินค้าถูกโยนทิ้งทะเล (Jettison)	คุ้มครอง	คุ้มครอง	คุ้มครอง
การเฉลี่ยความเสียหายหรือสูญเสียของส่วนรวม (General Average)	คุ้มครอง	คุ้มครอง	คุ้มครอง
ค่ากู้เรือ และ ค่ากู้สินค้า (Salvage Charge)	คุ้มครอง	คุ้มครอง	คุ้มครอง
ความรับผิดชอบต่อเงื่อนไขผิดที่	คุ้มครอง	คุ้มครอง	คุ้มครอง

งครุณีเรือชนกัน			
ค่าจัดส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทาง	คุ้มครอง	คุ้มครอง	คุ้มครอง
แผ่นดินไหว ภูเขาไฟระเบิด หรือฟ้าผ่า	คุ้มครอง	คุ้มครอง	ไม่คุ้มครอง
สินค้าถูกน้ำทะเลซัดตกเรือไป	คุ้มครอง	คุ้มครอง	ไม่คุ้มครอง
ความเสียหายจากน้ำทะเลหรือแม่น้ำ ทะเลสาบ	คุ้มครอง	คุ้มครอง	ไม่คุ้มครอง
สินค้าทั้งหีบห่อเสียหายโดยสิ้นเชิงเพราะตกจากเรือ หรือจากการชนขึ้นลงหรือเปลี่ยนถ่ายเรือ หรือยานพาหนะ	คุ้มครอง	คุ้มครอง	ไม่คุ้มครอง
สินค้าเปียกน้ำฝน	คุ้มครอง	ไม่คุ้มครอง	ไม่คุ้มครอง
การกระทำความเสียหายหรือการทำลายโดยเจตนาต่อสินค้าของบุคคลอื่น	คุ้มครอง	ไม่คุ้มครอง	ไม่คุ้มครอง
การปล้นโดยโจรสลัดและการถูกขโมย	คุ้มครอง	ไม่คุ้มครอง	ไม่คุ้มครอง
ความสูญเสียบรรยากาศหรือเสียหายต่อทรัพย์สินที่เอาประกันภัยอันเกิดจากภัยทุกอย่างที่มีสาเหตุจากภายนอกและเกิดขึ้นโดยไม่คาดหมาย	คุ้มครอง	ไม่คุ้มครอง	ไม่คุ้มครอง

1.11 เงื่อนไขและความคุ้มครองทางอากาศ INSTITUTE CARGO CLAUSE (AIR)

คือเงื่อนไขความคุ้มครองของกรมธรรม์ของสินค้าที่ขนส่งทางอากาศ มีรายละเอียดเงื่อนไขความคุ้มครองเช่นเดียวกับกับ Institute Cargo Class A ยกเว้น

- เรื่องเฉลี่ยค่าเสียหายร่วมกัน (General Average Contribution) และกรณีเรือชนกันแล้วผิดทั้งคู่

ซึ่งผู้เอาประกันและเจ้าของสินค้าจะต้องมีส่วนร่วมรับผิดชอบ (Both to blame collision) ไม่ปรากฏในกรมธรรม์

- ระยะเวลาสิ้นสุดความคุ้มครอง 30 วัน
หลังจากสินค้าลงจากเครื่องบิน ณ สนามบินปลายทาง

1.12 ข้อยกเว้นความคุ้มครอง

กรมธรรม์ประกันภัยทุกฉบับจะมีข้อยกเว้นความคุ้มครองในการรับประกันภัยขนส่งสินค้าทางทะเล ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

1 ข้อยกเว้นความคุ้มครองของเงื่อนไข INSTITUTE CARGO CLAUSES (A)

- + ความสูญเสีย เสียหาย หรือค่าใช้จ่ายใดๆ อันเกิดจากการกระทำโดยมิชอบหรือความจงใจของผู้เอาประกันภัย
- + การรั่วซึมปกติ ปริมาณหรือน้ำหนักขาดหายโดยปกติ การเสื่อมสภาพหรือสึกหรอตามปกติวิสัยของตัวสินค้าที่เอาประกันภัยเอง
- + ความสูญเสีย เสียหาย หรือค่าใช้จ่ายใดๆ ที่เกิดจากการบรรจุหีบห่อหรือการจัดเตรียมสินค้าที่ไม่เหมาะสม ทั้งนี้หมายรวมถึงการจัดเตรียมสินค้าก่อนการบรรจุหีบห่อ การจัดวางสินค้าในตู้บรรจุสินค้าหรือการยกตู้ ที่กระทำก่อนที่จะเริ่มความคุ้มครองหรือกระทำโดยผู้เอาประกันภัยเอง
- + ความสูญเสีย เสียหาย หรือค่าใช้จ่ายใดๆ อันมีสาเหตุมาจากสภาพตามธรรมชาติของตัวสินค้าที่เอาประกันเอง
- + ความสูญเสีย เสียหาย หรือค่าใช้จ่ายใดๆ อันมีสาเหตุใกล้ชิดจากการล่าช้า ถึงแม้ว่าการล่าช้านั้นจะเกิดจากภัยที่คุ้มครองก็ตาม

- + ความสูญเสีย เสียหาย หรือค่าใช้จ่ายใดๆ
อันเกิดจากการล้มละลาย หรือปัญหาทางการเงิน
หรือการไม่สามารถชำระหนี้ของเจ้าของเรือ
ผู้เช่าเหมาเรือ หรือผู้ดำเนินการเดินเรือ
- + ความสูญเสีย เสียหาย หรือค่าใช้จ่ายใดๆ
อันเกิดจากการใช้อาวุธปรมาณู
หรือสงครามที่เกี่ยวกับการแตกประทุของอะตอม
หรือปฏิกิริยาทางนิวเคลียร์ หรือกัมมันตภาพรังสี
- + ความสูญเสีย เสียหาย หรือค่าใช้จ่ายใดๆ
อันเกิดจากความไม่ทนทะเล
ความไม่สมบูรณ์และความไม่พร้อมออกเดินทะเล
ของยานพาหนะหรือตู้บรรจุสินค้า
ทั้งนี้ผู้เอาประกันหรือลูกจ้างของผู้เอาประกันจะต้องไม่
มีส่วนรู้เห็นในขณะที่ส่งมอบสินค้าขึ้นยานพาหนะนั้น
- + ความสูญเสีย เสียหาย หรือค่าใช้จ่ายใดๆ
อันเกิดจากภัยสงคราม
- + ความสูญเสีย เสียหาย หรือค่าใช้จ่ายใดๆ
อันเกิดจากภัยจลาจลและการนัดหยุดงาน

2 ข้อยกเว้นความคุ้มครองของเงื่อนไข INSTITUTE CARGO CLAUSES (B)

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

3 ข้อยกเว้นความคุ้มครองของเงื่อนไข INSTITUTE

CARGO CLAUSES (C)

- + มีข้อยกเว้นเช่นเดียวกับความคุ้มครองของเงื่อนไข
INSTITUTE CARGO CLAUSES (B) ทุกประการ

1.13 ข้อกำหนดการยกเว้นภัยสงคราม (WAR)

กรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลทุกฉบับจะมีข้อยกเว้นการไม่คุ้มครอง
ความสูญเสีย เสียหาย

หรือค่าใช้จ่ายอันมีสาเหตุจากภัยสงคราม
ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

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

1.14 ข้อกำหนดการยกเว้นภัยจลาจลและการนัดหยุดงาน (SRCC)

กรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลทุกฉบับจะมีข้อยกเว้นการไม่คุ้มครอง
ความสูญเสีย เสียหาย

หรือค่าใช้จ่ายอันมีสาเหตุจากภัยจลาจลและการนัดหยุดงาน
ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

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

ผู้ก่อการร้ายหรือบุคคลที่กระทำการเนื่องจากจุดประสงค์
ทางการเมือง

1.15

เงื่อนไขขยายความคุ้มครองภัยสงครามภัยจลาจลและการนัดหยุดงาน

คือการขยายความคุ้มครองให้แก่ข้อยกเว้นภัยสงครามภัยจลาจล
และการนัดหยุดงานและการก่อความไม่สงบ (WAR &
SRCC)

ซึ่งเป็นข้อยกเว้นที่สามารถซื้อคืนได้โดยการขยายความคุ้มครอง
ตามปกติการทำประกันภัยขนส่งสินค้าทางทะเล
ผู้รับประกันจะจัดให้มีการขยายความคุ้มครองของภัยสงคราม
และภัยจลาจลให้ด้วย

1.16 เงื่อนไขความคุ้มครองเฉพาะประเภทสินค้า

ได้แก่เงื่อนไขที่ให้ความคุ้มครองเฉพาะสินค้าที่มีลักษณะพิเศษ
เช่นสินค้าแช่เยือกแข็ง สินค้าเทกอง เป็นต้น

ซึ่งมีชื่อเรียกตามประเภทสินค้าที่ให้ความคุ้มครอง เช่น

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

1.17 เงื่อนไขพิเศษอื่นๆ

ได้แก่เงื่อนไขความคุ้มครองอื่นของการประกันภัยขนส่งสินค้าทาง
ทะเลที่มีได้ระบุไว้โดยทั่วไปในกรมธรรม์ เช่น

- INSTITUTE MALICIOUS DAMAGE CLAUSE
- INSTITUTE THEFT, PILFERAGE AND NON-DELIVERY CLAUSE

- INSTITUTE REPLACEMENT CLAUSE
- INSTITUTE CLASSIFICATION CLAUSE
(เงื่อนไขข้อกำหนดมาตรฐานเรือ)

1.18 จุดเริ่มต้นและสิ้นสุดของสัญญาประกันภัยทางทะเล (Duration of Cover)

สัญญาการประกันภัยขนส่งสินค้าทางทะเล จะเริ่มต้นเมื่อสินค้าเคลื่อนออกจากสถานที่เก็บสินค้า ณ สถานที่ที่ระบุว่าเป็นจุดเริ่มต้นการออกเดินทางต่อเนื่องตลอดการขนส่งตามเส้นทางปกติและจะสิ้นสุดลงเมื่อมีเหตุการณ์ใดเหตุการณ์หนึ่งเกิดขึ้น คือ

1. เมื่อสินค้าส่งถึงโกดังของผู้รับสินค้า หรือโกดังปลายทางอื่นๆ หรือสถานที่เก็บสินค้า ณ จุดหมายปลายทางที่ระบุไว้

2.

เมื่อสินค้าส่งถึงโกดังหรือสถานที่เก็บสินค้าอื่นไม่ว่าจะก่อนถึงหรือ ณ ปลายทางที่ระบุไว้ ซึ่งผู้เอาประกันภัยเลือกใช้เป็น

- ที่เก็บสินค้านอกเหนือไปจากเส้นทางขนส่งตามปกติ หรือ
- ที่จัดสรรหรือแจกจ่ายสินค้า

3. เมื่อครบ 60 วัน

นับจากวันที่สินค้าที่เอาประกันถูกขนถ่ายขึ้นที่เมืองท่าสุดท้าย

1.19 การทำประกันภัยสำหรับสินค้านำเข้า

เมื่อผู้นำเข้าสั่งซื้อสินค้าใน Term F.O.B. หรือ CFR หรือใน Term อื่นๆ ที่ไม่ได้รวมค่าประกันภัยไว้ในค่าสินค้า

ก่อนที่สินค้าออกเดินทางจากเมืองท่าต้นทาง
ผู้นำเข้าหรือผู้ซื้อสินค้าจะต้องติดต่อบริษัทรับประกันภัยสิน
ค้าทางทะเลหรือตัวแทนประกันภัย
เพื่อขอซื้อประกันภัยสินค้าที่จะนำเข้า
โดยจะต้องแจ้งข้อมูลดังต่อไปนี้แก่ผู้รับประกันภัย คือ

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

กรณีที่ยังไม่ทราบข้อมูลทั้งหมด
ผู้นำเข้าสามารถแจ้งบริษัทรับประกันภัยสินค้าทางทะเลหรือ
ตัวแทนประกันภัย ให้ออกเอกสาร Cover Note
ไว้ให้ก่อนเพื่อรับความคุ้มครองล่วงหน้าได้

ในทางปฏิบัติเป็นการยากที่ผู้ซื้อจะทราบว่าผู้ขายสินค้าจะส่งสินค้
าเมื่อไร

จึงไม่สามารถทำประกันภัยได้ทันก่อนที่สินค้าจะออกเดินทาง
จากเมืองท่าต้นทาง

หากเคราะห์ร้ายทำประกันไม่ทันและเกิดเหตุการณ์เรืออัปป
างไปก่อนทำประกันภัยสินค้า

ผู้นำเข้าจะต้องเป็นฝ่ายรับความเสียหายแต่เพียงผู้เดียว

กล่าวคือ ต้องจ่ายค่าสินค้าโดยที่ไม่ได้รับสินค้า

ดังนั้นทางที่ดีควรจะออก Cover Note ในทันทีที่ได้เปิด

L/C ออกไปซื้อสินค้าหรือมีคำสั่งซื้อออกไปยังต่างประเทศ

1.20 ข้อดีของการทำประกันภัยสินค้าขาเข้าภายในประเทศ

การทำประกันภัยขนส่งทางทะเลสำหรับสินค้าขาเข้า
กับบริษัทรับประกันภัยสินค้าทางทะเลหรือตัวแทนประกันภัย
ภายในประเทศมีข้อดี ดังนี้

1.

มีความสะดวกและรวดเร็วในการเรียกร้องค่าสินไหมทด
แทน

2. ผู้รับประกันจะอยู่ในประเทศ

ไม่มีปัญหาในการติดต่อสื่อสาร

3. การซื้อประกันจากต่างประเทศ

เมื่อเกิดความเสียหายของสินค้าเกิดขึ้น

นอกจากต้องใช้เวลาในการติดต่อเรียกร้องค่าเสียหาย
จากผู้รับประกันในต่างประเทศที่กระทำผ่านตัวแทนของ
ผู้รับประกันภัยในประเทศแล้ว

ผู้รับประกันภัยยังอาจบ่ายเบี่ยงที่จะชดใช้ค่าเสียหายตาม
กรมธรรม์ด้วยวิธีการต่างๆ

หรืออาจหวังเหนี่ยวด้วยการเรียกเอกสารเพิ่มเติมต่างๆ
ได้

4. อาจได้เบี้ยประกันที่ต่ำกว่าการซื้อจากต่างประเทศ

5. ไม่เสียเปรียบดุลการชำระเงินของประเทศ

1.21

ข้อควรระวังในการทำประกันภัยสินค้าขาเข้าภายในประเทศ

ถ้าผู้นำเข้าซื้อประกันภัยไม่ทันกำหนดวันที่เรือเดินทางออกจาก
เมืองท่าต้นทางหรือลิมท่าประกันภัย

หากเกิดความเสียหายหรือสูญเสียดังกล่าวเกิดขึ้น

จะไม่สามารถเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้ใดได้

ผู้นำเข้าสินค้าบางรายเข้าใจผิดว่าไม่จำเป็นต้องซื้อประกันขนส่ง
สินค้า

เพราะถ้าหากเกิดความเสียหายหรือสูญเสียต่อสินค้าแล้วสามารถเอาผิดกับผู้รับขนส่งหรือผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องอื่นได้ ซึ่งความเป็นจริงแล้วผู้รับขนส่งจะรับผิดชอบเพียงระดับหนึ่งเท่านั้น แต่จะไม่ชดใช้ค่าเสียหายให้ทั้งหมด ส่วนผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องอื่นๆ ก็ไม่สามารถรับผิดชอบต่อความเสียหายทั้งหมดที่เกิดขึ้นได้เช่นกัน

1.22 ข้อควรพิจารณาในการซื้อประกันภัยขนส่งสินค้าขาเข้า

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

ผู้นำเข้าควรทำประกันภัยผ่านนายหน้าประกันภัย เพราะจะมีความสะดวกและจะได้รับการช่วยเหลือในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน

ในกรณีที่เกิดความเสียหายหรือสูญเสียต่อสินค้าที่ได้เอาประกันไว้

1.23 เงื่อนไขที่ควรซื้อในการประกันภัยสินค้าขาเข้า

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

1.24 การทำประกันภัยสำหรับสินค้าส่งออก

กรณีที่ผู้ขายสินค้าเสนอขายเป็นราคา C.I.F. ณ เมืองท่าปลายทาง

ก่อนส่งมอบสินค้าลงเรือผู้ขายสินค้าจะต้องติดต่อกับบริษัทรับประกันภัยสินค้าทางทะเลหรือตัวแทนประกันภัยเพื่อขอซื้อประกันภัยสินค้าที่จะส่งออก

โดยจะต้องแจ้งข้อมูลดังต่อไปนี้แก่ผู้รับประกันภัย คือ

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

1.25 ข้อดีของการทำประกันภัยสินค้าขาออกภายในประเทศ

การทำประกันภัยการขนส่งทางทะเลสำหรับสินค้าขาออกกับบริษัทรับประกันภัยสินค้าทางทะเลหรือตัวแทนประกันภัยภายในประเทศมีข้อดี ดังนี้

1. ลูกค้าได้รับความสะดวก
ไม่ต้องกังวลว่าจะซื้อประกันไม่ทัน
- 2.

ในฐานะผู้ส่งออกเราจะได้ประโยชน์จากการขายในเงื่อนไข C.I.F.

เพราะหากมีการส่งออกเป็นประจำบริษัทประกันภัยในประเทศไทยจะลดอัตราเบี้ยประกันภัยให้ได้

เป็นผลให้อัตราเบี้ยประกันภัยต่ำลงได้

ซึ่งจะทำให้สามารถเสนอขายสินค้าในราคาที่ต่ำลงได้

3. ไม่เสียเปรียบดุลการชำระเงินของประเทศ

1.26

ข้อควรระวังในการทำประกันภัยสินค้าขาออกภายในประเทศ

ลูกค้าซึ่งเป็นผู้นำเข้าที่เมืองท่าปลายทางอาจจะมีปัญหาในการเรียกค่าสินไหมทดแทนจากกรมธรรม์ได้

เพราะไม่สามารถติดต่อตัวแทนประกันภัยในประเทศปลายทางได้

1.27 การเรียกร้องค่าสินไหม

เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นกับตัวสินค้า

ผู้เอาประกันจะต้องเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกัน การเรียกค่าสินไหมทดแทน มีรายละเอียดที่สำคัญดังต่อไปนี้

1.28 หลักสำคัญในการเรียกค่าสินไหมทดแทน

หลักการที่สำคัญที่สุดในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องตระหนัก คือ

“ในขณะที่ความเสียหายได้เกิดขึ้น

ผู้เอาประกันภัยจะต้องมีส่วนได้เสียในทรัพย์สินที่เอาประกันภัยนั้น”

1.29 ประเภทของค่าสินไหมทดแทน

ค่าสินไหมทดแทนแบ่งเป็น 2 ประเภท คือ

ค่าสินไหมอันเกิดจากความเสียหายที่แท้จริงที่เกิดกับตัวสินค้า
 1 (Particular Average Loss) เช่น การแตกหัก
 ถูกขโมย เบียดน้ำ

จำแนกตามลักษณะของความเสียหายได้ 2 ประเภท ได้แก่

- + ค่าสินไหมทดแทนความเสียหายโดยสิ้นเชิง
 คำนวณจากมูลค่าที่เอาประกันไว้
- + ค่าสินไหมทดแทนความเสียหายบางส่วน
 คำนวณได้ในหลายลักษณะ เช่น ค่าซ่อม ค่าเสื่อมราคา
 รวมทั้งค่าใช้จ่ายที่ป้องกันไม่ให้ความเสียหายที่เกิดขึ้น
 แล้วลุกลามเพิ่มเติม

2

ค่าสินไหมอันเกิดจากความเสียหายที่ไม่ได้เกิดกับตัวสินค้า
 (General Average Loss) ได้แก่
 ความรับผิดชอบร่วมกันในการผจญภัยในทะเล
 ความรับผิดชอบเมื่อสินค้าถูกโยนทิ้งทะเลเพื่อความอยู่รอด
 ปลอดภัยของเรือและสินค้าบนเรือที่เหลืออยู่

1.30 ขั้นตอนปฏิบัติในการเรียกค่าสินไหมทดแทน

เมื่อสินค้าเกิดความสูญเสีย หรือเสียหาย ณ
 จุดหมายปลายทางหรือเมืองท่าสุดท้าย
 ผู้เอาประกันภัยจะต้องปฏิบัติดังนี้

+

แจ้งผู้รับประกันภัยในทันทีที่พบว่ามีความเสียหายเกิดขึ้น
 เพื่อให้ผู้รับประกันภัยจะได้ส่งผู้สำรวจความเสียหาย
 (Surveyor) ไปสำรวจความเสียหาย
 และตรวจนับคัดแยกของที่ติดออกจากของที่เสียหาย
 ตลอดจนค้นหาสาเหตุที่ทำให้สินค้าเกิดความเสียหาย
 แล้วออกรายงานความเสียหาย (Survey Report)
 ให้แก่ผู้รับประกันและผู้เอาประกันได้รับทราบ

+

หรือร้องขอต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ออกรายงานความเสียหาย

เพื่อใช้เป็นเอกสารประกอบการเรียกร้องค่าเสียหายต่อผู้ละเมิดและเรียกค่าสินไหมทดแทน เช่น

- รายการสำรวจสินค้า (Survey Report) ของการทำเรือแห่งประเทศไทย หรือท่าเทียบเรือสินค้า

- รายการสินค้าขาดและเกินจากบัญชีเรือสินค้า (Short and Over landed Cargo List)

+ ปกป้องสิทธิในการไล่เบียดต่อผู้ละเมิด

เช่นผู้รับขนส่งสินค้าทุกๆ ทอด ซึ่งจะต้องปฏิบัติดังนี้

-

ทำหนังสือเรียกร้องค่าเสียหายเป็นลายลักษณ์อักษรต่อผู้รับขนส่งสินค้าภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ในใบตราส่งสินค้า

-

ลงชื่อกำกับความเสียหายของสินค้าลงในใบรับสินค้า ที่ขนส่งในหลายๆ ทอด

เช่นใบรับสินค้าของโกดังท่าเทียบเรือ

ใบรับสินค้าของผู้รับขนส่งสินค้าทางรถยนต์ เป็นต้น

+

ป้องกันไม่ให้ความเสียหายที่เกิดขึ้นแล้วนั้นลุกลามเพิ่มเติม ซึ่งจะต้องดำเนินการดังนี้

- ดำเนินการตามสมควรเพื่อหยุดยั้งความเสียหาย เช่น แยกสินค้าที่ติดออกจากสินค้าที่เปียกน้ำ

- รักษาสภาพสินค้าที่เสียหายแล้วนั้น

ให้อยู่ในสภาวะเดิมหรือหรือสภาวะที่เหมาะสม

เช่นไม่ทิ้งไว้กลางแจ้ง เป็นต้น

1.31 เอกสารที่ใช้ในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน

ในการเรียกค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกัน
ผู้เอาประกันจะต้องทำหนังสือเรียกร้องค่าสินไหมและจะต้อง
มีเอกสารประกอบ

เอกสารที่ใช้ประกอบในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจาก
ผู้รับประกันมีดังต่อไปนี้

1. หนังสือเรียกร้องค่าเสียหาย (Claim Letter)
คือหนังสือที่ผู้เอาประกันเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้ประกัน
ซึ่งจะต้องมีรายละเอียดของสินค้าที่เอาประกัน
ปริมาณที่เสียหาย ลักษณะความเสียหายที่เกิดขึ้น
และจำนวนเงินที่ขอให้ผู้รับประกันชดใช้ให้
2. ต้นฉบับกรมธรรม์ประกันภัย (Original Insurance
Policy or Certificate)
3. ต้นฉบับบัญชีราคาสินค้า (Original Invoice)
4. ต้นฉบับใบกำกับการบรรจุหีบห่อสินค้า (Original
Packing List)
5. ต้นฉบับใบตราส่งสินค้า (Original Bill of Lading / Air
Waybill)
6. รายงานสำรวจความเสียหาย (Survey Report)
เป็นเอกสารที่ผู้สำรวจความเสียหายออกให้แก่ผู้รับประกันแ
ละผู้เอาประกัน ซึ่งรายงานความเสียหายต่างๆ
ในสินค้านั้นโดยละเอียด
7. หนังสือเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้รับขนส่ง (Claim
Letter to Carrier)
เป็นหนังสือที่ผู้เอาประกันภัยเรียกร้องค่าเสียหายต่อผู้รับ
ขนส่ง หรือผู้ทำละเมิด
หรือผู้รับผิดชอบต่อการขนส่งในสินค้านั้น
ซึ่งจะต้องระบุรายละเอียดของตัวสินค้าและความเสียหาย
ที่เกิดขึ้น
ตลอดจนปริมาณและราคาของสินค้าที่เสียหาย

8. หนังสือตอบจากผู้รับขนส่งถึงผู้เอาประกันภัย (Replying Letter from Carrier)
เป็นหนังสือที่ผู้รับขนส่งตอบผู้เอาประกันว่าจะรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นหรือไม่เพียงใด
9. เอกสารการรับช่วงสิทธิ์ (Letter of Subrogation)
คือเอกสารโอนสิทธิ์ในการไล่เบี้ยต่อผู้ทำละเมิดจากผู้เอาประกันไปให้แก่ผู้รับประกันเพื่อไปเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้ทำละเมิด
ภายหลังจากที่ได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแล้ว
หมายเหตุ:

เอกสารรับช่วงสิทธิ์นี้เป็นหน้าที่ของบริษัทประกันภัยเป็นผู้จัดเตรียมมาให้แก่ผู้เอาประกันลงนามเมื่อมีการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเกิดขึ้น