

# กรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง (ฉบับแก้ไข พ.ศ. 2557)

โดย

ศาสตราจารย์ (พิเศษ) ประมวล จันทรชีวะ  
คณะกรรมการประกันภัยทางทะเลและโลจิสติกส์  
สมาคมประกันวินาศภัยไทย

## สาเหตุการปรับปรุง/แก้ไข

- เพื่อให้เกิดความชัดเจนในบางประเด็นมากขึ้น เช่น การแยก “ขอบเขต” ออกจาก “เส้นทางการขนส่ง” ในตารางกรมธรรม์
- ป้องกันมิให้มีการตีความผิดไปจากที่ควรจะเป็น เช่น ข้อยกเว้นข้อ 8 หมวดที่ 3 (น.15)
- เพิ่มหลักการใหม่เพื่อแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นในอดีต เช่น การแยกรถพ่วงและรถยนต์บรรทุกออกจากกันเพื่อจะให้การจำกัดความรับผิดชอบต่อหนึ่งยานพาหนะ (น.12)

## สาเหตุการปรับปรุง/แก้ไข (ต่อ)

- ปรับปรุงถ้อยคำให้เหมาะสม เช่น นิยาม “ผู้เอาประกันภัย” และย่อหน้าแรกหมวดที่ 1 (น.11)
- เพิ่มเอกสารแนบท้าย ขส. 3 และ ขส.4 เพื่อรองรับการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ ตามกฎหมายใหม่ (พ.ร.บ. การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2556)
- ฉบับภาษาอังกฤษ – ไม่ใช่คำแปล

# ตารางค่าธรรมเนียมประกันภัย

1. เพิ่มการระบุหมายเลขตัวถัง
  - ผลจากการเพิ่มข้อยกเว้นข้อ 9 (น.15)
2. แยก “ขอบเขต” และ “เส้นทางการขนส่ง” ออกจากกัน
  - “ขอบเขต” สัมพันธ์กับข้อยกเว้นข้อ 8 หมวดที่ 3 (น.15)
  - “เส้นทางการขนส่ง” สัมพันธ์กับข้อ 2 หมวดที่ 4 (น.15)
3. เพิ่ม “หรือเอกสารแนบท้าย” ต่อจากภัยเพิ่มพิเศษหรือข้อรับรอง / หน้าตารางค่าธรรมเนียมเดิม – ไม่มีที่ให้ระบุ
4. เปลี่ยนเวลาสิ้นสุดความคุ้มครอง เป็น 16.30 น. (แต่เวลาเริ่มต้นคุ้มครองยังเว้นไว้เช่นเดิม)

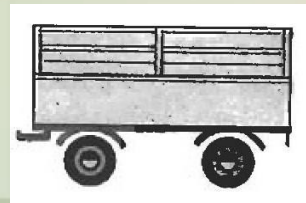
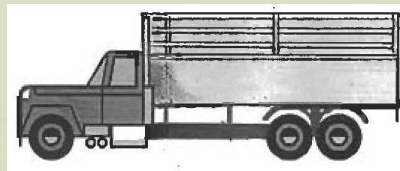
# กรมธรรม์ประกันภัย

## ■ หมวดที่ 1 คำจำกัดความ

- ย่อหน้าแรก : ข้อความเดิม “เว้นแต่จะคงไว้เป็นอย่างอื่น ในกรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้” แก้เป็น “เว้นแต่ข้อความ ในกรมธรรม์ประกันภัยจะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น”
- ย่อหน้าสอง : เดิมใช้ “สัญญาประกันภัยเดียวกัน” แก้ใหม่ เป็น “สัญญาประกันภัยนี้”
- นิยาม “ผู้เอาประกันภัย” เดิม “.....ตามที่ระบุชื่อเป็นผู้เอา ประกันภัยในตารางกรมธรรม์ ซึ่งตกลงจะชำระเบี้ย ประกันภัยให้บริษัท” แก้เป็น “.....ตามที่ระบุชื่อไว้ใน ตารางกรมธรรม์ประกันภัยนี้”

## หมวดที่ 2 ความคุ้มครอง (น.12)

- 2.1 และ 2.2 เพิ่มการระบุหมายเลขตัวถัง (น.11)
  - ความชัดเจนและความเกี่ยวข้องกับ ข้อยกเว้น ข้อ 8 หมวดที่ 3 (น.14)
- 2.2 แยกรถพ่วงและรถบรรทุก เมื่อพิจารณาการจำกัดความรับผิดชอบต่อหนึ่งยานพาหนะ จึงเพิ่มคำว่า “คันหนึ่งคันใด” - ผล = การจำกัดความรับผิดชอบต่อหนึ่งยานพาหนะให้กับทั้งรถพ่วงและรถบรรทุก / เหตุผล - การคุ้มครองตาม 2.2 ขึ้นอยู่กับการระบุยานพาหนะขนส่ง การจำกัดความรับผิดชอบจึงควรมีความสัมพันธ์กับการระบุยานพาหนะขนส่งด้วย



## หมวดที่ 3 ข้อยกเว้น (หมวดที่ 3) (น.14)

- ข้อ 2 เพิ่มข้อยกเว้นดังต่อไปนี้
  - ข้อ 2.6 สัตว์มีชีวิต หรือ พืชมีชีวิต
  - ข้อ 2.7 แม่พิมพ์ แผ่นผัง แบบแปลน เช่น พิมพ์เขียว แบบบ้าน แบบลายผ้า หรือสิ่งอื่นที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน
  - ข้อ 2.8 เอกสารต้นฉบับ เอกสารทางธุรกิจ ข้อมูลและโปรแกรมในระบบคอมพิวเตอร์ไม่ว่าจัดเก็บในรูปแบบและอุปกรณ์ใด
  - ข้อ 2.10 ทรัพย์สินอื่นใดที่ยกเว้นเพิ่มเติมตามเอกสารแนบท้าย

## หมวดที่ 3 ข้อยกเว้น (หมวดที่ 3) (น.14)

### ■ ข้อ 3 แยกภัยที่ยกเว้นออกเป็นกลุ่มและจัดเรียงเป็นข้อ ๆ

- แยกภัยในข้อ 2.1 เดิมตามลักษณะภัย
- กลุ่มภัยสงคราม ข้อ 3.1
- กลุ่มอาวุธสงคราม ข้อ 3.4
- กลุ่มภัยแรงงานข้อ 3.5

ข้อสังเกต - ความหมายของภัยแต่ละภัย

- จำนวนภัยอาจแตกต่างกันในกรมธรรม์อื่น

### ■ ข้อ 8 เพิ่มข้อยกเว้นเพื่อเน้นการขนส่งภายในประเทศ



## หมวดที่ 4 เงื่อนไขและข้อกำหนดทั่วไป (น.15)

- ข้อ 2. ปรับปรุงถ้อยคำ เดิม “เส้นทาง การขนส่ง ตามปกตินิยม” แก้เป็น “เส้นทาง การขนส่งตาม ที่ระบุ ใน กรมธรรม์ประกันภัย” และ “หรือเส้นทาง การขนส่ง ตามปกตินิยมในแต่ละเที่ยว”
  - ความแตกต่างระหว่างถ้อยคำเดิมกับถ้อยคำใหม่
  - “ขอบเขต” = ประเทศ / ข้อยกเว้นข้อ 8 หมวดที่ 3 (น.15)
  - “เส้นทาง การขนส่ง” = deviation / ข้อ 2 หมวดที่ 4 (น.15)

## เอกสารแนบท้าย แบบ ขส.3 (น.68-79)

- เพื่อขยายความคุ้มครอง มีผลทำให้คุ้มครองความรับผิดจากการขนส่งทั้งในและนอกประเทศ
- ใช้คู่กับกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้ขนส่ง (Carrier's Liability Policy)
- ใช้ตารางกรมธรรม์ประกันภัยร่วมกันได้
- ขส.3 มีตารางเพิ่มเติมเพื่อระบุรายละเอียดเพิ่ม
- ควรใช้เอกสารแนบท้าย ขส.3 ร่วมกับ ขส.4
- ควรแนะนำให้ผู้เอาประกันภัยใช้ใบตราส่ง (Consignment note) เมื่อขนส่งข้ามแดน

## แบบ ขส.3 ข้อ 1

- ขยายความคุ้มครองการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศตามความตกลง GMS โดยมีไทยเป็นจุดเกาะเกี่ยว หรือตามความตกลงของคู่สัญญา (ม.4 / น.95)
- ใช้ไม่ได้กับการขนส่งทางรถไฟ (กรณีต่างกับข้อ 2.1 ของกรมธรรม์ Carrier's liability)
- ใช้ไม่ได้กับการขนส่งทางน้ำตามข้อ 2.3 ของ กรมธรรม์ Carrier's liability
- ไม่ใช่กับการขนส่งทางถนนภายในประเทศ

## แบบ ขส.3 ข้อ 2

- แก่ข้อ 2.1 และ 2.2 ในหมวดที่ 2 เดิม
- ปัญหาการ tranship ในทางปฏิบัติ เพื่อไม่ให้กรมธรรม์ประกันภัยเป็นอุปสรรคต่อธุรกิจและดับแคบแต่มีเงื่อนไขว่าการ tranship ต้องทำนอกประเทศไทย / รถที่มารับช่วงขนต่อต้องจดทะเบียนถูกต้อง / คนขับมีใบอนุญาตตามกฎหมาย
- ลักษณะของการ tranship ที่ยอมให้ได้ / 2.1 กรณีหัวรถลากโดยแท้ / 2.2 รถบรรทุก + รถพ่วง

## แบบ ขส.3 ข้อ 4 เพิ่มหน้าที่ผู้เอาประกันภัย

- 4.1 – ให้ความร่วมมือ
- 4.2 – เพื่อรองรับ ม.15 (ก่อนของไปถึงสถานที่ส่งมอบ) และ ม.25 ม.26 (อำนาจในการส่งผู้ขนส่ง) พ.ร.บ. การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2556 / บริษัทคิดเบี้ยประกันภัยเพิ่มหรือเพิ่มความรับผิดชอบแรก / อาจไม่รับพิจารณา claim
- (แบบ ขส.4)
  - เพื่อรองรับมาตรา 16 (ของไปถึงสถานที่ส่งมอบแล้ว) พ.ร.บ. การขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2556

## แบบ ขส.3 ข้อ 3 ข้อ 5 และข้อ 6

- ข้อ 3 – เพิ่มคำว่า “ปศุสัตว์” (น.66) (เพิ่มเติมจากกรมธรรม์ข้อ 2.7 หมวดที่ 3)
- ข้อ 5 – รongรับ ม.34 วรรคท้ายของ พ.ร.บ.ฯ ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบค่าภาษีอากรด้วย / แต่บริษัทรับผิดชอบไม่เกิน limit per accident หรือ per vehicle หรือ aggregate แล้วแต่จำนวนใดจะน้อยกว่า
- ข้อ 6 – การยกเว้นไม่คุ้มครองการสับเปลี่ยนทะเบียน (เพิ่มเติมจากข้อยกเว้นในกรมธรรม์ ข้อ 9 หมวดที่ 3 (น.15) – การปลอมแปลงเลขตัวถัง / ทะเบียนรถ)

## ประโยชน์ที่ได้รับจากการใช้แบบ ขส.3 และ Consignment Note เมื่อขนส่งข้ามแดน

- กฎหมายที่ใช้กับการขนส่งทางถนนภายในประเทศกับต่างประเทศเป็นคนละฉบับ
- กรมธรรม์ไม่คุ้มครองความรับผิดจากการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยไม่มีการขยายความคุ้มครองตามแบบ ขส.3 (ข้อ 8)
- ใบตราส่งตามแบบ Consignment Note เป็นมาตรฐานของ GMS
- ใบตราส่งตาม พ.ร.บ.ฯ แต่ละฉบับทำหน้าที่ไม่เหมือนกัน
- ทั้งผู้รับประกันภัยและผู้เอาประกันภัยได้ประโยชน์จากการจำกัดความรับผิดตาม พ.ร.บ.ฯ ร่วมกัน
- ข้อสังเกตเรื่อง Consignment Note

## เปรียบเทียบ ป.พ.พ. กับ พ.ร.บ.ฯ (น.75-79)

- ขอบเขตการบังคับใช้ (น.75)
- ใบตราส่ง (น.76) – การออกใบตราส่ง / จำนวน / การเวนคืน – อำนาจในการสั่งผู้ขนส่ง
- พื้นฐานความรับผิดของผู้ขนส่ง – การคำนวณค่าเสียหาย
- ข้อยกเว้นความรับผิด – ป.พ.พ. 3 ข้อ / พ.ร.บ.ฯ 10 ข้อ
- การจำกัดความรับผิด – ป.พ.พ. – contractual / พ.ร.บ. – statutory