



Welcme

หลักการและวิธีการในการจัดการ

และ

การพิจารณาการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน

จาก

การประกันภัยสินค้าขนส่งระหว่างประเทศ

Marine Cargo Claim Management



Marine Cargo Claim Management

วิทยากรบรรยาย : พิศิษฐ์ เภาวิจิตร

Advisor, Marine and Logistics Insurance Committee

Thai General Insurance Association

ที่ปรึกษา คณะกรรมการประกันภัยทางทะเลและโลจิสติกส์ สมาคมประกันวินาศภัยไทย

บรรยายวันพฤหัสบดีที่ 27 ตุลาคม พ.ศ.2565



หัวข้อการบรรยาย

1. รูปแบบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ
2. หลักการชดเชยค่าสินไหมทดแทน
3. ลักษณะของความเสียหาย
4. ส่วนได้เสีย และ เงื่อนไขการส่งมอบสินค้าระหว่างผู้ขายและผู้ซื้อ
5. การจัดการควบคุมเรื่องเรียกร้อง
6. หลักปฏิบัติในการรับเรื่องและจัดการเรื่องเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน
(ระยะเวลาและตามประกาศของคปภ.)
7. ขั้นตอนในการจัดการเรื่องเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน
8. เอกสารต่าง ๆ ในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน

หัวข้อการบรรยาย

9. การคำนวณจำนวนเงินชุดใช้ค่าสินไหมทดแทน
10. การใช้อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศในการคำนวณเงินชุดใช้ค่าสินไหมทดแทน
11. การจัดการซากทรัพย์ ซากสินค้า
12. คำถาม & คำตอบ

1. รูปแบบของการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ แยกเป็น 3 ประเภทหลัก

Mode of Transportation



1. รูปแบบของการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ แยกเป็น 3 ประเภทหลัก

1) **LAND** transportation ทางบก

☐ by road : truck / trailer

☐ by railway : train / high speed train

2) **AIR** transportation ทางอากาศ

☐ by air : airplane / aircraft / helicopter / drone / spacecraft

3) **WATER** transportation ทางน้ำ

☐ by waterways : watercraft, boat, lighter

☐ by sea : barge, ocean vessel, tanker vessel

By underground/underwater/undersea



ทางบกโดยการขนส่งทางถนนด้วยรถบรรทุก

ทางบกโดยการขนส่งทางถนนด้วยรถบรรทุก





Vehicle Logistic :

การขนส่งสินค้ารถยนต์ / ยานพาหนะโดย car-carrier trailer

ทางบกโดยการขนส่งทางรางด้วยรถไฟ





ทางบกโดยการขนส่งทางรางด้วยรถไฟความเร็วสูง



ทางบกโดยการขนส่งทางรางด้วยรถไฟความเร็วสูง

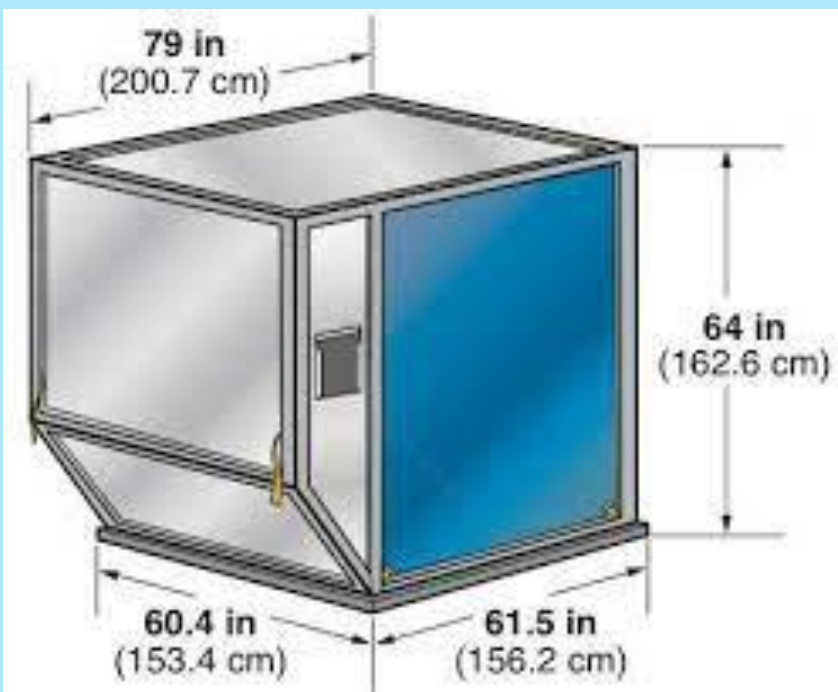
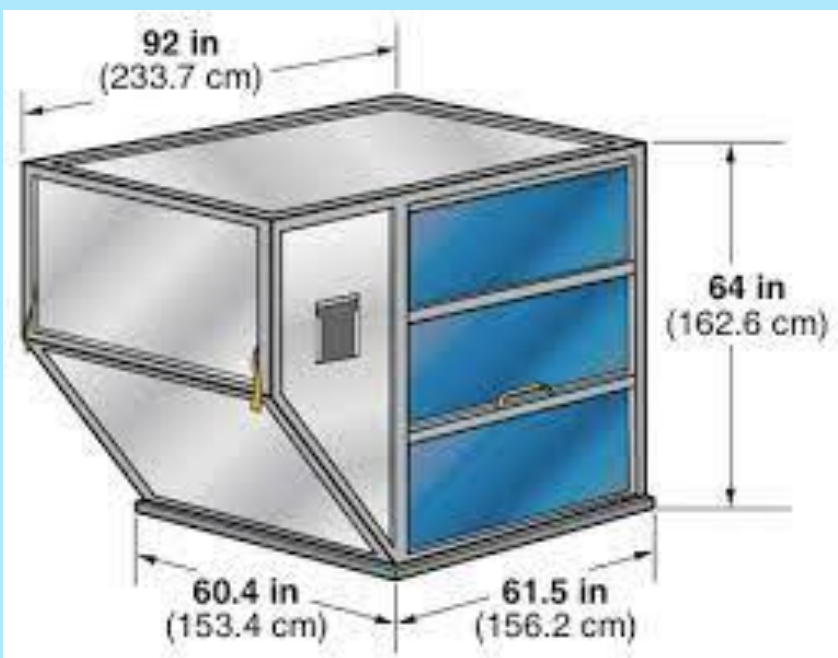


ทางอากาศด้วยเครื่องบิน หรือ อากาศยาน



ทางอากาศด้วยเครื่องบิน หรือ อากาศยาน





ทางอากาศด้วยเครื่องบิน หรือ อากาศยาน



ทางน้ำโดยการขนส่งทางทะเลด้วยเรือเดินสมุทร



ทางน้ำโดยการขนส่งทางแม่น้ำ ลำคลองด้วยเรือลากจูง เรือโป๊ะ

2. หลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน (Principles of Indemnity)

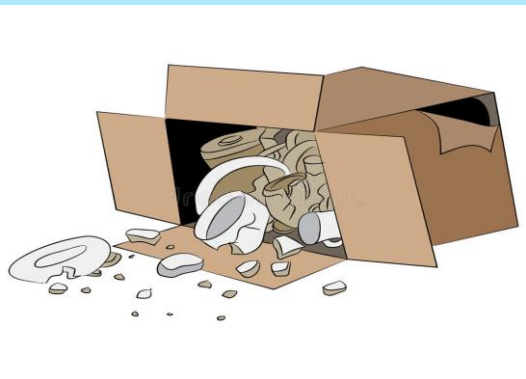


2. หลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน (Principles of Indemnity)

“การชดใช้ค่าสินไหมทดแทน **Indemnity** หมายถึง “การชดใช้มูลค่าความเสียหายหรือสูญเสีย หรือมูลค่าความสูญหายตามสภาพความเป็นจริงที่ได้รับ ความเสียหาย”

การชดใช้ค่าสินไหมทดแทน สามารถกระทำได้โดยการชดใช้ **(ปปป)**

1. **เป็นเงิน** เป็นเงินสด เป็นการโอนเงินสดให้
2. **ปรับปรุง** สภาพ ด้วยการซ่อมแซมให้กลับคืนใช้งานได้ เหมือนสภาพเดิมก่อน
จะเกิดความเสียหาย
3. **เปลี่ยนใหม่** ด้วยการให้ของทดแทนใหม่แทนของเดิมที่เสียหาย



- Cash payment

เป็นเงิน



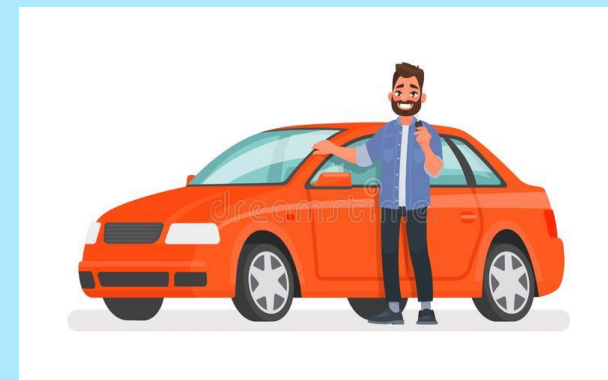
- Repair / Reparation
- Reconditioning
- Restoration

ปรับปรุง (สภาพ)



- Replacement
- Reinstatement

เปลี่ยนใหม่ (แทนของเดิม)



3. ลักษณะของความเสียหาย (Types of Losses)

ลักษณะของความเสียหายของวัตถุที่เอาประกันภัย มี 3 ลักษณะ ดังนี้

1) Partial Loss

: ความเสียหายบางส่วน หรือ 1% ขึ้นไป

2) Actual Total Loss

: ความเสียหายสิ้นเชิง(อย่างแท้จริง) หรือ การสูญหายทั้งหมด หรือ 100% damaged

3) Constructive Total Loss

: ความเสียหายเสมือนสิ้นเชิง หรือ 70% ขึ้นไป หรือ ผลกระทบต่อโครงสร้าง



1) **Partial Loss** : ความเสียหายบางส่วน สามารถซ่อมแซมได้

2) Actual Total Loss

- : ความเสียหายสิ้นเชิงแท้จริง
- : ความเสียหายโดยสิ้นเชิง
อย่างแท้จริง
- : การสูญหายทั้งหมด

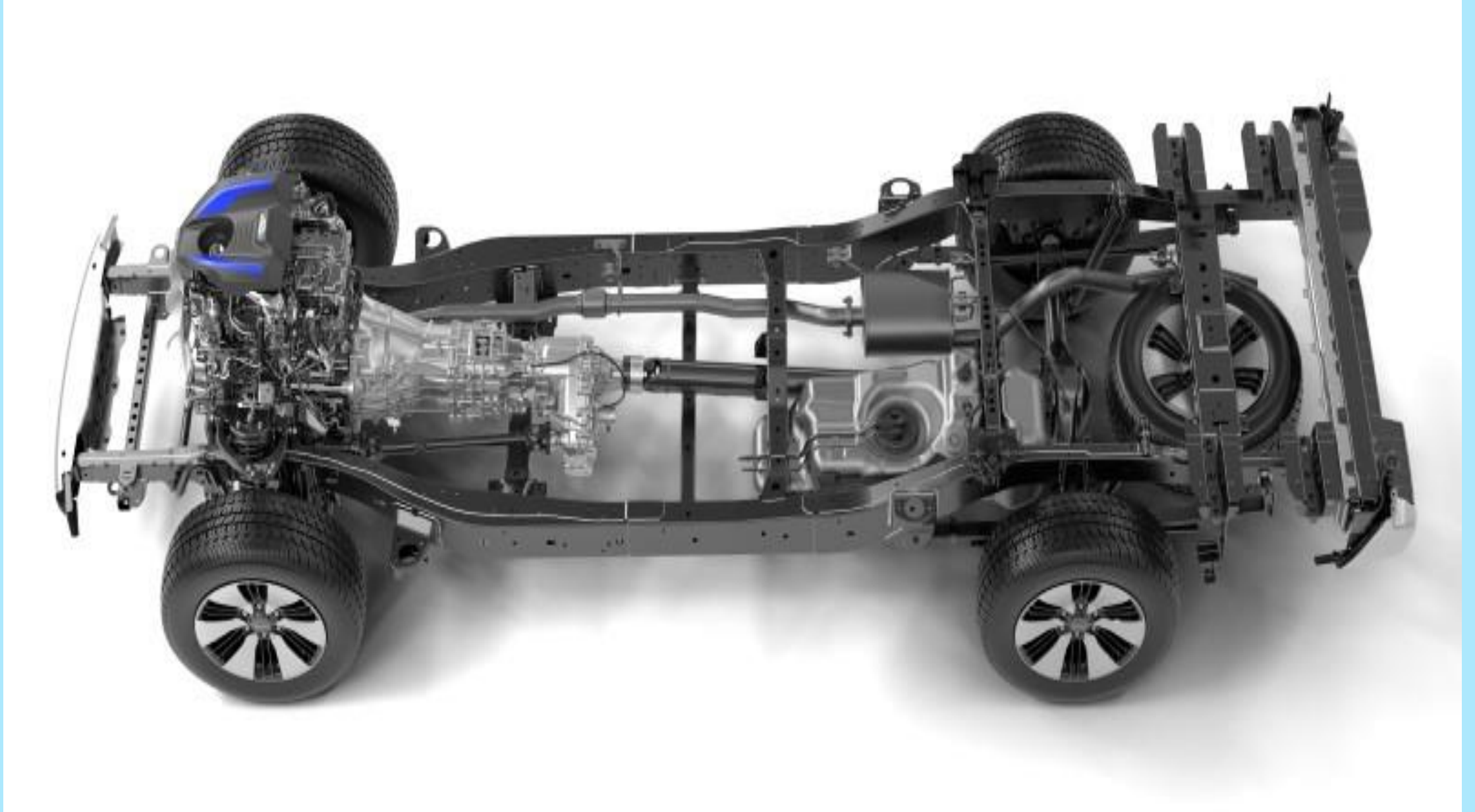
* Total Loss :

ความเสียหายสิ้นเชิง หรือ
ความเสียหายโดยสิ้นเชิง

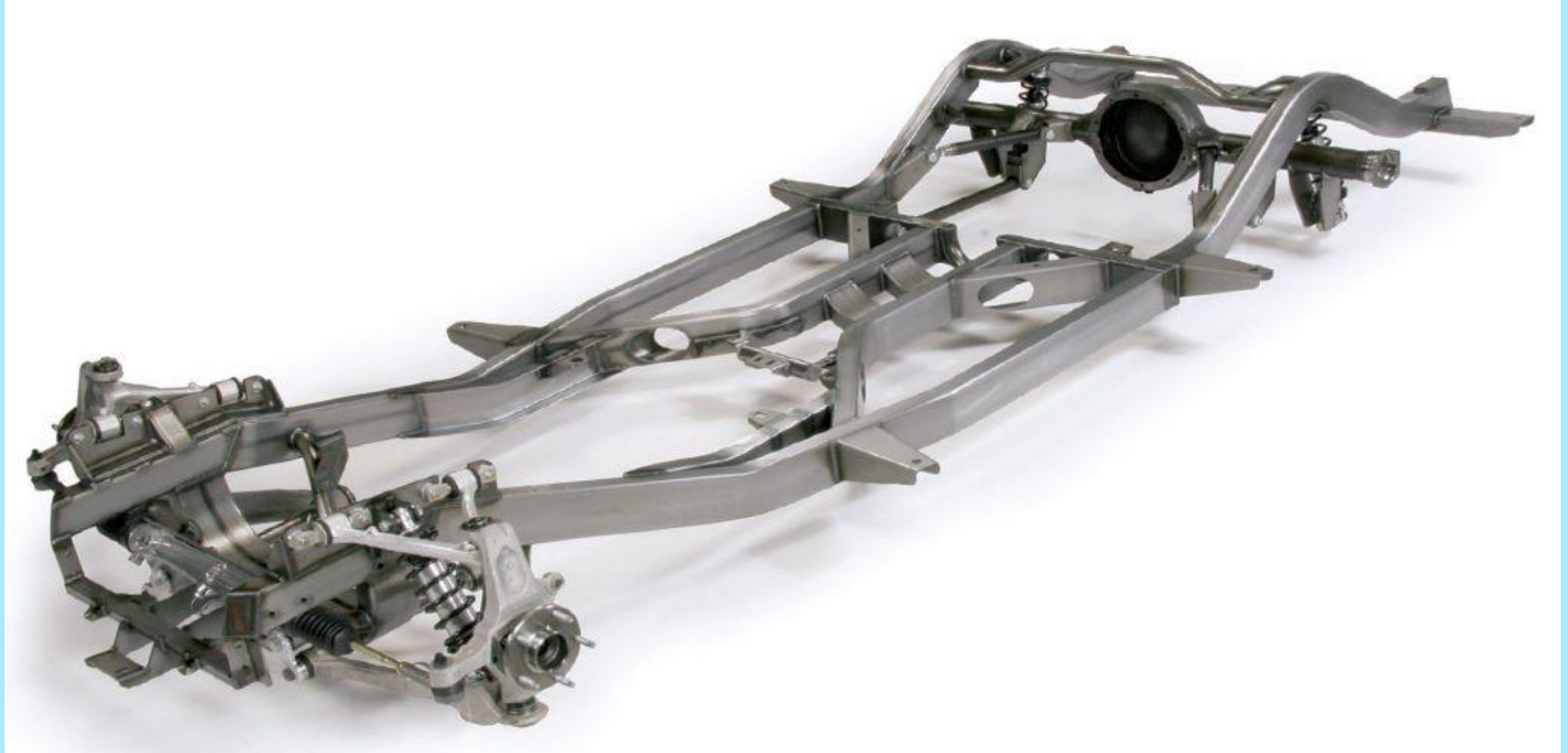




Body on Frame : ตัวถังรถยนต์ (Body) ซึ่งครอบโครงสร้างฐานล่าง (Chassis หรือ Frame)



CHASSIS : คัสชี หรือ แชสซี คือ โครงสร้างฐานล่างของรถบรรทุก รถกระบะ หรือ **Frame**



CHASSIS : คัสชี หรือ แชสซี คือ โครงสร้างฐานล่างของรถบรรทุก รถกระบะ หรือ Frame

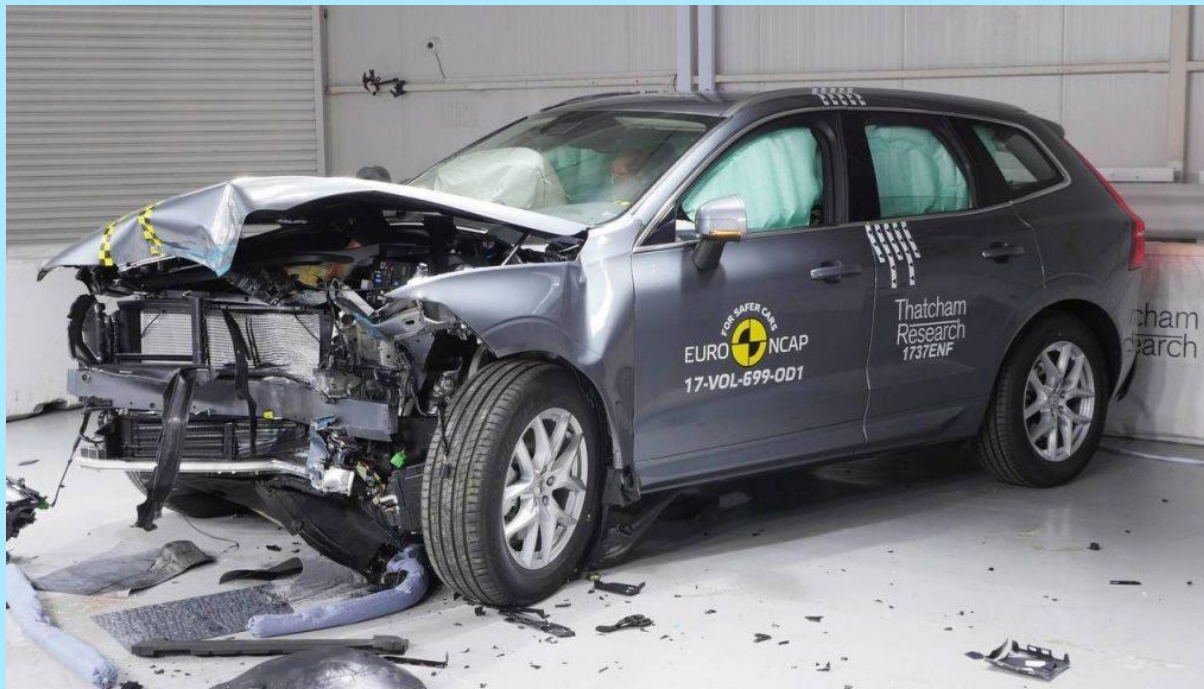


อุบัติเหตุจากการชน แรงกระแทกทำให้แชสซี (Chassis หรือ Frame) โครงสร้างฐานล่าง บิดตัว คด





UNIBODY : ตัวถังและแชสซี ที่ถูกสร้างภายในโครงสร้างโลหะเดียวกันทั้งชิ้น เพื่อการขับขี่ให้นุ่มนวลขึ้นไม่แข็งกระด้างแบบรถกระบะ เพื่อการควบคุมรถได้ดีขึ้น



3) **Constructive Total Loss** : ความเสียหายเสมือนสิ้นเชิง

สินค้า : รถเก๋ง รถยนต์นั่ง เป็นรถยนต์ใหม่

เมื่อตัวถังและแชสซีเป็นโครงสร้างเดียวกันทั้งชิ้นได้รับแรงกระแทก ชิ้นส่วนโครงสร้างบิดงอและแตกหักขาด การซ่อมแซมให้คืนสภาพจากการชนเพื่อให้เป็นรถยนต์ใหม่จึงเป็นไปได้ หรือ เสียหาย 70% หรือ 80% ขึ้นไป

กระจกแบบพิเศษและขนาดพิเศษเฉพาะงาน

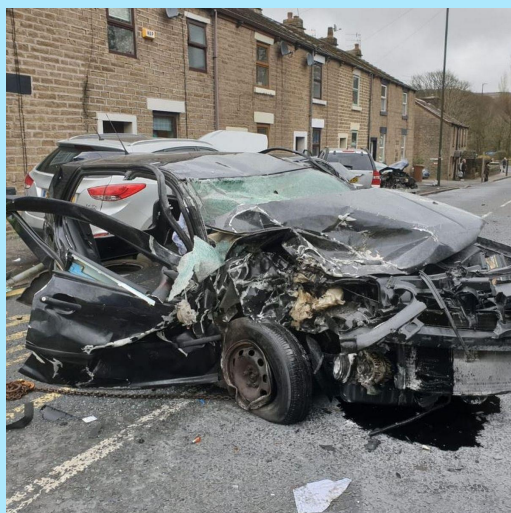




Partial Loss หรือ Partial Damage ความเสียหายบางส่วน

✓ เสียหายส่วนใดส่วนหนึ่งจากทั้งหมด

สถานะ : ซ่อมได้และสามารถนำกลับมาใช้ได้ตามสภาพเดิม



Actual Total Loss ความเสียหายสิ้นเชิงแท้จริง

✓ เสียหายทั้งหมดจากสภาพที่แท้จริง

สถานะ : สภาพเสียหายหนักและชัดเจนว่าไม่มีหนทางใด ๆ ในการซ่อมแซมให้กลับสู่สภาพเดิม



Constructive Total Loss ความเสียหายเสมือนสิ้นเชิง

✓ เสียหายทางโครงสร้างซึ่งถือว่าเสียหายทั้งหมด

สถานะ1 : ถึงแม้นำไปซ่อมแต่ไม่เหมือนสภาพเดิมและไม่สามารถนำมาใช้ได้ตามสภาพเดิม

สถานะ2 : ค่าซ่อมเกินราคาสินค้า หรือ เกือบเท่าราคาของสินค้า

3. ลักษณะของความเสียหาย (Types of Loss/Damage)





Two Broad Categories of Marine Losses :

Broadly, there are two categories of marine losses:

Total Loss: When insured goods have lost 100% (or nearly 100%) of their value, the loss is categorized as a total loss.

Average Loss: When a part of the insured goods is damaged, then the loss is classified as the **partial loss**.

Further Subcategories :

There are further subcategories of total and partial losses. **A total loss** can be further categorized as:

Actual Loss: Actual loss happens when cargo is destroyed to such an extent that there's no possibility of recovering goods. To put it otherwise, in an actual total loss, even if goods are salvaged, it's of no use.

Constructive Loss: In marine insurance, a damage is referred to as constructive loss when the cargo is damaged to such an extent that its cost of repairing and reconditioning is more than its total value.

- **average**, in maritime law, loss or damage, less than total, to maritime property (a ship or its cargo), caused by the perils of the sea. An average may be **particular or general**.
- A **particular average** is one that is borne by the owner of the lost or damaged property = ความเสียหายเฉพาะบางส่วน เป็นความเสียหายบางส่วนที่เกิดขึ้นกับวัตถุที่เอาประกันภัย.

* Note:

เงื่อนไขประกันภัยสินค้าทางทะเลในอดีตกาล คือ **F.P.A = Free From Particular Average**

// **W.A. = With Average // All Risks**

Sub categories of partial losses include :

Particular Average (or Partial) Loss: If goods incur partial damage, then it's deemed as a particular average (partial) loss.

Particular average (partial) loss is further sub-divided into :

Total Loss of a Part of Goods : When a partial consignment is lost, this method is applied to compute the actual loss amount. **Value will be arrived by multiplying the number of items lost with per unit value declared in the invoice.**

Arrival of Damaged Goods: If goods come in damaged condition at the destination, then attempts are made to arrive at the said percentage of the depreciated value of goods.

Arrival of Damaged Goods: In case, the goods arrive in a damaged condition at the point of destination, the consignee or his agent and ship surveyor attempt to compromise in order to reach at the agreed percentage of depreciated value of goods for final claim settlement.

Say, the depreciated value is arrived at 30%, insurance company will pay the balance 70% of the declared value as insured. If both parties fail to finalize such claim settlement, the damaged goods will be sold, locally, in the open market.

To finalize at the claim amount, the sale proceeds of damaged goods (or salvage) by auction will be deducted from the wholesale value of those goods at that place and time where damaged goods are sold. The claim amount and sale (salvage) proceeds are given to the Insured. Auction charges and other incidental expenses have to be borne by the Cargo Insurer. If the damaged goods can advantageously be repaired, the Cargo Insurer pays the repair charges to the Insured, not exceeding the insured value.

General Average Loss: If goods are damaged deliberately to avoid some danger, then it's classified as a general average loss. For example, if you are supplying chemicals and if some of them had to be thrown away due to leakage running the risk of ship contamination, then this falls under the category of a general average loss.

4. ส่วนได้เสีย และ เงื่อนไขการส่งมอบสินค้าระหว่างผู้ขายและผู้ซื้อ

Insurable Interest & International Commercial Terms
(Incoterms)



4. ส่วนได้เสีย และ เงื่อนไขการส่งมอบสินค้าระหว่างผู้ขายและผู้ซื้อ

หลักส่วนได้เสียในเหตุที่เอาประกันภัย (Principle of Insurable Interest)

ถือเป็นหลักสำคัญที่เป็นพื้นฐานของการประกันภัย
ดังที่บัญญัติไว้ในมาตรา 863 ว่า “อันสัญญาประกันภัยนั้น
ถ้าผู้เอาประกันภัยมิได้มีส่วนได้เสียในเหตุที่ประกันภัยไว้นั้นไซ้
ท่านว่าย่อมไม่ผูกพันคู่สัญญาแต่อย่างหนึ่งอย่างใด”

4. ส่วนได้เสีย และ เงื่อนไขการส่งมอบสินค้าระหว่างผู้ขายและผู้ซื้อ

ผู้ที่มีส่วนได้เสีย

1. เจ้าของทรัพย์สิน ผู้ครอบครอง ผู้มีกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สิน
2. ผู้มีสิทธิตามสัญญา เช่น สัญญาซื้อขายสินค้า มีการระบุเงื่อนไขการส่งมอบสินค้าระหว่างผู้ขายและผู้ซื้อ คือ **Incoterms** : ซึ่งผู้รับประกันภัยต้องขอให้ผู้ขายถ้าสินค้าเสียหายระหว่างการขนส่งที่เอาประกัน
- **DAP (delivered at place)** ใช้แทนที่ DAF (Delivered At Frontier), DES (Delivery Ex Ship), DEQ (Delivered Ex Quay) และ DDU (Delivered Duty Unpaid) หอการค้านานาชาติ (International Chamber) เห็นว่า เทอมเดิมทั้งสี่เทอมดังกล่าวค่อนข้างคล้ายกันมาก แตกต่างกันเพียงเล็กน้อย จึงยุบรวมกันเพื่อให้เกิดความสะดวกยิ่งขึ้น และตามข้อมูลเบื้องต้น **ผู้ขายตามเทอม DAP จะต้องรับผิดชอบในค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ยกเว้นค่าภาษีและพิธีการนำเข้า และต้องรับความเสี่ยงภัยจนสินค้าถึงจุดหมายปลายทาง**
- **DDP (delivery duty paid)** ผู้ขายจะสิ้นสุดภาระการส่งมอบ สินค้าเมื่อ ผู้ขายได้จัดให้สินค้า พร้อมส่งมอบ ณ สถานที่ปลายทางของผู้ซื้อซึ่งผู้ขายเป็นผู้รับผิดชอบ การทำพิธีการส่งออก จ่ายค่าธรรมเนียมขนส่งสินค้า ค่าประกันภัยขนส่งสินค้า และเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายอื่น ๆ รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการนำของลงจากเรือและค่าขนส่งสินค้าไปยังสถานที่ที่ผู้ซื้อระบุไว้ จนกระทั่งสินค้าพร้อม ส่งมอบ ณ สถานที่ปลายทาง **ผู้ขายต้องเป็นผู้ดำเนินพิธีการนำเข้าสินค้าให้แก่ผู้ซื้อและเป็นผู้จ่ายค่าภาษีนำเข้าแทนผู้ซื้อด้วย**
3. ผู้เป็นเจ้าของหนี้ เช่น ธนาคารมีสิทธิในทรัพย์สินที่ผูกพันในการจดจำนองหรือการกู้ยืม
4. ผู้มีความรับผิดชอบต่อทรัพย์สินตามกฎหมาย เช่น ผู้ขนส่ง ผู้จัดการด้านโลจิสติกส์
5. ผู้ที่เป็นตัวแทนเจ้าของสินค้า เช่น คลังสินค้า

4. ส่วนได้เสีย และ เงื่อนไขการส่งมอบสินค้าระหว่างผู้ขายและผู้ซื้อ

ผู้ที่มีส่วนได้เสีย : ข้อสังเกต

ผู้รับประกันภัยบางราย(ฝ่ายสินไหมทดแทน)อาจมองข้ามหรือขาดความใส่ใจคือ การดำเนินการแจ้งผู้เอาประกันภัยเรื่องซากแต่แรกเริ่มที่มีการแจ้งความเสียหาย (claim) หรือ ในกรณีได้มีการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัย/ผู้ที่มีสิทธิเรียกร้องไปเรียบร้อยแล้ว ไม่ว่าจะมีการเซ็นหนังสือโอนช่วงสิทธิ (Subrogation Form) หรือไม่ก็ตาม ทั้งนี้ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ระบุไว้ใน **มาตรา ๘๘๐** ถ้าความวินาศภัยนั้นได้เกิดขึ้นเพราะการกระทำของบุคคลภายนอกไซ้ **ผู้รับประกันภัยได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนไปเป็นจำนวนเพียงใด ผู้รับประกันภัยย่อมเข้ารับช่วงสิทธิของผู้เอาประกันภัยและของผู้รับประกันซึ่งมีต่อบุคคลภายนอกเพียงนั้น** (ในการรับช่วงสิทธิจึงถูกจำกัดอยู่ในการประกันวินาศภัย)

ถ้าผู้รับประกันภัยได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนไปแต่เพียงบางส่วนไซ้ ท่านห้ามมิให้ผู้รับประกันภัยนั้นใช้สิทธิของตนให้เสื่อมเสียสิทธิของผู้เอาประกันภัย หรือผู้รับประกัน ในการที่เขาจะเรียกร้องเอาค่าสินไหมทดแทนจากบุคคลภายนอกเพื่อเศษแห่งจำนวนวินาศนั้น

ดังนั้น ตามกฎหมายแล้ว ผู้รับประกันภัยได้รับการโอนช่วงสิทธิในการเรียกร้อง พร้อมด้วย ภาระหน้าที่ ความรับผิดชอบความเสี่ยงต่อความรับผิดชอบอื่น ๆ ในส่วนได้เสียสำหรับซากสินค้าได้รับคืนจากผู้เอาประกันภัย ด้วยเช่นกัน

4. ส่วนได้เสีย และ เงื่อนไขการส่งมอบสินค้าระหว่างผู้ขายและผู้ซื้อ

ผู้ที่มีส่วนได้เสีย : ข้อสังเกต

ในกรณีการประกันภัยความเสี่ยงภัยของทรัพย์สิน / หรือ กรณีการประกันอัคคีภัย จะมีข้อหนึ่งระบุว่า สิทธิของบริษัทในซากทรัพย์สินที่ได้รับความเสียหาย

เมื่อมีความเสียหายใดเกิดขึ้นแก่ทรัพย์สินที่เอาประกันภัย

ผู้เอาประกันภัยจะละทิ้งทรัพย์สินที่เอาประกันภัยนั้นไม่ได้ และบริษัทอาจจะ

11.1 เรียกร้องให้ส่งมอบทรัพย์สินที่ได้เอาประกันภัยแก่บริษัท

11.2 เข้ายึดถือครอบครองทรัพย์สินที่เอาประกันภัยและสำรวจ จัด คัด เลือก โยกย้าย หรือจัดการ
อย่างใดอย่างหนึ่งแก่ทรัพย์สินนั้น

11.3 ขายหรือจำหน่ายซึ่งทรัพย์สินที่เอาประกันภัยเพื่อประโยชน์แก่บุคคลที่เกี่ยวข้อง

บริษัทอาจใช้สิทธิที่มีอยู่ตามเงื่อนไขนี้ได้ทุกเวลา นับตั้งแต่เกิดความเสียหายจนกว่าสิทธิการเรียกร้อง

ในความเสียหายนั้นๆ จะตกลงกันได้เป็นเด็ดขาด หรือได้มีการบอกกล่าวเป็นหนังสือจากผู้เอาประกันภัยว่าได้สละสิทธิที่
จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามกรณีการประกันภัย

การใช้สิทธิของบริษัทข้างต้นจะไม่ก่อให้เกิดความรับผิดชอบเพิ่มขึ้นแก่บริษัท และจะไม่ทำให้สิทธิของ
บริษัทในการที่จะอ้างเงื่อนไขแห่งกรณีการประกันภัยเพื่อโต้แย้งการเรียกร้องใดๆ ลดน้อยลง

4. ส่วนได้เสีย และ เงื่อนไขการส่งมอบสินค้าระหว่างผู้ขายและผู้ซื้อ

ส่วนได้เสีย : แนวทางการป้องกันปัญหา/ลด หรือ ขจัดความเสี่ยง โดยผู้รับประกันภัย

1. เร่งดำเนินการ ขาย+ขน ซากสินค้าให้เร็วที่สุด ในขณะที่ซากสินค้ายังคงเก็บรักษาโดยผู้เอาประกันภัย ซึ่งผู้เอาประกันภัยยังเป็นเจ้าของสินค้าที่เสียหาย(ซากสินค้า)ในขณะนั้น
2. แจ้งให้ลูกค้าทราบเบื้องต้นหรือทันที(เป็นลายลักษณ์อักษร) ว่าผู้รับประกันภัยไม่ต้องการซากสินค้านั้น โดยยินยอมยกให้เป็นกรรมสิทธิ์ของผู้เอาประกันภัยโดยทันที ทั้งก่อนและหลังจากการจ่ายค่าชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้ผู้เอาประกันภัย
3. ผู้รับประกันภัยต้องรีบตัดสินใจในการจัดการซากสินค้า(salvage disposal)ไม่ว่าด้วยวิธีการใดอย่างรวดเร็ว ถ้าได้รับการเตือนผู้ประเมินวินาศภัย(loss adjuster) หรือ เจ้าหน้าที่ตรวจสอบความเสียหาย/ผู้สำรวจภัย(surveyor) ถึงความเสี่ยงภัยของซากสินค้าอันตรายนั้น
4. ผู้รับประกันภัยอาจพิจารณาสร้างเงื่อนไขพิเศษ Special Clause ขึ้นมาเฉพาะเรื่องนี้
5. การที่ผู้รับประกันภัยตัดสินใจเข้าในการจัดการกับซากสินค้า ย่อมมีแต่เสียประโยชน์ เช่น ซากสินค้าอาจเสื่อมสภาพมากขึ้น สนิมเกิดกับเหล็กที่เปียกน้ำ ทำให้มูลค่าซากสินค้านั้นลดลงหรือสูญไป หรือ ที่เลวร้ายที่สุดคือนำความเสียหายนั้นมาให้ผู้รับประกันภัยต้องรับผิดชอบ

4. ส่วนได้เสีย และ เงื่อนไขการส่งมอบสินค้าระหว่างผู้ขายและผู้ซื้อ

Hint:

salvage : ๑.การกู้ภัยทางทะเล ๒.ซากทรัพย์

disposal, disposition : ๑.การจัดการ ๒.การใช้วิธีการใด ๆ ในการนำ(ของสิ่งนั้น)ออกไปให้พ้น(โกดัง)

ดังนั้น การจัดการซากทรัพย์หรือซากสินค้า ในภาษาอังกฤษคือ

salvage disposal, salvage disposition, salvage to be disposed of, disposal by bidding

salvage value : มูลค่าซากทรัพย์

salvage proceeds : เงินได้ซึ่งมาจากการขายซากทรัพย์

ส่วนคำว่า salvage charges : ค่าใช้จ่ายในการกู้ภัย ในการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลเพื่อรักษาทรัพย์ (เรือและสินค้า) ให้รอดปลอดภัย



กรณีศึกษา:

- สินค้าเป็นเคมีบรรจุถัง ซึ่งเคมีอันตรายประเภทไวไฟ ถังรั่วซึมสินค้ารั่วไหลเป็นคราบเปรอะถึง ผู้เอาประกันภัยเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน
- ผู้รับประกันภัยได้ชี้แจงให้ผู้เอาประกันภัยไปเรียกร้อง
- ผู้เอาประกันภัยยินยอมคืนซากสินค้าเคมีให้ผู้รับประกันภัย
- ผู้รับประกันภัยรอกการประมวลผลโดยฝ่ายซากสินค้าจัดเก็บไว้ในคลังสินค้า

- ช่วงเวลาซากสินค้าเคมีอยู่ที่คลังสินค้าดังกล่าว เคมีที่รั่วไหลได้ทำปฏิกิริยากับอากาศ ทำให้เกิดเพลิงลุกไหม้ เพลิงลุกลามไหม้สินค้าและคลังสินค้า
- เนื่องจากเป็นช่วงวันหยุดยาว(สงกรานต์) ปลอดภัยคน จึงไม่มีใครทราบขณะเพลิงเริ่มลุกไหม้ แต่ต่อมาได้ยินเสียงระเบิดจากการเผาไหม้สินค้าต่าง ๆ ในคลังสินค้า
- สมมุติว่า ถ้าสามารถพิสูจน์ได้ว่า ซากสินค้าเคมี ซึ่งผู้รับประกันภัยไม่รับจัดการขายซาก เป็นสาเหตุที่ก่อให้เกิดเพลิงไหม้ ลองวิเคราะห์ดูว่า ใครควรต้องรับผิดชอบในอัคคีภัยที่เกิดขึ้นครั้งนี้



5. การจัดการควบคุมเรื่องเรียกร้อง Claims Control Management



5. การจัดการควบคุมเรื่องเรียกร้อง

Function of Claims Control Management

I. Claim Settlement

II. Salvage Recovery

III. Subrogated Claim Recovery

IV. Loss Prevention & Risk Improvement

ภาระกิจในการบริหารจัดการเรื่องเรียกร้อง ควรทำเป็นคู่มือปฏิบัติงาน

Marine Cargo Claims Manual

5. การจัดการควบคุมเรื่องเรียกร้อง

I. Claim Settlement

1. การรับเรื่องและการบันทึกเรื่องเรียกร้อง
2. การตั้งตัวเลขประเมินมูลค่าความเสียหาย
3. การส่งผู้ประเมินวินาศภัย เข้าตรวจสอบ
4. การร้องขอเอกสารและการตรวจสอบเอกสารการเรียกร้อง
5. การปรับเปลี่ยนตัวเลข เงินสำรองค่าสินไหมทดแทน
6. การตรวจสอบเรื่องเรียกร้องที่คงค้าง
7. การพิจารณาเงื่อนไขความคุ้มครอง
8. อำนาจอนุมัติการจ่ายเงินค่าสินไหมทดแทน

II. Salvage Recovery

9. เร่งด่วนจัดการซากสินค้าอันตราย ซากสินค้าสดหรืออาหาร
10. การขายซากสินค้าเสื่อมสภาพที่ถูกควบคุม เสี่ยงผิดกฎหมาย
11. เศษซากปรักหักพังไม่มีมูลค่า ซากมูลค่าเล็กน้อยไม่คุ้มค่าการจัดการ
12. ข้อควรระวังในการขายซากที่มีตรา แบรนด์ ยี่ห้อ
13. ข้อสังเกตในการจัดการซาก

III. Subrogated Claim Recovery

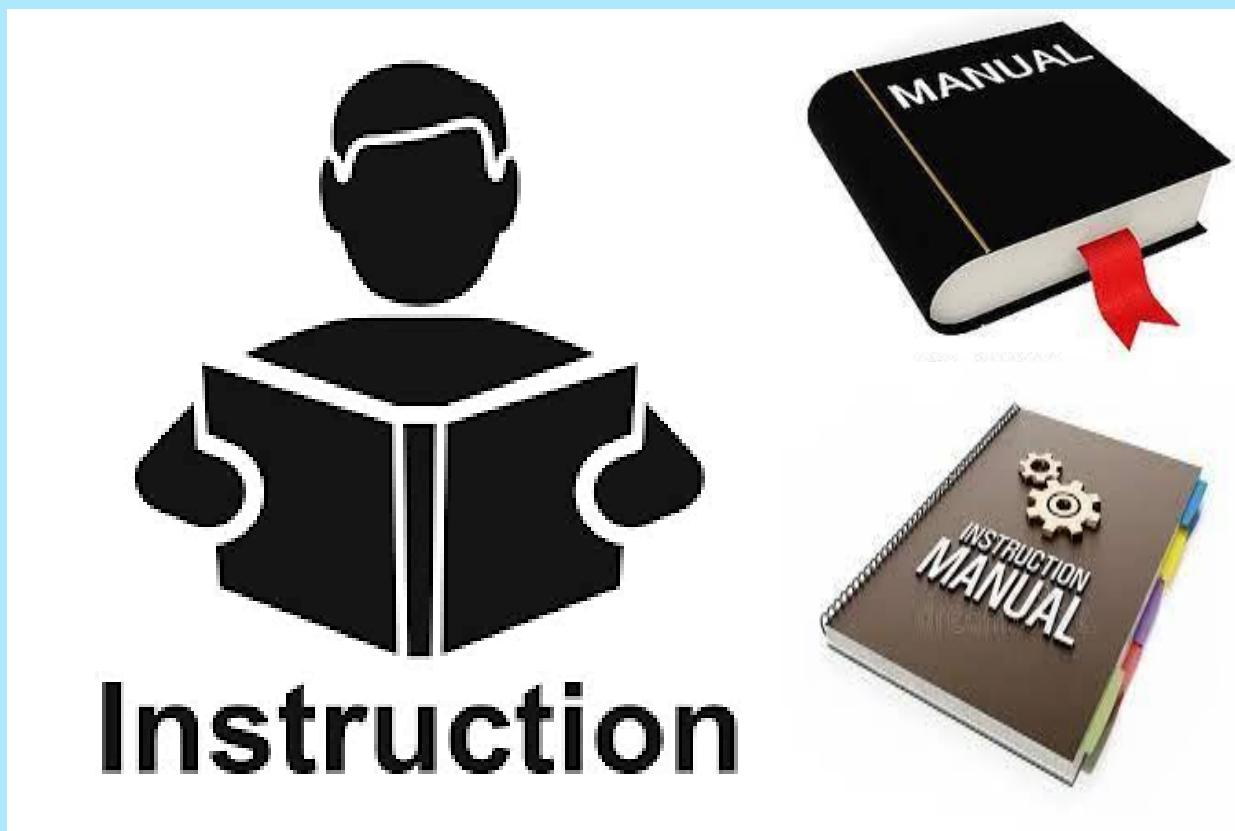
14. กระบวนการต่างๆเสร็จแล้ว จะปิดหรือทำเรื่องต่อการไล่เบี้ย
15. การใช้บริการ Claim Recovery Agents
16. การฟ้องร้อง หรือ อนุญาโตตุลาการ

IV. Loss Prevention & Risk Improvement

17. ศึกษาว่าคุ้มค่าในการใช้ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการเรื่องนี้
18. ใช้ผู้ชำนาญการ วิศวกร หรือ ผู้สำรวจภัยที่มีประสบการณ์และความรู้โดยเฉพาะ

ภารกิจในการบริหารจัดการเรื่องเรียกร้อง ควรทำเป็นคู่มือปฏิบัติงาน

Marine Cargo Claims Manual



5. การจัดการควบคุมเรื่องเรียกร้อง I. Claim Settlement

1. การรับเรื่องและการบันทึกเรื่องเรียกร้อง

- 1.1 บันทึกรายละเอียดเรื่องเรียกร้อง **New Claim Register** ในระบบของบริษัทตามปกติ
คำแนะนำ : การสร้าง **Check List** เพื่อประสิทธิภาพในการจัดการเรื่องเรียกร้อง

ตัวอย่าง

MARINE CARGO CLAIM CHECK SHEET_27OCTOBER2022.docx

CHECK LIST of Insurer's Liability / Chance of Recovery

เพื่อการตรวจสอบ สถานะความรับผิดชอบตามกรมธรรม์ หรือ โอกาสการเรียกร้องคืน

Immediate Loss Report to Management:

- ☐ Loss Reserve: THB 500,000 and the greater / $\geq$ USD 15,000
- ☐ Loss Reserve: THB 300,000 for Group of.....client's name.....
- ☐ Loss Reserve: Large Claim in One Location / Large Claim Amount.....

<u>from</u>	<u>transhipped at</u>	<u>discharged at</u>	<u>intermediate W/H</u>	<u>final W/H</u>	<u>loss discovery</u>
Shantou ชัวเถา	Singapore	LCB Port	ICD Lat Krabang	Bangkok	cartons were unpacked
1/1/2022	20/1/2022	25/1/2022	28/1/2022	30/1/2022	28/2/2022

5. การจัดการควบคุมเรื่องเรียกร้อง I. Claim Settlement

1. การรับเรื่องและการบันทึกเรื่องเรียกร้อง

- 1.1 บันทึกรายละเอียดเรื่องเรียกร้อง **New Claim Register** ในระบบของบริษัทตามปกติ
คำแนะนำ : การสร้าง **Claim Check List** เพื่อประสิทธิภาพในการจัดการเรื่องเรียกร้อง

Insurer's Liability Check:

- ☐ Damage in excess of 1% of Amount Insured ☐ Franchise 5% of Amount Insured (ถึงหรือเกิน จึงจะได้รับการชดใช้ตั้งแต่บาทแรก) ☐ Shortage in Weight in Excess of% on the whole insured weight
- ☐ Deductible in excess of..... ☐ I.C.C (C) ☐ Breach of Warranty
- ☐ Sanction Clause : สินค้านำเข้า มาจากประเทศที่มีรายชื่อต้องห้าม จำเป็นต้องรีบตรวจสอบและแจ้งไปหน่วยงานรับประกันภัย

Excluding : < not covered > ไม่คุ้มครองจากสภาพความเสียหาย.....

- ☐ Mechanical, Electrical or Electronic Breakdown &/or Derangement ☐ Bend Dent Scratch Breakage
- ☐ Rust Oxidation Discoloration (ROD) ☐ Rust Oxidation Discoloration Corrosion (RODC)
- ☐ Carried On Deck ☐ other.....

Other terms / Warranty / Special Clauses :

- ☐ Deferred Unpacking Clause..... ☐ Concealed Damage Clause ☐ Brand & Label
- ☐ Waiver of Subrogation ☐ Other.....

5. การจัดการควบคุมเรื่องเรียกร้อง I. Claim Settlement

1. การรับเรื่องและการบันทึกเรื่องเรียกร้อง

1.1 บันทึกรายละเอียดเรื่องเรียกร้อง **New Claim Register** ในระบบของบริษัทตามปกติ

คำแนะนำ : การสร้าง **Claim Check List** เพื่อประสิทธิภาพในการจัดการเรื่องเรียกร้อง

Shipment:

☐ BOI ☐ EPZ ☐ FOB Export ☐ DAP (DAF/DES/DEQ/DDU) ☐ DDP ☐ MTO/Combined B/L: 9 เดือน ☐ W/H: 6 เดือน

Incoterms

Prescription/Time bar

Recovery:

Salvage : ☐ ซากปรักหักพัง เป็นเศษเล็กเศษน้อย ปราศจากมูลค่าซาก หรือ สินค้าสูญหาย ไม่มีซาก

☐ **ต้องขายซากอย่างเร่งด่วน** ☐ ไม่คืนซาก ต้องทำลาย/BOI ☐ ทำลายแล้วคืนเศษซากให้จัดประมูล ☐ ไม่คืนซาก ติดแบรนต์ ยี่ห่อ หรือ ลิขสิทธิ์

☐ สินค้าเคมีอันตราย สินค้าปุ๋ย สินค้าควบคุมอื่น ๆ **ต้องประมูลขายให้แก่ผู้มีใบอนุญาตค้าสินค้าประเภทนี้เท่านั้น** การขายซาก สินค้าเสื่อมสภาพให้ผู้ไม่มีใบอนุญาตจะทำให้ผู้รับประกันภัยมีความรับผิดชอบตามกฎหมาย

Subrogation : ☐ ไม่ต้องไต่เบี่ย.....หมดอายุความ.....ไม่คุ้มค่าใช้จ่าย.....

☐ Yes, มี (wharf)Survey Note / DMC ระบุจำนวนและความเสียหายชัดเจน ☐ Yes, มีหลักฐาน..... ☐ Yes,

☐ ไม่มี เพราะWaiver of Subrogation Clause ☐ ไม่มี ไม่มีหลักฐานเพื่อเอาผิดผู้ขนส่ง ☐ ไม่มี small claim/not worthwhile to pursue

5. การจัดการควบคุมเรื่องเรียกร้อง I. Claim Settlement

2. การตั้งตัวเลขประเมินมูลค่าความเสียหาย Estimated Loss Amount

○ Estimated Loss Amount = Loss Reserve = Loss Reserving Amount

จำนวนเงินที่ผู้รับประกันภัยประเมินไว้ ถ้าต้องรับผิดชอบและจ่ายค่าสินไหมทดแทนในอนาคต :

จำนวนเงินมูลค่าความเสียหายที่ประเมินได้ = เงินสำรองค่าสินไหมทดแทน = จำนวนเงินสำรองค่าสินไหมทดแทน

○ การตั้งตัวเลข เงินสำรองค่าสินไหมทดแทน สูงเกินไป หรือ ต่ำเกินไปย่อมกระทบผลประโยชน์ของบริษัทประกันภัย

○ การตั้งตัวเลข เงินสำรองค่าสินไหมทดแทน กรณีประกาศ General Average Declaration

5. การจัดการควบคุมเรื่องเรียกร้อง I. Claim Settlement

2. การตั้งตัวเลขประเมินมูลค่าความเสียหาย Estimated Loss Amount

กฎเกณฑ์ในการตั้งเงินสำรองค่าสินไหมทดแทน 1.

1.1 Loss Reserve : Total **CIF** Loss Amount (gross)

1.2 Loss Reserve : Insured Value of Total **CIF** Loss Amount(gross)

ความเหมาะสม :

สำหรับจำนวนเงินมูลค่าความเสียหายเล็กน้อย ไม่มาก หรือ ไม่สูงมาก (ขึ้นอยู่กับมาตรฐานของแต่ละบริษัท)

5. การจัดการควบคุมเรื่องเรียกร้อง I. Claim Settlement

2. การตั้งตัวเลขประเมินมูลค่าความเสียหาย Estimated Loss Amount

กฎเกณฑ์ในการตั้งเงินสำรองค่าสินไหมทดแทน 2.

Total Amount in gross: CIF Loss Amount

Less: Deductible Amount (ถ้ามี)

Total Amount in net: Total **CIF** Loss Amount after less Deductible

$$\text{Insured Value of Loss amount : } \frac{\text{Total CIF Loss Amount (after less Deductible)}}{\text{Total CIF Invoice Value}} \times \text{Amount Insured}$$

Total Loss Amount as insured : 110% CIF Loss Amount(gross)

Less: Estimated Salvage Value : Salvage Proceeds (ถ้ามี)

Loss Reserve : Total Loss Amount after less salvage proceeds

ความเหมาะสม :

สำหรับจำนวนเงินมูลค่าความเสียหายที่สูง และมีจำนวนเงินความรับผิดชอบแรก และมีซากซึ่งเป็นซากสินค้าตลาดสามารถประเมินได้

5. การจัดการควบคุมเรื่องเรียกร้อง I. Claim Settlement

2. การตั้งตัวเลขประเมินมูลค่าความเสียหาย Estimated Loss Amount

กฎเกณฑ์ในการตั้งเงินสำรองค่าสินไหมทดแทน 3.

Total Amount in gross: CIF Loss Amount
Less: Deductible Amount (ถ้ามี)
Total Amount in net: Total CIF Loss Amount after less Deductible

Insured Value of Loss amount : $\frac{\text{Total CIF Loss Amount (after less Deductible)}}{\text{Total CIF Invoice Value}} \times \text{Amount Insured}$

Total Loss Amount as insured : 110% CIF Loss Amount(gross)
Less: Estimated Salvage Value (Recovery) : Salvage Proceeds (ถ้ามี)
Total Amount : Total Loss Amount after less salvage proceeds
Less: Subrogated Claim (Recovery) : Recoverable Amount (คาดว่าจะได้)
Loss Reserve : Total Net Loss Amount

ความเหมาะสม :

สำหรับจำนวนเงินมูลค่าความเสียหายที่สูง และมีจำนวนเงินความรับผิดชอบแรก และมีซากซึ่งเป็นซากสินค้าตลาดสามารถประเมินได้ และ อาจมี โอกาสในการไล่เบี้ย

5. การจัดการควบคุมเรื่องเรียกร้อง I. Claim Settlement

2. การตั้งตัวเลขประเมินมูลค่าความเสียหาย Estimated Loss Amount

กฎเกณฑ์การตั้งเงินสำรองค่าสินไหมทดแทน กรณี General Average Declaration 4.

○ เลือกบริษัทที่คุณมั่นใจในการให้บริการในหน้าที่ General Average Representative เช่น :

1. W.E. Cox & Co. (Recoveries) Limited 2. Dolphin Claims Services 3. WK Webster 4. Clyde & Co 5. Others

○ ผู้รับประกันภัยแต่งตั้ง G.A. Representative และขอคำปรึกษาความเป็นไปของตัวเลขในการตั้งจำนวนเงินสำรองในอนาคตเพื่อการร่วมเฉลี่ยค่า General Average Contribution สำหรับกรรมธรรม์แต่ละกรรมธรรม์ซึ่งสินค้าที่เอาประกันภัยนั้นได้รับความเสียหาย(บางส่วน)

○ กรณีสินค้าเสียหายโดยสิ้นเชิง :

สินค้าที่เอาประกันภัย เสียหายทั้งหมดโดยสิ้นเชิง (สินค้าไม่รอดปลอดภัยจากเหตุการณ์ GA) ผู้รับประกันภัยชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเต็มตามมูลค่าที่เอาประกันภัย (Amount Insured) ซึ่งโดยปกติจะไม่ตั้งเงินสำรองค่าสินไหมทดแทนใด ๆ

5. การจัดการควบคุมเรื่องเรียกร้อง I. Claim Settlement

2. การตั้งตัวเลขประเมินมูลค่าความเสียหาย Estimated Loss Amount

กฎเกณฑ์การตั้งเงินสำรองค่าสินไหมทดแทน กรณี General Average Declaration 3.

○ กรณีสินค้าเสียหายบางส่วน :

1. เบื้องต้น ผู้รับประกันภัยตั้งเงินสำรองค่าสินไหมทดแทนตามปกติตามจำนวนเงินที่คาดว่าจะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนสำหรับมูลค่าสินค้าที่ได้รับความเสียหาย

2. แล้วบวกเพิ่มด้วย

2.1 ส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป ร้อยละ(%)ต่อTotal CIF Invoice Value โดยคิดตาม % deposit ที่เจ้าของเรือ หรือตัวแทน (Average Adjuster) บังคับมา เช่น ยอดมูลค่าราคาสินค้าCIFตามใบกำกับสินค้า USD 50,000
X 15% deposit/guarantee = USD 7,500

2.2 ค่าตรวจสอบสินค้าเสียหาย (damaged cargo survey fee)

2.3 ค่าว่าจ้าง General Average Representative

2.4 ค่าว่าจ้างทนายความหรือที่ปรึกษา (ถ้ามี)

Loss Reserve : 1. + 2. (2.1+2.2+2.3+2.4)

5. การจัดการควบคุมเรื่องเรียกร้อง I. Claim Settlement

2. การตั้งตัวเลขประเมินมูลค่าความเสียหาย Estimated Loss Amount

กฎเกณฑ์การตั้งเงินสำรองค่าสินไหมทดแทน กรณี General Average Declaration 3.

หมายเหตุ :

การหา ส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป จะถูกคำนวณออกมาเป็นร้อยละ% ปกติจะเป็นไปตามหลักการคำนวณดังนี้

$$\begin{aligned}\text{ส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป} &= \frac{\text{ความเสียหายทั่วไป} \times \text{มูลค่าของเรือ}}{\text{มูลค่ารวมของเรือและสินค้าและทรัพย์สินทั้งหมดบนเรือ}} \\ \text{ส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป} &= \frac{\text{ความเสียหายทั่วไป} \times \text{มูลค่าของสินค้า/ทรัพย์สิน}}{\text{มูลค่ารวมของเรือและสินค้าและทรัพย์สินทั้งหมดบนเรือ}}\end{aligned}$$

คำว่า ความเสียหายทั่วไป หมายถึง

ค่าเสียหายและค่าใช้จ่ายที่ได้รับการยอมรับว่าเป็นความเสียหายทั่วไปสำหรับเรือ และ สำหรับสินค้าหรือทรัพย์สิน

5. การจัดการควบคุมเรื่องเรียกร้อง I. Claim Settlement

3. การส่งผู้ประเมินวินาศภัย หรือ ผู้ตรวจสอบความเสียหาย เข้าสำรวจภัย

- มูลค่าสินค้ายเสียหาย คาดว่าเกิน 50,000 บาท (ตามนโยบายเฉพาะแต่ละบริษัทรับประกันภัย)
- ยังไม่ได้รับ พยานเอกสาร (documentary evidence) ไม่แน่ใจเรื่องความคุ้มครองและโอกาสไล่เบี้ย
- สินค้าในตู้คอนเทนเนอร์เสียหายทั้งหมด หรือ ความเสียหายที่ซับซ้อน
- สินค้าบรรจุในตู้คอนเทนเนอร์พร้อมส่งออกแต่เกิดเหตุตู้ถูกกระแทก จำต้องรีบเปิดตรวจแล้วส่งออกทันที
- เพื่อต้องการ Survey Report ใช้เป็นพยานหลักฐานในการไล่เบี้ยในอนาคต
- มีการประกันภัยต่อ (re-insurers) / มีการประกันภัยร่วม (co-insurers)
- ผู้จัดการสั่ง / นายหน้าขอให้ส่งผู้ตรวจสอบ

อธิบาย

*A Loss Adjuster is an insurance Intermediary Licensed by **OIC** (Office of Insurance Commission, Thailand) and professional link to investigate, manage, quantify, validate and deal with losses (whether insured or not) arising from any contingency, on behalf of the insured or insurer and report thereon and carry out the work with competence, objectivity, and professional integrity by strictly adhering to the code of conduct stipulated under the law/regulations.*

5. การจัดการควบคุมเรื่องเรียกร้อง I. Claim Settlement

อธิบาย

Loss Adjuster: ผู้ประเมินวินาศภัย <ปกติจะได้รับการว่าจ้างโดยผู้รับประกันภัยเมื่อมีวินาศภัย>

ปฏิบัติหน้าที่อย่างเป็นกลาง โดยทำหน้าที่ตรวจสอบ รายงานข้อเท็จจริง ตักเตือนมาตรการลด/บรรเทาความเสียหาย ประเมินจำนวน ตรวจสอบปริมาณ คำนวณมูลค่าความเสียหาย และปรับมูลค่าความเสียหายที่เรียกร้องนั้นอยู่บนพื้นฐานของความสมเหตุสมผล ตัวเลขที่ถูกต้องและเป็นธรรม แสดงความคิดเห็นในความคุ้มครอง เงื่อนไข หรือ ข้อยกเว้นของกรมธรรม์ อาจได้รับมอบหมายให้นำเสนอตัวเลขจำนวนเงินค่าสินไหมทดแทน หรือ อธิบายแนวทางการชดเชยให้แก่ผู้มีสิทธิเรียกร้องตามขอบเขตที่ได้รับมอบหมาย นอกจากนี้ จะให้คำแนะนำในด้านการลดความเสี่ยงภัยและหรือมาตรการขจัดภัย(loss preventive measures)ที่ควรกระทำเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายซ้ำซากในอนาคต

Surveyor: ผู้ตรวจสอบความเสียหาย(Damage Surveyor/Damaged Cargo Surveyor) ผู้สำรวจภัย(Risk Surveyor)

<ได้รับการว่าจ้างจากบุคคลทั่วไปหรือผู้รับประกันภัย โดยไม่จำเป็นจะต้องมีวินาศภัยเสมอไปได้>

ตรวจสอบสินค้าเสียหาย หรือ การสำรวจภัย(risks survey)เพื่อมาตรการขจัดภัย(loss prevention survey) การตรวจสอบสภาพสินค้าส่งออก(Condition Survey) การตรวจตราสภาพและน้ำหนักสินค้าเทกองในขนถ่าย (Supervision Survey of Bulk Cargo) ฯลฯ ปกติจะทำหน้าที่คล้ายคลึงกับผู้ประเมินวินาศภัย แต่อาจไม่ต้องแสดงความเห็นในเรื่องความคุ้มครองภายใต้กรมธรรม์และไม่ต้องมีหน้าเจรจากับผู้มีสิทธิเรียกร้อง เพียงแต่ทำรายงานให้ผู้ว่าจ้าง(บุคคลทั่วไปหรือผู้รับประกันภัย) เท่านั้น



การบรรเทาวินาศภัย
เสียหายคืองานของเรา

5. การจัดการควบคุมเรื่องเรียกร้อง I. Claim Settlement

4. การร้องขอเอกสารและการตรวจสอบเอกสารการเรียกร้อง

○ เรื่องเรียกร้อง Claim ที่ไม่มีการเรียกผู้ประเมินวินาศภัย Loss Adjuster เข้าสำรวจสินค้าเสียหาย (ไม่มีการเซอร์เวย์) **No-Survey Claim / Non-surveyed Claim / Fast Track Claim**

หรือ ตามนโยบายเฉพาะแต่ละบริษัทรับประกันภัย กรณีมูลค่าสินค้าเสียหาย เช่น ไม่เกิน 50,000 บาท และ ไม่มีโอกาสไล่เบี้ย จึงไม่จำเป็นต้องว่าจ้างผู้ประเมินวินาศภัยเข้าไปตรวจสอบสินค้าเสียหาย

1. Claim Letter / Claim Note with details of insured cargo and calculation of claim amount

หนังสือเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน แสดงการคำนวณจำนวนเงินที่เรียกร้อง

2. Marine Cargo Policy / Insurance Certificate / Open Policy No. / Cover Note No.

กรมธรรม์ประกันภัยสินค้าขนส่งทางทะเล

3. Commercial Invoice

ใบกำกับสินค้า แสดงราคาสินค้า

4. Packing List / Weight Certificate

ใบแสดงน้ำหนักสินค้า

5. Bill of Lading / Air Waybill

ใบตราส่ง

6. Others ภาพถ่ายตู้คอนเทนเนอร์และสินค้าเสียหาย และ พยายาเอกสารต่างๆ ถ้ามี ใบรับสินค้า รายงานตรวจสอบคุณภาพสินค้า ฯลฯ

5. การจัดการควบคุมเรื่องเรียกร้อง I. Claim Settlement

4. การร้องขอเอกสารและการตรวจสอบเอกสารการเรียกร้อง

- สำหรับเรื่องเรียกร้อง Claim ที่มีการเรียกผู้ประเมินวินาศภัย Loss Adjuster เข้าสำรวจสินค้าเสียหาย เป็นตามนโยบายบริษัทรับประกันภัย หรือ ตามประกาศของคปภ.ความเสียหาย 1 ล้านบาทขึ้นไป เช่น กรณีสินค้าเสียหายเป็นมูลค่ามากกว่า 50,000 บาทขึ้นไป หรือ สินค้าเสียหายเป็นมูลค่า หรือ ต้องการให้รายงานประเมินวินาศภัย Survey Report เพื่อการไล่เบี้ยคู่กรณีในอนาคต หรือ การเรียกร้องค่าเสียหายสำหรับสินค้าบางประเภท หรือ การเรียกร้องที่น่าสงสัย **fraudulent claim** ฯลฯ
- ผู้รับประกันภัยควรระมัดระวังในการร้องขอเอกสารให้ครบถ้วนในช่วงแรกที่มีการเรียกร้อง
- ผู้รับประกันภัยอาจทำ Document Check List ใช้เพื่อการตรวจสอบเอกสารที่ต้องการ
- พึงร้องขอเฉพาะเอกสารที่จำเป็นต้องใช้การพิจารณาสินไหมทดแทน เช่น สินค้าเสียหายเป็นกระจก ซึ่งแตกเสียหายเป็นเศษกระจก ไม่จำเป็นต้องขอ Q.C. report

* ชนิดของเอกสารสำหรับลักษณะความเสียหาย แหล่งที่มาของเอกสาร จะกล่าวโดยละเอียดในหัวข้อ 8. เอกสารต่างๆในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน

5. การจัดการควบคุมเรื่องเรียกร้อง I. Claim Settlement

5. การปรับเปลี่ยนตัวเลข เงินสำรองค่าสินไหมทดแทน

- จำนวนเงินเรียกร้องจากครั้งแรก ต่อมาอาจมีการเปลี่ยนแปลงได้ ดังนั้น ทุกครั้งที่มีการเปลี่ยนแปลงตัวเลข จำนวนเงินสำรองค่าสินไหมทดแทนจะต้องถูกปรับเปลี่ยนด้วยทุกครั้งเช่นกัน
- โดยเฉพาะ จำนวนเงินเรียกร้องที่มีมูลค่าสูง การไม่ปรับเปลี่ยนตัวเลขย่อมกระทบผลประโยชน์ของบริษัท

6. การตรวจสอบเรื่องเรียกร้องที่ค้าง ควกรกระทำทุกเดือน โดยอาจจะยึดหลักเกณฑ์การตรวจสอบเฉพาะ

- **Large Claim Amount**, over THB.500,000
- **Long Outstanding Claims**, exceeding 3-months
- **Lack of response**, exceeding 1-months
- **Problematic Claims**

5. การจัดการควบคุมเรื่องเรียกร้อง I. Claim Settlement

7. การพิจารณาเงื่อนไขความคุ้มครอง

- เงื่อนไขการประกันภัย : **Institute Cargo Clauses (A) หรือ (B) หรือ (C) version 1982 or 2009**
- ตรวจการหักความรับผิด เช่น **Loss in excess of 0.5% on Amount Insured / Shortage in weight in excess of 1% on the whole B/L Quantity / against total insured weight**
- ตรวจ รายละเอียดที่เอาประกันภัยในหน้าตารางกรมธรรม์

8. อำนาจอนุมัติการจ่ายเงินค่าสินไหมทดแทน

- ผู้มีอำนาจในการอนุมัติการจ่าย
- ผู้มีอำนาจอนุมัติการไล่เบี้ยต่อคู่กรณี หรือ ต่อผู้มีความรับผิด
- ผู้มีอำนาจอนุมัติการดำเนินคดี การฟ้องร้อง การแต่งตั้งทนาย
- ผู้มีอำนาจอนุมัติในการปิดเรื่อง ปิดแฟ้ม

5. การจัดการควบคุม เรื่องเรียกร้องภายในองค์กร

I. Claim Settlement

1. การรับเรื่องและการบันทึกเรื่องเรียกร้อง
2. การตั้งตัวเลขประเมินมูลค่าความเสียหาย
3. การส่งผู้ประเมินวินาศภัย เข้าตรวจสอบ
4. การร้องขอเอกสารและการตรวจสอบเอกสารการเรียกร้อง
5. การปรับเปลี่ยนตัวเลข เงินสำรองค่าสินไหมทดแทน
6. การตรวจสอบเรื่องเรียกร้องที่คงค้าง
7. การพิจารณาเงื่อนไขความคุ้มครอง
8. อำนาจอนุมัติการจ่ายเงินค่าสินไหมทดแทน

II. Salvage Recovery

9. เร่งด่วนจัดการซากสินค้าอันตราย ซากสินค้าสดหรืออาหาร
10. การขายซากสินค้าเสื่อมสภาพที่ถูกควบคุม เสี่ยงผิดกฎหมาย
11. เศษซากปรักหักพังไม่มีมูลค่า ซากมูลค่าเล็กน้อยไม่คุ้มค่าการจัดการ
12. ข้อควรระวังในการขายซากที่มีตรา แบรนด์ ยี่ห้อ
13. ข้อสังเกตในการจัดการซาก

III. Subrogated Claim Recovery

14. กระบวนการต่างๆเสร็จแล้ว จะปิดหรือทำเรื่องต่อการไล่เบี้ย
15. การใช้บริการ **Claim Recovery Agents**
16. การฟ้องร้อง หรือ อนุญาโตตุลาการ

IV. Loss Prevention & Risk Improvement

17. ศึกษาว่าคุ้มค่าในการใช้ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการเรื่องนี้
18. ให้ผู้ชำนาญการ วิศวกร หรือ ผู้สำรวจภัยที่มีประสบการณ์และความรู้โดยเฉพาะ

5. การจัดการควบคุมเรื่องเรียกร้อง II. Salvage Recovery

9. เร่งด่วนจัดการซากสินค้าอันตราย ซากสินค้าสดหรืออาหาร

○ ผู้รับประกันภัยต้องรีบแจ้งผู้มีสิทธิเรียกร้องโดยทันทีที่เป็นลายลักษณ์อักษรว่าตนขอสิทธิในซากทรัพย์สินเหล่านี้โดยทันที (ทั้งก่อนการชำรุดและหลังการชำรุดใช้ค่าสินไหมทดแทน)

○ สินค้าอันตราย **Dangerous Goods** คือ สินค้าที่สามารถสร้างความเสียหายต่อร่างกาย ชีวิต ทรัพย์สิน และสิ่งแวดล้อม ซึ่งต้องบรรจุในบรรจุภัณฑ์ที่เหมาะสม และต้องมีการแสดงสถานะสภาพความเป็นวัตถุอันตรายประเภทใดให้ทราบในระหว่างการขนส่งเพื่อมาตรการในการจัดเก็บ การควบคุม การนำเข้าสินค้าอันตรายในแต่ละประเทศ

○ ประเภทสินค้าอันตรายนั้น กำหนดโดยคณะกรรมการผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งสินค้าอันตรายของสหประชาชาติ

United Nation Model Regulations : UN Recommendations on the Transport of Dangerous Goods

- ประเภทที่ 1 วัตถุระเบิด
- ประเภทที่ 2 ก๊าซ
- ประเภทที่ 3 ของเหลวไวไฟ
- ประเภทที่ 4 ของแข็งไวไฟ
- ประเภทที่ 5 วัตถุออกซิไดซ์และวัตถุอินทรีย์เปอร์ออกไซด์
- ประเภทที่ 6 วัตถุมีพิษและวัตถุติดเชื้อ
- ประเภทที่ 7 วัตถุกัมมันตรังสี
- ประเภทที่ 8 วัตถุกัดกร่อน

5. การจัดการควบคุมเรื่องเรียกร้อง II. Salvage Recovery

9. เร่งด่วนจัดการซากสินค้าอันตราย ซากสินค้าสดหรืออาหาร

○ พระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ.2535)

มาตรา 4 ในพระราชบัญญัตินี้ วัตถุอันตราย หมายความว่า วัตถุดังต่อไปนี้

- (1) วัตถุระเบิดได้
- (2) วัตถุไวไฟ
- (3) วัตถุออกซิไดซ์และวัตถุเปอร์ออกไซด์
- (4) วัตถุมีพิษ
- (5) วัตถุที่ทำให้เกิดโรค
- (6) วัตถุกำมันตรังสี
- (7) วัตถุที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางพันธุกรรม
- (8) วัตถุกัดกร่อน
- (9) วัตถุที่ก่อให้เกิดการระคายเคือง
- (10) วัตถุอย่างอื่น ไม่ว่าจะเป็นเคมีภัณฑ์หรือสิ่งอื่นใด ที่อาจทำให้เกิดอันตรายแก่บุคคล สัตว์ พืช ทรัพย์ หรือสิ่งแวดล้อม

"ผลิต" หมายความว่า ทำ เพาะ ปรุง ผสม แปรสภาพ ปรุงแต่ง แบ่งบรรจุ หรือ รวมบรรจุ

"นำเข้า" หมายความว่า นำหรือส่งเข้ามาในราชอาณาจักรหรือนำผ่าน

"ส่งออก" หมายความว่า ส่งหรือดำเนินการเพื่อส่งออกไปนอกราชอาณาจักร

"ขาย" หมายความว่า การจำหน่าย จ่ายหรือแจกเพื่อประโยชน์ทางการค้าและให้หมายความรวมถึงการมีไว้เพื่อขายด้วย

"มีไว้ในครอบครอง" หมายความว่า การมีไว้ในครอบครองไม่ว่าเพื่อตนเองหรือผู้อื่น และไม่จำเป็นการมีไว้เพื่อขาย เพื่อขนส่ง เพื่อใช้ หรือเพื่อประการอื่นใดและรวมถึงการทิ้งอยู่ หรือปรากฏอยู่ในบริเวณที่อยู่ในความครอบครองด้วย

กรมการขนส่งทางบก ดีด้วย!!! 1 มกราคม 2565

ผู้ขับรถบรรทุกวัตถุอันตราย ต้องมีหนังสือรับรองการขับรถวัตถุอันตรายใช้คู่กับใบขับขี่ ก.4

พร้อมเริ่ม!!! เดินหน้าอบรมและทดสอบตามข้อกำหนดมาตรฐานสากล

ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถทุกประเภท ก.4



หนังสือรับรองผ่านการอบรม
การขับรถวัตถุอันตราย



หลักสูตรพิเศษ จำนวน 3 หลักสูตร

หลักสูตร
ขั้นพื้นฐาน



สำหรับการขนส่ง
วัตถุอันตรายใน
รูปแบบแท็งก์



สำหรับการขนส่งวัตถุ
อันตราย ประเภทที่ 1
วัตถุระเบิด



สำหรับการขนส่งวัตถุ
อันตราย ประเภทที่ 7
วัสดุกัมมันตรังสี



รูปสัญลักษณ์แสดงความเป็นอันตราย บนฉลากวัตถุอันตรายตามระบบ GHS



สารไวไฟ



สารออกซิไดซ์



วัตถุระเบิด



อันตรายต่อสิ่งแวดล้อม



สารกัดกร่อน



ก๊าซหรือของเหลวที่มีความดัน



อันตรายต่อสุขภาพ



พิษเฉียบพลัน



ระคาย

การปฐมพยาบาลเมื่อได้รับสารเคมี

หากถูกผิวหนัง

ให้ล้างด้วยน้ำสะอาดจำนวนมาก ๆ ถ้าเปื้อนเสื้อผ้าให้รีบถอดออกแล้วเปลี่ยนใหม่ทันที หากอาการไม่ทุเลาให้ไปพบแพทย์

หากเข้าตา

ให้ล้างด้วยน้ำสะอาดจำนวนมาก ๆ อย่างน้อย 15 นาที จนอาการระคายเคืองทุเลา หากอาการไม่ทุเลาให้ไปพบแพทย์

หากเกิดพิษจากการสูดดม

ให้รีบนำผู้ป่วยออกจากบริเวณนั้นไปยังบริเวณที่มีอากาศถ่ายเทสะดวก

หากรับประทานเข้าไป

ห้ามทำให้อาเจียน ให้ดื่มน้ำหรือนมมาก ๆ เพื่อเจือจาง หรือให้รับประทานสารละลายถ่านแอ็คทีฟทันที แล้วรีบนำผู้ป่วยส่งแพทย์ทันที พร้อมภาชนะบรรจุฉลาก หรือใบแทรกของวัตถุอันตราย

5. การจัดการควบคุมเรื่องเรียกร้อง II. Salvage Recovery

9. เร่งด่วนจัดการซากสินค้าอันตราย ซากสินค้าสดหรืออาหาร

○ พระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ.2535

มาตรา 63 ผู้ผลิต ผู้นำเข้า ผู้ขนส่ง หรือผู้มีไว้ในครอบครองซึ่งวัตถุอันตรายต้องรับผิดชอบเพื่อการเสียหายอันเกิดแต่วัตถุอันตรายที่อยู่ในความครอบครองของตน เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิดเพราะความผิดของผู้ต้องเสียหายนั่นเอง

มาตรา 64 ผู้ขายหรือผู้ส่งมอบวัตถุอันตรายให้กับบุคคลใด ต้องรับผิดชอบเพื่อการเสียหาย ของบุคคลดังกล่าวอันเกิดแต่วัตถุอันตรายนั้น เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นเกิดแต่เหตุ สุดวิสัยหรือเกิดเพราะความผิดของผู้ต้องเสียหายนั่นเอง

มาตรา 65 นายจ้าง ตัวการ ผู้ว่าจ้าง หรือเจ้าของกิจการต้องร่วมรับผิดชอบในผลแห่งละเมิดที่ บุคคลตามมาตรา 63 หรือมาตรา 64 ได้กระทำ ไปในการทำงานให้แก่ตน แต่ชอบที่จะได้ชดใช้จากบุคคลดังกล่าว เว้นแต่ตนจะมีส่วนผิดในการสั่งให้ทำ การเลือกหาตัวบุคคล การควบคุม หรือการอื่น อันมีผลโดยตรงให้เกิดการละเมิดขึ้นนั้น

มาตรา 66 ผู้ผลิต ผู้นำเข้า ผู้ขายส่ง ผู้ขายปลีก คนกลาง และผู้มีส่วนในการจำหน่ายแจกทุกช่วงต่อจากผู้ผลิตจนถึงผู้ที่รับผิดชอบ จะเกิดการละเมิดตามมาตรา 63 หรือมาตรา 64 ต้องร่วมรับผิดชอบในผลแห่งการละเมิดด้วย

○ ซากสินค้าสด หรือ อาหาร ดำเนินการขายซากได้เป็นการลดเกรดสินค้า หรือ สภาพสินค้าสดเริ่มบูดเสียไม่เหมาะสมนำมาใช้บริโภคก็รีบดำเนินการขายซากเป็นอาหารสัตว์โดยด่วน ก่อนจะเน่าเสียและหมดมูลค่า

5. การจัดการควบคุมเรื่องเรียกร้อง II. Salvage Recovery

10. การขายซากสินค้าเสื่อมสภาพที่ถูกควบคุม เสี่ยงผิดกฎหมาย

○ ซากสินค้าปุ๋ยเคมีเปียกน้ำ คือ สินค้าปุ๋ยเคมีเสื่อมสภาพตามกฎหมาย ปกติปุ๋ยเคมีนำเข้าในลักษณะ **เทกอง** ถ้านำปุ๋ยที่เสียหายหรือเสื่อมสภาพมาประมูลขาย อาจถูกกล่าวหาว่าเป็นปุ๋ยปลอมด้วย เนื่องจากไม่มีหลักฐานยี่ห้อ โดยจะมีความผิดทั้งผู้ประเมินวินาศภัย ผู้รับประกันภัย และผู้ซื้อซากปุ๋ยเสื่อมสภาพที่มีได้รับใบอนุญาตขายปุ๋ย

ประเภทของใบอนุญาต มาตรา 16 : ข้อ 4. ต้องมีใบอนุญาตขายปุ๋ย

- พระราชบัญญัติปุ๋ย(ฉบับที่ 2) พ.ศ.2550 : มาตรา 30 ห้ามมิให้ผู้ใดผลิตเพื่อการค้า ขาย หรือนำเข้าปุ๋ย ดังต่อไปนี้ ข้อ (1) ปุ๋ยปลอม และหรือ ข้อ (3) ปุ๋ยเคมีเสื่อมคุณภาพ
- มาตรา 64 ผู้ใดขายหรือนำเข้าปุ๋ยเคมีโดยฝ่าฝืนมาตรา 30 (1) **ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สามปีถึงสิบปี** และปรับตั้งแต่หนึ่งแสนสองหมื่นบาทถึงสี่แสนบาท
ถ้าผู้กระทำการตามวรรคหนึ่งกระทำโดยไม่รู้ว่าเป็นปุ๋ยเคมีปลอม ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่แปดพันบาท ถึงแปดหมื่นบาท

5. การจัดการควบคุมเรื่องเรียกร้อง II. Salvage Recovery

11. ซากไม่มีมูลค่า ซากมูลค่าเล็กน้อยไม่คุ้มค่าการจัดการ

○ ซากสินค้าเหล่านี้ เสียเวลาในการจัดการเรื่อง รีบตัดสินใจให้เร็วที่สุด

12. การทำลายซากสินค้าและการขายซากที่มีตรา แบรนด ยี่ห้อ

○ ซากสินค้าที่มีตรา แบรนด ยี่ห้อ ถ้าต้องทำลาย ควรทำลายให้เป็นเศษซากเศษเล็กเศษน้อย(ถ้าทำได้) ทั้งนี้เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหา การแอบนำไปประกอบเป็นสินค้า(พร้อมใช้งาน)ในภายหลัง

○ ผู้รับประกันภัยจะยอมการทำลายซาก ย่อมขึ้นอยู่กับ เงื่อนไขพิเศษให้ทำลายซากได้ หลังจากการทำลายเศษซากยอมกลายสภาพเป็นเศษย่อย ถ้าเป็นเศษที่พอมีมูลค่าและนำไปขาย ซึ่งผู้รับประกันภัยอาจจะได้รับเงินค่าเศษซากเหล่านั้น หรือยอมเป็นไปตามเงื่อนไขพิเศษที่ระบุไว้ตามกรมธรรม์

13. ข้อสังเกตในการจัดการซาก

○ การฉ้อประมูล (ฉ้อ : 串 ภาษาล้านนาแต้จิ๋ว : **Collusion**) สมรู้ร่วมคิด ผู้รับประกันภัยอาจตั้งราคากลางที่เหมาะสม ถ้าไม่ถึงราคากลาง อาจพิจารณาจัดประมูลใหม่

○ การทำลายซากที่มีตรา แบรนด ยี่ห้อ โดยทำลายแค่บางส่วน ไม่เป็นไปตามขั้นตอนการทำลาย

○ การโก่งน้ำหนักสินค้า ซากสินค้าบรรจุถุง (**Bagged Cargo**) ซากสินค้าเทกอง (**Bulk Cargo**)

○ รับเช็คค่าซากเท่ากับรับเศษกระดาษหนึ่งใบ ใช้วิธีการโอนเงิน/ผู้รับประกันภัยต้องเช็คกับธนาคารถ้ามูลค่าซากสูง

5. การจัดการควบคุม เรื่องเรียกร้องภายในองค์กร

I. Claim Settlement

1. การรับเรื่องและการบันทึกเรื่องเรียกร้อง
2. การตั้งตัวเลขประเมินมูลค่าความเสียหาย
3. การส่งผู้ประเมินวินาศภัย เข้าตรวจสอบ
4. การร้องขอเอกสารและการตรวจสอบเอกสารการเรียกร้อง
5. การปรับเปลี่ยนตัวเลข เงินสำรองค่าสินไหมทดแทน
6. การตรวจสอบเรื่องเรียกร้องที่คงค้าง
7. การพิจารณาเงื่อนไขความคุ้มครอง
8. อำนาจอนุมัติการจ่ายเงินค่าสินไหมทดแทน

II. Salvage Recovery

9. เร่งด่วนจัดการซากสินค้าอันตราย ซากสินค้าสดหรืออาหาร
10. การขายซากสินค้าเสื่อมสภาพที่ถูกควบคุม เสี่ยงผิดกฎหมาย
11. เศษซากปรักหักพังไม่มีมูลค่า ซากมูลค่าเล็กน้อยไม่คุ้มค่าการจัดการ
12. ข้อควรระวังในการขายซากที่มีตรา แบรนด ยี่ห้อ
13. ข้อสังเกตในการจัดการซาก

III. Subrogated Claim Recovery

14. พิจารณาโอกาสในการทำเรื่องไล่เบี้ยเรียกร้องคู่กรณี
15. การใช้บริการ Subrogated Claim Recovery Agents
16. การฟ้องร้อง หรือ อนุญาโตตุลาการ

IV. Loss Prevention & Risk Improvement

17. ศึกษาว่าคุ้มค่าในการใช้ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการเรื่องนี้
18. ให้ผู้ชำนาญการ วิศวกร หรือ ผู้สำรวจภัยที่มีประสบการณ์และความรู้โดยเฉพาะ

5. การจัดการควบคุมเรื่องเรียกร้อง III. Subrogated Claim Recovery

14. พิจารณาโอกาสในการทำเรื่องไล่เบี้ยเรียกร้องคู่กรณี

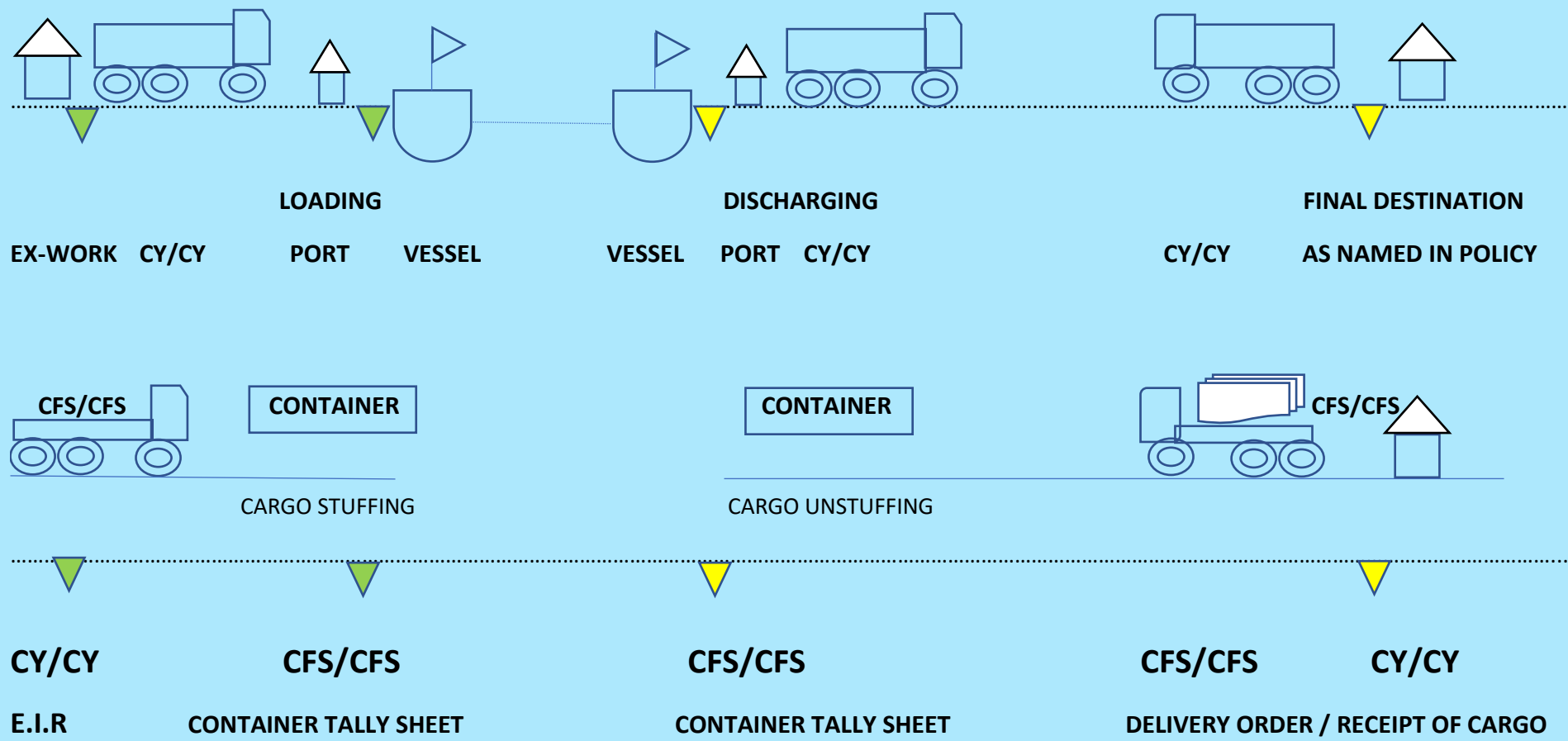
Check List for Potentiality of Subrogated Claim Recovery

[Check List for Potentiality of Subrogated Claim Recovery_version I..docx](#)

5. การจัดการควบคุมเรื่องเรียกร้อง III. Subrogated Claim Recovery

14. พิจารณาโอกาสในการทำเรื่องไล่เบี้ยเรียกร้องคู่กรณี

Check List for Potentiality of Subrogated Claim Recovery



5. การจัดการควบคุมเรื่องเรียกร้อง III. Subrogated Claim Recovery

14. พิจารณาโอกาสในการทำเรื่องไล่เบี้ยเรียกร้องคู่กรณี

Check List for Potentiality of Subrogated Claim Recovery

By Sea: CY/CY: 1) E.I.R - Ex-Work 2) E.I.R at final destination 3) Delivery Order/Receipt of Cargo 4) Photos of Damaged Cargo and any Damage of Container

By Sea: CFS/CFS : 1) Container Tally Sheet at Loading Port 2) Container Tally Sheet at Discharging Port or 3) Wharf Survey Note 3) Delivery Order/Receipt of Cargo 4) Photos of Damaged Cargo and any Damage of Container

By Air: 1) DMC or Irregularity Report 2)) Delivery Order/Receipt of Cargo 3) Photos of Damaged Cargo and any Damage of Container

Prescription: 1) Port/Terminal/WH: 6-months 2) MTO / Combined Transport B/L: 9-months 3) Others12....months

5. การจัดการควบคุมเรื่องเรียกร้อง III. Subrogated Claim Recovery

14. พิจารณาโอกาสในการทำเรื่องไล่เบี้ยเรียกร้องคู่กรณี

Check List for Potentiality of Subrogated Claim Recovery

STRONG POINT:

- ☐ คู่กรณีเป็นรูปบริษัท ห้างร้าน ห้างหุ้นส่วน หุนจดทะเบียน.....บาท ☐ คู่กรณีมีประกันภัยความรับผิด/ผู้รับประกันภัย
- ☐ ปัจจุบันยังมีอายุความ แต่จะสิ้นอายุความ วันที่..... ☐ 6-เดือน ☐ 9-เดือน ☐ 12-เดือน ☐ 2-ปี
- ☐ **Wharf Survey Note** หรือ **DMC** เอกสารแสดงความเสียหาย ระบุหีบห่อเสียหาย จำนวนสินค้าเสียหายและสภาพเสียหายชัดเจน
- ☐ มี **E.I.R** ระบุสภาพตู้คอนเทนเนอร์รั่ว ร่องรอยชำรุด ☐ ที่ต้นทาง ☐ ที่ปลายทาง
- ☐ พยานเอกสาร เอกสารแสดงความเสียหายอื่นที่มี.....
- ☐ มีการส่ง ผู้ประเมินวินาศภัย / **surveyor** เข้าตรวจสอบ มีออก **Survey Report**
- ☐ มีการส่ง ผู้ประเมินวินาศภัย / **surveyor** เข้าตรวจสินค้าเสียหาย ณ คลังสินค้าท่าเรือ หรือ ท่าอากาศยาน มีหลักฐานภาพถ่ายสินค้าเสียหาย
- ☐ ได้จ่ายเงินชดใช้สินไหมทดแทนไปเรียบร้อยแล้ว โดยมีการประมูลซากและได้รับค่าซากไปแล้ว

5. การจัดการควบคุมเรื่องเรียกร้อง III. Subrogated Claim Recovery

14. พิจารณาโอกาสในการทำเรื่องไล่เบี้ยเรียกร้องคู่กรณี

Check List for Potentiality of Subrogated Claim Recovery

WEAK POINT:

- ☐ คู่กรณีเป็น.....
- ☐ สิ้นสุดอายุความไปแล้ว เมื่อวันที่..... ☐ 6-เดือน ☐ 9-เดือน ☐ 12-เดือน ☐ 2-ปี
- ☐ Wharf Survey Note หรือ DMC ระบุหีบห่อเสียหาย แต่ไม่แสดงจำนวนสินค้าเสียหาย เนื่องจากมิได้เปิดหีบห่อตรวจสอบ
- ☐ ไม่มี Wharf Survey Note ☐ ไม่มี / ไม่ได้รับ E.I.R ☐ มี E.I.R แต่ระบุสภาพตู้คอนเทนเนอร์ปกติไม่มีร่องรอยเสียหาย
- ☐ ไม่มีพยานเอกสารอื่นใด ไม่มีการบันทึกความผิดปกติ/ไม่มีหมายเหตุในเอกสารรับสินค้า
- ☐ มี Brand Clause จึงไม่มีการหักค่าซาก ☐ มี Deferred Unpacking Clause พบสินค้าเสียหายหลังจากรับสินค้าไปแล้ว.....วัน
- ☐ ไม่มี Survey Report ไม่มีการส่ง ผู้ประเมินวินาศภัย เข้าตรวจสอบ

5. การจัดการควบคุมเรื่องเรียกร้อง III. Subrogated Claim Recovery

14. พิจารณาโอกาสในการทำเรื่องไล่เบี้ยเรียกร้องคู่กรณี

Check List for Potentiality of Subrogated Claim Recovery

ENFORCEMENT:

☐ ใช้บังคับ ป.พ.พ ละเมิด ☐ ใช้บังคับตามพ.ร.บ ☐ ทางทะเล ☐ ทางอากาศ ☐ ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ☐ ทางถนนระหว่างประเทศ

☐ วงเงินจำกัดความรับผิดตาม พ.ร.บ ☐ ทางทะเล ☐ ทางอากาศ ☐ ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ☐ ทางถนนระหว่างประเทศ

จะได้ใช้ได้...SDR.....บาท

การคำนวณ ☐ ตามน้ำหนัก ☐ ตามหน่วยการขนส่ง/หีบห่อ .

คาดว่าจะได้รับเงินเพียงบาท

5. การจัดการควบคุมเรื่องเรียกร้อง III. Subrogated Claim Recovery

14. พิจารณาโอกาสในการทำเรื่องไล่เบี้ยเรียกร้องคู่กรณี

Check List for Potentiality of Subrogated Claim Recovery

PERCEPTION:

☐ เสนอปิดแฟ้มเรื่องเรียกร้อง Claim File to be closed จากเหตุผลที่ระบุไว้ข้างต้นและ.....

☐ ให้ฝ่ายสินไหมดำเนินการไล่เบี้ย

☐ ส่งให้ฝ่ายกฎหมายดำเนินการไล่เบี้ย/ฟ้องร้องต่อไป

☐ ส่งเรื่องให้ ตัวแทนต่างประเทศ เพื่อดำเนินการไล่เบี้ย แต่ยังไม่ให้ฟ้องร้อง

ชื่อตัวแทนที่มอบหมายให้ ☐ W.E. Cox & Recoveries ☐ Dolphin Claims Services (Singapore) Pte Ltd. ☐ Clyde & Co LL ☐ W.K. Webster

☐ มอบหมายให้สำนักงานทนายความอิสระ ดำเนินการไล่เบี้ย แต่ยังไม่ให้ฟ้องร้อง ☐ ทนายสุกิจ เจริญสุข ☐ ทนายระวี เมฆวิชัย Chandler MHM

LEGAL ACTION:

☐ In Thailand ☐ Country.....

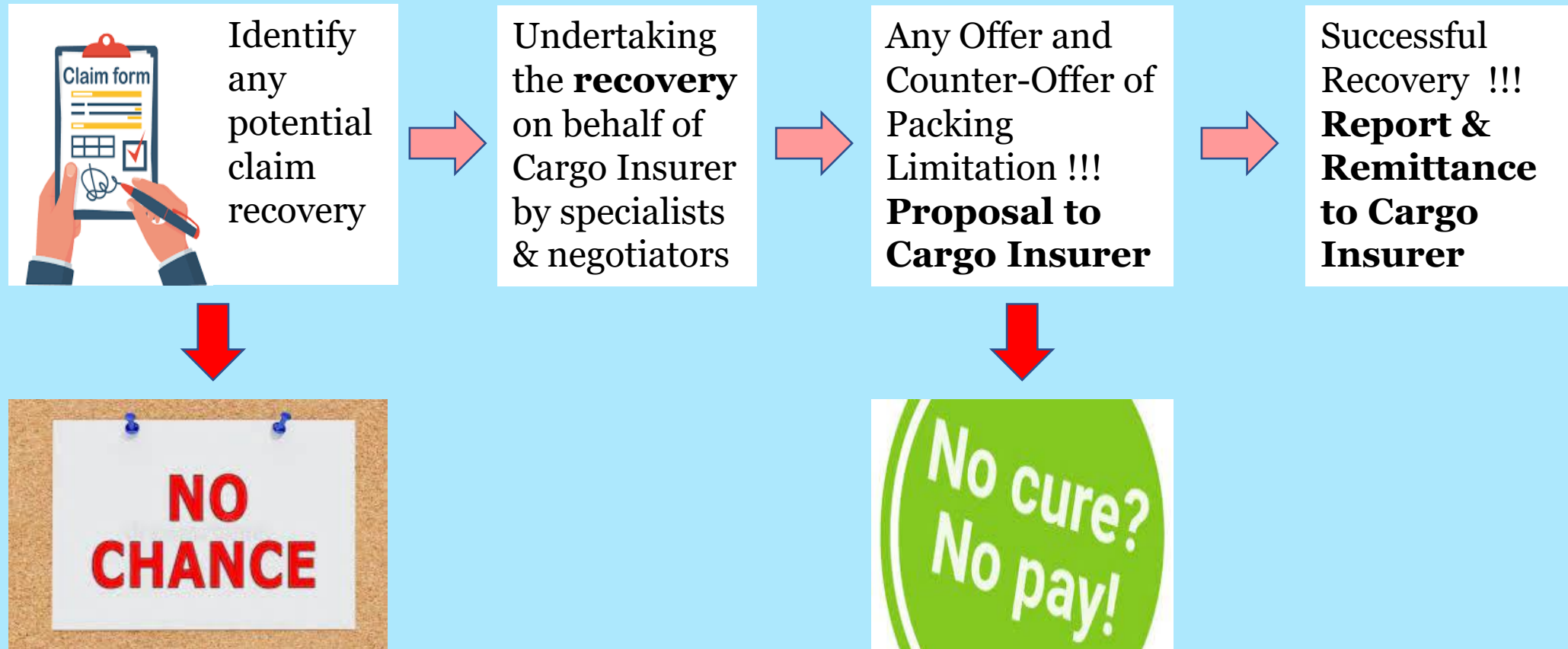
Name of Law Office ☐

☐ The Central Intellectual Property and International Trade Court ☐ The Civil Court

☐ การเตรียมเอกสารฟ้องร้องต้องกระทำให้เรียบร้อย ภายในวันที่.....

5. การจัดการควบคุมเรื่องเรียกร้อง III. Subrogated Claim Recovery

14. การใช้บริการ Subrogated Claim Recovery Agents



5. การจัดการควบคุมเรื่องเรียกร้อง III. Subrogated Claim Recovery

15. การฟ้องร้อง หรือ อนุญาโตตุลาการ

การดำเนินการฟ้องร้อง

1. ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ

ผู้รับประกันภัยต้องเลือกสำนักงานทนายที่มีความเชี่ยวชาญด้าน maritime law/logistics โดยเฉพาะการกักเรือ

2. ศาลแพ่ง

ผู้รับประกันภัยอาจไม่จำเป็นต้องคัดเลือกทนายที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญด้านเหมือนการฟ้องร้องในศาลทรัพย์สินฯ

3. ศาลในต่างประเทศ

ปกติผู้รับประกันภัยจะเลือกบริษัททนายต่างประเทศตั้งแต่เริ่มต้นให้ดำเนินการ

อนุญาโตตุลาการ

- สำหรับอนุญาโตตุลาการของเรา อาจจะเหมาะสมกับคดีแพ่งมากกว่าโดยเฉพาะด้านข้อพิพาทจากอุบัติเหตุหรือเรื่องเรียกร้องจากการประกันภัยรถยนต์และความรับผิดที่เกี่ยวข้อง
- ระบบยื่นข้อเสนอสั่งพิพาทอิเล็กทรอนิกส์ **e Arbitration** ผ่านทางสมาคมประกันวินาศภัยไทย
- ขั้นตอนต่าง ๆ ในการดำเนินการยื่นข้อพิพาทในอนุญาโตตุลาการ ปกติกระทำโดยทนายของผู้รับประกันภัย

5. การจัดการควบคุม เรื่องเรียกร้องภายในองค์กร

I. Claim Settlement

1. การรับเรื่องและการบันทึกเรื่องเรียกร้อง
2. การตั้งตัวเลขประเมินมูลค่าความเสียหาย
3. การส่งผู้ประเมินวินาศภัย เข้าตรวจสอบ
4. การร้องขอเอกสารและการตรวจสอบเอกสารการเรียกร้อง
5. การปรับเปลี่ยนตัวเลข เงินสำรองค่าสินไหมทดแทน
6. การตรวจสอบเรื่องเรียกร้องที่คงค้าง
7. การพิจารณาเงื่อนไขความคุ้มครอง
8. อำนาจอนุมัติการจ่ายเงินค่าสินไหมทดแทน

II. Salvage Recovery

9. เร่งด่วนจัดการซากสินค้าอันตราย ซากสินค้าสดหรืออาหาร
10. การขายซากสินค้าเสื่อมสภาพที่ถูกควบคุม เสี่ยงผิดกฎหมาย
11. เศษซากปรักหักพังไม่มีมูลค่า ซากมูลค่าเล็กน้อยไม่คุ้มค่าการจัดการ
12. ข้อควรระวังในการขายซากที่มีตรา แบรนด์ ยี่ห้อ
13. ข้อสังเกตในการจัดการซาก

III. Subrogated Claim Recovery

14. พิจารณาโอกาสในการทำเรื่องไล่เบี้ยเรียกร้องคู่กรณี
15. การใช้บริการ Subrogated Claim Recovery Agents
16. การฟ้องร้อง หรือ อนุญาโตตุลาการ

IV. Loss Prevention & Risk Improvement

17. ศึกษาว่าคุ้มค่าในการใช้ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการเรื่องนี้
18. ใช้ผู้ชำนาญการ วิศวกร หรือ ผู้สำรวจภัยที่มีประสบการณ์และความรู้โดยเฉพาะ

5. การจัดการควบคุมเรื่องเรียกร้อง IV. Loss Prevention and Risks Improvement

17. ศึกษาว่าคัมค่าในการใช้ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการเรื่องนี้

- เพื่อลด Loss Ratio ของผู้รับประกันภัย
- เพื่อลดเรื่องเรียกร้องโดยผู้เอาประกันภัย อัตราเบี้ยประกันภัยไม่สูงขึ้น
- เพื่อผู้เอาประกันภัยได้รับสินค้าในสภาพปกติ

18. ใช้ผู้ชำนาญการ วิศวกร หรือ ผู้สำรวจภัยที่มีประสบการณ์และความรู้โดยเฉพาะ

- ควรจ้างบริษัทและเจ้าหน้าที่ ที่มีประสบการณ์การทำงานด้านนี้เฉพาะประเภทของสินค้า

6. หลักปฏิบัติในการรับเรื่องและจัดการเรื่องเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน (ระยะเวลาและตามประกาศของคปภ.)



6. หลักปฏิบัติในการรับเรื่องและจัดการเรื่องเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน(คปภ.)

ประกาศ 1 : 2549

ประกาศคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย(คปภ.) เมื่อ ๒๗ กันยายน พ.ศ.๒๕๔๙

เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และ ระยะเวลาที่ถือว่า การประวิงการจ่ายค่าสินไหมทดแทน หรือ ประวิงการคืนเบี้ยประกันภัย ของ บริษัทประกันวินาศภัย

ข้อ ๑. ยกเลิกประกาศเดิม ซึ่งลงวันที่ 4 มกราคม พ.ศ.2548

ข้อ ๒. ประกาศนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ถัดจากวันที่ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

6. หลักปฏิบัติในการรับเรื่องและจัดการเรื่องเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน(คปภ.)

ประกาศคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย เมื่อ 27 กันยายน พ.ศ.2549 เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และ ระยะเวลาที่ถือว่าเป็น การประวิงการจ่ายค่าสินไหมทดแทน หรือ ประวิงการคืนเบี้ยประกันภัย ของ บริษัทประกันวินาศภัย

ข้อ ๓. การกระทำ หรือ การปฏิบัติใด ๆ ของบริษัท หากเป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และ ระยะเวลา ข้อหนึ่งข้อใด ดังต่อไปนี้ ให้ถือว่าเป็น บริษัทประกันวินาศภัยประวิงการจ่ายค่าสินไหมทดแทน หรือ ประวิงการคืนเบี้ยประกันภัย ที่ต้องจ่าย หรือ คืนแก่ผู้เอาประกันภัย หรือ ผู้รับผลประโยชน์ โดยไม่มีเหตุอันสมควร หรือ คืนโดยไม่สุจริต

(๑) ในกรณีเกิดความเสียหายที่ได้รับความคุ้มครองตามสัญญาประกันภัยและคู่กรณี สามารถตกลงราคาความเสียหาย เพื่อการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยแก่กันแล้ว บริษัทไม่ออกหลักฐานเป็นหนังสือลงลายมือชื่อผู้มีอำนาจกระทำการแทนบริษัท

ในกรณีการตกลงความเสียหายเป็นตัวแทนบริษัท ไม่ระบุจำนวนเงิน หรือ ไม่กำหนดวันรับเงินที่แน่นอน หรือ กำหนดวันรับเงินเกินกว่าสิบห้าวันนับแต่วันที่คู่กรณีได้ตกลงกัน

ในกรณีการตกลงความเสียหายเป็นอย่างอื่น บริษัทไม่ระบุไว้ให้ชัดเจนว่าเลือกกระทำการโดยวิธีใด ณ สถานที่แห่งใด ใช้ระยะเวลาดำเนินการเท่าใด หรือระบุระยะเวลาดำเนินการที่เกินกว่าสิบห้าวันนับแต่วันที่คู่กรณีได้ตกลงกัน เว้นแต่จะมีเหตุอันควร และได้รับความยินยอมจากคู่กรณี

6. หลักปฏิบัติในการรับเรื่องและจัดการเรื่องเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน(คปภ.)

ประกาศของ คปภ. เรื่องหลักเกณฑ์ วิธีการและระยะเวลาที่ถือว่า **การประวิงการจ่ายค่าสินไหมทดแทน** หรือ ประวิงการคืนเบี้ยประกันภัย ของบริษัทประกันวินาศภัย 27 กันยายน พ.ศ. 2549

สรุป : ผู้รับประกันภัยกระทำการดังต่อไปนี้ ย่อมถือว่าเป็นการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการและระยะเวลา ของ คปภ. **ซึ่งไม่ถือว่าเป็นการประวิงการจ่าย**

1. หลักฐานตกลงการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ต้องออกเป็น**หนังสือ** ให้ผู้มีสิทธิเรียกร้อง
2. **หนังสือ**ตกลงการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ต้องมี**ลงลายมือชื่อผู้มีอำนาจ**กระทำการแทนบริษัทของผู้รับประกันภัย
3. **ในหนังสือ**ตกลงการชดใช้ฯ ต้อง**ระบุจำนวนเงิน** ที่จะชดใช้อย่างชัดเจน ให้ผู้มีสิทธิเรียกร้องรับทราบ
4. **ในหนังสือ**ตกลงการชดใช้ฯ ต้อง**กำหนดวันรับเงิน “วันเดือนปี”** ที่จะได้รับเงินอย่างแน่นอน ให้ผู้มีสิทธิเรียกร้องรับทราบ
5. **ในหนังสือ**ตกลงการชดใช้ฯ **ต้องกำหนดวันรับเงิน แต่ห้ามเกิน 15 วัน***** โดยนับจากวันที่ที่ผู้มีสิทธิเรียกร้องได้ตกลงกับผู้รับประกันภัย < ***หมายเหตุ: คปภ.กำหนดว่า 15 วันโดยนับรวมวันหยุดทุกประเภทด้วย >

6. หลักปฏิบัติในการรับเรื่องและจัดการเรื่องเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน(คปภ.)

ประกาศของ คปภ. เรื่องหลักเกณฑ์ วิธีการและระยะเวลาที่ถือว่า **การประวิงการจ่ายค่าสินไหมทดแทน** หรือ ประวิงการคืนเบี้ยประกันภัย ของบริษัทประกันวินาศภัย 27 กันยายน พ.ศ. 2549

สรุป : ผู้รับประกันภัยกระทำการดังต่อไปนี้ ย่อมถือว่าเป็นการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการและระยะเวลา ของ คปภ. **ซึ่งไม่ถือว่าเป็นการประวิงการจ่าย**

6. ถ้ามีการตกลงชดใช้ค่าสินไหมทดแทน เป็น**การซ่อม เปลี่ยน ทดแทน หรืออย่างอื่นใด** แต่มิใช่ชดใช้เป็นเงิน **ในหนังสือ**ซึ่งเป็นหลักฐานแสดงการชดใช้ฯ ต้องระบุให้ชัดเจนว่า

6.1 การชดใช้ค่าเสียหายด้วย**วิธีอื่นใด** การซ่อม การเปลี่ยน การทดแทน

6.2 การซ่อม การเปลี่ยน การทดแทน จะกระทำที่/โดย **อู่ซ่อม โรงซ่อม หรือ ณ สถานที่ใด**

6.3 การซ่อม การเปลี่ยน การทดแทน การดำเนินการใด ๆ นั้น ต้องแล้วเสร็จภายใน กี่ วัน แต่ห้ามเกิน 15 วัน***

6.4 ถ้ามีเหตุจำเป็น การดำเนินการใด ๆ นั้นจะแล้วเสร็จเกิน 15 วัน ต้องกำหนดระยะเวลา(จำนวนวัน)ที่แล้วเสร็จ **ให้ชัดเจน** นับจากวันที่ผู้มีสิทธิเรียกร้องได้ตกลงกับผู้รับประกันภัย

ผู้รับประกันภัยจะต้องมีเหตุผลอันสมควร (เช่น อะไหล่ต้องนำเข้า ฯลฯ) และ ต้องได้รับความยินยอมจากผู้มีสิทธิเรียกร้องก่อน (ขอแนะนำว่า: ความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรโดยผู้มีสิทธิเรียกร้อง)

4. หลักปฏิบัติในการรับเรื่องและจัดการเรื่องเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน (คปภ.)

ประกาศ 2 : 2559

ประกาศคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการชดใช้เงิน หรือค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัย ของบริษัทประกันวินาศภัย พ.ศ. ๒๕๕๙

ข้อ ๘ เมื่อบริษัทได้รับแจ้งเหตุ หรือ มีการเรียกร้องให้ชดใช้เงิน หรือค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัย ให้บริษัทดำเนินการอย่างน้อย ดังต่อไปนี้

(๑) **บันทึกข้อมูลการรับแจ้งเหตุ หรือการเรียกร้อง** โดยเชื่อมโยงข้อมูลดังกล่าว ไปบันทึกรายการ ในสมุดทะเบียนค่าสินไหมทดแทนที่เกี่ยวข้อง และสมุดบัญชีของบริษัท ภายในเจ็ดวันนับแต่วันได้รับข้อมูลดังกล่าว พร้อมทั้งออกเลขที่ตรวจสอบรายการความเสียหาย และประมาณการค่าสินไหมทดแทนเบื้องต้น

ทั้งนี้

(ก) **กรณีที่ต้องมีการสำรวจภัย** ให้บริษัทแจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อส่งเจ้าหน้าที่ไปสำรวจภัย ณ ที่เกิดเหตุ หรือ สถานที่ที่ผู้เอาประกันภัยนัดหมาย และออกเอกสารการรับแจ้งเหตุหรือใบตรวจสอบรายการความเสียหายให้กับผู้เอาประกันภัย ผู้รับประโยชน์ หรือผู้มีสิทธิเรียกร้องตามกฎหมายประกันภัยแล้วแต่กรณี ไว้เป็นหลักฐานเพื่อนำมาติดต่อกับบริษัทหรือดำเนินการอื่นที่เกี่ยวข้องต่อไป

(ข) **กรณีที่ไม่ต้องมีการสำรวจภัย** ให้บริษัทแจ้งให้ผู้เอาประกันภัย ผู้รับประโยชน์หรือผู้มีสิทธิเรียกร้องตามกฎหมายประกันภัย แล้วแต่กรณี ทราบถึงเอกสารหลักฐานทั้งหมดที่ต้องใช้ประกอบการเรียกร้อง ช่องทางการติดต่อกับบริษัท และระยะเวลาที่ใช้ในการพิจารณาและชดใช้เงินหรือค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัย

ในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงประมาณการค่าสินไหมทดแทนเบื้องต้น ต้องมีการบันทึกทุกครั้งและสามารถตรวจสอบสาเหตุของการเปลี่ยนแปลง Loss Reserve of Indemnity

4. หลักปฏิบัติในการรับเรื่องและจัดการเรื่องเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน (คปภ.)

ประกาศคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการชดใช้เงินหรือค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัย ของบริษัทประกันวินาศภัย พ.ศ. ๒๕๕๙

ข้อ ๘ เมื่อบริษัทได้รับแจ้งเหตุ หรือ มีการเรียกร้องให้ชดใช้เงิน หรือค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัย ให้บริษัทดำเนินการอย่างน้อย ดังต่อไปนี้

(๒) จัดให้มีกระบวนการในการพิจารณาความเสียหาย การประเมินความเสียหาย การทดสอบ ที่จำเป็นต่าง ๆ เพื่อให้การตีมูลค่ามีความเที่ยงตรงน่าเชื่อถือ ตลอดจนสื่อสารเพื่อความเข้าใจที่ตรงกันกับ ผู้เอาประกันภัย ผู้รับประโยชน์ หรือผู้มีสิทธิเรียกร้องตามกรมธรรม์ประกันภัย แล้วแต่กรณี ที่จะทำ ให้ กระบวนการชดใช้เงิน หรือค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยเป็นที่ยอมรับและลดการโต้แย้งจาก ผู้ที่เกี่ยวข้อง

(๓) ดำเนินการพิจารณาและชดใช้เงิน หรือค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยให้แล้วเสร็จ ภายในระยะเวลาที่บริษัทกำหนด ทั้งนี้ ไม่เกินระยะเวลาที่กำหนดไว้ในสัญญาประกันภัย หรือที่ กฎหมายกำหนด และแจ้งผลการพิจารณาให้แก่ ผู้เอาประกันภัย ผู้รับประโยชน์ หรือผู้มีสิทธิเรียกร้อง ตามกรมธรรม์ประกันภัย แล้วแต่กรณี ภายในระยะเวลาข้างต้น

(๔) บันทึกผลการพิจารณาและการอนุมัติการชดใช้เงิน หรือค่าสินไหมทดแทนตามสัญญา ประกันภัยในระบบงาน หรือระบบข้อมูลโดยเร็ว

4. หลักปฏิบัติในการรับเรื่องและจัดการเรื่องเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน (คปภ.)

ประกาศคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการชดใช้เงินหรือค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัย ของบริษัทประกันวินาศภัย พ.ศ. ๒๕๕๙

ข้อ ๘ เมื่อบริษัทได้รับแจ้งเหตุ หรือ มีการเรียกร้องให้ชดใช้เงิน หรือค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัย ให้บริษัทดำเนินการอย่างน้อย ดังต่อไปนี้

(๕) กรณีบริษัทตกลงชดใช้เงิน หรือค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยตาม (๓) แล้ว ให้บริษัทจัดให้มีกระบวนการติดตามให้ผู้เอาประกันภัย ผู้รับประกันภัย ผู้รับประโยชน์ หรือผู้มีสิทธิเรียกร้อง ตามกรมธรรม์ประกันภัย แล้วแต่กรณี **มารับเงิน** หรือค่าสินไหมทดแทนดังกล่าว ในระหว่างที่สิทธิ ในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน ยังไม่ขาดอายุความ ในกรณีที่บริษัทได้ชดใช้เงิน หรือค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยเป็นเช็ค และผู้เอาประกันภัย ผู้รับประโยชน์ หรือผู้มีสิทธิเรียกร้องตามกรมธรรม์ประกันภัย แล้วแต่กรณี ยังไม่ได้ไปเรียกเก็บเงิน จากธนาคาร จนเลยระยะเวลาที่จะเรียกเก็บเงินจากธนาคารได้ ให้ถือว่าเป็นค่าสินไหมทดแทนค้างจ่าย และบริษัท ต้องดำเนินการกระบวนการติดตามให้บุคคลดังกล่าวมารับเงิน หรือค่าสินไหมทดแทนตามวรรคหนึ่ง

4. หลักปฏิบัติในการรับเรื่องและจัดการเรื่องเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน (ระยะเวลา)

ประกาศคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการชดใช้เงิน หรือค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัย ของบริษัทประกันวินาศภัย พ.ศ. ๒๕๕๙

ข้อ ๘ เมื่อบริษัทได้รับแจ้งเหตุ หรือ มีการเรียกร้องให้ชดใช้เงิน หรือค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัย ให้บริษัทดำเนินการอย่างน้อย ดังต่อไปนี้

(๖) ในกรณีที่บริษัทปฏิเสธการชดใช้เงิน หรือค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัย หรือไม่สามารถตกลงกำหนดจำนวนเงิน หรือค่าสินไหมทดแทนได้ ให้บริษัทแจ้งแก่ผู้เอาประกันภัย ผู้รับประโยชน์ หรือผู้มีสิทธิเรียกร้องตามกรมธรรม์ประกันภัย แล้วแต่กรณี เป็นหนังสือ โดยระบุ ข้อเท็จจริงและเหตุผลของการปฏิเสธ พร้อมข้อกฎหมาย หรือเงื่อนไขตามกรมธรรม์ประกันภัย หรือชี้แจงเหตุที่ไม่อาจชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามจำนวนที่เรียกร้องได้ ทั้งนี้ ในหนังสือที่แจ้งให้ระบุช่องทาง และวิธีการติดต่อบริษัทในกรณีที่ผู้เอาประกันภัย ผู้รับประโยชน์ หรือผู้มีสิทธิเรียกร้องตามกรมธรรม์ ประกันภัยมีข้อสงสัยเกี่ยวกับผลการพิจารณาและชดใช้เงิน หรือค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัย

ข้อ ๙ ในกรณีที่บริษัทมีการว่าจ้างบุคคลภายนอกเป็นผู้ให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการ ตามประกาศนี้ บริษัทต้องจัดให้มีสัญญาว่าจ้าง โดยสาระสำคัญในสัญญาต้องมีรายละเอียดเกี่ยวกับ อัตราค่าจ้างและค่าใช้จ่ายดำเนินงาน รายละเอียดค่าใช้จ่ายประกอบการดำเนินงาน ระยะเวลาการดำเนินงาน ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการแก่บริษัท โดยบริษัทต้องควบคุมกำกับให้บุคคลดังกล่าวปฏิบัติหน้าที่ ให้เป็นไปตามสัญญาและมาให้ถ้อยคำ ความเห็น หรือส่งเอกสารหลักฐานที่เกี่ยวข้องต่อนายทะเบียน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ เมื่อนายทะเบียนหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ร้องขอ

สรุป : ตามประกาศของ คปภ. เรื่องหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการชดใช้ หรือ ค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัย ของบริษัทประกันวินาศภัย พ.ศ.2559 โดยบริษัทประกันฯต้องดำเนินการ

1. มีการบันทึก “เรื่องเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน (claim)” ในสมุดทะเบียนการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน และสมุดบัญชีของบริษัท
2. การบันทึกข้อมูล “เรื่องเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน (claim)” ต้องกระทำภายใน **7 วัน** นับจากวันที่ได้รับข้อมูล
3. ต้องออกเลขที่ตรวจสอบรายการความเสียหาย คือ **หมายเลขเรื่องเรียกร้อง**
4. **ต้องประมาณการค่าสินไหมทดแทน** คือ ตั้งตัวเลขประเมินมูลค่าความเสียหาย หรือ จำนวนเงินความรับผิดชอบ
5. **ถ้ามีการสำรวจภัย** เจ้าหน้าที่สำรวจภัยต้องออกหลักฐาน เอกสารการรับแจ้งเหตุ หรือ ใบตรวจสอบรายการความเสียหาย ให้ผู้เอาประกันภัย หรือ ผู้มีสิทธิเรียกร้อง เพื่อนำมาติดต่อกับบริษัทประกันวินาศภัยต่อไป
6. **ถ้าไม่มีการสำรวจภัย** บริษัทประกันวินาศภัย ต้องแจ้ง รายชื่อเอกสารหลักฐานทั้งหมดที่ต้องใช้เพื่อการเรียกร้องฯ ช่องทางติดต่อกับบริษัทประกันฯ ระยะในการพิจารณาการชดใช้ และ การชดใช้เป็นเงินหรือการชดใช้ในแบบอื่นใด (เช่น การซ่อม)
7. **เมื่อใดที่มีการเปลี่ยนแปลงตัวเลข** Revised Loss Reserve เงินสำรองค่าสินไหมทดแทน จากเดิม **จะต้องมีการบันทึกการเปลี่ยนแปลงและเหตุผลการเปลี่ยนแปลงตัวเลข**

สรุป : ตามประกาศของ คปภ. เรื่องหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการชดเชย หรือ ค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัย ของบริษัทประกันวินาศภัย พ.ศ.2559 โดยบริษัทประกันฯต้องดำเนินการ

8. มีกระบวนการพิจารณาความเสียหาย การประเมินความเสียหาย การทดสอบที่จำเป็น ที่เที่ยงตรงน่าเชื่อถือ และยอมรับโดยผู้มีสิทธิเรียกร้อง มีการสื่อสารที่ทำให้ทุกฝ่ายเข้าใจตรงกันเพื่อลดการโต้แย้ง
9. ต้องพิจารณา+ต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้เสร็จสิ้นตามระยะเวลาที่ตกลงกัน แต่ต้องไม่เกินระยะเวลาที่กำหนดในสัญญาประกันภัย หรือ ระยะเวลาที่กฎหมายบังคับ (ตัวอย่างเช่น ถ้าชดเชยเป็นเงินต้องภายใน 15 วัน แต่ถ้าเป็นการซ่อมรถให้เสร็จอาจต้องใช้เวลา 30 วัน)
10. **ต้องบันทึกผล** การพิจารณา+การอนุมัติการชดเชย (เงินหรือค่าสินไหมแบบอื่นใดตามสัญญา)ในระบบงานโดยเร็ว
11. ถ้าปฏิเสธการชดเชย หรือ ตกลงไม่ได้ในจำนวนเงิน(หรือค่าสินไหมอื่นใด) :
ผู้รับประกันภัยต้องแจ้งแก่ผู้มีสิทธิเรียกร้องเป็นหนังสือ ต้องระบุ 1.ข้อเท็จจริง 2.เหตุผลของการปฏิเสธชดเชย 3.อธิบายข้อกฎหมาย หรือ เงื่อนไขตามกรมธรรม์ประกันภัย หรือ เหตุผลที่ไม่อาจชดเชยค่าสินไหมฯตามจำนวนที่เรียกร้อง 4. วิธีการติดต่อกับผู้รับประกันภัย (คือ ต้องระบุชื่อเจ้าหน้าที่ของบริษัทของผู้รับประกันภัย หมายเลขโทรศัพท์เพื่อความสะดวกในการติดต่อ หมายเลขตรง และหรือ หมายเลขต่อภายใน)
12. ถ้ามีการว่าจ้างบุคคลภายนอกให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการตามประกาศนี้ ต้องมี **สัญญาว่าจ้างระบุรายละเอียดต่าง ๆ** เกี่ยวกับ อัตราค่าจ้าง ค่าใช้จ่ายดำเนินการ ระยะเวลาดำเนินการในการให้บริการ ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการแก่ผู้รับประกันภัย ผู้รับประกันภัยต้องควบคุม กำกับ ให้บุคคลดังกล่าวปฏิบัติตามสัญญา ให้ถ้อยคำ ความเห็น หรือ ส่งเอกสารหลักฐานที่เกี่ยวข้องต่อนายทะเบียน หรือ พนักงานเจ้าหน้าที่ เมื่อนายทะเบียน หรือ พนักงานเจ้าหน้าที่ร้องขอ (ไม่ว่าจะเป็นผู้ซ่อม ผู้ประเมินวินาศภัย ฯลฯ)

7. ขั้นตอนในการจัดการเรื่องเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน **Marine Cargo Claim Handling Procedure**





ขอให้ทุกท่าน
สำเร็จสัมฤทธิ์
ในการเรียนรู้
นะคะ



Marine Cargo Claim Procedure

พบสินค้าเสียหาย

1



1. เมื่อพบสินค้าเสียหาย ณ ท่าเรือ ตัวแทนเคลียร์สินค้า(ชิปปิ้ง) ต้องแจ้งให้ เจ้าของสินค้าทราบทันที และร้องขอหลักฐาน เช่น Survey Note ระบุสภาพเสียหายของสินค้าจากท่าเรือ

กรณีขนส่งโดยอากาศยาน ให้ร้องขอ DMC (หรือ Irregularity Report) จากทาง Air Cargo Terminal

2. เมื่อพบสินค้าเสียหาย เมื่อมาถึง สถานที่ ของเจ้าของสินค้า เมื่อพบว่าสินค้าเสียหาย ต้องถ่ายภาพรถบรรทุกพร้อมทะเบียนรถ ถ่ายภาพตู้คอนเทนเนอร์พร้อมหมายเลขตู้คอนเทนเนอร์ ถ่ายภาพซีลตู้ฯ(ถ้ามี) ถ่ายสภาพภายในตู้คอนเทนเนอร์(พื้นตู้ ฝาตู้ และหลังคาตู้) ให้เห็นสาเหตุที่น้ำเข้าตู้คอนเทนเนอร์(ถ้าพบ)

3. เจ้าของสินค้าขณะรับสินค้า ถ้าพบว่าสินค้าเสียหาย ต้องบันทึกรายละเอียดของความเสียหายของสินค้าที่พบ หมายเลขหีบห่อ ให้ชัดเจนลงในใบรับสินค้า หรือ ใบส่งมอบสินค้า และถ่ายรูปไว้

7. Marine Cargo Claim Handline Procedure

พบสินค้าเสียหาย



ผู้รับประกันภัยเมื่อได้รับแจ้งว่าสินค้าเสียหาย อาจส่งเจ้าหน้าที่สำรวจภัย surveyor หรือ ผู้ประเมินวินาศภัย loss adjuster ไป ณ ท่าเรือฯ หรือ สถานที่รับสินค้าของเจ้าของสินค้า/ผู้รับสินค้า หรือ ผู้เอาประกันภัย เพื่อตรวจสอบสภาพสินค้าเสียหาย ตรวจสอบสภาพตู้คอนเทนเนอร์ บันทึกคำชี้แจงจากผู้ที่เกี่ยวข้อง ฯลฯ

ความหมาย:

Surveyor เจ้าหน้าที่สำรวจภัย / ผู้ตรวจสอบความเสียหาย และ รายงานตามที่ได้พบ

Loss Adjuster ผู้ประเมินวินาศภัย คือ ผู้ตรวจสอบและพิจารณาความคุ้มครองและข้อยกเว้นต่าง ๆ ภายใต้กรมธรรม์ โดยจะสรุปการประเมินความเสียหาย พิจารณามูลค่าวัตถุเอาประกันภัยที่เสียหาย แล้วนำเสนอผู้รับประกันภัยพิจารณา บริษัทผู้ประเมินวินาศภัยจะต้องได้รับใบอนุญาตจาก คปภ.

7. Marine Cargo Claim Handline Procedure

สภาพตู้คอนเทนเนอร์ ที่มีสภาพดี จะต้องมีสภาพ ดังต่อไปนี้

1. พื้นตู้คอนเทนเนอร์ ต้องปราศจากรอยร้าว รอยแตก รอยขีด เลี้ยนไม้ สกรู เหล็กยึดไม้ คราบ สกปรก คราบน้ำมัน คราบจารบี หรือ คราบเคมีใด ๆ
2. ผนังทุกด้านและเพดานตู้คอนเทนเนอร์ ปราศจากริ้ว รอยแตก รอยขีด คราบสนิม สนิมผุกร่อน คราบน้ำมัน คราบสี ยางมะตอย รอยบุบ รอยยุบ เมื่อปิดประตูตู้คอนเทนเนอร์เพื่อทดสอบจะต้องไม่มีแสงลอดเข้ามาจากรอยสีกกร่อนหรือร้าวจากผนังตู้ฯ เพดานหรือหลังคาตู้ฯ และขอบประตูตู้ฯ
3. ประตูตู้คอนเทนเนอร์ไม่ปิดตัวไม่มีร่องรอยฉีกขาดแตกหรือทะลุ ซึ่ลยางขอบประตูตู้ฯทั้งสอง บาน จะต้องไม่ฉีกขาด ไม่มีแสงส่องรอดประตูตู้ฯเมื่อปิดประตูตู้ฯเพื่อทดสอบ มือล็อกประตูตู้ฯ พร้อมมือจับในสภาพปกติ
4. สภาพทั่วไปของตู้ฯ คือ ปราศจากกลิ่นเหม็น กลิ่นสารเคมี กลิ่นไอน้ำความชื้น
5. ช่องระบายอากาศ สามารถระบายอากาศได้ปกติ (สำหรับตู้ทำความเย็น : ระบายน้ำที่พื้นตู้ฯ จะต้องมีฝาปิดเรียบร้อยทั้งสี่มุม)
6. ไม่พบสัตว์หรือแมลงรบกวนหรือไข่แมลงต่าง ๆ เช่น มด ปลวก แมงมุม หนอน ขี้หนู

7. Marine Cargo Claim Handline Procedure

Bulk cargo (fertilizers, grains etc) and neo bulk cargo (steel, coal, newsprints, metals, etc.):

- Shortage due to theft, pilferage
- Paper shortage due to scale errors, errors in draught surveys
- Moisture loss
- Co-mingled bulk with excess delivery to other receiver(s)
- Mis-delivery due to obliteration of marks and numbers
- Contamination
- Water damage due to leaky hatch covers or internal leakage within the vessel

Contamination claims

including infestation by vermin – both containerized and non-containerized goods due to contact with remnants of previous cargoes carried

7. Marine Cargo Claim Handline Procedure

พบสินค้าเสียหาย



***เมื่อพบสินค้าเสียหาย ณ การท่าเรือ (หรือท่าอากาศยาน) ผู้รับสินค้า

1. แจ้งให้ผู้ขนส่งทราบทันที และ ทำหนังสือเรียกร้อง เบื้องต้น **Notice of Claim** ส่งให้ผู้ขนส่ง (**ocean carrier** บริษัทเรือ หรือ **Airline** บริษัทสายการบิน) และหรือ ผู้กระทำให้เกิดความเสียหาย
2. รีบแจ้งให้ผู้รับประกันภัยทราบโดยทันทีเช่นกัน

คำแนะนำ: เจ้าของหรือผู้รับสินค้า(หรือโดยตัวแทน)ต้องกระทำการอันสมควรเพื่อปกป้องสินค้ามิให้เสียหายเพิ่มมากขึ้น เช่น ถูงฉีกขาด ควรหาเทปมาปิดรอยฉีกขาด ถึงแม้สินค้าเสียหายแต่ก็ควรเก็บสินค้านั้นไว้ในที่ร่มในคลังสินค้า ไม่ควรปล่อยทิ้งไว้กลางแจ้งเพราะจะทำให้สินค้าจะเสียหายทั้งหมด โดยยังไม่ได้มีการสำรวจภัย

7. Marine Cargo Claim Handline Procedure

NOTICE OF CLAIM

To: < ocean carriers, carrier, transporter >

Date:

Dear Sirs,

Subject:

Bill of Lading No.

Invoice No.

Name of Vessel & Voyage No.

Date of Arrival

Description of Loss/Damage to Cargo

Claim Amount:

This is to notify you that the loss and/or damage to cargo of the above shipment have been found for which we, would reserve our rights to file the claim against you. Please pay your kind attention and let us have your soonest reply.

Should you have any queries, kindly contact us for more information.

Yours faithfully,

CARGO OWNER/CONSIGNEE

7. Marine Cargo Claim Handline Procedure

สำรวจสินค้า

2



ผู้รับสินค้าควรรีบคัดแยกสินค้าเสียหายออกจากสินค้าสภาพปกติ เพื่อตรวจนับปริมาณและแยกแยะสภาพความเสียหายในเบื้องต้น รักษาสินค้าทั้งหมดในคลังเก็บสินค้าที่ปลอดภัย คงสภาพสินค้ามิให้เสียหายเพิ่มมากขึ้นจากเดิมที่ได้รับมา และพึงเก็บสินค้าเสียหายไว้ ก่อนเพื่อให้บริษัทประกันภัย(หรือsurveyor)ได้ตรวจสอบ

บริษัทประกันภัยจะส่งเจ้าหน้าที่Surveyor/Loss Adjusterไปพบผู้รับสินค้าเพื่อร่วมตรวจสอบสาเหตุ สภาพปริมาณ/มูลค่าสินค้าเสียหาย เพื่อสรุปรายงานสำรวจสินค้าเสียหาย Survey Report

คำแนะนำ: รักษาสินค้าที่เสียหายไว้ในสภาพเดิม ภายในคลังสินค้าที่ปลอดภัย ไม่ควรเปลี่ยนแปลงสภาพสินค้า การทำความสะอาดโดยไม่มีถ่ายรูปไว้ก่อน การโยนสินค้าทิ้งและไร้ซาก ย่อมทำให้ยากต่อการพิสูจน์สภาพเสียหายของสินค้า ทำให้ยากต่อการพิจารณาการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน

7. Marine Cargo Claim Handline Procedure

เอกสารหลัก



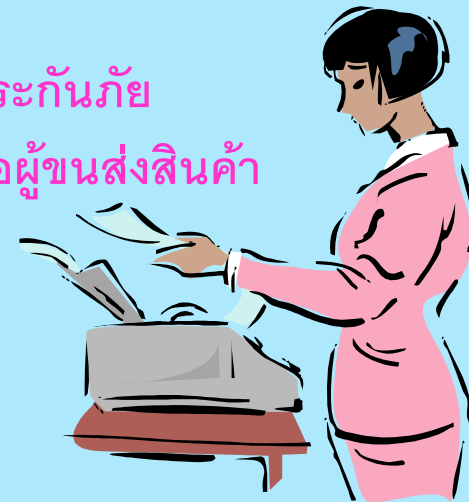
เอกสารหลักคือ เอกสารเพื่อการจัดส่งสินค้า **shipping documents** ผู้รับสินค้า หรือ ผู้มีสิทธิเรียกร้อง ต้องจัดเตรียมและจัดส่งให้ ผู้รับประกันภัย คือ

1. MARINE CARGO INSURANCE POLICY กรมธรรม์ประกันภัยสินค้า
2. INVOICE ใบกำกับสินค้า
3. PACKING LIST ใบแสดงน้ำหนักและบรรจุภัณฑ์
4. BILL OF LADING หรือ SEA WAYBILL ใบตราส่งสินค้าทางทะเล หรือ AIR WAYBILL หรือ ใบตราส่งสินค้าทางอากาศ

5. *Claim Note* หนังสือเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัย

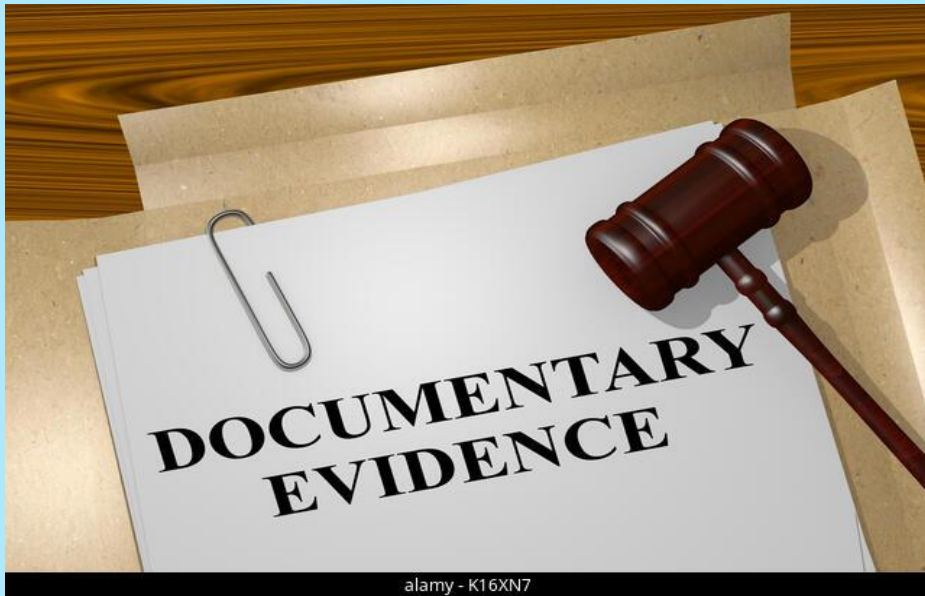
6. *Notice of Claim* หนังสือแจ้งสินค้าเสียหายและเรียกร้องต่อผู้ขนส่งสินค้า (ทางทะเล หรือ ทางอากาศ)

คำแนะนำ: ผู้รับสินค้าจัดส่งเอกสารต้นฉบับให้ผู้รับประกันภัย



7. Marine Cargo Claim Handline Procedure

พยานเอกสารอื่น ๆ



เอกสารซึ่งเป็นหลักฐานหรือสิ่งที่สามารถพิสูจน์ข้อเท็จจริงได้
สำหรับสินค้าที่มีการเปิดตรวจภาษีที่ทำเรือหรือขนส่งมาแบบ
ไม่เต็มตู้คอนเทนเนอร์ (CFS หรือ LCL) เมื่อพบความเสียหาย
ของสินค้าจากการขนส่ง เจ้าหน้าที่คลังสินค้าจะออกเอกสาร
ซึ่งถือเป็น พยานเอกสาร ซึ่งสำคัญต่อการเรียกร้องฯ อาทิเช่น

- (wharf) Survey Note รายงานสำรวจสินค้าเสียหาย จากท่าเรือ
- DMC รายงานสินค้าเสียหาย หรือ Irregularity Report จาก
คลังสินค้าทางอากาศ Air Cargo Terminal
- Short & Overlanded Cargo List รายงานสินค้าขาด/เกินจากที่
สำแดงไว้ในใบกำกับสินค้า จากท่าเรือ

คำแนะนำ: ตัวแทนเคลียร์สินค้า(หรือชิปปิ้ง Customs Broker) มีหน้าที่ติดตามพยานเอกสารเหล่านี้

7. Marine Cargo Claim Handline Procedure

พยานเอกสารอื่น ๆ



Quality Check or Q.C. Report or Quality Assessment Report /
Abnormality Report / Non-Conformity Report / Negative Report /
Part-Trouble Report / Part-Check Report

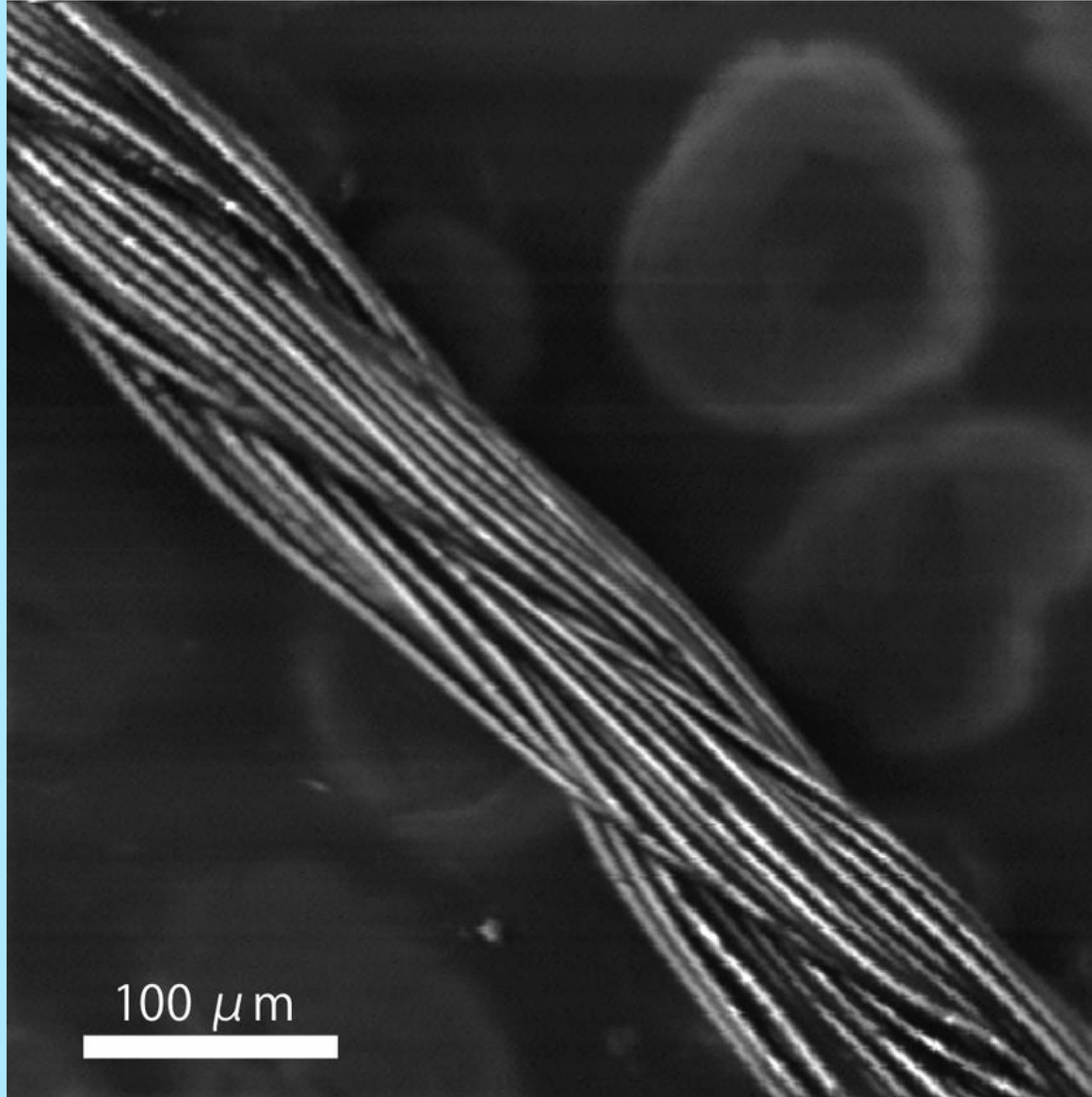
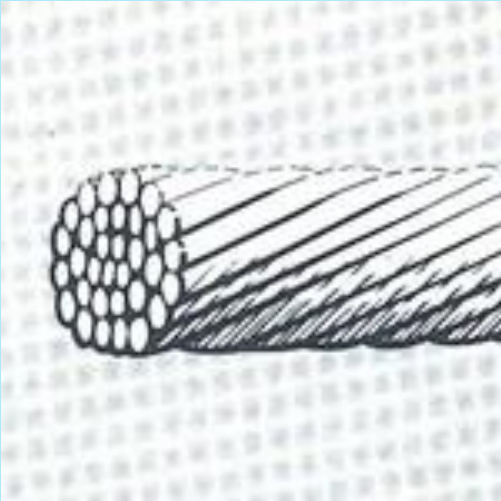
รายงาน “ลักษณะความเสียหาย” ของสินค้าที่เสียหายจากการขนส่ง”
เป็นเอกสารที่ออกโดยหน่วยงานของผู้รับสินค้า เจ้าหน้าที่ตรวจสอบ
คุณภาพสินค้า

Laboratory Test Report :

การส่งตัวอย่างสินค้า วัสดุดิบ ไปเข้าห้องแล็บเพื่อตรวจหาเปอร์เซ็นต์
ความชื้น ตรวจหาเชื้อท้องร่วงในอาหารสัตว์ ตรวจหาสิ่งปนเปื้อน
ตรวจหาความเปลี่ยนแปลงของสภาพสินค้า

คำแนะนำ: รายงานควรระบุให้ชัดเจนว่าสภาพเสียหายอย่างไร

7. Marine Cargo Claim Handline Procedure



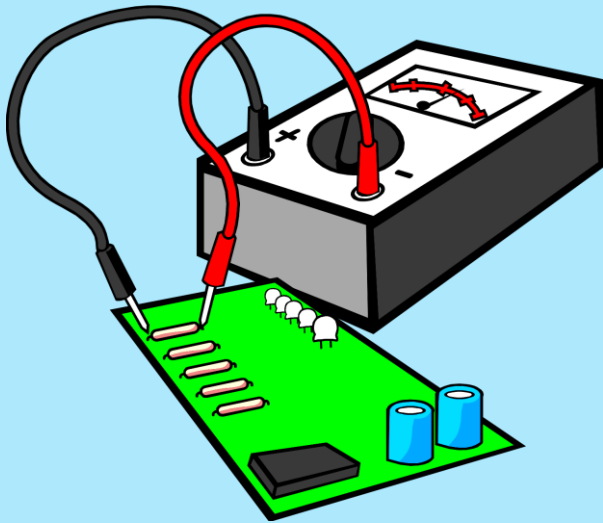
สภาพเส้นด้ายเมื่อ
ขยายด้วยกล้อง
ขยายแรงสูง

**Microscopic
Examination**



7. Marine Cargo Claim Handline Procedure

พยานเอกสารอื่น ๆ



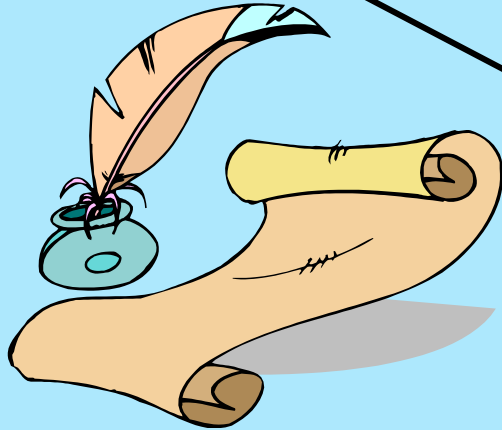
- เมื่อสภาพภายนอกของสินค้าไม่บ่งบอกถึงความเสียหาย
ดังนั้น เพื่อพิสูจน์ความเสียหายของสินค้าอาจต้องใช้
เครื่องมืออุปกรณ์เฉพาะเพื่อการทดสอบสินค้า
- การส่งสินค้ากลับไปยังผู้ผลิตเพื่อการตรวจสอบ หรือ
การตรวจสอบเครื่องจักรโดยวิศวกรจากผู้ผลิตเครื่องจักร
Testing Report หรือ Engineer's Report
- ผู้ผลิตเครื่องจักรประเมินค่าซ่อมเครื่องจักรที่เสียหาย
Repair Quotation

คำแนะนำ: รายงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ควรระบุให้ชัดเจนว่า สภาพเครื่องจักรเสียหายอย่างไร เช่น บุก
แตก รอยครูด หัก การซ่อมมีการทำงานอะไรและอย่างไร ระยะเวลาการซ่อม การเปลี่ยนชิ้นส่วน การ
ประเมินราคาค่าซ่อมทั้งค่าแรงค่าอะไหล่

7. Marine Cargo Claim Handline Procedure

รวบรวมเอกสาร

3



ผู้รับสินค้า อาจได้รับ “รายงานสำรวจสินค้าเสียหาย Survey Note” จากการท่าหรือท่าเรือแล้ว ควรรวบรวมเอกสารหลักที่ใช้ในการนำเข้าสินค้า shipping documents พร้อม

1. Notice of Claim: หนังสือเรียกร้อง ต่อ/ส่งให้ บริษัทขนส่ง/ผู้ที่กระทำให้สินค้าได้รับความเสียหาย
2. Claim Note: หนังสือเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน ส่งให้ผู้รับประกันภัยสินค้า

คำแนะนำ: เอกสารทั้งหมดควรเป็นต้นฉบับ **original set of documents**

7. Marine Cargo Claim Handline Procedure

ทบทวนเอกสาร



CLAIM NOTE

เรียกร้องต่อผู้รับประกันภัย

NOTICE OF CLAIM

เรียกร้องต่อผู้ขนส่ง

MARINE CARGO POLICY

กรมธรรม์ประกันสินค้า

INVOICE

ใบกำกับสินค้า

PACKING LIST

ใบแสดงน้ำหนักฯ

B/L

ใบตราส่งสินค้าทางทะเล

เอกสารพิสูจน์ความเสียหาย : พยานเอกสาร

Survey Report / DMC / Wharf Survey
Note / Q.C. Report

คำแนะนำ: เอกสารต้นฉบับส่งผู้รับประกันภัย ชุดสำเนาส่งให้ผู้ขนส่ง

7. Marine Cargo Claim Handline Procedure

ชดใช้เงินค่าสินไหมทดแทน

4



บริษัท/ผู้รับประกันภัยจะตรวจสอบเอกสารทั้งหมดที่ได้รับมาจาก ผู้เอาประกันภัย/ผู้รับสินค้า/ผู้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทน เมื่อพิจารณาแล้วจะนำเสนอจำนวนเงินที่จะชดใช้ให้ โดยอาจออกเอกสารให้เซ็นชื่อ(และประทับตราบริษัท) ลงใน **Loss Acceptance Form** หนังสือตกลงสินไหมทดแทน และหรือ **Subrogation Form** หนังสือโอนช่วงสิทธิ์ แล้วส่งกลับมาให้ผู้รับประกันภัยเพื่อการทำจ่ายเงินให้แก่ ผู้เรียกร้อง/เจ้าของสินค้า/ผู้เอาประกันภัย ต่อไป

คำแนะนำ: เอกสารทั้งหมดควรเป็นเอกสารต้นฉบับ **original**

7. Marine Cargo Claim Handline Procedure

ชดใช้เงินค่าสินไหมทดแทน

5



กรณีที่ผู้ที่มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมต้องการบริษัท/ผู้รับประกันภัยจ่ายค่าสินไหมให้กับบริษัทอื่นใดซึ่งมิได้มีสิทธิในการเรียกร้อง เช่น จ่ายเงินค่าซ่อมเครื่องจักรให้ผู้ซ่อมเครื่องจักร จะต้องมีการออกหนังสือมอบอำนาจยินยอมโดยผู้ที่มีสิทธิเรียกร้องฯต้องลงลายมือชื่อและประทับตราบริษัทไว้เป็นหลักฐานส่งให้บริษัทประกันภัยเพื่อดำเนินการต่อไป



คำแนะนำ: เอกสารทั้งหมดควรเป็นเอกสารต้นฉบับ **original**

เงื่อนไขและขอบเขตความคุ้มครองในการประกันภัยทางทะเลและขนส่ง



institute-cargo-clauses-a-2009.pdf



institute-cargo-clauses-b-2009.pdf



institute-cargo-clauses-c-2009.pdf

Institute Cargo Clauses (A) 1/1/2009

Institute Cargo Clauses (B) 1/1/2009

Institute Cargo Clauses (C) 1/1/2009

[..\บรรยาย 2021\บรรยายเปรียบเทียบ ICC1982 และ ICC2009 โดย MILC TGIA.pdf](#)

8. เอกสารต่าง ๆ ในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน

Varieties of Claim Documents



(A) Main Document for Marine Cargo Claim รายการเอกสารหลัก	from or through	Issued by
1. Claim Letter / Claim Note with details of insured cargo and calculation of claim amount	consignee	consignee
2. Marine Cargo Policy / Insurance Certificate / Open Policy No. / Cover Note No.	consignee	insurer
3. Commercial Invoice	consignee	shipper
4. Packing List / Weight Certificate	consignee	shipper
5. Bill of Lading / Air Waybill	consignee	vessel
6. Import Tax Declaration Form (Customs Entry Application Form) ใบขน	consignee	Customs Department
7. (Wharf / Port) Survey Report by sea / Cargo Irregularity Report / DMC by air	consignee	port/airport
8. Delivery Order / Truck Receipt / Rail Receipt, with remarks of damage (if any)	consignee	truck
9. Q.C. Report / Abnormality Report or Testing Report by maker / cargo-owner	consignee	consignee or maker
10. Photos showing the condition of damaged container, damaged cargo upon arrival	consignee	consignee
11. Survey Report with debit note of survey fee, issued by independent surveyor / loss adjuster	insurer	surveyor/loss adjuster
12. Equipment Interchange Report or Receipt (EIR)	consignee	vessel
13. Country of Origin (COO)	consignee	through shipper

EQUIPMENT INTERCHANGE RECEIPT

Gate Out
7-10-2268 10/10/2017 09:06

VESSEL (FULL) : KMTC SINGAPORE
VESSEL (ABBR) : KSG
VOYAGE : 1712S

ETB : 16/09/2017 12:42

CONTAINER NO. : TGH 79

WEIGHT/MO : 3,700.00
REEFER-TEMP :

STATUS/TSHIP : E

OH/OW/OL :

DG :

OPERATOR : SKR
SEAL NO. : 507889
SIZE/TYPE : 45G0 40 HC
PL/PD/FD : BKK

LOCATION : G 06 06 05

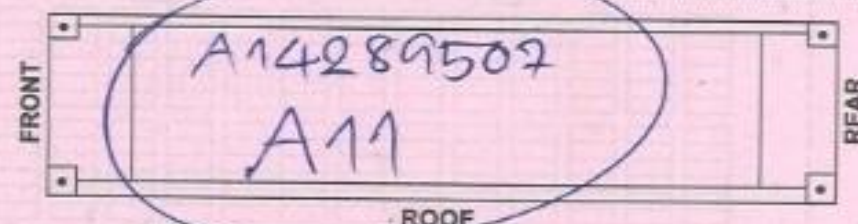
B/L NO. or BKG. NO. : 0810TRM

CONSIGNEE / SHIPPER :

(THAILAND) CO., LTD.

Mark clearly in the plans the conditions of the container using the Condition Codes stated

Signature - CY / Time : _____ / _____



Note further comments in the Remarks Column.

CONDITION CODES

B Bent

C Cut

D Dent

H Hole

L Leak

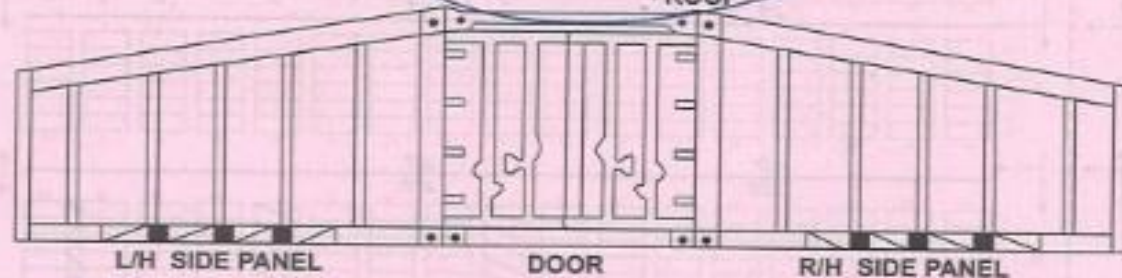
M Multiple

OPEN TOP CONTAINER

TARPAULIN ☐ O.K. ☐ CUT

TARPAULIN TILTS _____ UNIT

REEFER CONTAINER

ELECTRICAL PLUG ☐ 1 ☐ 2ELECTRICAL WIRE ☐ 1 ☐ 2

Truck Licence / Truck Company

TRANSPORT CO., LTD. REMARK :

ผู้รับ/ตัวแทน ได้รับตู้ในสภาพดี ทำความสะอาดเรียบร้อย และไม่มียกฉุนเหม็น เว้นแต่ที่ได้ระบุไว้
This Container is Received/Delivered in Apparent Good Condition and Not Stinking
Except Where Noted.

Driver & Telephone

พนักงานขับรถ & โทรศัพท์ : 091 70-0000 (ตัวบรรจง)

Survey By / Time Out : _____ / _____

Issued By : tritiwa

09:35

หมายเหตุ กรุณาตรวจสอบตู้สินค้า หากสภาพตู้สินค้ามีปัญหาโปรดแจ้งบริษัทก่อนออกจากท่าหรือ มิฉะนั้น บริษัทจะไม่รับผิดชอบใด ๆ ทั้งสิ้น

7 POINT-CHECK SHEET

SEVEN POINT CONTAINER INSPECTION	
	สภาพของตู้คอนเทนเนอร์: $\times / \checkmark$ ☒ สภาพภายนอกและด้านล่างตู้ ☒ ประตูด้านนอกและด้านใน ☒ ผนังด้านซ้าย ☒ ผนังด้านขวา ☒ ผนังด้านหน้า ☒ เพดานตู้ ☒ พืนตู้

ชื่อผู้ควบคุมการตรวจสอบความปลอดภัยเมื่อตู้คอนเทนเนอร์เข้ามาในพื้นที่: _____ ลายเซ็น: _____

การตรวจสอบเสร็จสิ้น: วันที่: 16/09/2017 เวลา: 16.40

Container number(s): 4240 9319 99

Seal number(s): 508889

ชื่อผู้ทำการLock Seal(s): 10

ชื่อผู้ทำการตรวจสอบความสมบูรณ์ของContainer and Seal(s): 10

1. สภาพนอกและด้านล่างตู้ - ตรวจสอบก่อนเข้าพื้นที่ - ด้านนอกเป็นวัสดุเหล็ก	3. ผนังด้านซ้าย - ตรวจสอบความสมบูรณ์ของโครงสร้างตาม - Raps to the walls on the inside of the container must be visible on outside - ใช้เครื่องมือหาขนาดยาว เพื่อหึงเสียง	5. ผนังด้านขวา - ตรวจสอบอากาศเย็นไม่ผิดปกติ - ใช้เครื่องมือหาขนาดยาว เพื่อหึงเสียง - Range finder, measuring tape and/or string can be utilized to determine the length of container	6. เพดานตู้ - เพดานตู้ควรห่างจากพื้นตู้ตามมาตรฐาน - ช่องระบายอากาศเห็นได้ชัดเจน - Uncomfortable feeling inside container - Repairs to the ceiling on the inside of the container should be visible on the outside - ใช้เครื่องมือหาขนาดยาว เพื่อหึงเสียง	7. พืนตู้ - พื้นตู้ควรห่างจากเพดานตู้ตามมาตรฐาน - พื้นตู้ควรเรียบ - ความสูงต่ำของพื้นตู้ - ตรวจสอบความสมบูรณ์ มีการซ่อมแซมส่วนที่ผิดปกติ
---	---	---	---	--

EFFECTIVE Date: 15 Aug 2017

FR-LM-STFF-011 REV01

CLAIM NOTE

No. _____

Messers,
Dear Sirs,

Date. _____

We are sending you herewith our claim note for the undermentioned with the request that your will be kind enough to make settlement of the claim at the earliest date and oblige.

Yours faithfully,

PLEASE SIGN & SEAL THEN
RETURN THE ORIGINAL TO US

Policy No.	_____	Enclosures (Mark O)
Vessel	_____	Policy Original
Sailed on	_____ at _____	Invoice
Arrived on	_____ at _____	Packing List
Cargo Description	_____	Bill of Lading
Quantity	_____	Cargo Boat Note
Ins. Condition	_____	Wharf Survey Note
Insured Amount	} on Cargo _____	Survey Report
	} on Duty _____	Import Declaration
Casualty	_____	Notice of Claim to carriers
		Reply from carriers
		Weight Certificate
		Loading port
		Landing port
		Others

Calculation

Claim Amount _____

Claim Letter

This claim is for US\$: _____ For: Damage ☐ Shortage ☐

Commodity Description: _____

Date and place damage or shortage was first discovered: _____

Description of Loss: _____

Bill of Lading #: _____ Shipment #: _____

Itemized statement showing how amount claimed is determined

(Number and description of articles, nature and extent of loss or damage, invoice price of articles, etc.)

Example: 1 Refrigerator Model #FRIGID12345, dented on right side of door

Value: \$799.95

	\$
	\$
	\$
	\$

Total Amount of Claim in USD \$

In order to file a claim, the following support documents are required:

- ☐ 1. Bill of Lading
- ☐ 2. Delivery receipt(s)
- ☐ 3. Invoices highlighting damaged/short items
- ☐ 4. Photos of damages for claims exceeding US\$750.00
- ☐ 5. Other relevant information or documentation pertaining to the claim if applicable

Note: Damaged goods must be retained for presentation at time of settlement

Company: _____ Today's Date: _____

Contact: Mr./Mrs./Ms. _____ Phone: _____

Email: _____ Fax: _____

Mailing Address: _____

City: _____ State/Country/Zip: _____

Signature: _____

CARGO DAMAGE REPORT

(Standard Form of MITSUI O.S.K. LINES, LTD.)

Name of Vessel: MV / SS _____ Date of Report: _____
Voyage No.: _____ out home At port: _____
Name of Master: _____ Name of Owner: _____
Name of Owner's P & I Club: _____

1. B/L No. (S/O No.):
2. Marks and Numbers:
3. Kind and Amount of Cargo:
4. Quantity of Damaged Cargo:
5. Port of Loading:
6. Port of Discharge:
7. Shipper:
8. Consignee:
9. Stowage:
10. Kind of Damage:
11. Exception at Loading:
12. Exception at Discharging:
13. Name of Chief Officer:
Name of Responsible Officer:
14. Date of Note of Protest:
Name of Port where the above is taken:
15. Name of Surveyor (If Appointed):
16. Name of Witness (If Any):
17. Extent of Damage:
18. Cause of Damage:
19. Disposition of Damage:
20. Remarks (Master's Opinion):

Signed _____
Master

Note

1. This Report is requested to send us when Cargo was damaged in the following cases:
 - a. Damage to Valuable cargo
 - b. Damage to Refrigerated cargo
 - c. Pilferage of cargo
 - d. Damage caused by improper stowage
 - e. Damage caused while cargo working
 - f. Large amount of shortland
 - g. Other important damage to cargo
2. For items 17, 18, 19, 20:
Please report details of damage using free form paper with Explanation drawing if needed.
3. Exception means Remarks on Mate's Receipt or Bill of Lading
4. Send one Original and one copy to our cargo superintending team as soon as possible.

Created by A. CHAUD HASYAH, M.Pd. Dip.Ted.

AIR CARGO DAMAGE AND LOSS CLAIM

Submitted at _____ Location: _____
Claimant Name: _____
MATERIAL No. _____ AIRBILL No. _____
From: _____ to: _____
AIRB Code: _____ Place of Issue: _____
Total quantity: _____ Total weight (kg): _____

Total quantity received: _____ Total weight received (kg): _____

Labels: ☐ POLAR ☐ POLAR ☐ POLAR ☐ POLAR ☐ POLAR
☐ POLAR ☐ POLAR ☐ POLAR ☐ POLAR ☐ POLAR

Number of pieces lost: _____ damaged: _____ others: _____

Total loss: _____ damaged: _____ others: _____

Total amount involved: _____ or _____

Additional Information
(Please indicate in
relevant detail and
other details if not
applicable)

The following evidence and supporting documentation is attached to this report:

None ☐ Report ☐ Report ☐ Report ☐ Report
Receipt ☐ Receipt ☐ Receipt ☐ Receipt

Self-insured Retention

This claim must include the documents indicated in the
Supporting Documents section, as they apply to your claim.
Failure to provide all essential documents could delay the
processing of your claim.

Please notify us within 30 days of the date of the loss.

Signature of Claimant: _____ Follow-up and/or insurance: _____

Company Name: _____

Company Address: _____

Phone: _____ E-mail: _____

การท่าเรือแห่งประเทศไทย
PORT AUTHORITY OF THAILAND

รายการสำรวจสินค้า
SURVEY NOTE

โรงพักสินค้าหรือคลังสินค้า / 15
Transit Shed or Warehouse No.
รายการสำรวจสินค้า ที่ 1/124/2001.
Survey Note No.
สำรวจเมื่อ 22/08/2001
Survey held on
ออกให้แก่
Issued
ใบรับสินค้า ที่ 2001-15-22865
Wharf Receipt No.

ขนถ่ายจากเรือ ACX CHERRY V.1178
Discharge from
เที่ยววันที่ 19/08/2001
Date of Arrival
ใบตราส่ง ที่
B/L No.
ใบส่งปล่อย ที่
D/O No.
เจ้าของหรือตัวแทนเรือ AGENCY CO., LTD.
Ship's Owner or Agents

เครื่องหมายและเลขหมาย Marks & No.	จำนวน Quantity	รายละเอียด Particulars
1. 13368 PCC BANGKOK.	1 Drum. ----- (One Drum only.)	Aizen cathilon brilliant, flavine 10 GPH 300% @ 10 kgs.net. Drum leaking at seam, weighed 7 kgs. gross only.

รายการสำรวจนี้ออกให้เมื่อวันที่ 22/08/2002
Survey Note issued on.

(I. MANIT.)

S. Pramote

(S. PRAMOTE.)

พนักงานสำรวจสินค้า
Surveyor.

For. หัวหน้าแผนกโรงพักสินค้าหรือคลังสินค้า 15.
Chief of Transit Shed or Warehouse.

For.

ผู้อำนวยการ
Director.

เพื่อที่จะใช้สิทธิของตนได้ตามกฎหมาย ขอให้ผู้รับตราส่งตรวจ
ความมีลายมือชื่อของพนักงานสำรวจสินค้า หัวหน้าแผนกโรงพัก
สินค้าหรือคลังสินค้า และลายมือชื่อผู้อำนวยการ กำกับด้วย

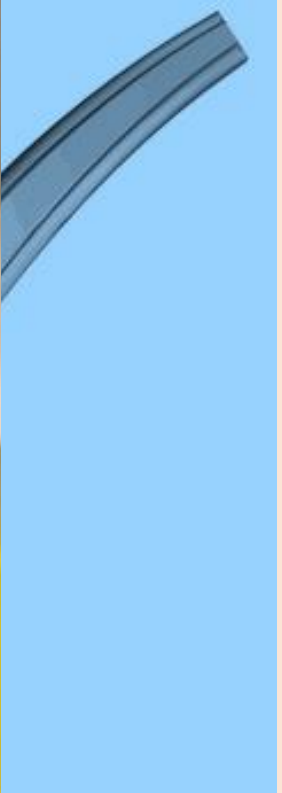
For their own protection consignees are
particularly requested to see that this
note is signed by the surveyor, Chief of
Transit Shed or Warehouse and counter
signed by the Port Director.



Compressor



Compressor



รายงานผลการตรวจสอบ Q.C. Report โดยผู้ผลิต

คอมเพรสเซอร์ ไม่สามารถนำกลับมาใช้งานได้ เนื่องจาก

- ชิ้นส่วนด้านในตัวคอมเพรสเซอร์ถูกกระแทกรุนแรง
- ชิ้นส่วนภายใน มีการวัดค่าเก็บไว้ เมื่อถูกกระแทกจะเสียหายแตกหัก
- ระบบแอร์เป็นระบบปิด ชิ้นส่วนที่ประกอบต้องได้ค่าซึ่งวัดได้ เมื่อถูกกระแทก จะเสียหาย ทำให้ไม่สามารถนำคอมเพรสเซอร์มาใช้ใหม่ได้

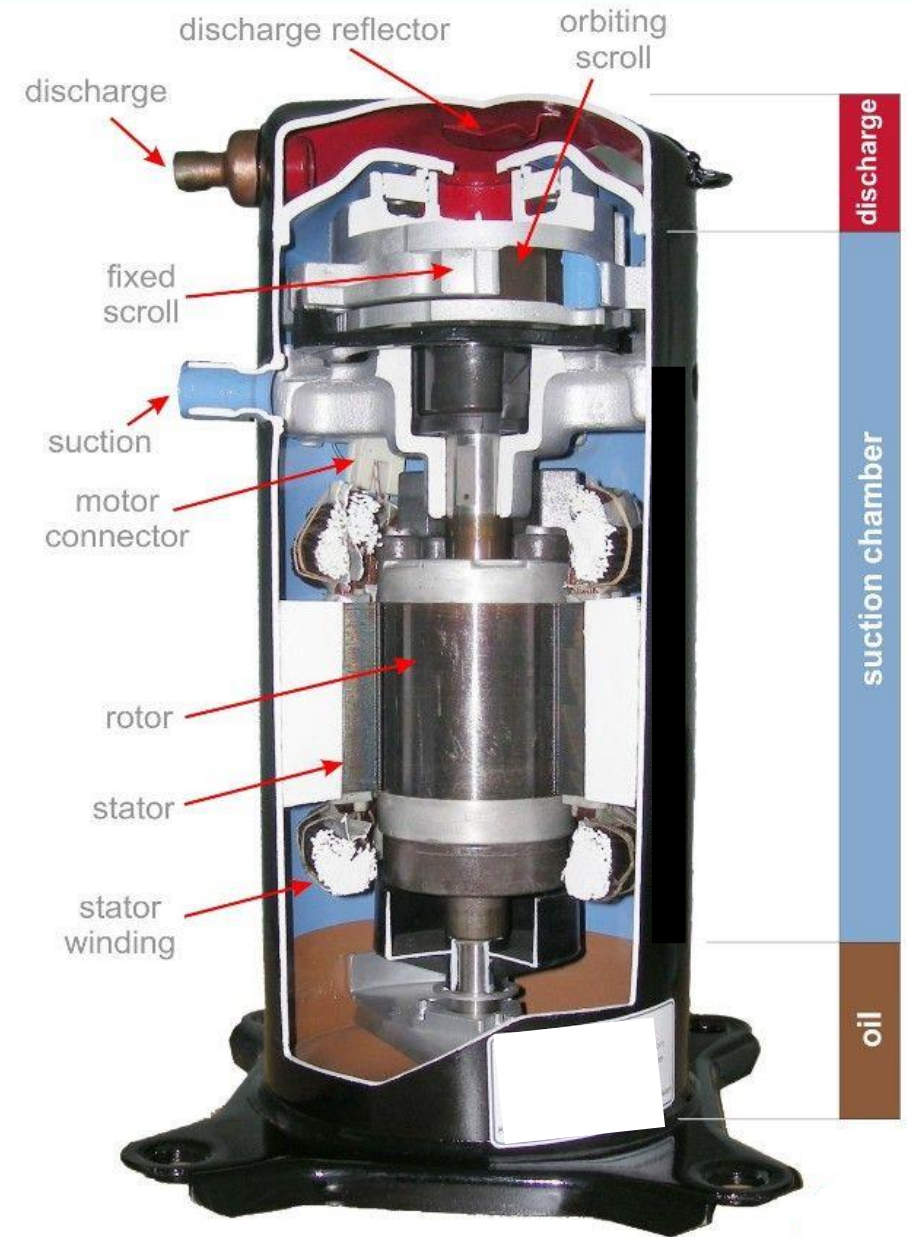
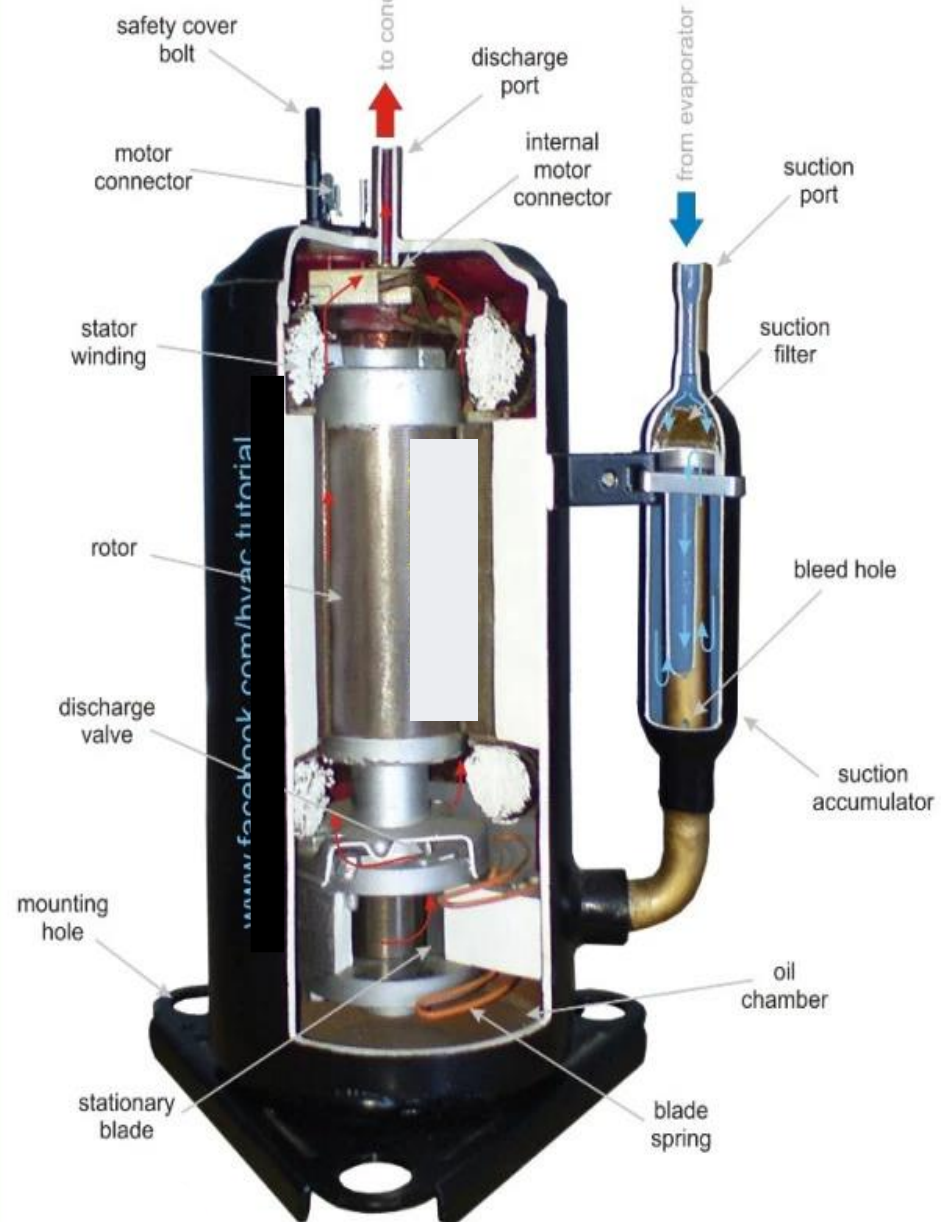
คอมเพรสเซอร์สโครล (กัณหอย) ทำงานอย่างไร

โครงสร้างเป็นระบบปิด การทำงานจะประกอบด้วยชิ้นส่วนสำคัญ 2 ส่วน คือ สโครลตัวบนที่อยู่กับที่ (Fixed Scroll) กับ สโครลตัวล่างที่เคลื่อนที่ (Orbiting Scroll) โดยสโครลตัวล่างที่เคลื่อนที่ (Orbiting Scroll) จะเชื่อมต่ออยู่กับเพลลาและมีการหมุนในลักษณะเหวี่ยงไปรอบๆ เพลลาไม่ใช่ หมุนรอบตัวเอง

สารทำความเย็นหรือน้ำยาแอร์ที่มีความดันต่ำ อุณหภูมิต่ำ จะถูกดูดเข้ามาจากด้านนอกสุด แล้วค่อยๆ ถูกอัดโดยการบีบตัวของสโครล จนความดันค่อยๆ เพิ่มขึ้น และจะมีอุณหภูมิและความดันสูงสุดที่ใจกลางของสโครล

ลักษณะการอัดแบบนี้จะทำให้เสียง และการสั่นสะเทือนราบเรียบกว่า ไม่เหมือนคอมเพรสเซอร์แบบลูกสูบที่เกิดการอัดในกระบอกสูบอย่างรวดเร็ว อีกทั้งไม่มีลิ้นวาล์วกันกลับทั้งทางด้านดูด (Suction Check Valve) และด้านอัด (Discharge Check Valve) ทำให้ใช้พื้นที่ในส่วนห้องอัดได้อย่างมีประสิทธิภาพกว่า

HERMETIC - ROTARY COMPRESSOR (STATIONARY BLADE)



SECTIONED COPELAND SCROLL COMPRESSOR

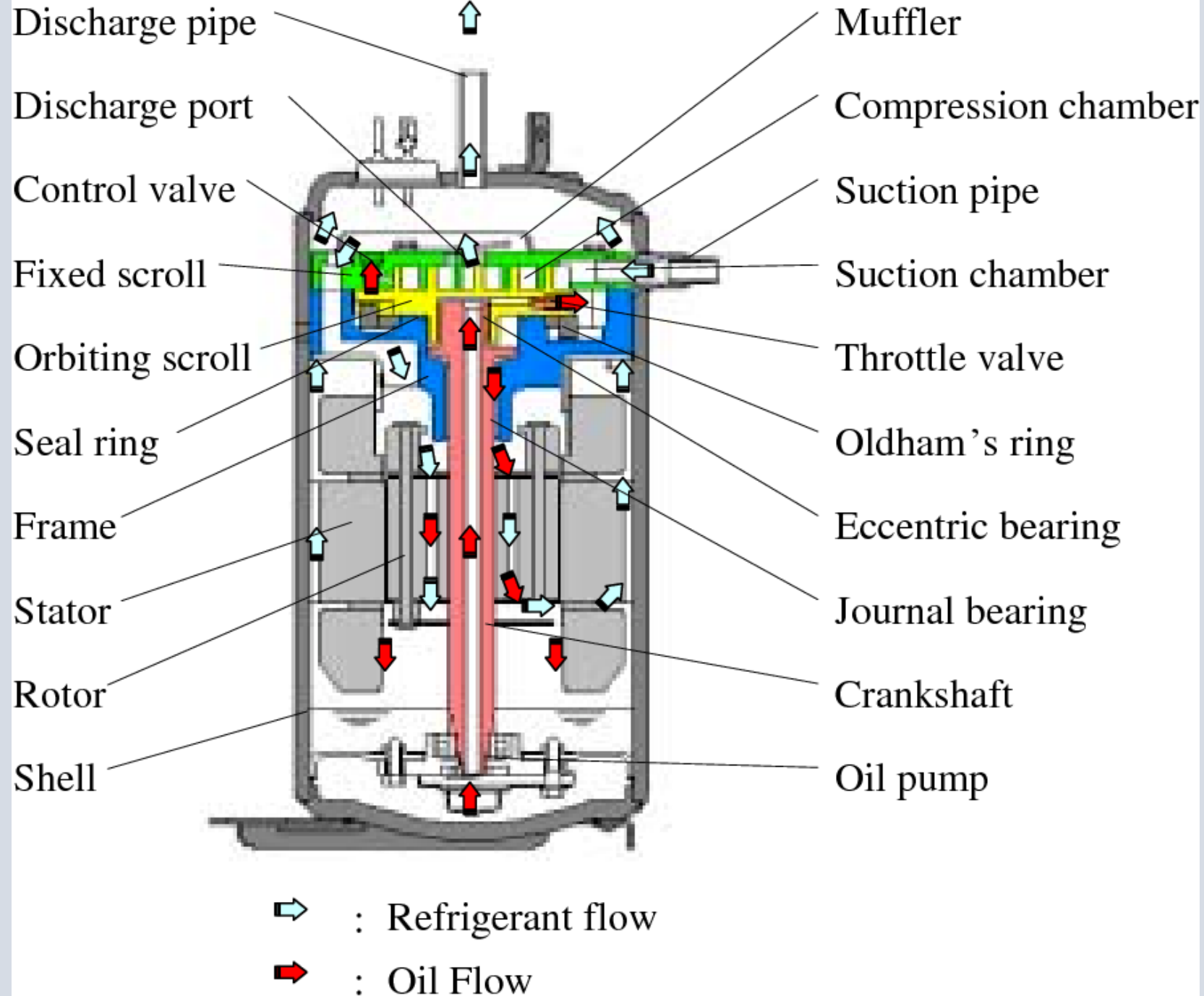
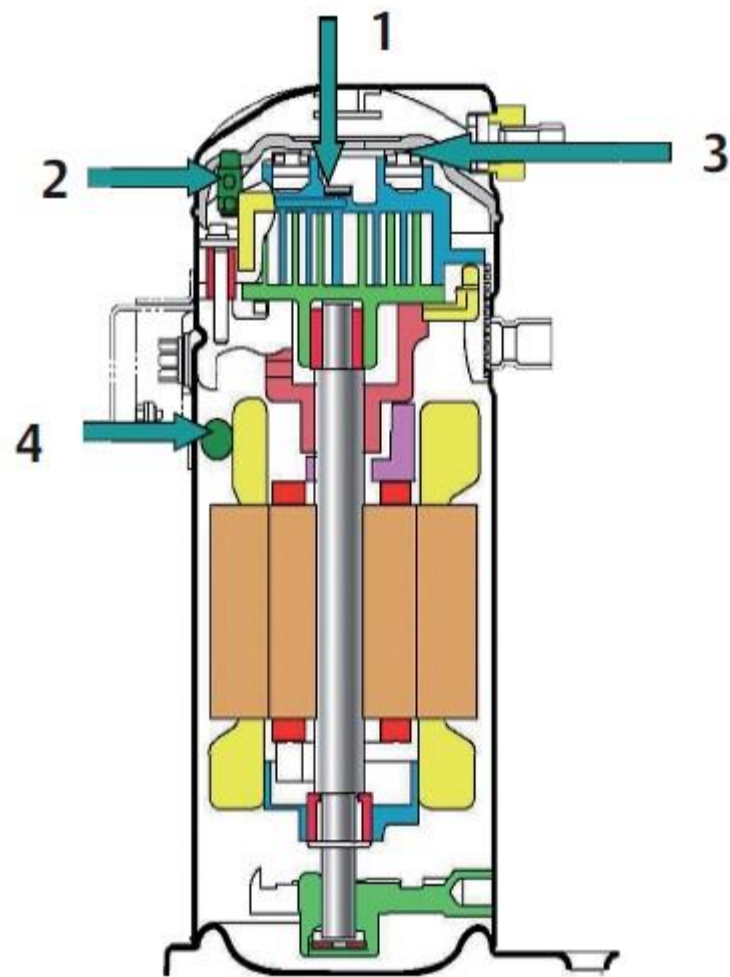
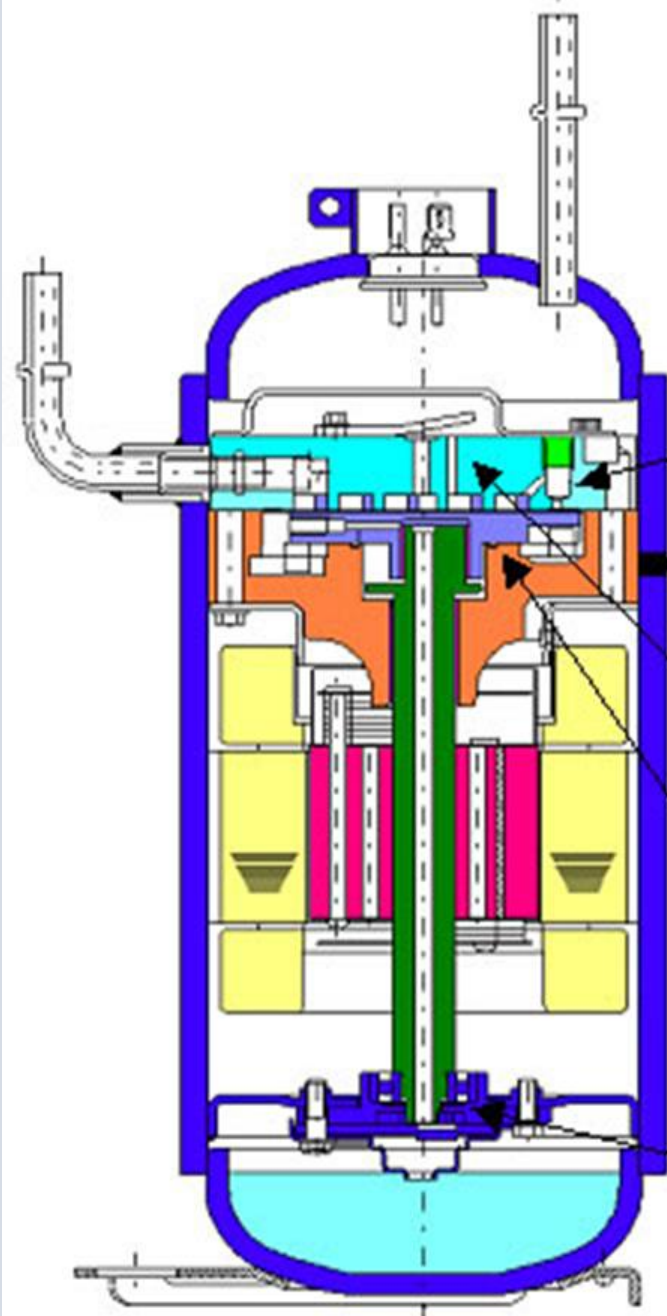


Fig. 1 Cross section of the scroll compressor



- 1 = Temperature Operating Disc
- 2 = Internal Pressure Relief
- 3 = Floating Seal
- 4 = Motor Protector



■ High efficiency tech.

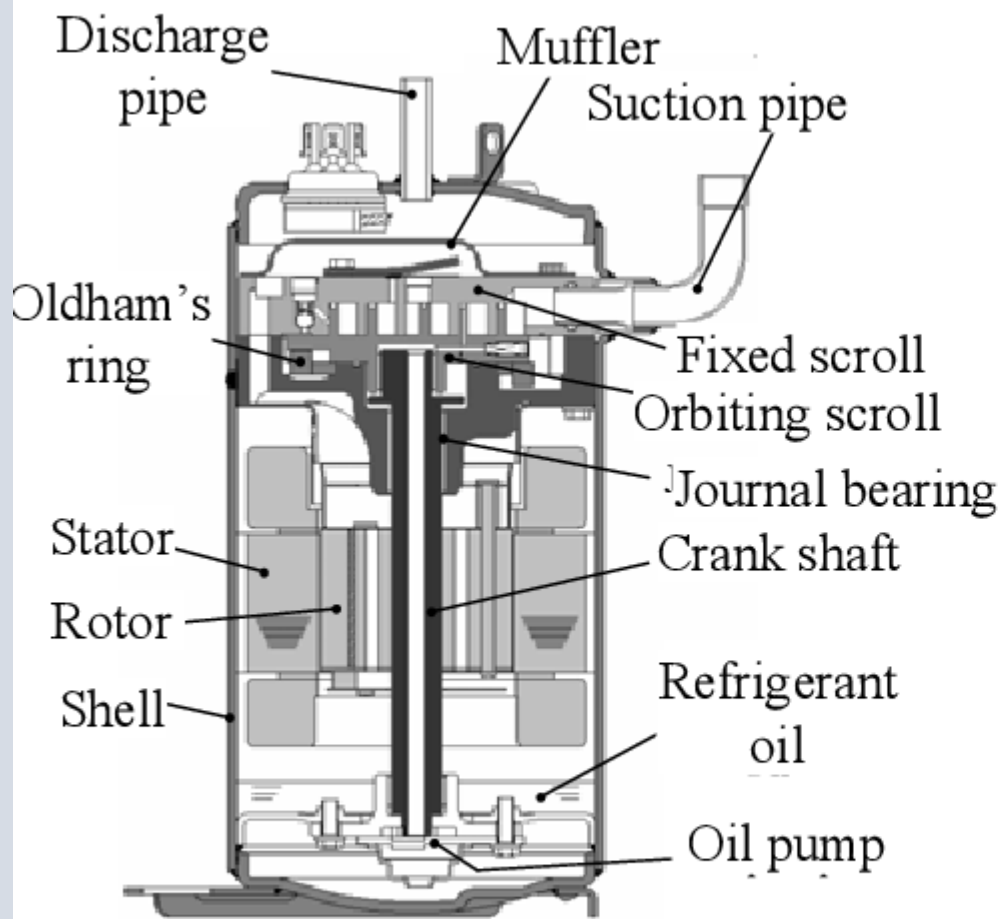
- Oil injection to chamber

■ Accumulator-less tech.

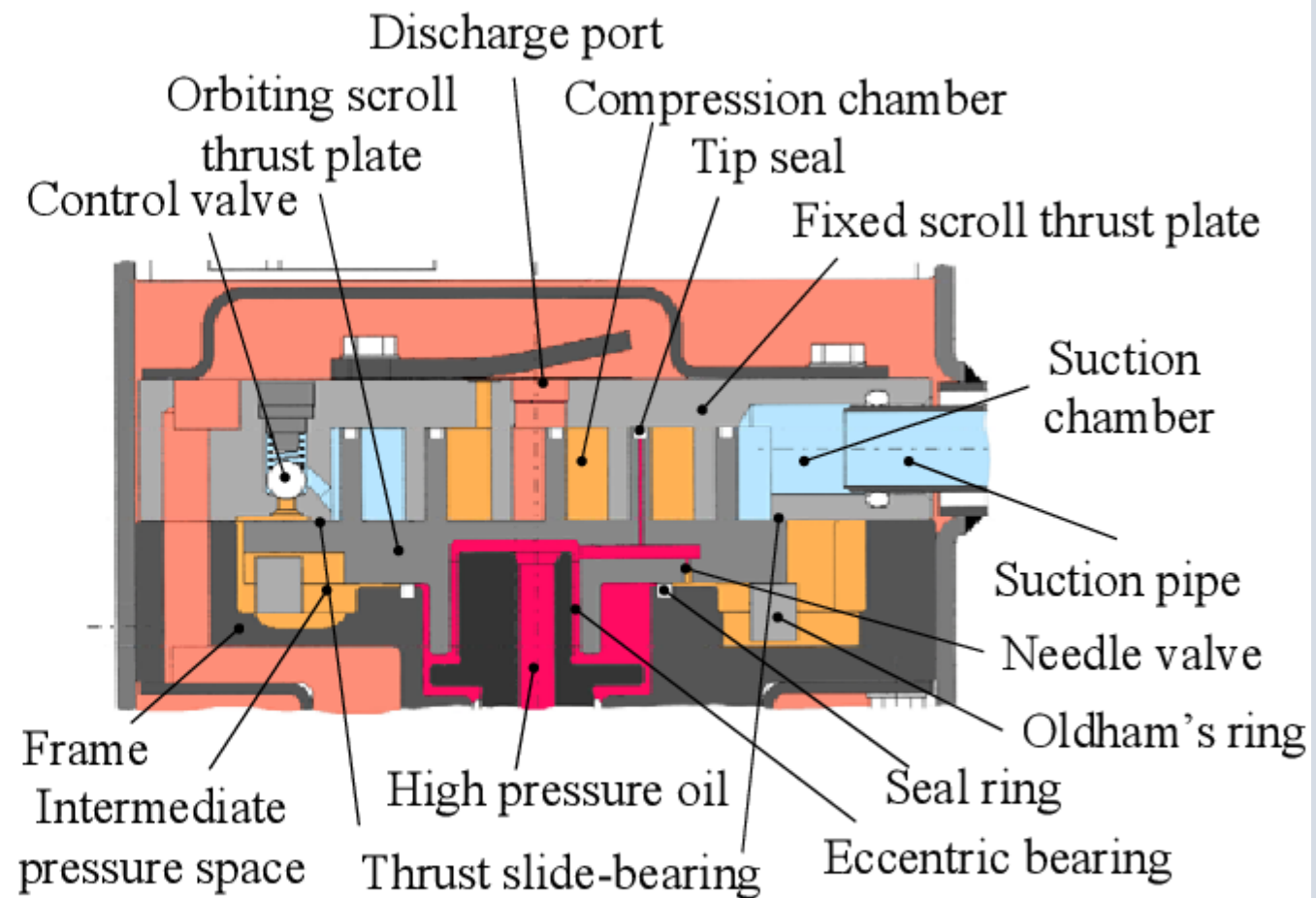
- Liquid refrigerant release mechanism

- Orbiting scroll back-up mechanism.

- Rapid oil supply pump

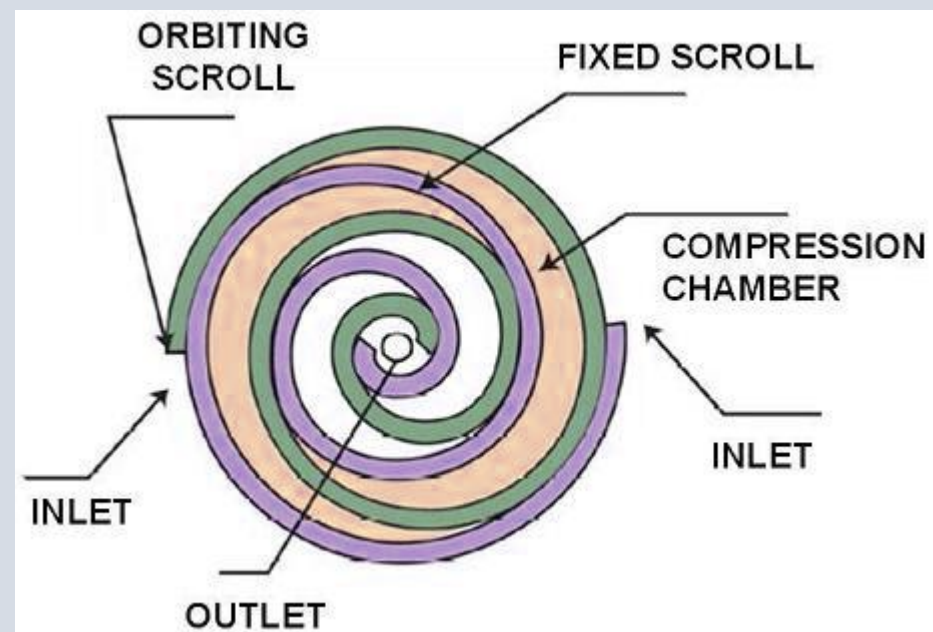
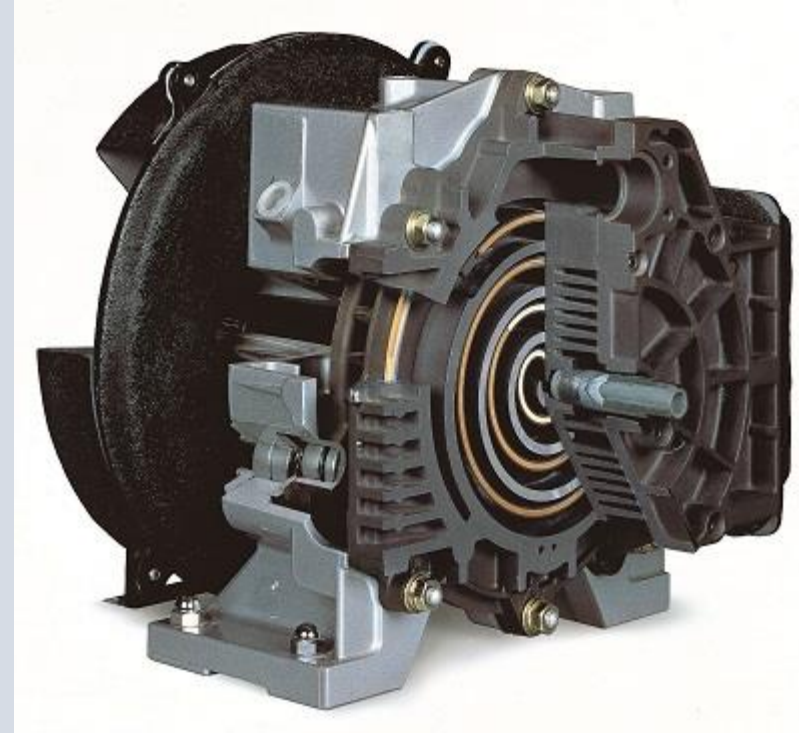


(a) Cross sectional view



(b) Compression mechanism

Figure 1 : High pressure type scroll compressor.



รายงานผลการตรวจสอบ Q.C. Report < ตัวอย่าง >

คอมเพรสเซอร์ ไม่สามารถนำกลับมาใช้งานได้ เนื่องจากสินค้าถูกกระแทกอย่างรุนแรง

- โครงสร้างเป็นระบบปิด ชิ้นส่วนภายในต้องมีการวัดค่าcalibrateชิ้นส่วนทั้งหมดทุกชิ้นก่อนการประกอบ
- การทำงานจะประกอบด้วยชิ้นส่วนสำคัญ 2 ส่วน คือ สโครลตัวบนที่อยู่กับที่ (Fixed Scroll) กับ สโครลตัวล่างที่เคลื่อนที่ (Orbiting Scroll) โดยสโครลตัวล่างที่เคลื่อนที่ (Orbiting Scroll) จะเชื่อมต่ออยู่กับเพลลาและมีการหมุนในลักษณะเหวี่ยงไปรอบๆ เพลลาไม่ใช่หมุนรอบตัวเอง ซึ่งมีตัว Oil Injection ซึ่งเป็นชิ้นส่วนที่มีความแม่นยำสูง high precision
- การตรวจชิ้นส่วนภายใน มีวิธีเดียวคือจะต้องตัดเปิดตัวถังคอมเพรสเซอร์ shell ซึ่งจะทำให้ตัวถังเสียหายทันที
- การเจาะตัวถังshellบางครั้งอาจทำให้ชิ้นส่วนภายในบางชิ้นส่วนได้รับความเสียหายได้จากการเจาะตัด
- เมื่อเปิดตรวจได้แล้ว จะต้องแยกชิ้นส่วนภายในทั้งหมดออกมา ชิ้นส่วนที่เป็นกลไกต้องนำไปตรวจเบื้องต้นด้วยสายตาและบางชิ้นส่วนอาจต้องเข้ากล้องขยาย ชิ้นส่วนที่ต้องทำงานด้วยความแม่นยำสูงจะต้องนำเข้าการทดสอบ(การวัดค่าหรือcalibrateจริง)เพื่อดูการทำงานfunction
- ค่าแรง จำนวนเจ้าหน้าที่ ค่าวัสดุอุปกรณ์ ค่าใช้จ่าย ตามรายการที่แนบ (อาทิเช่น 70% ของราคาสินค้า)
- มาตรฐานการทดสอบของบริษัท กรณีคอมเพรสเซอร์ตกระดับสูง 100 ซม.ทำให้ชิ้นส่วนภายในได้รับแรงกระแทกและความเสียหาย ไม่สามารถนำคอมเพรสเซอร์ที่ตกมาใช้งานได้ (คู่มือการทดสอบแนบมานี้)

[illegible]

Certificate of Origin

Exporter Name and Address		Blanket Period: (DD/MM/YYYY)				
		FROM:				
Tax Identification Number		TO:				
Producer Name and Address		Importer Name and Address:				
Tax Identification Number:		Tax Identification Number:				
Description of Good(s)	TARRIF CLASSIFICATION NUMBER	PREFERENCE CREITERION	PRODUCER	NET COST	COUNTRY OF ORIGIN	

I CERTIFY THAT:

- Information provided in this certificate is based on facts and is accurate and I assume the responsibility for proving such representations. I understand that I am liable for any false statement or material omission made on or in concern with this document.
- I agree to maintain and present upon request documentation necessary to support this certificate and to inform, in writing, al persons to whom this certificate was given of any changes that would affect accuracy or validity of this certificate.
- This certificate consists of _____ pages including all attachments

Authorized Signature:		COMPANY:	
Name: (Print or Type)		TITLE:	
Date: DD/MM/YYYY	Ph: xxxxxxxxxxxxxxxx	Fax: xxxxxxxxxxxxxxxxx	Customs Form:

ประโยชน์ของใบขนสินค้าขาเข้า(หรือแบบขาออก)พร้อมแบบแสดงรายการภาษีสรรพสามิตและภาษีมูลค่าเพิ่ม) (กศก. 99/1)

1. รู้แหล่งที่มาของสินค้านำเข้า
2. รู้ชื่อเรือ เทียบเรือ
2. รู้ประเภทของสินค้า เช่น Lanette 16 คือ **Cetyl Alcohol** หรือ **fatty alcohol**
3. รู้สิทธิประโยชน์ในการนำเข้าสินค้า เช่น BOI EPZ
4. อัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงินตราระหว่างประเทศขณะเสียอากรขาเข้า
5. จะแสดงมูลค่าสินค้านำเข้าในเงื่อนไขการซื้อขายสินค้าใด ๆ เช่น CFR
6. มูลค่าสินค้านำเข้า ถ้ามิใช่เงื่อนไขการซื้อขายสินค้าแบบ CIF จะถูกคำนวณให้มูลค่าสินค้าเป็นมูลค่าในเงื่อนไข CIF เพื่อเป็นพื้นฐานคำนวณอากรขาเข้า

Certificate of Origin ใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า

Sanction Limitation and Exclusion Clause

No insurer shall be deemed to provide cover and no insurer shall be liable to pay any claim or provide any benefit hereunder to the extent that the provision of such cover, payment of such claim or provision of such benefit would expose that insurer to **any sanction, prohibition or restriction** under United Nations resolutions or the trade or economic sanctions, laws or regulations of the European Union, Japan, United Kingdom or United States of America. 15/09/10 LMA3100

(B) Liabile Parties concerned การรักษาสินทรัพย์ไว้เบี่ยงและการเรียกร้องต่อผู้กระทำความเสียหาย	from or through	Issued by
14. Claim Notice, sent to the liable parties; the inland carriers / the forwarders / clearing agents / Customs broker	consignee	consignee
15. Any Reply / Response to Claim Notice, from the liable party	consignee	liable party
(C) Documentary Evidences: general damages พยานเอกสาร ความเสียหายต่าง ๆ	from or through	Issued by
16. (Wharf) Survey Note or Damaged Cargo List issued by Port Authority of Thailand	consignee	port
17. (Wharf) Survey Note or Damaged Cargo List issued by Port Terminal	consignee	port
18. Cargo Irregularity Report / Damage Report (DMC) by Airport Authority	consignee	airport
19. Delivery Receipt with remarks of damages; for truck / train or railway / high speed train	consignee	train
(D) Documentary Evidences: non-delivery / missing / theft & pilferage พยานเอกสาร สินค้าขาดส่ง ส่งไม่ครบตามจำนวนที่สำแดงนำเข้า สินค้าถูกขโมย ถูกฉกฉวย	from or through	Issued by
20. Short &/or Overlanded Cargo List issued by PAT or by private terminal / pier	consignee	port
21. Container Tally Sheet/Cargo Stuffing Record at loading port (CFS or LCL)	consignee	vessel
22. Container Tally Sheet/Cargo Unstuffing Record at discharging port(CFS or LCL)	consignee	vessel
23. Letter to shippers asking shipper to confirm the actual quantity shipped on board the vessel	consignee	consignee
24. Shipper’s Reply to consignee the actual quantity of cargo shipped on board the vessel	consignee	Shipper(buyer)

CONTAINER TALLY SHEET

Tally Sheet & Container Condition Check Sheet

Cargo Stuffing Container Tally Sheet

STUFFING DATE <u>10/10/17</u>		TALLY SHEET & CONTAINER CONDITION CHECK SHEET										TEAM NAME : <u>A</u> <u>5013</u>		
CONTAINER NUMBER หมายเลขคอนเทนเนอร์	INVOICE NUMBER เลขที่ใบส่งของ	COUNTRY ประเทศ	PORT เมือง	FORWARDER บริษัทรับสินค้า	TIME START - STOPPED เวลาเริ่ม - เวลาเลิก		DOCK NO. บรรจุสินค้าที่ประตู							
<u>TSHU.9319119</u>		<u>HOCHIMINH</u>		<u>SMG</u>	<u>17.30</u>	<u>18.20</u>	<u>20</u>							
DESCRIPTION OF GOOD ประเภทสินค้า	MODEL NAME รุ่นสินค้า	Q'TY TO BE SHIP จำนวนส่งออก	TALLY										TOTAL ยอดรวม	
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
<u>P / F</u>	<u>GA-T021VPO2 (AG)</u>	<u>69</u>	<u>4</u>	<u>4</u>	<u>4</u>	<u>4</u>	<u>4</u>	<u>4</u>	<u>4</u>	<u>4</u>	<u>4</u>	<u>4</u>	<u>69</u>	
CHECKER NAME : <u>[Signature]</u>		Control Stuffing NAME : <u>[Signature]</u>		DRIVER : <u>[Signature]</u>		GRAND TOTAL (บรรจุทั้งหมด)						<u>69</u>		
* ตรวจสินค้า (DUNNAGE)				ตรวจสอบหลังการบรรจุ										Control Man
☐ ไม่มี ☐ โฟม ☐ เชือก ☒ ไม่มี				☒ Model/Products ☐ Dunnage										
* ขนาดตู้ (CONTAINER SIZE)		ลักษณะตู้ที่มีปัญหา		SEAL NUMBER		Stuffing Officer		Supervisor						
☐ 40F ☐ 20F ☒ 40F (HQ)		(Detail of problem)		<u>509849</u>		<u>[Signature]</u>		<u>[Signature]</u>						
* สภาพตู้ (CONTAINER CONDITION)		* บริเวณตู้ที่มีปัญหา (CONTAINER AREA HAVE PROBLEM) Front / Middle / Back / Door / Other						* ถ่ายรูปก่อนปิดตู้ (TAKE PHOTO)						
☒ OK, ดี ☐ NG มีปัญหา		(.....) หัวตู้ (.....) กลางตู้ (.....) ข้างตู้ (.....) ประตู (.....) อื่น ๆ						☒ OK เขียนร้อย ☐ NO ไม่ได้ถ่าย						

NOTICE OF CLAIM

Our Notice of Claim No.:

Date :

Messrs. King Kong Transport Ltd.

Dear Sirs,

Please be advised that the loss/damage to our shipment 'Brass Rod' has been happened under your control and custody, in connection with the details undermentioned. For which we would reserve our rights, titles and interests to file a claim with you soonest when the details of damages are ascertained.

Name of Conveyance	Plate No. 9999 Cholburi (หมายเลขทะเบียนรถบรรทุก)
Invoice No.	INV02-75
B/L No.	YOWB 1234
Delivery Order No.	NOC 5678
Date of Loss	April 05, 2002
Description of Cargo:	Brass Rod
Quantity of Cargo:	13,916.00 kgs. in 28 wooden cases
Damage Condition:	Bend / Dent / Scratch

You are kindly requested to let us have the full details of your accident report in writing. We look forward to receiving your quick reply. Thank you for your kind attention.

Yours faithfully,
2002 Inter Trading Company Limited

.....
Authorized Signatory

(E) Documentary Evidences: repair / replacement		From or through	Issued by
25. Break-down Price of complete set of machinery (from Invoice) by maker		consignee	maker/manufacturer
26. Engineer’s Report prepared by maker’s engineer showing the details of damages & parts to be repaired and/or to be replaced		consignee	maker/manufacturer
27. Quotation / Estimate of repairing cost with details of each item		consignee	maker/manufacturer
28. Voucher / Invoice of any extra-expenses i.e. labor cost, forwarding expenses and etc.		consignee	maker/manufacturer
29. Import Tax Declaration Form (Customs Entry Application Form) ใบขน		consignee	Customs Department
30. Quotation of ship-back expenses of damaged cargo to shipper for inspection/test		consignee	maker/manufacturer
31. Quotation of expenses for returned shipment after the shipper’s inspection/test		consignee	forwarding agent
32. Function Test Report		consignee	consignee/maker/manufacturer
33. Part-Trouble Report		consignee	consignee/maker/manufacturer
(F) Documentary Evidences: chilled processed food and frozen foods		from or through	Issued by
34. Partlow Chart (degree of temperature in refrigerated container in transit)		consignee	vessel
35. Digital Temperature Control Record of refrigerated container (digi temp. log)		consignee	vessel
36. Temperature Monitor Sheet		consignee	shipper and/or vessel



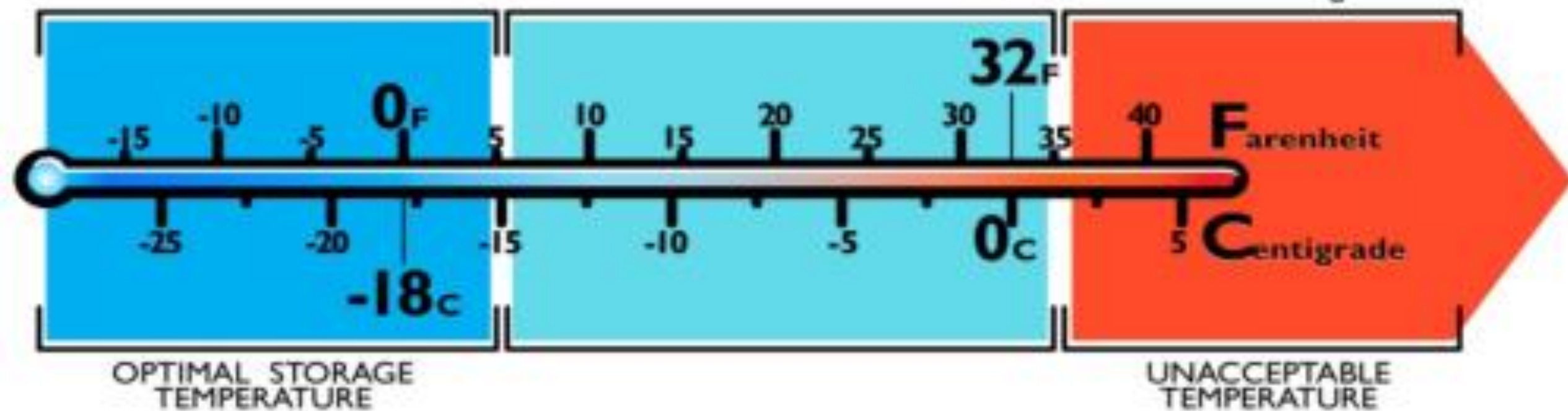
No Bacterial Growth



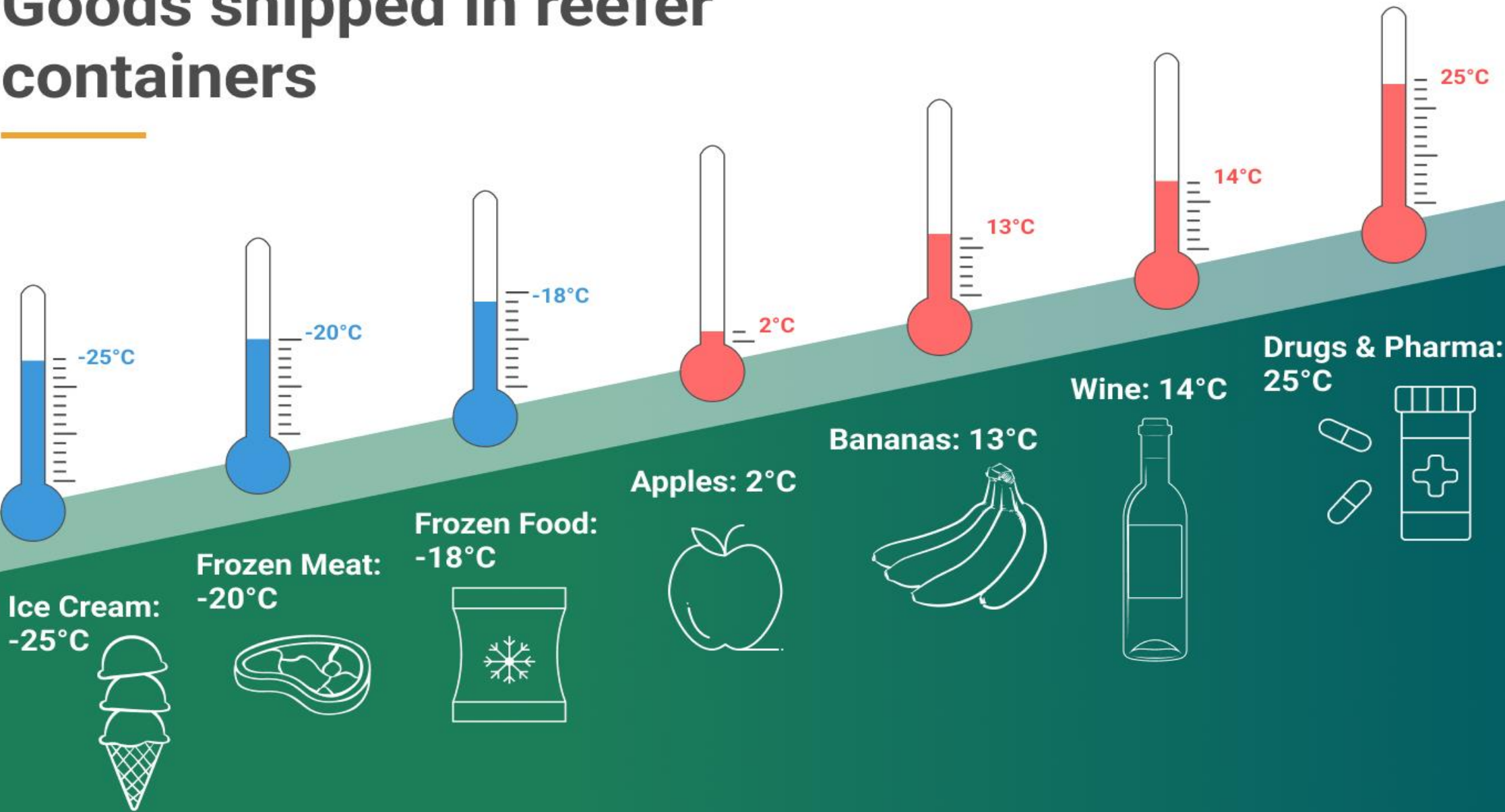
Slow Bacterial Growth



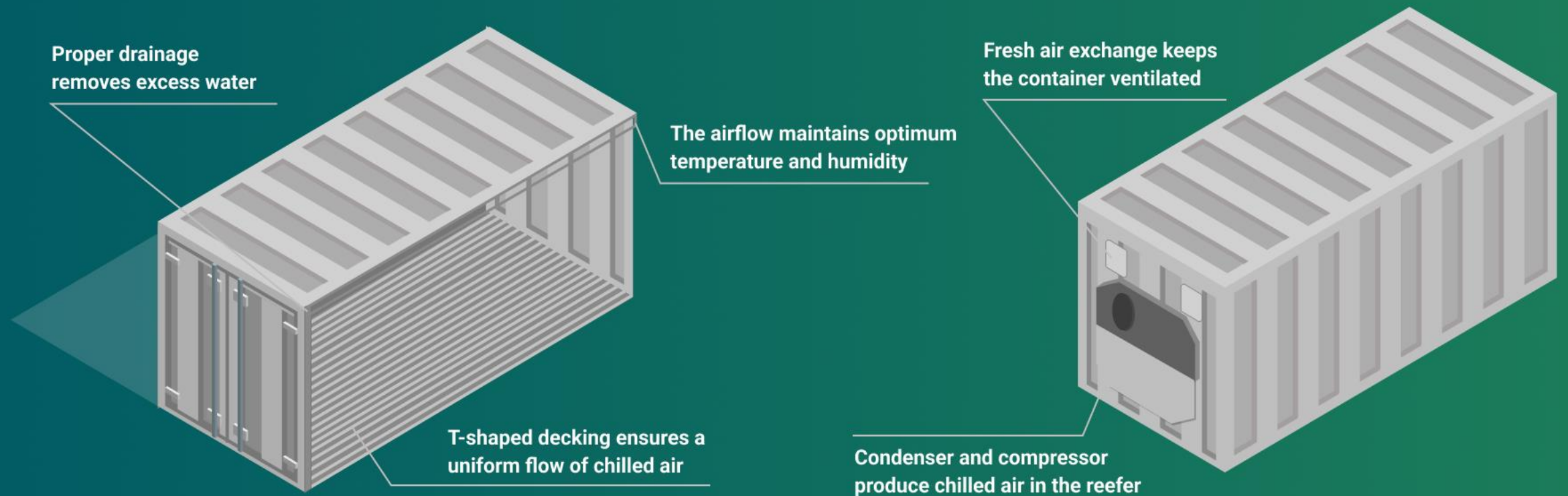
Rapid Bacterial Growth
Food Spoilage
& Poisoning

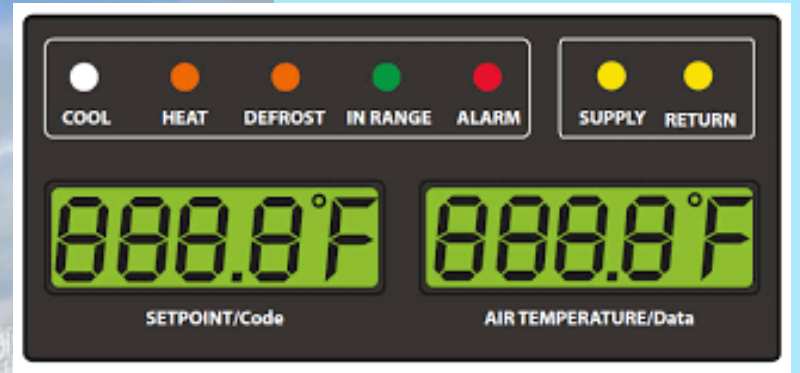


Goods shipped in reefer containers



How reefer containers work





20' Reefer Container

Tare weight 2.96 tons.
Net weight 27.52 tons.
Gross weight 30.48 tons.
3 phases, 380-440v

Internal

2.26m
2.29m
5.45m
1.15m
2.30m

External

2.44m
6.05m
2.59m

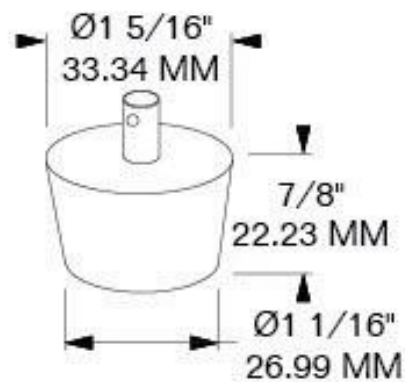
Thaireefer GROUP

REEFER CONTAINER REFRIGERATION SYSTEM



แบบที่ 1

MODEL 1981-KIT



WEIGHT: 0.10 LBS
INCLUDES LANYARD

MODEL 1982-KIT



WEIGHT: 0.15 LBS
INCLUDES LANYARD



ถ้าพบว่าจุดน้ำทิ้ง
เป็นหลุม ไม่มี Drain
plug ปิดอยู่ ให้ใส่จุก
ยางตามรูป (จะมี 4 จุด
ด้านหน้า 2 ด้านท้าย 2)



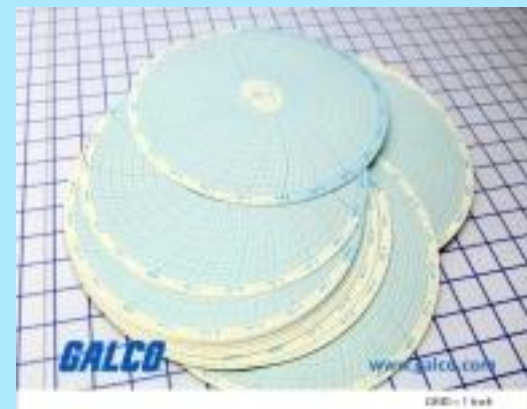
**DRAIN VALVE, AUTOMATIC
SELF-CLOSING**

แบบที่ 2



แบบถอดได้ ตามรูป ไม่
ต้องใส่ลูกยาง ถ้าไม่มี
หรือหาให้ใส่





(F) Break Bulk Cargo/Solid or Dry Bulk Cargo/Liquid Bulk Cargo สินค้าเทกองที่นับจำนวนได้ / สินค้าเทกองประเภทของแข็ง / สินค้าเทกองประเภทของเหลวหรือแก๊ส	From or through	Issued by
37. Statement of Facts	consignee	vessel
38. Time Sheet	consignee	vessel
39. Charter Party	consignee	vessel
40. Tally Sheet	consignee	vessel
41. Lighter’s Receipt / Cargo Boat Note / Barge’s Receipt	consignee	lighter
42. Draft Survey Report	consignee	surveyor
43. Letter of Protest ออกโดย cargo surveyor	consignee	surveyor
44. Certificate of Weight /Gauging Survey Report from shore tank to coastal vessel at loading port	consignee	surveyor
45. Certificate of Weight /Gauging Survey Report from coastal vessel to tanker vessel at loading port	consignee	surveyor
46. Certificate of Weight /Gauging Survey Report from tanker vessel to shore tank at port of discharge	consignee	surveyor
47. Certificate of Weight /Gauging Survey Report from shore tank to taker vessel at loading port	consignee	surveyor
48. Certificate of Weight /Gauging Survey Report from tanker vessel to shore tank at port of discharge	consignee	surveyor
49. Certificate of Tank Cleanliness (method and types of material of cleaning the tank of tanker vessel)	consignee	surveyor
50. Analysis Report by Laboratory Test (qualification of chemical contents and/or contamination)	consignee	shipper/maker
51. Mill Sheet / Mill Test Certificate (physical & quality of steel or metal)	consignee	shipper/maker

STUFFING DATE

10/10/17

TALLY SHEET

& CONTAINER CONDITION CHECK SHEET

TEAM NAME :

A

ผู้ฉีก s/n / ผู้ยิง Scan :

5013

CONTAINER NUMBER หมายเลขคอนเทนเนอร์	INVOICE NUMBER เลขที่ใบส่งชื่อ	COUNTRY ประเทศ	PORT เมือง	FORWARDER บริษัทรับสินค้า	TIME START - STOPPED เวลาเริ่ม - เวลาเลิก	DOCK NO. บรรจุสินค้าที่ประตู							
THU.9319119		HOCHIMINH		SMG	17:30 - 18:20	20							
DESCRIPTION OF GOOD ประเภทสินค้า	MODEL NAME รุ่นสินค้า	Q'TY TO BE SHIP จำนวนส่งออก	TALLY										TOTAL ยอดรวม
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
R / F	GR-T041VPO2 AG7	69	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	69
CHECKER NAME :	Control Stuffing NAME :	DRIVER :	GRAND TOTAL (บรรจุทั้งหมด)										69
* คำนวณค่า (DUNNAGE)			ตรวจสอบหลังการบรรจุ										Control Man
☐ ไม่ ☐ โฟม ☐ เรียง ☒ ไม่ใช้			☒ Model/Products ☐ Dunnage										
* ขนาดตู้ (CONTAINER SIZE)			ลักษณะตู้ที่มีปัญหา		SEAL NUMBER		Stuffing Officer		Supervisor				
☐ 40F ☐ 20F ☒ 40F (HQ)			(Detail of problem)		5013119								
* สภาพตู้ (CONTAINER CONDITION)			* บริเวณตู้ที่มีปัญหา (CONTAINER AREA HAVE PROBLEM) Front / Middle / Back / Door / Other							* ถ่ายรูปก่อนปิดตู้ (TAKE PHOTO)			
☒ OK, ดี ☐ NG มีปัญหา			(.....) หัวตู้ (.....) กลางตู้ (.....) ท้ายตู้ (.....) ประตู (.....) อื่น ๆ							☒ OK เขียนร้อย ☐ NO ไม่ได้ถ่าย			

COIL CENTER COMPANY LIMITED

MILL TEST CERTIFICATE

TO:										DATE: Mar.18, 2015 CONTRACT NO.:YFS-TCB-1508 REF: YFS-1508				
GOODS DESCRIPTION : HOT DIP GALVANIZED STEEL PIPES														

STANDARD: BS1139/EN39

SIZE (MM)	HEAT NO.	SURFACE APPEARANCE	SHAPE	PCS	WEIGHT	QUALITIES								
						FULL CHEMISTRY(%)					MECHANICAL PROPERTIES			
					MT	C	Mn	Si	P	S	YIELD STRENGTH (N/MM2)	TENSILE STRENGTH (N/MM2)	ELONGATION (%)	BEND TEST RESULT
48.3x3.2x6000MM	Y1012101	GALVANIZED	ROUND	50061	1117.362	0.16	0.38	0.16	0.021	0.016	343	450	29	OK
TOTAL:				####	1117.362									

THIS IS TO CERTIFY THAT IN ACCORDANCE WITH THE RELEVANT PRODUCTION SPECIFICATIONS, TECHNIQUE CONDITIONS AND CONTRACT STIPULATIONS, THE MATERIAL MANUFACTURED WERE TESTED QUALIFIED BY OUR QUALITY CONTROL DEPARTMENT.

(G) Other documentary evidences : พยานเอกสารอื่นๆ	From and through	Issued by
52. Police Daily Report รายงานประจำวันเพื่อใช้เป็นหลักฐาน ไม่ใช่การมอบคดีให้พนักงานสอบสวน/ตำรวจ ดำเนินคดีตามกฎหมาย จึงไม่ถือเป็นการร้องทุกข์และไม่ใช้เพื่อการดำเนินคดี	consignee	Police Station
53. Complaints Police Daily Report รายงานประจำวันเกี่ยวกับคดี บันทึกแจ้งความร้องทุกข์เพื่อให้พนักงานสอบสวนดำเนินคดีกับผู้กระทำความผิดตามกฎหมาย	consignee	Police Station
“คำร้องทุกข์” : “การที่ผู้เสียหายได้กล่าวหาต่อตำรวจว่ามีผู้กระทำความผิดขึ้น จะรู้ตัวผู้กระทำความผิดหรือไม่ก็ตาม ซึ่งกระทำให้เกิดความเสียหายแก่ผู้เสียหาย และการกล่าวหาเช่นนั้นได้กล่าวโดยมีเจตนาจะให้ผู้กระทำความผิดได้รับโทษ”		
54. Police Investigative Report รายงานผลการสอบสวนของพนักงานสอบสวน/ตำรวจ	consignee	Police Station
55. Police Forensic Report รายงานการพิสูจน์หลักฐานของตำรวจ	consignee	Central Police Forensic Science Division กองพิสูจน์หลักฐานกลาง
56. Condition Survey Report (either at Loading Port or at the Port of Discharge)	consignee	cargo surveyor
57. Cargo Loading Supervision Survey Report	consignee	surveyor
58. Cargo Unloading Supervision Survey Report	consignee	surveyor
59. CCTV video record	consignee	parties concerned
60. Stowage Plan and Cargo Manifest	consignee	vessel
61. Sea Protest ออกโดยนายเรือโดยกล่าวอ้างว่าระหว่างการเดินทางทางทะเลได้เจอพายุ ลมพายุ คลื่นลมรุนแรง	consignee	vessel
62. Weather Report or Climate Report or Rainfall Record	insurer/surveyor	Meteorological Dept.

All Marine Cargo

Packed General Cargo

Unpacked Bulk Cargo

Break Bulk Cargo

- Bags
- Barrels
- Drums
- Pallets
- Boxes
- Crates



Neo Bulk Cargo

- Lumber
- Paper
- Steel
- Cars
- Trucks



Unitized Cargo

- Trailer
- Container



Liquid Bulk

- Gasolin
- LNG
- Chemicals
- Petroleum
- Crude oil



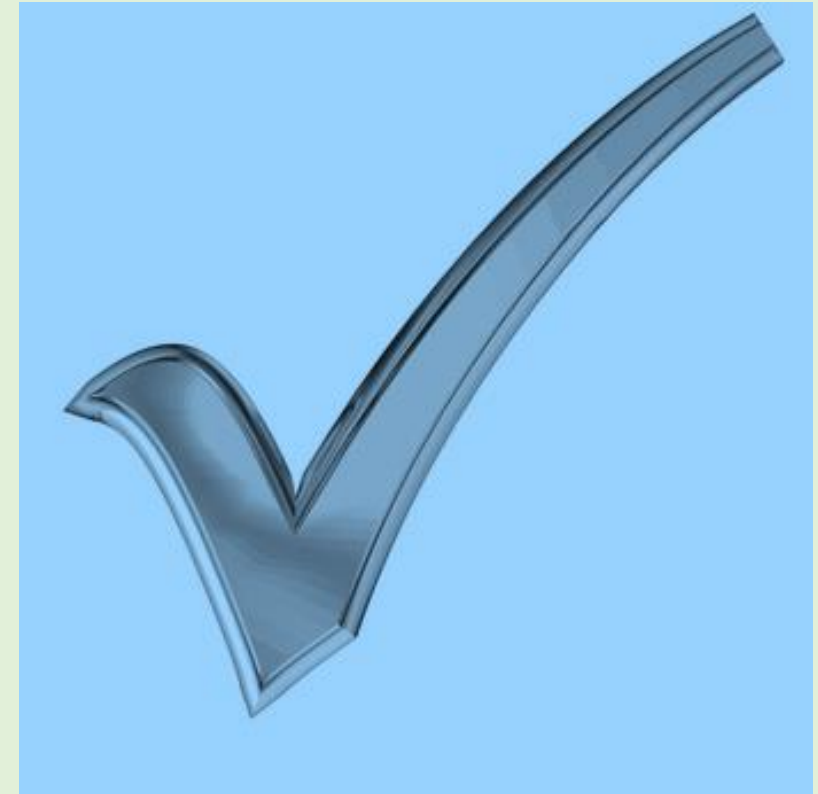
Dry Bulk

- Metals
- Coal
- Grain
- Iron ore
- Minerals
- Cement



9. การคำนวณจำนวนเงินชดเชยค่าสินไหมทดแทน

Computation of Amount of Indemnity



9. การคำนวณจำนวนเงินชดเชยค่าสินไหมทดแทน

★ การคำนวณจำนวนเงินค่าสินไหมทดแทน Computation of Amount of Indemnity

Insured Value of Loss Amount : $\frac{\text{Total EXW Loss Amount of Cargo}}{\text{Total EXW Cargo Invoice Value}} \times \text{Amount Insured}$

Total Loss Amount as insured : ปกติจะเป็นการทำประกันภัยไว้ **110% CIF Invoice Value**

★ การคำนวณจำนวนเงินค่าสินไหมทดแทน Computation of Amount of Indemnity

Insured Value of Loss Amount : $\frac{\text{Total FOB Loss Amount of Cargo}}{\text{Total FOB Cargo Invoice Value}} \times \text{Amount Insured}$

Total Loss Amount as insured : ปกติจะเป็นการทำประกันภัยไว้ **110% CIF Invoice Value**

9. การคำนวณจำนวนเงินชดเชยค่าสินไหมทดแทน

★ การคำนวณจำนวนเงินค่าสินไหมทดแทน Computation of Amount of Indemnity

Insured Value of Loss Amount : $\frac{\text{Total CFR Loss Amount of Cargo}}{\text{Total CFR Cargo Invoice Value}} \times \text{Amount Insured}$

Total Loss Amount as insured : ปกติจะเป็นการทำประกันภัยไว้ **110% CIF Invoice Value**

★ การคำนวณจำนวนเงินค่าสินไหมทดแทน Computation of Amount of Indemnity

Insured Value of Loss Amount : $\frac{\text{Total CIF Loss Amount of Cargo}}{\text{Total CIF Cargo Invoice Value}} \times \text{Amount Insured}$

Total Loss Amount as insured : ปกติจะเป็นการทำประกันภัยไว้ **110% CIF Invoice Value**

9. การคำนวณจำนวนเงินชดเชยค่าสินไหมทดแทน

★ การคำนวณจำนวนเงินค่าสินไหมทดแทน Computation of Amount of Indemnity

Insured Value of Loss Amount : $\frac{\text{Total CIF Loss Amount of Cargo}}{\text{Total CIF Cargo Invoice Value}} \times \text{Amount Insured}$

มูลค่าความเสียหายที่เอาประกันภัย :

ยอดมูลค่าสินค้าเสียหาย โดยใช้เงื่อนไขการค้าแบบเดียวและสกุลเงินเดียวกับ Invoice เช่น CIF / USD
ยอดมูลค่าสินค้าตามใบกำกับสินค้า CIF / USD

มูลค่าที่เอาประกันภัย อาจเงินสกุลเงินต่างกับ Loss Amount และ Invoice Value ก็ได้

9. การคำนวณจำนวนเงินชดเชยค่าสินไหมทดแทน

★ การคำนวณจำนวนเงินค่าสินไหมทดแทน Computation of Amount of Indemnity

Insured Value of Loss Amount : $\frac{\text{Total CIF Loss Amount of Cargo}}{\text{Total CIF Cargo Invoice Value}} \times \text{Amount Insured}$

$$\frac{\text{CIF USD 1,500}}{\text{Total CIF USD 15,000}} \times \text{THB 577,500} : \text{THB 57,750.00}$$

การคำนวณ : Total CIF Loss Amount of Cargo : USD 1,500.00

@ exchange rate THB 35.00 / USD 1.00 = ยอดมูลค่าสินค้าเสียหาย 52,500.00 บาท

ปกติจะทำประกันภัยสินค้า 110% CIF ดังนั้น มูลค่าความเสียหายที่เอาประกันภัย : 57,750.00 บาท

9. การคำนวณจำนวนเงินชดเชยค่าสินไหมทดแทน

★ การคำนวณจำนวนเงินค่าสินไหมทดแทน Computation of Amount of Indemnity

ตัวอย่าง: เรือร้อมค่าเสียหายเป็นค่าเสื่อมสภาพ

ผู้รับสินค้าเรือร้อมค่าสินไหมทดแทนสำหรับสินค้าเสียหาย โดยพิจารณาจาก สภาพความเสียหาย ของสินค้า เป็นการประเมินเป็นค่าเสื่อมสภาพ เป็นเปอร์เซ็นต์ของความเสียหายของสินค้า(หรือมูลค่าสินค้าเสียหาย)

CIF Invoice Value of Cargo : USD15,000.00

10% Depreciation Allowance : USD 1,500.00 : Total Loss Amount

Insured Value : Total CIF Loss Amount USD1,500 X Amount Insured USD16,500
Total CIF Cargo Invoice Value USD15,000

Therefore, Total Loss Amount as insured : USD1,650.00 = Amount of Indemnity

9. การคำนวณจำนวนเงินชดเชยค่าสินไหมทดแทน

★ การคำนวณจำนวนเงินค่าสินไหมทดแทน Computation of Amount of Indemnity

ตัวอย่าง : สินค้าเทกอง Dry Bulk Cargo เช่น ปุ๋ย กากถั่วเหลือง มันสำปะหลัง ฯลฯ

1. SHORTAGE IN WEIGHT

Draft Survey Report at Loading Port : 150.000 metric tons

Less: Draft Survey Report at Discharging Port : 145.000 metric tons

Total Shortage in Weight : 5.000 metric tons

Less: In excess of 0.5% of whole weight : 0.750 metric tons

Total Shortage in Weight : 4.250 metric tons

CIF Invoice Value USD 1,000 / 1 metric ton

Total CIF Loss Amount of Cargo : USD 4,250.00

Insured Value : Total CIF Loss Amount of Cargo X Amount Insured

Total CIF Cargo Invoice Value

Total Loss Amount as insured : USD 4,675.00

9. การคำนวณจำนวนเงินชดเชยค่าสินไหมทดแทน

★ การคำนวณจำนวนเงินค่าสินไหมทดแทน Computation of Amount of Indemnity

ตัวอย่าง : สินค้า Liquid Chemical Bulk Cargo สินค้าเคมีเหลว

1. SHORTAGE IN WEIGHT

Gauging Survey Report at Loading Port : 150.000 metric tons

Less: **Gauging** Survey Report at Discharging Port : 145.000 metric tons

Total Shortage in Weight : 5.000 metric tons

Less: In excess of 0.5% of whole weight : 0.750 metric tons

Total Shortage in Weight : 4.250 metric tons

CIF Invoice Value USD 1,000 / 1 metric ton

Total CIF Loss Amount of Cargo : USD 4,250.00

Insured Value : Total CIF Loss Amount of Cargo X Amount Insured

Total CIF Cargo Invoice Value

Total Loss Amount as insured : USD 4,675.00

9. การคำนวณจำนวนเงินชดเชยค่าสินไหมทดแทน

ตัวอย่าง : สินค้าเหล็กม้วน เหล็กรีดเย็น

Cold Rolled Steel Sheet in Coil	: 650.000 metric tons (น้ำหนักทั้งหมด)
Cutting Weight (Damage Quantity)	: 8.000 metric tons (น้ำหนักเสียหาย)
CIF Unit Price	: USD 1,500 (ราคาต่อหน่วย ต่อ 1 เมตริกตัน)
Total CIF Cargo Invoice Value	: USD 12,000 (มูลค่าสินค้าทั้งหมดตามใบกำกับสินค้า)
Amount Insured 110% CIF	: USD13,200 (จำนวนเงิน/มูลค่าที่เอาประกันภัย)
Exchange Rate@THB.35.00/USD 1.00	: THB 462,000

Salvage Proceeds 8,000 kg @ THB15.00	: THB 120,000 (เงินได้จากการขายซาก)
Deductible 0.5% of the whole 650.00 metric tons	: 3.250 metric tons
3.250 mt @ CIF USD 1,500: USD4,875 @ Exchnage Rate THB 35.00	: THB 170,625

Methods of Computation of amount of indemnity

9. การคำนวณจำนวนเงินชดเชยค่าสินไหมทดแทน

Steel Product: (1) หัก น้ำหนัก ความรับผิดชอบแรกก่อน

Damage Quantity : 8.000 mt

Less: Deductible 0.5% of the whole : 3.250 mt (มาจาก 650.00 mt X 0.50% : 3.250 mt)

Total Loss Amount after the Deductible : 4.750 mt

Total Loss Amount : USD 7,125 (มาจาก 4.750 X USD1,500)

Insured Value of loss Amount 110%CIF = USD 7,837.50

@THB.35.00/USD 1.00 = THB 274,312.50

Less: Salvage Proceeds 4,750 kg @ THB15.00 = THB 71,250.00

(8.000 mt – 3.250 mt = 4.750 mt claimable weight)

Total Loss Amount (final adjustment) = **THB 203,062.50**

9. การคำนวณจำนวนเงินชดเชยค่าสินไหมทดแทน

Steel Product: (2) หัก โดยคำนวณเป็นจำนวนเงิน ความรับผิดชอบแรก

Damage Quantity 8.000 mt @ CIF USD 1,500 = USD 12,000

Less: Deductible 0.5% of the whole

650.00 mt X 0.50% : 3.250 mt @ CIF USD 1,500 = USD 4,875

Total Loss Amount after the Deductible = USD 7,125

Insured Value of loss Amount 110%CIF = USD 7,837.50

@THB.35.00/USD 1.00 = THB 274,312.50

Less: Salvage Proceeds 4,750 kg @ THB15.00 = THB 71,250.00

(8.000 mt – 3.250 mt = 4.750 mt claimable weight)

Total Loss Amount (final adjustment) = THB 203,062.50

9. การคำนวณจำนวนเงินชดเชยค่าสินไหมทดแทน

Steel Product: (3) หัก จำนวนความรับผิดชอบแรกก่อน ตามด้วยการหักมูลค่าซาก

Damage Quantity 8.000 mt @ CIF USD 1,500 = USD 12,000

Less: Deductible 0.5% of the whole

650.000 mt X 0.50% : 3.250 mt@ CIF USD 1,500/mt : = USD 4,875

Total Loss Amount after the Deductible = USD 7,125

Total Loss Amount THB.35.00/USD 1.00 = THB 249,375

Less: Salvage Proceeds 4,750 kg @ THB15.00 = THB 71,250

(8.000 mt – 3.250 mt = 4.750 mt claimable weight)

Total Loss Amount (after Deductible and Salvage)= THB 178,125

Insured Value of loss Amount 110%CIF

Total Loss Amount = **THB 195,937.50**

9. การคำนวณจำนวนเงินชดเชยค่าสินไหมทดแทน

Steel Product: (4) หักมูลค่าซากก่อน ตามด้วยหัก จำนวนเงินความรับผิดชอบแรกก่อน

Damage Quantity 8.000 mt @ CIF USD 1,500 = USD 12,000

Exchange Rate: THB 35 / USD 1.00 = THB 420,000

Less: Salvage Proceeds 8,000 kg @ THB15.00 = **THB 120,000**

Total = THB 300,000

Less: Deductible 0.5% of the whole = **THB 170,625**

650.000 mt X 0.50% : 3.250 mt@ CIF USD 1,500/mt : USD 4,875 @ THB 35/USD1.00

Total Loss Amount in net = THB 129,375

Insured Value of loss Amount 110%CIF

Total Loss Amount = **THB 142,312.50**

9. การคำนวณจำนวนเงินชดเชยค่าสินไหมทดแทน

Steel Product: (5)

Damage Quantity 8.000 mt @ CIF USD 1,500 = USD 12,000

Insured Value of loss Amount 110%CIF = USD 13,200

@THB.35.00/USD 1.00 = THB 462,000

Less: Salvage Proceeds 8,000 kg @ THB15.00 = THB 120,000

Total Loss Amount in net = THB 342,000

Less: Deductible 0.5% of the whole 650.000 mt

3.250 mt @ CIF USD 1,500: USD4,875 @ THB 35.00 = THB 170,625

Total Loss Amount (final adjustment) = THB 171,375

9. การคำนวณจำนวนเงินชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

Machine / Equipment :

ตัวอย่าง : จำนวนเงินชดใช้ค่าสินไหมฯ สูงสุดย่อมไม่เกินมูลค่าสินค้ำที่เอาประกันภัย **Amount Insured**

การชดใช้ค่าซ่อมแซมต่าง ๆ ให้เครื่องจักร อุปกรณ์ จนสามารถนำมาใช้งานได้ตามปกติ

- ค่าอะไหล่ / ค่าชิ้นส่วนเปลี่ยนทดแทน หาได้ในประเทศ + ค่าแรงในการซ่อมแซม
- ค่าอะไหล่ / ค่าชิ้นส่วนเปลี่ยนทดแทน สั่งจากต่างประเทศทางเรือ (ถ้าสินค้ำที่เสียหายนั้นเดิมได้ขนส่งมาทางเรือ) (แต่ไม่ชดใช้อากรขาเข้า ถ้าเดิมไม่มีการประกันภัยสินค้ำรวมอากรขาเข้า) + ค่าจัดส่งไปถึงสถานที่ของผู้รับสินค้ำ + ค่าแรงในการซ่อมแซม :
- ค่าใช้จ่ายในการส่งสินค้ำกลับผู้ผลิต + ค่าตรวจสอบโดยผู้ผลิต inspection fee + ค่าอะไหล่ชิ้นส่วนเปลี่ยนทดแทน + ค่าแรงในการซ่อมแซม + ค่าใช้จ่ายในการส่งสินค้ำกลับคืนผู้รับสินค้ำ (เดิมขนส่งทางทะเล การขนส่งไป+กลับจึงเป็นการขนส่งทางทะเลเช่นเดียวกัน):

กฎหมาย พระราชบัญญัติต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับ ผู้รับประกันภัยในการเรียกร้องไล่เบี้ยจากผู้ขนส่ง/ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ < ข้อจำกัดและจำนวนเงินจำกัดความรับผิด >

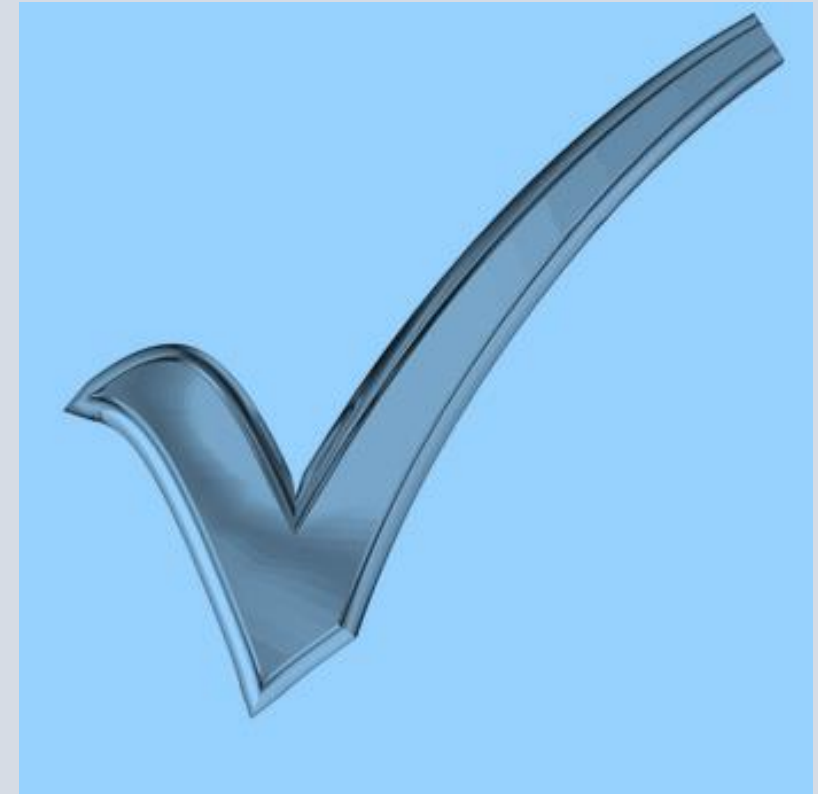
- **Hague Rules (1924) Article 20** รับขนส่งทางทะเล อายุความ 2 ปี
- **Hague-Visby Rules (1968) Article 1** รับขนส่งทางทะเล อายุความ 1 ปี
- **Hamburg Rules (1978)** รับขนส่งทางทะเล อายุความ 2 ปี
- **Carriage of Goods by Sea Act, U.K. (1971) COGSA** อายุความ 1 ปี
- **CMR Convention, International Carriage of Goods by Road (1956)** อายุความ 1 ปี

กฎหมาย พระราชบัญญัติต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับ ผู้รับประกันภัยในการเรียกร้องไต่เบี่ย
จากผู้ขนส่ง/ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ < ข้อจำกัดและจำนวนเงินจำกัดความรับผิด >

- พระราชบัญญัติ รับขนของทางทะเล พ.ศ. ๒๕๓๔
- พระราชบัญญัติ การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.๒๕๔๘
- พระราชบัญญัติ การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๖
- พระราชบัญญัติ การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘
- พระราชบัญญัติ การรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔
- พระราชบัญญัติ การกักเรือ พ.ศ. ๒๕๓๔
- พระราชบัญญัติ การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจากภัยอันตรายในการเดินเรือ พ.ศ. ๒๕๔๗
- พระราชบัญญัติ ความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกัน พ.ศ. ๒๕๔๘
- ร่างพระราชบัญญัติ การประกันภัยทางทะเล พ.ศ.....

10. การใช้อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศในการคำนวณเงิน
ชดเชยค่าสินไหมทดแทน

Exchange Rate for Claim Settlement



10. การใช้อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศในการคำนวณเงินค่าใช้จ่ายสินค้าใหม่ทดแทน

1. การใช้อัตราแลกเปลี่ยนของสกุลเงิน ที่ใช้ในการคำนวณ “มูลค่าที่เอาประกันภัย” ซึ่งแสดงไว้ที่หน้าตารางกรมธรรม์
2. อัตราแลกเปลี่ยนที่ใช้ในการคำนวณการภาษี ที่เรียกว่า “ใบขนฯ” (ใบขนส่งสินค้าขาเข้า พร้อมแบบแสดงรายการภาษีสรรพสามิตและภาษีมูลค่าเพิ่ม)
3. ใช้อัตราแลกเปลี่ยนของสกุลเงิน ณ วันเกิดเหตุ อาจเป็น T.T. Selling Rate
4. ใช้อัตราแลกเปลี่ยนของสกุลเงิน เป็น T.T. Selling Rate (Telegraphic Transfer) ตามเงื่อนไข clause ที่ระบุไว้ในกรมธรรม์/หรือใน Open Policy

หมายเหตุ :

การซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ โดยทั่วไปจะใช้ระบบการโอนเงินผ่านธนาคาร ดังนั้น การชดเชยเงินค่าสินค้าใหม่ทดแทน บริษัทประกันภัยต่างประเทศบางบริษัทจะระบุไว้ชัดเจนในสัญญาประกันภัยว่า การจ่ายเงินค่าสินค้าใหม่ทดแทนจะใช้อัตราแลกเปลี่ยน T.T. Selling Rate

10. การใช้อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศในการพิจารณาคำสินไหมทดแทน

Payment of Claim Clause:

Should the Assured be exempted, as a result of any loss or accident whether caused by the perils insured against or not during the currency of insurance, from paying freight and/or charges or any part thereof which are included in the Insured Value, the settlement of claim shall be made on basis of the amount which is equivalent to the Insured Value with the deduction of freight and/or charges so saved.

In case the payment of claim is to be made abroad, the amount of claim shall be paid in the foreign currency stated in the Policy or Certificate of Insurance issued under this Open Policy.

In case of any claim payable in Thailand, the amount of claim in the foreign currency in which the declaration has been made shall be converted into Thai Baht at the basic rate of Telegraphic Transfer Selling Rate (**T.T. Selling Rate**) quoted by(National Bank or Thai Bank) on the day of settlement of a claim

Currency	Description	Bank Notes Buying Rates	Bank Notes Selling Rates	Sight Bill Buying Rates	TT Buying Rates	Bill - DD - TT Selling Rates
USD1	USD: 1-2	33.46	35.00			
USD5	USD: 5-20	33.81	35.00			
USD50	USD: 50-100	34.27	35.00	34.50	34.60	34.90
GBP	United Kingdom	42.42	43.90	42.79000	42.90250	43.80000
EUR	Euro Zone	36.15	37.26	36.36250	36.45000	37.18750
JPY	Japan (:100)	25.43	26.53	25.64250	25.70250	26.28250

Bank of Thailand

อัตราแลกเปลี่ยนถัวเฉลี่ยที่ธนาคารพาณิชย์ใช้ซื้อขายกับลูกค้า (บาท ต่อ 1 หน่วยเงินตราต่างประเทศ)

ประเทศ	สกุลเงิน	อัตราซื้อถัวเฉลี่ย		อัตราขายถัวเฉลี่ย
		ตัวเงิน	เงินโอน	
สหรัฐอเมริกา	USD	34.3969	34.4886	34.8144
สหราชอาณาจักร	GBP	42.7100	42.8660	43.7189
ยูโรโซน	EUR	36.3455	36.4527	37.1924
ญี่ปุ่น (ต่อ 100 เยน)	JPY	25.4315	25.5315	26.2229
ฮ่องกง	HKD	4.3572	4.3742	4.4575
มาเลเซีย	MYR	7.7376	7.7765	7.9847
สิงคโปร์	SGD	24.7388	24.8152	25.3843

11. การจัดการซากทรัพย์ ซากสินค้าเสียหาย Salvage Disposal



11. การจัดการซากทรัพย์ ซากสินค้าเสียหาย

1. วิธีการในการจัดการซาก

- 1.1 การขายซากตรงให้ผู้ซื้อซากรายเดียว
- 1.2 การขายซากด้วยการประมูลโดยผู้ซื้อซากหลายราย
- 1.3 การขายซากให้ผู้มีสิทธิเรียกร้อง/เจ้าของสินค้า/ผู้เอาประกันภัย
- 1.4 การขายซากโดยระบบภายใน / โดยคณะกรรมการอนุมัติการขายซากของบริษัท/ผู้รับประกันภัย

2. ข้อระมัดระวังในการจัดการซาก

11. การจัดการซากทรัพย์ ซากสินค้าเสียหาย

1. วิธีการในการจัดการซาก

ก่อนอื่น ผู้รับประกันภัยจะต้องพิจารณาคัดเลือก รายชื่อผู้ประมูลซื้อขายซากสินค้า (panel of selective salvage buyers) ซึ่งผู้ซื้อซากแต่ละรายย่อมมีเครดิตและความน่าเชื่อถือด้านการเงิน

1.1 การขายซากตรงให้ผู้ซื้อซากรายเดียว

สำหรับมูลค่าซากและปริมาณซากมีเพียงเล็กน้อย เช่น ซากเม็ดพลาสติกบรรจุถุง 2 ถุง เหลือน้ำหนัก รวม 40 กิโลกรัม อาจขายไป 15 บาทต่อน้ำหนัก 1 กิโลกรัม คิดเป็นมูลค่าซากเพียง 600 บาท

1.2 การขายซากด้วยการประมูลโดยผู้ซื้อซากหลายราย

สำหรับมูลค่าซากและปริมาณที่มากพอที่ได้มูลค่าซากสูง โดยเชิญผู้ซื้อซากมาร่วมการประมูล

11. การจัดการซากทรัพย์ ซากสินค้าเสียหาย

1. วิธีการในการจัดการซาก

1.3 การขายซากให้ผู้มีสิทธิเรียกร้อง/เจ้าของสินค้า/ผู้เอาประกันภัย

เป็นไปตามนโยบายของแต่ละบริษัท ผลดีคือ เหมาะสำหรับสินค้าเฉพาะอย่าง เช่น อุปกรณ์ เครื่องจักร ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ เคมี ซึ่งเจ้าของสินค้าอาจให้ราคาซากสูงกว่าผู้ประมูลซากทั่วไป ผลเสียคือ เจ้าของสินค้ามักจะขอซื้อซากสินค้าเสียหายของตนคืนในราคาที่ต่ำกว่าราคาเสนอซื้อจากผู้ซื้อซากทั่วไป หรือ เจ้าของสินค้าอาจตัดสินใจแล้วมีการเรียกร้องสินค้าเสียหายบ่อขึ้นเพราะได้ซากกลับคืน ซึ่งในที่สุดจะกลายเป็นความเสี่ยงต่อภัยจากการฉ้อฉล

1.4 การขายซากโดยระบบภายใน/โดยคณะกรรมการอนุมัติการขายซากของบริษัท/ผู้รับประกันภัย การจัดประมูลออนไลน์โดยผู้รับประกันภัย / การพิจารณาอนุมัติการประมูลโดยคณะกรรมการฯเฉพาะ

11. การจัดการซากทรัพย์ ซากสินค้าเสียหาย

2. ข้อระมัดระวังในการจัดการซาก

1. ถ้าผู้รับประกันภัยต้องไต่ตรองตั้งแต่เบื้องต้นว่า ถ้ากรรมธรรม์ให้ความคุ้มครองสินค้าที่เสียหายซากสินค้านั้นยังมีมูลค่าเหลืออยู่หรือไม่ ถ้ายังมีมูลค่าและต้องการนำไปขายซาก ผู้รับประกันภัย สมควรแจ้งให้ผู้มีสิทธิเรียกร้องให้เก็บรักษาซากสินค้าไว้เพื่อรอการดำเนินการประมูลขายซากต่อไปในอนาคต(โดยไม่มีค่าใช้จ่ายในการเก็บรักษาซาก)

หรือ

หากซากสินค้านั้นไม่มีมูลค่าเชิงพาณิชย์ ผู้รับประกันภัยยังต้องรีบแจ้งให้ผู้มีสิทธิเรียกร้องให้ทราบโดยเร็วว่า ผู้รับประกันภัยจะสละสิทธิโดยไม่เกี่ยวข้องกับซากสินค้าและให้ผู้มีสิทธิเรียกร้อง(คือเจ้าของสินค้า)ให้จัดการซากสินค้านั้นได้ทันที

- ทั้งนี้ เพื่อหลีกเลี่ยงความเข้าใจผิดโดยเก็บซาก(ที่ไร้มูลค่าและควรจะรีบทิ้งไป) แต่เก็บรอให้ทางผู้รับประกันภัยมารับไปเมื่อได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้ครบถ้วน อาจมีค่าเช่าคลังสินค้า ค่าใช้จ่ายในการดูแลซากสินค้า ฯลฯ
- ถ้าผู้รับประกันภัยได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนไปแล้ว สิทธิในทรัพย์หรือซากสินค้าย่อมตกเป็นของผู้รับประกันภัย ถ้าซากสินค้าเป็นสินค้าอันตรายแ อาจก่อให้เกิดปัญหาซึ่งอาจผูกพันความรับผิดชอบของเจ้าของสินค้าอันตราย(ซึ่งอาจเป็นผู้รับประกันภัย)เข้ามาเกี่ยวข้อง

11. การจัดการซากทรัพย์ ซากสินค้าเสียหาย

2. ข้อระมัดระวังในการจัดการซาก

2. ผู้รับประกันภัยสามารถนำซากสินค้าที่เสียหายไปขายซากได้ตามกฎหมายได้หรือไม่ เช่น ทิศสิทธิ์ประโยชน์ของ BOI ใน การนำเข้าสินค้า หรือ ทิศปัญหาภาษีสรรพสามิตสำหรับสินค้าส่งออกแต่นำมาขายในประเทศ
3. พิจารณาสภาพสินค้าที่เสียหายว่า มีสภาพที่สามารถขายได้หรือไม่
4. พิจารณาปริมาณซากสินค้ามากพอ หรือ จำนวนเป็นสิ่งที่ต้องการหรือไม่
5. เงินได้จากการประมูลขายซากทรัพย์ หรือ เงินค่าซากๆจะต้องได้รับก่อนการเข้าไปขนซากๆ
6. เงินได้จากการประมูลขายซากทรัพย์ หรือ เงินค่าซากต้องเป็นเงินสดซึ่งใช้การโอนเข้าบัญชีธนาคารและได้ถูกตรวจสอบแล้วว่ามีเงินเข้ามาจริง ตรงตามจำนวนเงินที่ประมูลได้ ก่อนการปล่อยซากสินค้าให้ผู้รับซาก ข้อห้ามที่สำคัญคือ ห้ามรับเช็ค
7. ถ้าซากสินค้าต้องมีการชั่งน้ำหนักหน้างาน เงินค่าซากจะต้องรับมาเต็มก่อน ถ้านำหนักซากสินค้าน้อยลง เงินค่าซากๆบางส่วนอาจต้องมีการคืนให้ผู้ซื้อซากซึ่งได้รับซากเป็นน้ำหนักที่น้อยลงกว่าที่ตกลง

11. การจัดการซากทรัพย์ ซากสินค้าเสียหาย

2. ข้อระมัดระวังในการจัดการซาก

8. ถ้าซากสินค้าต้องมีการชั่งน้ำหนักหน้างานวันต่อวัน อาจพิจารณาให้ผู้ซื้อซากจ่ายเงินให้ผู้มีสิทธิเรียกร้อง (เจ้าของสินค้า) วันต่อวัน เพื่อหลีกเลี่ยงความเสี่ยง
9. มั่นใจว่า ขั้นตอนการขนซากสินค้ากระทำการโดยถูกต้องและสุจริตใจ

11. การจัดการซากทรัพย์ ซากสินค้าเสียหาย

2. ข้อระมัดระวังในการจัดการซาก



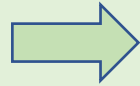
น้ำหนักบรรทุกรวมน้ำหนักบรรทุก 10 ล้อ	: 25,000 ก.ก.
น้ำหนักรถ(เปล่า) ชั่งได้	: 7,000 ก.ก.
น้ำหนักบรรทุก	: 18,000 ก.ก.

ถ้าเพิ่มน้ำหนักรถโดยใส่ถุงดิน 2,000 ก.ก.
จะทำให้ตัวรถเปล่า มีน้ำหนัก 9,000 ก.ก



น้ำหนักบรรทุกรวมน้ำหนักบรรทุก 10 ล้อ	: 25,000 ก.ก.
ถ้าน้ำหนักรถเปล่า ชั่งได้	: 9,000 ก.ก.
น้ำหนักบรรทุก	: 16,000 ก.ก.

ตัดสินใจเรื่องซากโดย
เร็ว จะเอา หรือไม่เอา



จัดการประมูลจาก
รายชื่อผู้ซื้อซากสินค้า



ห้ามรับเงินค่าซากเป็นเงินสด ให้เป็นการโอนเงินค่า
ซากเข้าบัญชีธนาคารของผู้รับประกันภัย



ไม่เอาคะ ทางประกันภัย
ขอสิทธิ ยกซากให้
เจ้าของสินค้า



Immediately inform the consignee

1. Insurer will hold the bidding soon, please keep the salvage as it is in safe place without the charge or fee of storage and/or warehouse.
2. Insurer has no interest in salvage of damaged goods, so, the salvage disposal will be solely handled by consignee.

Option 1: Salvage Delivery – Cheque issued – Bank's Refusal to Pay



Option 2: No Pay No Salvage Delivery



เมื่อวันที่ 12 สิงหาคม พ.ศ. 2558 เกิดเหตุระเบิดสองระลอกห่างจาก
กัน 32 วินาที บริเวณโกดังตู้ส่งสินค้าในท่าเรือเทียนจิน เขตปิ่นไห่ นคร
เทียนจิน สาธารณรัฐประชาชนจีน



ซากสินค้า: วัตถุอันตราย

เมื่อวันที่ 12 สิงหาคม พ.ศ. 2558 เกิดเหตุระเบิดสองระลอกห่างจากกัน 32 วินาที บริเวณโกดังตู้ส่งสินค้าในท่าเรือเทียนจิน เขตปิ่นไห่ [นครเทียนจิน](#) สาธารณรัฐประชาชนจีน โดยไม่ทราบสาเหตุของการระเบิดอย่างแน่ชัดในทันที แต่รายงานเบื้องต้นบ่งชี้ว่าอาจเป็นอุบัติเหตุทางอุตสาหกรรม สื่อของทางการจีนกล่าวว่าการระเบิดในเบื้องต้นเกิดจาก วัตถุอันตรายที่ไม่ทราบชนิดภายในตู้ส่งสินค้าทางเรือ ณ โกดังเก็บสินค้าของบริษัทขนส่งรายไฮโลจิสติกส์ ซึ่งบริษัทดังกล่าวเป็นบริษัทจัดการวัตถุอันตรายที่ได้รับอนุญาตจากทางการ

ตามเอกสารทางการที่บันทึกไว้ในปี พ.ศ. 2557 พบว่าในโกดังสินค้าซึ่งบริษัทขนส่งรายไฮโลเป็นเจ้าของอยู่นั้น มีการเก็บรักษาสารเคมีอันตรายอยู่ภายในประกอบไปด้วย แคลเซียมคาร์ไบด์ โซเดียมไนเตรต และ [โพแทสเซียมไนเตรต](#) (ดินประสิว) อย่างไรก็ตามทางการจีนยอมรับว่าการบันทึกข้อมูลที่ขาดตกบกพร่องและอาคารสำนักงานบริษัทที่ได้รับความเสียหาย ประกอบกับการประสานงานที่ไม่ลงรอยกันกับหน่วยงานด้านศุลกากร ทำให้ไม่สามารถระบุได้อย่างแน่ชัดว่าภายในโกดังสินค้านี้มีสารเคมีอะไรบ้างแน่

เหตุระเบิดที่คลังสินค้าท่าเรือเบรุต เมื่อ
วันที่ 4 สิงหาคม พ.ศ. 2563 กรุงเบรุต
เมืองหลวงของประเทศเลบานอน



ซากสินค้า: วัตถุอันตราย

เหตุระเบิดที่ทำระเบิด พ.ศ. 2563 เกิดขึ้นเมื่อวันที่ 4 สิงหาคม พ.ศ. 2563 บริเวณท่าเรือ
เบรุตในเมืองเบรุต เมืองหลวงของประเทศเลบานอน[2]เป็นเหตุระเบิดของ แอมโมเนียม
ไนเตรตประมาณ 2,750 ตัน (3,030 ตันสั้น; 2,710 ตันยาว) ซึ่งเทียบเท่ากับทีเอ็นที
ประมาณ 1.2 กิโลตัน (5.0 TJ) ซึ่งถูกรัฐบาลเลบานอนยึดจากเรือ MV Rhosus แล้วปล่อย
ทิ้งร้างเก็บไว้ในท่าเรือที่ไม่มีมาตรการด้านความปลอดภัยที่เหมาะสมเป็นเวลา 6 ปี
ส่งผลให้มีผู้เสียชีวิต 207 ราย บาดเจ็บมากกว่า 7,500 ราย และสูญหายอีกจำนวนมาก
รัฐมนตรีกระทรวงสาธารณสุขแสดงความกังวลต่อยอดผู้เสียชีวิตที่อาจจะมีมาก และยอมรับว่ามี
"การบาดเจ็บจำนวนมากและมีความเสียหายอย่างหนัก" ผู้ว่าการเบรุตประมาณการว่ามีประชาชน
กว่า 300,000 คนต้องกลายเป็นผู้ไร้ที่อยู่อาศัยเนื่องจากแรงระเบิด

ซากหินค้ำ: วัตถุอันตราย

“แอมโมเนียมไนเตรต (NH_4NO_3)” ชื่อทางเคมีตาม IUPAC: Ammonium nitrate
CAS: 6484-52-2 (ดังแสดงตามภาพประกอบที่ 1)

โดยเป็นสารประกอบซึ่งมีคุณลักษณะทางกายภาพที่มีส่วนประกอบของ แอมโมเนีย และ ไนโตรเจน โดยส่วนใหญ่นิยมนำไปทำเป็นปุ๋ยเพื่อการเกษตร และนำมาใช้เป็น ส่วนประกอบของวัตถุระเบิด

มีรูปลักษณ์เป็นผลึกใส ไม่มีกลิ่น มีออกซิเจนเป็นองค์ประกอบในปริมาณมากพอที่จะ ไม่ต้องพึ่งออกซิเจนจากภายนอกในการทำให้เกิดเพลิงไหม้

แต่หากมีการจัดเก็บอย่างถูกวิธีและหลีกเลี่ยงไม่ให้สัมผัสความร้อนสูง มีโอกาสยากมากที่ สารชนิดนี้จะระเบิดขึ้นมา ซึ่งหากมีการระเบิดจะทำความเสียหายอย่างรุนแรง

ซากสินค้า: วัตถุดิบทราย

นอกเหนือจากประเด็นสิทธิพิเศษอื่นใด เช่น **BOI** ยังมีกฎหมายหรือ พ.ร.บ ต่าง ๆ ที่ควบคุมสินค้า

พระราชบัญญัติควบคุมคุณภาพอาหารสัตว์ พ.ศ. ๒๕๕๘

มาตรา ๕๖ ห้ามผู้ใดผลิตเพื่อขาย นำเข้าเพื่อขาย หรือขายอาหารสัตว์ดังต่อไปนี้

(๑) อาหารสัตว์ปลอมปน

(๒) **อาหารสัตว์เสื่อมคุณภาพ**

(๓) อาหารสัตว์ผิดมาตรฐาน

(๔) อาหารสัตว์ที่ต้องขึ้นทะเบียนแต่ไม่ได้ขึ้นทะเบียนไว้

มาตรา ๘๘ ผู้ใดผลิตเพื่อขาย หรือนำเข้าเพื่อขายอาหารสัตว์เสื่อมคุณภาพซึ่งเป็นอาหารสัตว์ ตามมาตรา ๖ (๑) อันเป็นการฝ่าฝืนมาตรา ๕๖ (๒) ต้องระวางโทษ จำคุกตั้งแต่หกเดือนถึงสามปีหรือปรับตั้งแต่หนึ่งหมื่นบาทถึงหกหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ผู้ใดขายอาหารสัตว์ตามวรรคหนึ่ง อันเป็นการฝ่าฝืนมาตรา ๕๖ (๒) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ซากสินค้า: วัตถุดิบทราย

นอกเหนือจากประเด็นสิทธิพิเศษอื่นใด เช่น **BOI** ยังมีกฎหมายหรือ พ.ร.บ ต่าง ๆ ที่ควบคุมสินค้า

พระราชบัญญัติปุ๋ย พ.ศ. ๒๕๕๐

มาตรา ๓๐ ห้ามมิให้ ผู้ใดผลิตเพื่อการค้า ขาย หรือนำเข้าปุ๋ยดังต่อไปนี้

- (๑) **ปุ๋ยปลอม**
- (๒) ปุ๋ยเคมีผิดมาตรฐาน
- (๓) **ปุ๋ยเคมีเสื่อมคุณภาพ** เว้นแต่กรณีตามมาตรา ๓๑
- (๔) ปุ๋ยชีวภาพต่ำกว่าเกณฑ์ หรือปุ๋ยอินทรีย์ต่ำกว่าเกณฑ์
- (๕) ปุ๋ยที่ต้องขึ้นทะเบียน แต่มิได้ขึ้นทะเบียนไว้
- (๖) ปุ๋ยที่รัฐมนตรีสั่งเพิกถอนทะเบียน
- (๗) ปุ๋ยที่มีสารเป็นพิษเกินกว่าที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด

ซากสินค้า: วัตถุดิบทราย

1. นอกเหนือจากประเด็นสิทธิพิเศษอื่นใด เช่น **BOI** ยังมีกฎหมายหรือ พ.ร.บ ต่าง ๆ ที่ควบคุมสินค้า

พระราชบัญญัติปุ๋ย พ.ศ. ๒๕๕๐

มาตรา ๓๑ ผู้รับใบอนุญาตผู้ใดมีปุ๋ยเคมีเสื่อมคุณภาพไว้ในครอบครองต้องแจ้งต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ และต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีกำหนด

มาตรา ๖๘ ผู้ใดขายหรือนำเข้าปุ๋ยเคมีโดยฝ่าฝืนมาตรา ๓๐ (๓) หรือไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีกำหนดตามมาตรา ๓๑ ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ หกเดือนถึงสองปี หรือ ปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงแปดหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ



ตำรวจปคบ.จับปุ๋ยปลอมอยุธยา ค่ากว่า300ล้าน

ผอ.กลุ่มสารวัตรเกษตร พร้อมด้วยเจ้าหน้าที่ตำรวจ บุกค้นโรงงานปุ๋ยเมืองกรุงเก่า หลังสืบทราบว่าการผลิตและจำหน่ายปุ๋ยยี่ห้อปลอมคุณภาพ พร้อมอายัดของกลาง 6,500 ตัน มูลค่ากว่า 300 ล้านบาท

เมื่อเวลา 15.00 น. วันที่ 24 ก.ค. พล.ต.ต.นิพนธ์ เจริญผล ผู้บังคับการปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้บริโภค (ผบก.ปคบ.) พ.ต.อ.ถาวร ดุลยวิทย์ ผกก.กก.2บก.ปคบ. นายสังวร เสนะโลहित ผอ.กลุ่มสารวัตรเกษตร กรมวิชาการเกษตร นายจิรากร โกศัยเสวี อธิบดีกรมวิชาการเกษตร ได้ประสานร่วมมือสนธิกำลังกว่า 30 นายเข้าตรวจค้น ร้านเลขที่ XX จ.พระนครศรีอยุธยา หลังสืบทราบว่าการผลิตและจำหน่ายปุ๋ยยี่ห้อปลอมคุณภาพ ไม่ได้มาตรฐาน พร้อมอายัดของกลางกว่า 6,500 ตัน มูลค่ากว่า 300 ล้านบาท

ข้อหา : ข่ายสินค้าเสื่อมคุณภาพ ผิด พ.ร.บฯ

165 cm

155 cm

145 cm





Welcome

Question & Answer

การประกันภัยมิได้ให้ความคุ้มครองครอบคลุมทุกอย่าง
แต่ช่วยบรรเทาและชดเชยให้ผู้เอาประกันภัยสูญเสียน้อยลง
พิศิษฐ์ เงาวิจิตร



มีประกันภัยเหมือนมีร่ม เปียกบ้างแต่ไม่เปียกทั้งตัว

ขอให้ทุกท่านและครอบครัวจง
ปลอดภัยและอยู่ห่างไกลจากโควิด-19

