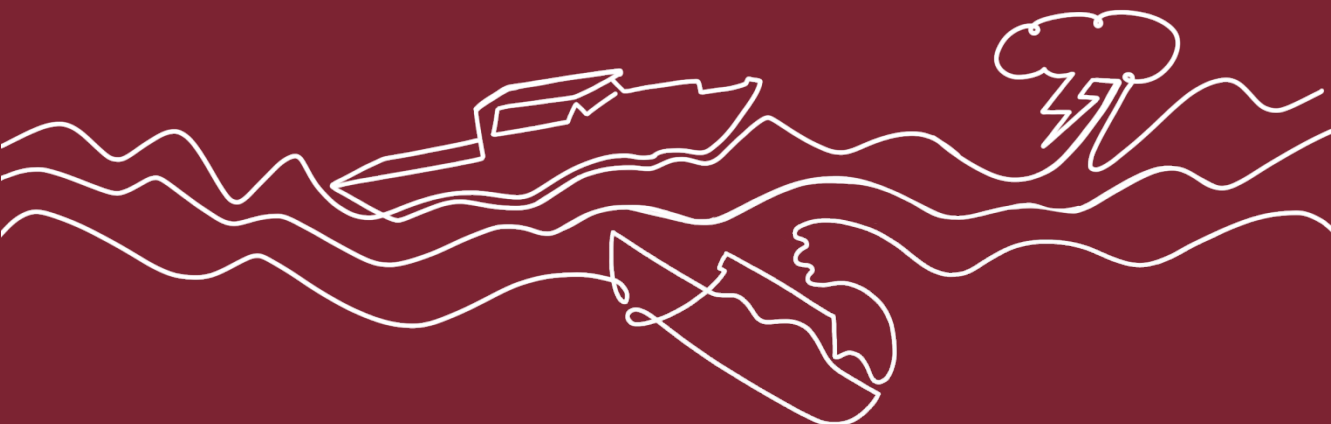




**Food and Agriculture
Organization of the
United Nations**



หลักปฏิบัติเพื่อเพิ่มความช่วยเหลือด้านบริการประกันภัย
แก่ชาวประมงรายย่อยในภูมิภาคเอเชีย

คู่มือสำหรับผู้มีส่วนได้เสียทางการเงินและการประมง

ใช้เพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงานตามหลักปฏิบัติโดยความสมัครใจในการส่งเสริมการประมงรายย่อยที่ยั่งยืน

ในบริบทของความมั่นคงทางอาหารและการขจัดความยากจน



**Asia-Pacific Rural and
Agricultural Credit Association**

หลักปฏิบัติเพื่อเพิ่มความช่วยเหลือด้านบริการประกันภัย แก่ชาวประมงรายย่อยในภูมิภาคเอเชีย

คู่มือสำหรับผู้มีส่วนได้เสียทางการเงินและการประมง

ใช้เพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงานตามหลักปฏิบัติโดยความสมัครใจในการส่งเสริมการประมงรายย่อยที่ยั่งยืน
ในบริบทของความมั่นคงทางอาหารและการจัดการความยากจน

Mr. Uwe Tietze และ Mr. Raymon van Rooy, 2562 หลักปฏิบัติเพื่อเพิ่มการเข้าถึงบริการประกันภัยของชาวประมงรายย่อยในเอเชีย คู่มือสำหรับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการประกันภัยและการประมง เพื่อสนับสนุนการนำหลักปฏิบัติงานโดยสมัครใจไปใช้เพื่อช่วยเหลือชาวประมงรายย่อยให้เกิดความยั่งยืนในบริบทของความมั่นคงทางอาหารและการจัดการความยากจน กรุงโรม FAO 48 หน้า หมายเลขลิขสิทธิ์ : CC BY-NC-SA 3.0 IGO

ข้อกำหนดที่ถูกต้องทำขึ้นและเอกสารที่นำเสนอในผลงานนี้ไม่ได้บ่งบอกถึงการแสดงความคิดเห็นใด ๆ ขององค์การอาหารและการเกษตรของสหประชาชาติ ที่เกี่ยวกับกฎหมายหรือสถานะในการพัฒนาของประเทศอาณาเขต เมือง หรือ พื้นที่ หรือสิทธิใด ๆ หรือเกี่ยวกับการแบ่งเขตดินแดนหรือขอบเขตของประเทศใด ๆ การระบุชื่อบริษัทหรือผลิตภัณฑ์ของผู้ผลิต ซึ่งได้รับความคุ้มครองจากสิทธิบัตรหรือไม่ก็ตาม ไม่ได้หมายความว่าได้รับการรับรองหรือคำแนะนำจาก FAO ให้มีความสำคัญกว่าคนอื่นที่อยู่ในเรื่องเดียวกันตามที่ระบุไว้

ข้อคิดเห็นที่นำเสนอในผลงานชิ้นนี้เป็นของผู้เขียน และ ไม่ได้เป็นข้อคิดเห็นหรือนโยบายของ FAO

ISBN 978-92-5-131568-2

© FAO, 2019

สิทธิบางอย่างที่ถูกต้องไว้ คู่มือนี้จัดทำขึ้นภายใต้การสร้างสรรค์ การใช้ร่วมกัน เป็นส่วนรวม ไม่เป็นธุรกิจการค้า และเผยแพร่ได้ ตามหมายเลขลิขสิทธิ์นี้ (CC BY-NC-SA 3.0 IGO)

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/igo/legalcode>

คำสงวนสิทธิ์

“การแปลคู่มือนี้ไม่ได้จัดทำโดยองค์การอาหารและการเกษตรแห่งสหประชาชาติ (FAO) FAO ไม่รับผิดชอบในความถูกต้องของการแปล ภาษาที่เป็นต้นฉบับเท่านั้นที่ได้รับการรับรองอย่างถูกต้อง”

การจัดทำเอกสารฉบับนี้

หลักปฏิบัติเพื่อเพิ่มความช่วยเหลือด้านบริการประกันภัยแก่ชาวประมงรายย่อยฉบับนี้จัดทำขึ้นเพื่อเป็นข้อมูลเพิ่มเติมของหลักปฏิบัติโดยสมัครใจในการส่งเสริมการประมงรายย่อยในบริบทของความมั่นคงทางอาหารและการจัดการความยากจนในปี พ.ศ. 2557 (หลักปฏิบัติ ชาวประมงรายย่อย) คู่มือนี้ถูกพัฒนาขึ้นเพื่อเพิ่มการเข้าถึงบริการทางการเงินต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการประกันภัยของชาวประมงรายย่อย อีกทั้งยังมีจุดประสงค์เพื่อสนับสนุนการปฏิบัติตามจรรยาบรรณว่าด้วยการทำประมงอย่างรับผิดชอบของ FAO ในปี พ.ศ. 2538 ในแง่ของการส่งเสริมและพัฒนามาตรการความช่วยเหลือในการเข้าถึงการประกันภัยที่ใช้ในการคุ้มครองในการทำประมง

คู่มือนี้เป็นหลักปฏิบัติที่เป็นแบบสมัครใจที่มีขอบเขตกว้าง ๆ แต่เน้นไปที่ความต้องการการประกันภัยของชาวประมงรายย่อยในประเทศกำลังพัฒนาโดยเฉพาะในภูมิภาคเอเชีย

ร่างฉบับแรกของคู่มือนี้ได้รับการทบทวนโดยกลุ่มผู้เชี่ยวชาญที่ได้รับคัดเลือกและร่างฉบับที่สองได้รับการทบทวนในการประชุมเชิงปฏิบัติการของผู้เชี่ยวชาญว่าด้วยหลักปฏิบัติเกี่ยวกับการให้บริการสินเชื่อรายย่อย สินเชื่อและประกันภัยสำหรับการประมงรายย่อยในภูมิภาคเอเชียซึ่งจัดขึ้นที่กรุงเทพฯ ประเทศไทย เมื่อวันที่ 7-9 พฤษภาคม พ.ศ. 2562 ร่างฉบับสุดท้ายของคู่มือฉบับนี้ได้มีการนำเสนอเพื่อให้มีการลงนามรับรองต่อที่ประชุมใหญ่ของสมาคมสินเชื่อการเกษตรและชนบทแห่งภาคพื้นเอเชียและแปซิฟิก (APRACA) คณะทำงานเฉพาะกิจด้านการประมงรายย่อยและสมาคมว่าด้วยหลักปฏิบัติ ชาวประมงรายย่อย ในปี พ.ศ. 2562 และนำเสนอข้อมูลต่อคณะกรรมการประมง FAO ในที่ประชุมครั้งที่ 34 ในปี พ.ศ. 2563 การจัดทำคู่มือฉบับนี้ได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลประเทศนอร์เวย์ภายใต้โปรแกรมการส่งเสริมและการนำคู่มือ ชาวประมงรายย่อย ของ FAO ไปใช้ในการปฏิบัติงาน

คู่มือฉบับนี้เพิ่มการเข้าถึงบริการประกันภัยของชาวประมงรายย่อย ซึ่งให้หลักทางที่เป็นขั้นตอนสำคัญต่อไปในการสร้างความร่วมมือระยะยาวระหว่าง APRACA และ FAO ในการส่งเสริมการบริการด้านการเงินสำหรับชุมชนประมงรายย่อยในภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก

สารบัญ

การจัดทำเอกสารฉบับนี้	iii
บทคัดย่อ	vii
กิตติกรรมประกาศ	viii
คำย่อและอักษรย่อ	ix

ส่วนที่ 1

วัตถุประสงค์ ความเป็นมา และบริบท

1. วัตถุประสงค์ และโครงสร้างของคู่มือ	
1.1 จุดประสงค์และกลุ่มเป้าหมาย	3
1.2 โครงสร้างและเนื้อหา	4
2. การทำความเข้าใจบริบทของการประกันภัยสำหรับชุมชนประมงรายย่อย	5
2.1 กลุ่รเบียบของสากล: หลักปฏิบัติ ชาวประมงรายย่อย และจรรยาบรรณว่าด้วยการทำประมงอย่างรับผิดชอบ	5
2.2 การทบทวนประกันภัยด้านการจับสัตว์น้ำทั่วโลก	7
2.3 คุณลักษณะทางเศรษฐกิจสังคม และเทคนิคของการประมงรายย่อย	8

ส่วนที่ 2

กรอบหลักคิด

3. ความเสี่ยงหลักและผลกระทบสำคัญที่ชาวประมงต้องเผชิญและประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการประกันภัยด้านประมง	13
3.1 ความเสี่ยงและผลกระทบ	13
3.2 ประโยชน์และผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการประกันภัย	14
4 เหตุผลที่ในปัจจุบันชาวประมงรายย่อยส่วนใหญ่ไม่มีการทำประกันภัยและวิธีแก้ปัญหา	15
5 ส่วนประกอบของสภาพแวดล้อมเอื้ออำนวยในการแนะนำบริการประกันภัยด้านประมง	17
6 ทางเลือกในการทำประกันภัย	19
6.1 ประกันภัยแบบดั้งเดิม	21
6.2 รูปแบบหุ้นส่วน-ตัวแทน	21
6.3 ประกันภัยแบบสหกรณ์และประกันภัยชุมชน/ สหกรณ์	22
6.4 ประกันภัยที่อ้างอิงตัวชี้วัด (พารามิเตอร์)	22
6.5 การบังคับทำประกันภัยเมื่อมีการขึ้นทะเบียนเรือ	23
7. กองทุนป้องกันความเสี่ยง วิธีปฏิบัติและข้อควรระวังในเรื่องสภาพภูมิอากาศ	24

ส่วนที่ 3

การออกแบบและการนำโปรแกรมประกันภัยสำหรับชาวประมงรายย่อยไปใช้

8. การประเมิน แบบสำรวจ นโยบาย ขั้นตอน และรูปแบบการประกันภัย	29
8.1 การประเมินและแบบสำรวจ	29

8.2 นโยบายการประกันภัยและความคุ้มครอง	30
8.3 ปัจจัยต่าง ๆ ในการกำหนดค่าเบี้ยประกันเรือประมงและค่าธรรมเนียมการประกันภัย	31
8.4 ค่าขอเอาประกันภัย การกำหนดเรื่องการตกลงค่าสินไหมทดแทนและการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน	32
เอกสารอ้างอิง	35
เอกสารแนบท้าย: ตัวอย่างแบบฟอร์ม ขั้นตอน และข้อมูลเพิ่มเติม	39
เอกสารแนบท้าย ก: ค่าขอเอาประกันภัย	39
เอกสารแนบท้าย ข: แบบสอบถามผู้ประกอบการเรือ	42
เอกสารแนบท้าย ค: ขั้นตอนการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนทางทะเล	44
เอกสารแนบท้าย ง: การประกันภัยความเสี่ยงที่อ้างอิงพารามิเตอร์	45
กล่องข้อความ	
กล่องข้อความ 1: ความท้าทายของการประมงรายย่อย	9
กล่องข้อความ 2: ข้อได้เปรียบและโอกาสของการประมงรายย่อย	9
กล่องข้อความ 3: สิ่งที่ต้องดำเนินการเพื่อใช้ประโยชน์จากโอกาสของการประมงรายย่อย	10
กล่องข้อความ 4: ความเสี่ยงและผลกระทบ	13
กล่องข้อความ 5: การจัดตั้งกองทุนป้องกันความเสี่ยงกรณีเกิดภัยธรรมชาติ	24
กล่องข้อความ 6: วิธีปฏิบัติที่ดีและข้อควรระวังเกี่ยวกับสภาพภูมิอากาศ	25
รูปภาพและตาราง	
ตาราง 1: ข้อกำหนดของหลักปฏิบัติ ชาวประมงรายย่อย, CCRF และหลักปฏิบัติด้านเทคนิคของ FAO สำหรับการ ทำประมงที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัย บริการทางการเงิน และการลงทุนที่เกี่ยวข้อง	6
ตาราง 2: เหตุผลที่ไม่ทำประกันภัย – ทักษะของชาวประมงและวิธีแก้ปัญหา	15
ตาราง 3: เหตุผลที่ไม่เสนอบริการประกันภัยให้กับ ชาวประมงรายย่อย – ทักษะของผู้รับประกันและวิธีแก้ปัญหา	16
ตาราง 4: บทบาทของผู้มีส่วนได้เสียในการสร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้ออำนวยให้กับบริการประกันภัยสำหรับ ชาวประมงรายย่อย	18
ตาราง 5: ทางเลือกในการรับประกันภัยให้กับชาวประมงรายย่อย	19
ตาราง 6: ขั้นตอนในการจัดทำโปรแกรมประกันภัยเรือประมงและเครื่องมือ	30

บทคัดย่อ

หลักปฏิบัติเพื่อเพิ่มการเข้าถึงบริการประกันภัยแก่ชาวประมงรายย่อยในภูมิภาคเอเชียฉบับนี้จัดทำขึ้น เพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงานตามหลักปฏิบัติโดยสมัครใจในการส่งเสริมการประมงรายย่อยที่ยั่งยืนในบริบทของความมั่นคงทางอาหารและการขจัดความยากจน (หลักปฏิบัติ ชาวประมงรายย่อย)

วัตถุประสงค์ของคู่มือฉบับนี้มี 4 ประการ ดังนี้

- เพิ่มความตระหนักรู้เกี่ยวกับความต้องการของชาวประมงรายย่อยในการให้บริการด้านการจัดการความเสี่ยง การเตรียมความพร้อมรับมือภัยพิบัติ และการบริการประกันภัยที่ดีขึ้น
- เสนอแนะหลักการให้กับผู้กำหนดนโยบายและผู้มีอำนาจตัดสินใจในการช่วยแนะนำบริการประกันภัยแก่ชาวประมงรายย่อย โดยมีวัตถุประสงค์สูงสุดเพื่อสร้างความยั่งยืนและความอยู่รอดทางนิเวศวิทยาและเศรษฐกิจของธุรกิจประมง
- เสริมสร้างขีดความสามารถให้กับผู้ให้บริการประกันภัยองค์กรชาวประมงรายย่อย เอ็นจีโอ และหน่วยงานรัฐบาลที่เกี่ยวข้องในการออกแบบและใช้โปรแกรมประกันภัยที่เหมาะสมกับความต้องการของชุมชนประมงรายย่อย และยกระดับความคุ้มครองทางสังคม
- ส่งเสริมบริการประกันภัยที่กระตุ้นและก่อให้เกิดการประกอบการประมงอย่างรับผิดชอบและยั่งยืน และการเตรียมความพร้อมที่ดีกว่าเดิมในการรับมือภัยธรรมชาติและการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ

หลักปฏิบัติฉบับนี้เริ่มด้วยการกล่าวถึงรายละเอียดของบริบทและกรอบหลักคิดที่ต้องทำความเข้าใจเกี่ยวกับโปรแกรมประกันภัยสำหรับชาวประมงรายย่อย โดยอธิบายว่าเพราะเหตุใดในปัจจุบันนี้ ชาวประมงรายย่อยส่วนใหญ่จึงไม่มีการทำประกันภัย มีการระบุความเสี่ยงและผลกระทบส่วนใหญ่ที่ชาวประมงต้องเผชิญ ความเสี่ยงต่าง ๆ ได้แก่ เรือคว่ำ การเสี่ยงภัยระหว่างที่เรือจอด การชน และการจมของเรือเดินสมุทร เพลิงไหม้บนเรือหรือในท่าเรือ การบาดเจ็บหรือเสียชีวิตของลูกเรืออันเป็นผลจากเหตุการณ์ข้างต้น ความผิดพลาดของคนระหว่างการเดินเรือหรือการทำประมง น้ำมันรั่วไหล หรือมลพิษอื่น ๆ ที่เกิดจากเรือประมง การโจรกรรมและการทำลายทรัพย์สินเมื่อจอดเรือไว้ที่ท่าเรือ การปล้นสะดมทางทะเลและอาชญากรรม พายุ เฮอริเคน ไข้ฉุน และสึนามิ

คู่มือจะอธิบายถึงรายละเอียดของผลกระทบสำคัญ เช่น ความเสียหายหรือการสูญหายของเรือและเครื่องมือ การระงับการเดินเรือทางการเงินในการจ่ายค่าชดเชยให้กับบุคคลที่สามที่ได้รับผลกระทบ การสูญเสียชีวิตหรือทุพพลภาพ การสูญเสียรายได้ และ/หรือการจ้างงาน การทำลายบางส่วนของระบบนิเวศ เช่น แหล่งอาศัยของสัตว์น้ำ ปะการัง และป่าชายเลน

คู่มือนี้ยังได้ระบุส่วนประกอบหลักของสภาพแวดล้อมที่เอื้ออำนวยและทางเลือกต่าง ๆ ในการจัดหาโปรแกรมอำนวยความสะดวกและบริการด้านประกันภัย ทางเลือกต่าง ๆ ได้แก่ ประกันภัยชุมชน/ สหกรณ์ ประกันภัยที่อ้างอิงตัวชี้วัด (พารามิเตอร์) บริษัทประกันภัยแบบดั้งเดิม รูปแบบหุ้นส่วน-ตัวแทน และประกันภัยแบบสหการ มีการระบุถึงข้อได้เปรียบและอุปสรรคของทางเลือกเหล่านี้ในบริบทที่เป็นคุณลักษณะพิเศษของธุรกิจประมงรายย่อย

มีคำแนะนำเกี่ยวกับวิธีออกแบบและการนำโปรแกรมประกันภัยต่าง ๆ ไปใช้ให้เหมาะสมกับความต้องการของชุมชนประมงรายย่อย ซึ่งประกอบด้วยคำแนะนำเชิงปฏิบัติเกี่ยวกับการประเมินและการสำรวจด้านประกันภัย ความคุ้มครองตามกฎหมาย บรรทัดฐานต่าง ๆ ในการกำหนดค่าเบี้ยประกันภัยเรือประมง/ ค่าธรรมเนียมการประกันภัย การประเมินค่าขอเอาประกันภัย และการประเมินความเสียหายที่เกิดขึ้น และเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน

กิตติกรรมประกาศ

ผู้เขียนขอขอบพระคุณสำหรับความช่วยเหลืออันมีค่าของผู้มีส่วนร่วมในการประชุมเชิงปฏิบัติการของผู้เชี่ยวชาญ APRACA/ FAO ว่าด้วยการจัดทำหลักปฏิบัติสำหรับการให้บริการสินเชื่อรายย่อย สินเชื่อและการประกันภัยสำหรับชาวประมงรายย่อยในภูมิภาคเอเชียซึ่งจัดขึ้นที่กรุงเทพฯ ประเทศไทย เมื่อวันที่ 7-9 พฤษภาคม พ.ศ. 2562 ซึ่งได้ทบทวนหลักปฏิบัติต่าง ๆ และนำเสนอความเห็นและข้อเสนอแนะของตน โดยเฉพาะอย่างยิ่งขอขอบคุณสมาชิกคณะทำงานด้านการทบทวนโครงสร้างและเนื้อหาของหลักปฏิบัติ เช่น Mr. K G Ranjit Kumar รองผู้จัดการทั่วไปสถาบัน นายธนาคารด้านการพัฒนาชนบท/ ธนาคารเพื่อการเกษตรและการพัฒนาชนบทแห่งชาติ (NABARD) ของอินเดีย Mr. Darmawan Sidik แห่ง Lembaga Pengelola Modal Usaha Kelautan Perikanan (LPMUKP) ของอินโดนีเซีย Mr. Masanami Izumi ที่ปรึกษาพิเศษของศูนย์พัฒนาการประมงแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (SEAFDEC) Dr. Shelina Afroza ประธานกรรมการความร่วมมือ ของ Jibon Bima Corporation ของบังกลาเทศ Dr. Mangi Stephen Chai นักเศรษฐศาสตร์อาวุโสของศูนย์ศึกษาสิ่งแวดล้อม การประมง และการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำแห่งสหราชอาณาจักร Mr. Dan Fairweather ผู้อำนวยการการประมงและการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำองค์การพิทักษ์สัตว์โลกวิไลแห่งสหราชอาณาจักร และ Ms. Suchitra Upare ที่ปรึกษาอิสระในอินเดีย ขอขอบพระคุณเป็นพิเศษสำหรับ Mr. Keiichi Fukiage ผู้จัดการทั่วไปฝ่ายกิจการทั่วไปของสมาคมประกันภัยด้านเรือประมงของญี่ปุ่น ซึ่งให้ความเห็นเพิ่มเติมเกี่ยวกับการออกแบบและนำแผนประกันภัยด้านการประมงไปใช้

Dr. Prasun Kumar Das เลขาธิการ APRACA ปฏิบัติหน้าที่เป็นสื่อกลางในกระบวนการทบทวนและลงนามรับรองหลักปฏิบัติให้กับสมาชิก APRACA กระบวนการจัดทำหลักปฏิบัติยังได้รับการสนับสนุนจากคณะทำงานเฉพาะด้านชาวประมงรายย่อย ของ FAO โดยเฉพาะอย่างยิ่ง Ms. Nicole Franz and Ms. Asa Ljusenius, Ms. Manuela Marazzi, Ms. Marianne Guyonnet และ Ms. Chorouk Benkabbour ซึ่งทำหน้าที่ดูแลด้านการออกแบบและจัดพิมพ์หลักปฏิบัตินี้

คำย่อและอักษรย่อ

APRACA

สมาคมสินเชื่อเกษตรกรและชนบทแห่ง
ภาคพื้นเอเชียและแปซิฟิก

CCRF

จรรยาบรรณว่าด้วยการทำ
ประมงอย่างรับผิดชอบ

CCRIF

การประกันภัยความเสี่ยงภัยทาง
ภัยพิบัติทางธรรมชาติของ
คาร์ิบเบียน

CMF

กองทุนทางทะเลและ
ชายฝั่ง

COFI

คณะกรรมการ FAO ว่าด้วยการประมง

FAO

องค์การอาหารและเกษตรแห่ง
สหประชาชาติ

IUU

การประมงที่ผิดกฎหมาย
ขาดการรายงานและไร้การ
ควบคุม

NGO

องค์กรพัฒนาเอกชน

P&I

การประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลอื่น

SDGs

เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน

SEAFDEC

ศูนย์พัฒนาการประมงแห่ง
เอเชียตะวันออกเฉียงใต้

SSF

การประมงรายย่อย/การประมงขนาดเล็ก

SIFFS

สมาพันธ์สมาคมประมงแห่ง
อินเดียใต้

ส่วนที่

1



วัตถุประสงค์ ความเป็นมา
และบริบท



1. วัตถุประสงค์และโครงสร้างของหลักปฏิบัติ

1.1 วัตถุประสงค์และกลุ่มเป้าหมาย

FAO ประมาณว่า ทุก ๆ ปี มีชาวประมงชายหญิงทั่วโลกมากกว่า 32,000 ราย เสียชีวิตจากการทำประมง และมีอีกจำนวนมากที่ประสบอุบัติเหตุและบาดเจ็บ ซึ่งทำให้การจับสัตว์น้ำเป็นหนึ่งในอาชีพที่อันตรายและเสี่ยงมากที่สุดในโลก ชาวประมงมักทำงานต่อเนื่องเป็นเวลานานภายใต้สภาพอากาศที่เลวร้ายซึ่งเพิ่มความเป็นไปได้ที่จะเกิดอุบัติเหตุหรือบาดเจ็บ

การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศทำให้สภาพที่เป็นอันตรายของการทำประมงรายช้อยเพิ่มขึ้นเนื่องจากภัยธรรมชาติเกิดขึ้นบ่อยและมีความอันตรายมากขึ้นกว่าเดิม ความเสียหายและการสูญหายของเรือและเครื่องมือทำประมงอันเนื่องจากอุบัติเหตุและภัยธรรมชาติ คุกคามการดำรงชีพของชุมชนประมงรายช้อย ชาวประมงพร้อมครอบครัวและชุมชนจึงต้องการการสนับสนุนและปกป้องเป็นพิเศษซึ่งการประกันภัยอาจเป็นเครื่องมือที่บรรเทาความเสี่ยงเหล่านี้ได้

วัตถุประสงค์และกลุ่มเป้าหมายของคู่มือฉบับนี้มี 4 ประการ ดังนี้

1. เพิ่มความตระหนักรู้เกี่ยวกับความต้องการของชาวประมงรายช้อยในการให้บริการด้านการจัดการความเสี่ยงการเตรียมความพร้อมรับมือภัยพิบัติและการบริการประกันภัยที่ดีขึ้น
2. เสนอแนะหลักทางให้กับผู้กำหนดนโยบายและผู้มีอำนาจตัดสินใจในภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิกและภูมิภาคอื่นในการช่วยแนะนำแผนและบริการประกันภัยแก่ชาวประมงรายช้อยโดยมีวัตถุประสงค์สูงสุดเพื่อสร้างความยั่งยืนและความอยู่รอดทางนิเวศวิทยาและเศรษฐกิจของธุรกิจประมง
3. เสริมสร้างขีดความสามารถให้กับผู้ให้บริการประกันภัยองค์กรชาวประมงรายช้อย¹ เอ็นจีโอ และหน่วยงานรัฐบาลที่เกี่ยวข้องในการออกแบบและใช้โปรแกรมประกันภัยที่เหมาะสมกับความต้องการของชุมชนประมงรายช้อยและระดับความคุ้มครองทางสังคม
4. ส่งเสริมบริการประกันภัยที่กระฉุนและก่อให้เกิดการประกอบการประมงอย่างรับผิดชอบและยั่งยืนทั้งในการจับสัตว์น้ำ การแปรรูปสัตว์น้ำ และการดำเนินการทางการตลาด และการเตรียมความพร้อมที่ดีขึ้นในการรับมือภัยธรรมชาติและเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ

คู่มือฉบับนี้ยังให้ความสำคัญกับความจำเป็นของการมีส่วนร่วมอย่างเต็มที่ของผู้มีส่วนได้เสียในทุกขั้นตอนของกระบวนการ ได้แก่ การระบุความต้องการการประกันภัย การกำหนดนโยบายการประกันภัย ข้อบังคับ ขั้นตอนต่าง ๆ และการติดตามและประเมินผลกระทบของโปรแกรมประกันภัยที่มีต่อความอยู่ดีมีสุขทางสังคม และการคุ้มครองชุมชนประมงรายช้อยและความสามารถในการอยู่รอดและความยั่งยืนของภาคธุรกิจประมงรายช้อย

หลักปฏิบัติฉบับนี้ตระหนักถึงความสำคัญของการเข้าถึงบริการทางการเงินอย่างเท่าเทียมของชาวประมงรายช้อยในแง่ของการเข้าถึงบริการทางการเงิน (รวมถึงการประกันภัย การให้บริการสินเชื่อรายช้อย สินเชื่อ เงินฝากออมทรัพย์ และการชำระเงิน) ตลอดจนความจำเป็นในการให้บริการผลิตภัณฑ์ทางการเงินคุณภาพสูงเข้าถึงได้ และเหมาะสมกับชาวประมงและชุมชนประมงรายช้อย

คู่มือนี้ให้ความสำคัญกับชาวประมงรายช้อยในภูมิภาคเอเชียเป็นหลัก เนื่องจากมีชาวประมงร้อยละ 78 จากทั้งหมดอาศัยอยู่ (FAO, 2562) ประมาณการว่าประชาชนร้อยละ 90 ในภาคการประมงรายช้อยนั้นทำงานเกี่ยวกับการจับสัตว์น้ำ

1 คำว่า องค์กรประมงรายช้อย ที่ใช้ในที่นี่ หมายถึงความร่วมมือของชาวประมงในรูปแบบอื่น เช่น สหกรณ์ สมาคม กลุ่ม และสหภาพ

หลักปฏิบัติฉบับนี้ยังเป็นประโยชน์ต่อภูมิภาคอื่นของโลกซึ่งประสบปัญหาเรื่อง ความต้องการประกันภัย ชีดจำกัด ความท้าทาย และโอกาสที่คล้ายคลึงกับที่ระบุไว้ในหลักปฏิบัตินี้

1.2 โครงสร้างและเนื้อหา

หลักปฏิบัติฉบับนี้แบ่งออกเป็น 3 ส่วน

ส่วนที่ 1 ของหลักปฏิบัตินี้กล่าวถึงความเป็นมาและบริบท **บทที่ 1** อธิบายวัตถุประสงค์ กลุ่มเป้าหมาย และโครงสร้างของหลักปฏิบัติ **บทที่ 2** ให้รายละเอียดของบริบทที่ต้องทำความเข้าใจและใช้โปรแกรมประกันภัยที่เหมาะสมสำหรับชาวประมงรายย่อย

ส่วนที่ 2 ของหลักปฏิบัตินี้ให้กรอบหลักคิดในการทำความเข้าใจโปรแกรมประกันภัยสำหรับชาวประมงรายย่อย **บทที่ 3** ระบุความเสี่ยงและผลกระทบสำคัญที่ชาวประมงต้องเผชิญ **บทที่ 4** อธิบายเหตุผลว่าเพราะเหตุใดในปัจจุบัน ชาวประมงส่วนใหญ่จึงไม่มีการทำประกันภัย **บทที่ 5** และ **6** ให้รายละเอียดเกี่ยวกับส่วนประกอบหลักของสภาพแวดล้อมที่เอื้ออำนวยและทางเลือกต่าง ๆ ในการนำเสนอโปรแกรมและบริการประกันภัย

ส่วนที่ 3 ของหลักปฏิบัตินี้ให้คำแนะนำพิเศษเกี่ยวกับวิธีออกแบบและการนำโปรแกรมประกันภัยไปใช้ให้เหมาะสมกับความต้องการของชาวประมงรายย่อยและชุมชนประมง โดยประกอบด้วยคำแนะนำเชิงปฏิบัติเกี่ยวกับการประเมินและการสำรวจด้านประกันภัย ความคุ้มครองตามกรรมธรรม์ ปัจจัยต่าง ๆ ในการกำหนดค่าเบี้ยประกันภัยเรือประมง/ ค่าธรรมเนียมการประกันภัย การประเมินค่าขอเอาประกันภัยและการกำหนดเรื่องการตกลงค่าสินไหมทดแทน/ การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน

2. การทำความเข้าใจบริบทของการประกันภัยสำหรับชุมชน ประมงรายย่อย

2.1 กฎระเบียบของการประมงสากล: หลักปฏิบัติ ชาวประมงรายย่อย และจรรยาบรรณว่าด้วยการทำประมงอย่างรับผิดชอบ

การประชุมระดับโลกว่าด้วยการประมงรายย่อยที่ร่วมกันจัดขึ้นที่กรุงเทพฯ ในปี พ.ศ. 2551 โดย FAO รัฐบาลไทย ศูนย์พัฒนาการประมงแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (SEAFDEC) และศูนย์ปลาโลก (FAO, 2552) สนับสนุนคำกล่าวที่ว่า การประมงรายย่อยยังไม่ได้ตระหนักอย่างถ่องแท้ถึงศักยภาพของตนในการมีส่วนช่วยให้เกิดการพัฒนาที่ยั่งยืนอย่างมีนัยสำคัญ จากข้อเรียกร้องของคณะกรรมการ FAO ว่าด้วยการประมง (COFI) จึงได้มีการจัดทำหลักปฏิบัติที่เป็นทางเลือกในการส่งเสริมการประมงรายย่อยในบริบทของความมั่นคงทางอาหารและการขจัดความยากจน (หลักปฏิบัติ ชาวประมงรายย่อย)² ผ่านกระบวนการการมีส่วนร่วมทั่วโลก (FAO, 2558) โดยมีการลงนามรับรองหลักปฏิบัติ ชาวประมงรายย่อย ในระดับสากลในสมัยประชุมที่ 31 ของ COFI เมื่อเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2557 รายงานของ FAO ในปี 2561 ว่าด้วยสถานะการทำประมงและการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำทั่วโลกนำเสนอภาพรวมของกระบวนการการนำหลักปฏิบัติดังกล่าวไปใช้ (FAO, 2561)

หลักปฏิบัติ ชาวประมงรายย่อย มีการอ้างถึงความสำคัญของสินเชื่ การประกันภัย การจัดหาเงินทุน และการลงทุนสำหรับภาคธุรกิจการประมงรายย่อย นอกจากข้อกำหนดของหลักปฏิบัติ ชาวประมงรายย่อย แล้ว วัตถุประสงค์ของจรรยาบรรณว่าด้วยการทำประมงอย่างรับผิดชอบปี พ.ศ. 2538 (CCRF) (FAO, 2538ก; FAO, 2548) ยังอ้างถึงบทบาทสำคัญของสถาบันการเงินต่าง ๆ ในการจัดหาสินเชื่อ การลงทุนและบริการการประกันภัยให้กับภาคธุรกิจการประมง ตาราง 1 แสดงให้เห็นถึงความสัมพันธ์ของ CCRF และ ชาวประมงรายย่อย

² เข้าถึงได้ที่: www.fao.org/3/i4356en/I4356EN.pdf

ตาราง 1: ข้อกำหนดของหลักปฏิบัติ ชาวประมงรายย่อย, CCRF และหลักปฏิบัติด้านเทคนิคของ FAO สำหรับการทำประมงที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัย การให้บริการทางการเงิน และการลงทุนที่เกี่ยวข้อง

หลักปฏิบัติ ชาวประมงรายย่อย สำหรับการทำประมง	CCRF และหลักปฏิบัติทางเทคนิค (FAO 2009a)
รัฐบาลควรสนับสนุนการพัฒนาและการเข้าถึงบริการอื่น ๆ ที่เหมาะสมกับชุมชนประมงรายย่อย เช่น การออมทรัพย์สินเชื่อและแผนประกันภัย โดยเน้นไปที่การส่งเสริมให้สตรีเข้าถึงบริการดังกล่าวเป็นพิเศษ (ข้อ 6.4)	“อำนาจความสะดวกและส่งเสริมความร่วมมือด้านเทคนิคการเงินและอื่น ๆ เพื่ออนุรักษ์ทรัพยากรการประมงและเพื่อบริหารจัดการและพัฒนาการประมง” (วัตถุประสงค์ของ CCRF)
รัฐบาลควรสนับสนุน จัดหาและทำให้เกิดการลงทุนในสาธารณูปโภคพื้นฐานที่เหมาะสม โครงสร้างองค์กร และการพัฒนาขีดความสามารถเพื่อสนับสนุนภาคอุตสาหกรรมย่อย หลังการจับสัตว์น้ำของประมงรายย่อยในการผลิตปลาและผลิตภัณฑ์จากปลาที่มีคุณภาพดีและปลอดภัยเพื่อการส่งออกและจำหน่ายในประเทศในลักษณะที่รับผิดชอบและยั่งยืน (ข้อ 7.3)	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในประเทศต่าง ๆ ได้แก่ หน่วยงานของรัฐบาล และองค์กรนอกภาครัฐ สถาบันการเงินต่าง ๆ ควรร่วมมือกันดำเนินการต่าง ๆ เพื่อตอบสนองความต้องการของประเทศกำลังพัฒนาโดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านความช่วยเหลือทางการเงิน ความช่วยเหลือทางด้านการวิชาการ การถ่ายทอดเทคโนโลยี การฝึกอบรมและความร่วมมือด้านวิทยาศาสตร์ และการเพิ่มขีดความสามารถในการพัฒนาการประมงของตน รวมถึงมีส่วนร่วมในการประมงในทะเลหลวง รวมถึงการเข้าถึงการประมงดังกล่าว (ข้อ 5.2)
รัฐบาลและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องอื่น ๆ ควรสนับสนุนชุมชนประมงรายย่อยโดยเฉพาะอย่างยิ่งชนพื้นเมือง ผู้หญิงและผู้ที่เลี้ยงชีพด้วยการจับสัตว์น้ำ รวมถึงให้ความช่วยเหลือทางเทคนิคและการเงินตามความเหมาะสมเพื่อจัดระเบียบ บำรุงรักษา แลกเปลี่ยน และพัฒนาความรู้ดั้งเดิมเกี่ยวกับทรัพยากรสิ่งมีชีวิตในน้ำและเทคนิคการจับสัตว์น้ำและปรับปรุงความรู้เกี่ยวกับระบบนิเวศทางน้ำให้ทันสมัยเป็นปัจจุบัน (ข้อ 11.7)	ประเทศเจ้าของธงเรือควรส่งเสริมการเข้าถึงความคุ้มครองในการประกันภัยโดยเจ้าของและผู้เช่าเรือประมง เจ้าของหรือผู้เช่าเรือประมงควรมีการทำประกันภัยอย่างเพียงพอเพื่อคุ้มครองลูกเรือและผลประโยชน์ของลูกเรือ และเพื่อชดเชยค่าเสียหายให้กับบุคคลภายนอกต่อความสูญเสียหรือความเสียหาย รวมทั้งปกป้องผลประโยชน์ในส่วนของตน (ข้อ 8.2.8)
ประเทศเจ้าของธงเรือควรส่งเสริมการเข้าถึงความคุ้มครองในการประกันภัยของเจ้าของและผู้เช่าเรือประมง เจ้าของหรือผู้เช่าเรือประมงควรมีการทำประกันภัยอย่างเพียงพอเพื่อคุ้มครองลูกเรือและผลประโยชน์ของลูกเรือ และเพื่อชดเชยค่าเสียหายให้กับบุคคลภายนอกต่อความสูญเสียหรือความเสียหาย รวมทั้งปกป้องผลประโยชน์ในส่วนของตน ข้อ 8.2.8 ของ CCRF	ภาคผนวก 2 หลักปฏิบัติที่ดีเพื่อลดการจับนกทะเลโดยบังเอิญ ขณะที่จับสัตว์น้ำเอกสารแนบท้าย 1: ข้อกำหนดพิเศษของประเทศกำลังพัฒนา: (2) การใช้ประโยชน์จากทรัพยากรและต้องแน่ใจว่าหน่วยงานและกลไกการเงินระดับประเทศและระหว่างประเทศอำนวยความสะดวกและสนับสนุนเงินทุนที่จำเป็นเพื่อนำแผนงาน IPOA-นกทะเล, NPOA-นกทะเลและแผนงานภูมิภาคที่เกี่ยวข้องไปปฏิบัติ

หลักปฏิบัติเพื่อเพิ่มการเข้าถึงบริการประกันภัยของการประมงรายย่อยยังมีจุดประสงค์เพื่อส่งเสริมการบรรลุเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนของสหประชาชาติ (SDGs) และโดยเฉพาะอย่างยิ่งเป้าหมาย 14: “อนุรักษ์และใช้มหาสมุทร ทะเล และทรัพยากรทางทะเลอย่างยั่งยืนเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน” และเป้าหมาย 14.ข: ให้ชาวประมงพื้นบ้านรายย่อยเข้าถึงทรัพยากรทางทะเลและตลาดต่าง ๆ

หลักปฏิบัติยังส่งเสริม SDGs อื่น ๆ ได้แก่

เป้าหมาย 8: ส่งเสริมการเติบโตทางเศรษฐกิจ การจ้างงาน และงานที่เหมาะสมสำหรับทุกคนอย่างทั่วถึงและยั่งยืน

เป้าหมาย 12: ทำให้เกิดรูปแบบการบริโภคและการผลิตที่ยั่งยืน

เป้าหมาย 13: ดำเนินมาตรการเร่งด่วนในการต่อสู้กับการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศและผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงนั้น



หลักปฏิบัติฉบับนี้ยังสอดคล้องกับ “หลักการการลงทุนด้านการจับสัตว์น้ำตามธรรมชาติอย่างยั่งยืน” (EDF *et al.*, 2562)

บริการทางการเงินต่าง ๆ เช่น การให้บริการสินเชื่อรายย่อย สินเชื่อ การออมทรัพย์ การลงทุน และประกันภัยเป็นเรื่องสำคัญสำหรับการประมงรายย่อยภายในบริบทของการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศและการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ ทั่วโลก บริการทางการเงินรวมถึงบริการประกันภัยช่วยลดโอกาสในการสูญเสียที่เข้ามามีผลกระทบและบรรเทาผลกระทบกรณีเกิดภัยธรรมชาติได้

การนำเสนอแผนประกันภัยให้กับการประมงรายย่อยอาจมีบทบาทสำคัญในการเสริมสร้างความคุ้มครองทางสังคมให้กับภาคธุรกิจการประมงรายย่อยด้วย (FAO, 2560; Dercon, 2547)

2.2 ความคิดเห็นของชาวโลกที่มีต่อการประกันภัยด้านการจับสัตว์น้ำ

หลักปฏิบัติว่าด้วยบริการประกันภัยสำหรับการประมงรายย่อยจำเป็นต้องพิจารณาถึงสถานะปัจจุบันของการประกันภัยด้านประมง จุดอ่อน และความท้าทาย ภาพรวมสถานะที่มีความครอบคลุมมากที่สุดที่ทำได้ล่าสุดคือ การรวบรวมความคิดเห็นของคนทั่วโลกเกี่ยวกับสถานะการประกันภัยการจับสัตว์น้ำทั่วโลกในปัจจุบันที่จัดทำโดย FAO ซึ่งครอบคลุมแผนการคุ้มครองทางสังคมในประเทศกำลังพัฒนาบางประเทศ (VanAnrooy *et al.*, 2552) โดยเฉพาะประเทศจีน ญี่ปุ่น อินเดีย ประเทศแถบยุโรป แอฟริกา โอเชียเนีย สหรัฐอเมริกา และสหพันธรัฐรัสเซีย³

สำหรับ ชาวประมงรายย่อย ในประเทศกำลังพัฒนานั้น การทบทวนดังกล่าวชี้ว่า ผลประโยชน์ของผู้รับประกันภัยระหว่างประเทศรายใหญ่จากผู้ผลิตรายย่อยโดยทั่วไปอยู่ในระดับต่ำ เนื่องจาก

- มีต้นทุนสูงในการให้บริการหมู่บ้านชาวประมงในพื้นที่ห่างไกล
- ความยากลำบากในการติดต่อกับชาวประมงที่ไม่ค่อยได้เข้าถึงบริการทางการเงิน (เช่น บัญชีธนาคาร สินเชื่อ หรือการให้บริการสินเชื่อรายย่อย)
- เบี้ยประกันที่เรียกเก็บจากชาวประมงรายย่อยแต่ละรายนั้นค่อนข้างน้อย
- ค่าใช้จ่ายในการจัดการและติดตามอยู่ในระดับสูง
- การศึกษาของชาวประมงรายย่อยโดยทั่วไปอยู่ในระดับต่ำ

³ การทบทวนก่อนหน้านี้เน้นไปที่แผนประกันภัยด้านประมงในเอเชีย (Hotta, 1999)

การทบทวนดังกล่าวชี้ว่า คุณลักษณะเหล่านี้ของภาคธุรกิจ ชาวประมงรายย่อย ทำให้ไม่เป็นที่น่าดึงดูดสำหรับผู้รับประกันภัยระหว่างประเทศหรือในประเทศ นอกจากนี้ ความต้องการทำประกันภัยของชาวประมงรายย่อยก็มักมีจำกัด ในหลายกรณีนั้น ชาวประมงรายย่อยไม่ทราบว่ามีการประกันภัยอยู่ด้วยซ้ำ หรือไม่เห็นความจำเป็นในการทำประกันภัย เว้นแต่เป็นประกันชีวิตและสุขภาพ อีกทั้งชาวประมงรายย่อยโดยทั่วไปมีรายได้น้อย จึงเป็นเหตุผลว่าทำไมการซื้อประกันจึงไม่ได้มีความสำคัญลำดับต้น ๆ สำหรับพวกเขา

ในทางกลับกัน ในประเทศที่ชาวประมงรายย่อยมีการจัดระเบียบที่ดีกว่า เช่น ในรูปแบบสมาคม สหกรณ์หรือกลุ่มช่วยเหลือตนเอง ความต้องการบริการประกันภัยด้านประมงจึงมีสูงกว่า ในประเทศอินเดียและจีน รวมถึงจีนนั้น การทบทวนดังกล่าวพบหลักฐานที่แสดงให้เห็นถึงความต้องการประกันภัยที่ค่อนข้างสูงของบรรดาผู้ผลิตรายย่อยที่สังกัดองค์กรและสังเกตเห็นว่า ชาวประมงรายย่อยบางส่วนมีการทำประกันภัยด้วย

2.3 คุณลักษณะทางสังคม-เศรษฐกิจและเทคโนโลยีของการประมงรายย่อย

ตามข้อมูล FAO⁴ ภาคการประมงรายย่อยมีการจ้างงานชาวประมงประมาณห้าสิบล้านคน โดยส่วนใหญ่มาจากประเทศกำลังพัฒนา เกือบครึ่งของการผลิตสัตว์น้ำทั้งหมดของโลกเกิดจากการทำประมงรายย่อย

นอกจากจะก่อให้เกิดการจ้างงานในการจับสัตว์น้ำและเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำแล้ว การประมงรายย่อยยังช่วยให้เกิดการว่าจ้างแรงงานหลายล้านคนในกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการประมง เช่น การแปรรูปสัตว์น้ำและการตลาด การต่อเรือและสถานแห อีกทั้งประชากรชนบทหลายร้อยล้านคนรวมถึงสมาชิกครอบครัวในประเทศกำลังพัฒนาที่ดำรงชีพโดยการจับสัตว์น้ำ

แม้ว่าพันธุ์สัตว์น้ำ เรือ และวิธีการทำประมง รวมถึงหลักทางการบริหารงานจะแตกต่างกันไปทั่วโลกและในแต่ละภูมิภาค แต่ผลกระทบต่อชุมชนและประเด็นปัญหาด้านนโยบายส่วนใหญ่แล้วคล้ายคลึงกัน ข้อจำกัดและความท้าทายก็มีความคล้ายคลึงกันอย่างมากเช่นกัน ดังนั้น จึงอาจนำประสบการณ์และหลักทางการพัฒนามาเปรียบเทียบและแลกเปลี่ยนกันได้ และอาจเชื่อมโยงลักษณะเฉพาะของแต่ละพื้นที่เข้ากับหลักปฏิบัติที่ดีโดยทั่วไป ซึ่งเกิดจากการแลกเปลี่ยนข้อมูลเหล่านี้

เพื่อให้แผนและบริการประกันภัยที่ใช้งานได้ ปฏิบัติได้จริง และเหมาะสมกับความต้องการของภาคการประมงรายย่อยนั้น ในการออกแบบและวางนโยบายต้องคำนึงถึงคุณลักษณะทางสังคม-เศรษฐกิจและเทคโนโลยีของภาคการประมงรายย่อยด้วย

การทบทวนระดับโลกล่าสุดที่จัดทำโดย FAO (FAO, 2015) พบว่า การประมงรายย่อยส่วนใหญ่มีกำไร แต่ก็ไม่ได้แปลว่า กำไรที่ได้จากการประมงเพียงอย่างเดียวนี้จะเพียงพอที่จะสนับสนุนให้ครัวเรือนอยู่ได้ในระดับที่สูงกว่าเส้นความยากจนหรือสูงกว่าระดับค่าแรงขั้นต่ำของประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงฤดูที่จับสัตว์น้ำได้น้อยและปริมาณสัตว์น้ำที่จับได้นั้นต่ำ ครัวเรือนต้องพึ่งพารายได้จากกิจกรรมที่ไม่เกี่ยวข้องกับการประมงและขอความช่วยเหลือของรัฐบาล ดังนั้น ชุมชนประมงรายย่อยโดยทั่วไปจึงถือว่ามีความอ่อนแอ

บทเรียนสำคัญที่ได้จากการศึกษาด้านสังคม-เศรษฐกิจของ ชาวประมงรายย่อย และชุมชนชายฝั่งคือ การประกันภัยสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดผลิตผลในภาคการประมงรายย่อยควรดำเนินการควบคู่ไปกับแผนประกันสุขภาพและชีวิตรวมถึงแผนประกันและคุ้มครองทางสังคม

นอกจากนี้การทำประมงรายย่อยมักเกิดขึ้นในสภาพแวดล้อมที่มีการจับสัตว์น้ำกันมากหรือจับมากเกินไปและระบบนิเวศชายฝั่งและริมน้ำที่ใช้เป็นพื้นที่อนุบาลสัตว์สำหรับการประมงส่วนใหญ่ก็มีสภาพเสื่อมโทรมลง ความท้าทายและอุปสรรคในการบรรเทาความยากจนและการส่งเสริมความสำเร็จของชาวประมงรายย่อยตามที่ระบุไว้ในบททบทวนล่าสุดของ FAO นั้นมีมากมายหลายประการ ความท้าทายดังกล่าว

⁴ www.fao.org/fishery/ ชาวประมงรายย่อย/ people/en

⁵ ดู www.fao.org/fishery/ ชาวประมงรายย่อย/ world/en

กล่องข้อความ 1: ความท้าทายของการประมงรายย่อย

- › ความท้าทายด้านสภาพแวดล้อมและระบบนิเวศ: การใช้ประโยชน์จากทรัพยากรมากเกินไป ความเสื่อมโทรมของระบบนิเวศ การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศทั่วโลก
- › ความท้าทายที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพและยั่งยืน การจัดการและอนุรักษ์การประมง ทรัพยากรในน้ำ และสิ่งแวดลอม
- › ความท้าทายที่มีอยู่ตามปกติในการใช้ทรัพยากรประมงและทรัพยากรในน้ำ เช่น วิธีการจัดการ แปรรูป และจัดจำหน่าย รวมถึงการตลาดและการใช้ประโยชน์
- › สถานะทางสังคม-เศรษฐกิจและระดับการศึกษาชาวประมงรายย่อยที่อยู่ในระดับต่ำ
- › การขาดการประกันและคุ้มครองทางสังคมของชาวประมงรายย่อย

อย่างไรก็ดี การทบทวนของ FAO ยังเน้นด้วยว่า มีข้อได้เปรียบและโอกาสต่าง ๆ ที่จะเอาชนะความท้าทายดังกล่าวได้ การประมงรายย่อยมีข้อได้เปรียบหลายประการเมื่อเทียบกับอุตสาหกรรมประมงขนาดใหญ่ ข้อได้เปรียบและโอกาสต่าง ๆ กล่าวไว้ใน [กล่องข้อความ 2](#)

กล่องข้อความ 2: ข้อได้เปรียบและโอกาสต่าง ๆ ของการประมงรายย่อย

- › ชาวประมงรายย่อยโดยปกติแล้วจะพิถีพิถันในการเลือกใช้เครื่องมือประมงที่สร้างความเสียหายน้อยกว่า และมีการจับสัตว์อื่นที่เป็นผลพลอยได้น้อยกว่า และสร้างผลกระทบด้านลบกับระบบนิเวศน้อยกว่าการทำประมงเชิงอุตสาหกรรม
- › ชาวประมงรายย่อย ใช้เงินลงทุนและเงินทุนหมุนเวียนน้อยกว่าการทำประมงเชิงอุตสาหกรรม
- › ชาวประมงรายย่อย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากกว่าเนื่องจากใช้เชื้อเพลิงฟอสซิลและกอมลพิษน้อยกว่า
- › ชาวประมงรายย่อย สร้างงานมากกว่าการทำประมงเชิงอุตสาหกรรม
- › ชาวประมงรายย่อย มีขอบเขตการดำเนินงานที่จำกัดเมื่อเทียบกับการทำประมงเชิงอุตสาหกรรมส่งผลให้การประมงรายย่อยมีความผูกพันทางวัฒนธรรมและสังคมใกล้ชิดกับพื้นที่ชายฝั่งและริมน้ำมากกว่า ซึ่งช่วยส่งเสริมความสัมพันธ์ในเชิงรับผิดชอบต่อทรัพยากรธรรมชาติและระบบนิเวศที่ท้องถิ่นมากขึ้น

⁶ ภาพรวมแบบรอบด้านของความท้าทายและโอกาสต่าง ๆ ระบุไว้ใน FAO (2559), น. 105-114

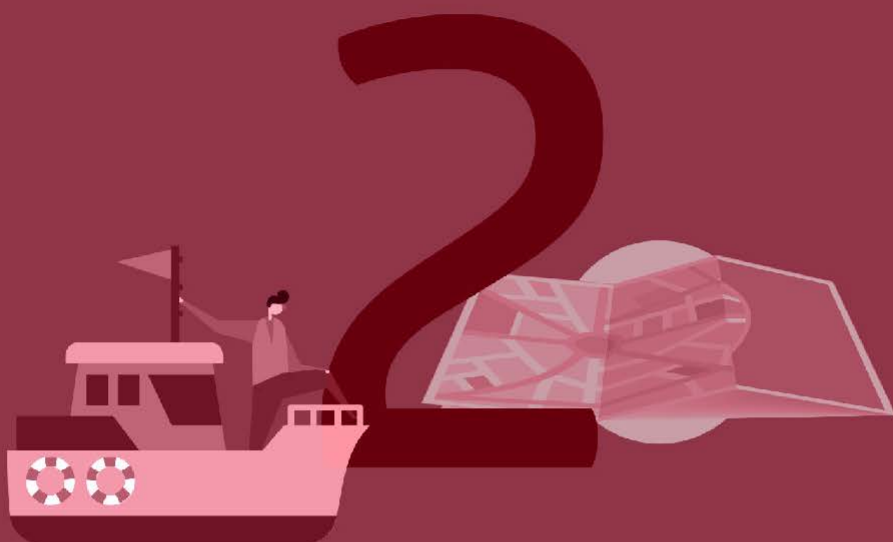
เพื่อใช้ประโยชน์จากโอกาสต่าง ๆ ที่มีอยู่ รัฐบาลและภาคเอกชนจำเป็นต้องดำเนินความพยายามร่วมกันต่าง ๆ ดังแสดงใน [กล่องข้อความ 3](#)

กล่องข้อความ 3: การดำเนินการที่จำเป็นเพื่อใช้ประโยชน์จากโอกาสของการประมงรายย่อย

- › ชาวประมงรายย่อย จำเป็นต้องมีส่วนร่วมอย่างเต็มที่ในการกำกับดูแล การบริหารจัดการ และการอนุรักษ์ทรัพยากรประมง และทรัพยากรธรรมชาติอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง
- › การมีส่วนร่วมนี้ต้องมีการพัฒนากลยุทธ์การจัดการการประมง
- › จำเป็นต้องเสริมสร้างความแข็งแกร่งให้กับองค์กรของชาวประมงรายย่อย เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการมีส่วนร่วมในกระบวนการวางแผนนโยบายและตัดสินใจและสร้างขีดความสามารถของตัวแทนชาวประมงรายย่อย
- › ชาวประมงรายย่อย ต้องการการเข้าถึงบริการสินเชื่อและการให้บริการสินเชื่อรายย่อยเช่นเดียวกับภาคธุรกิจอื่นในระบบเศรษฐกิจ
- › ชุมชนประมงรายย่อยต้องเข้าร่วมในแผนประกันและคุ้มครองทางสังคม
- › ต้องพัฒนาอัตราการรู้หนังสือและการศึกษาของชุมชนประมงรายย่อย
- › ต้องมีการปรับปรุงสาธารณูปโภคพื้นฐานของพื้นที่การทำประมงและชุมชนประมง
- › ต้องนำเสนอกลุ่มผลิตภัณฑ์ทางการเงินให้กับชาวประมงรายย่อยอันประกอบด้วยสินเชื่อรายย่อยและประกันภัยรายย่อย เพื่อให้แน่ใจว่ามีความคุ้มครองภาคบังคับแก่ชาวประมงที่ขึ้นสู่ทุกราช และใช้ระบบการชำระเบี้ยประกันผ่านบัญชีธนาคาร

บริการประกันภัยสำหรับการประมงรายย่อยจะประสบความสำเร็จได้ในระยะยาวก็ต่อเมื่อรัฐบาลและภาคเอกชนร่วมมือกันมีการดำเนินการที่เหมาะสม

ส่วนที่



กรอบหลักคิด



3. ความเสี่ยงและผลกระทบที่สำคัญที่ชาวประมงต้องเผชิญและประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับการประกันภัยด้านการประมง

3.1 ความเสี่ยงและผลกระทบ

ความเสี่ยงสำคัญที่ชาวประมงรายย่อยต้องเผชิญ ได้แก่ อุบัติเหตุในทะเลหรือบริเวณท่าเรืออันเกิดจากสภาพอากาศเลวร้าย (เช่น ใต้ฝุ่น ไชโคลน และพายุ) อุปกรณ์ขัดข้อง และความผิดพลาดของคนในการทำประมง ดังแสดงไว้ใน [กล่องข้อความ 4](#)

กล่องข้อความ 4: ความเสี่ยงและผลกระทบ

ความเสี่ยง

- › เรือล่ม การเสี่ยงภัยระหว่างจอดเรือ การชน และการจมของเรือ
- › เพลิงไหม้บนเรือหรือบริเวณท่าเรือ
- › การบาดเจ็บหรือเสียชีวิตของลูกเรืออันเป็นผลจากเหตุข้างต้นหรือความผิดพลาดของคนระหว่างเดินเรือทำประมง
- › น้ำมันรั่วไหลหรือมลพิษอื่นที่เกิดจากเรือประมง
- › การโจรกรรมและและการทำลายทรัพย์สินเมื่อจอดเรือไว้ที่ท่าเรือ
- › การปล้นสะดมทางทะเลและอาชญากรรม
- › พายุเฮอริเคน ใต้ฝุ่น และสึนามิ
- › ความเสียหายของระบบนิเวศ

ผลกระทบ

- › ความเสียหายหรือการสูญหายของเรือและเครื่องมือ
- › ภาวะผูกพันทางการเงินในการจ่ายค่าชดเชยให้กับบุคคลภายนอกที่ได้รับผลกระทบ
- › การสูญเสียชีวิตหรือทุพพลภาพ
- › การสูญเสียรายได้และ/ หรือการจ้างงาน
- › การทำลายแหล่งอาศัยของสัตว์น้ำ เช่น ปะการังและป่าชายเลน

หากไม่มีบริการประกันภัยที่เหมาะสมและเข้าถึงได้ ชาวประมงก็ต้องใช้เงินออมที่มีอย่างจำกัดของตนจัดการกับผลกระทบของความเสียหายต่าง ๆ ข้างต้นที่ตนเองต้องเผชิญ หรือขอรับการสนับสนุนจากรัฐบาล หากเป็นไปได้ ชาวประมงอาจถูกบีบบังคับให้ขายสินทรัพย์ของตน เช่น เรือประมง อุปกรณ์ บ้าน และที่ดิน

อย่างไรก็ดี ในหลายกรณี ความพยายามถ้าจะมีผลสำเร็จบ้างก็เพียงเล็กน้อย โดยมากแล้วชาวประมงรายย่อยต้องใช้ทรัพยากรทางการเงินของตนไปจนหมดสิ้น สูญเสียความสามารถในการเริ่มต้นทำประมงใหม่หลังประสบอุบัติเหตุ ดัดหนี้เจ้าหนี้เงินกู้หรือผู้ให้สินเชื่ออื่น หรือพยายามหางานในภาคธุรกิจอื่น คราวเรือนประมงรายย่อยจำนวนมากอาจประสบกับความยากจนแสนสาหัส

3.2 ประโยชน์และผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการประกันภัย

การประกันภัยเป็นกลไกถ่ายโอนความเสี่ยงอย่างหนึ่งที่มีมูลค่าชัดเจนที่เป็นเงินให้กับการสูญเสียหรือความเสียหายที่เกิดจากเหตุการณ์ที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของผู้เอาประกัน ดังนั้น ประโยชน์ของการประกันภัยจึงประกอบด้วย

- › การคุ้มครองภัยอันตรายที่เกิดจากธรรมชาติ
- › ค่าชดเชยต่อการสูญเสีย/ ความเสียหายต่อทรัพย์สินของชาวประมง
- › ความคุ้มครองความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกที่เกี่ยวข้อง
- › ค่าชดเชยกรณีการบาดเจ็บและสูญเสียชีวิตของลูกเรือ
- › เพิ่มการเข้าถึงสถาบันการเงินที่ให้สินเชื่อและเงินลงทุน

การประกันภัยยังมีบทบาทสำคัญในฐานะที่เป็นบริการทางการเงินที่ช่วยลดความเสี่ยงของเจ้าหน้าที่และนักลงทุนในภาคการประมงรายย่อย ดังนั้น บริการประกันภัยสำหรับภาคการประมงรายย่อยอาจช่วยประกันรายได้และก่อให้เกิดเสถียรภาพทางสังคมและเศรษฐกิจที่มากขึ้นแก่ชุมชนประมง ถือเป็นวิธีปฏิบัติทั่วไปที่สินเชื่อจะมาพร้อมกับผลิตภัณฑ์ประกันชีวิตเพื่อให้แน่ใจว่าเจ้าหน้าที่จะได้เงินกู้บางส่วนคืนกรณีที่ชาวประมงเสียชีวิตหรือบาดเจ็บ และหลีกเลี่ยงมิให้ครัวเรือนยังคงติดหนี้หลังจากผู้หารายได้ของครัวเรือนเสียชีวิตไปแล้ว

การประกันภัยอาจมีบทบาทในการช่วยให้ชาวประมงรับมือกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและเหตุการณ์ลมฟ้าอากาศรุนแรงทั้งในแง่ของจำนวนครั้งและความรุนแรงได้ดียิ่งขึ้น ในการวางแผนเพื่อส่งเสริมและใช้วิธีปฏิบัติที่รับผิดชอบและระมัดระวังนั้น การประกันภัยอาจเป็นเครื่องมือสำคัญในการปรับตัวและบรรเทาผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศในภาคการประมง ซึ่งต้องดำเนินการร่วมกับกลยุทธ์อื่น รวมถึงมาตรการในการป้องกันระบบนิเวศและการใช้ระบบเตือนภัยล่วงหน้าสำหรับชาวประมง

การประกันภัยสินทรัพย์ประมง เช่น เรือประมง ต้องเป็นส่วนเสริมของแผนประกันสุขภาพและชีวิต รวมถึงแผนประกันสังคม โดยจะต้องทำให้แผนประกันภัยนั้นสามารถใช้งานได้และยั่งยืน และรับประกันต่อผู้รับประกันภัยสินทรัพย์ประมงว่า บริการต่าง ๆ ของตนนั้นจะได้รับการสนับสนุนจากกลไกการจัดการความเสี่ยงอื่น

ในปัจจุบัน ชาวประมงรายย่อยส่วนใหญ่ทั่วโลกไม่มีประกันสุขภาพและประกันชีวิต และไม่ได้ลงทะเบียนในแผนประกันสังคม รัฐบาลควรพยายามส่งเสริมให้ชาวประมงรายย่อยเข้าถึงแผนดังกล่าว ซึ่งชาวประมงรายย่อยส่วนใหญ่ รัฐจำเป็นต้องให้เงินอุดหนุนเพื่อให้ความคุ้มครองชาวประมงอย่างครอบคลุม ในบางประเทศนั้นรัฐบาลอาจต้องทำประกันต่อให้กับผู้รับประกันที่ภาคเอกชนที่รับประกันสินทรัพย์ประมงผ่านแผนประกันภัยหรือกองทุนค่าประกัน ซึ่งให้การสนับสนุนเพิ่มเติมกรณีมีการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของทั้งภาครัฐกิจอันเกิดจากภัยพิบัติธรรมชาติครั้งใหญ่

4. เหตุผลที่ชาวประมงรายย่อยในปัจจุบันส่วนใหญ่ไม่มีการทำประกันภัยและวิธีแก้ปัญหา

เหตุผลที่ว่าทำไมชาวประมงรายย่อยส่วนใหญ่ในปัจจุบันจึงไม่มีการทำประกันภัย อาจมองได้จากมุมมองของชาวประมงและจากมุมมองของผู้รับประกัน เหตุผลหลักและวิธีแก้ปัญหาที่เป็นไปได้แสดงไว้ในตาราง 2 และ 3 ด้านล่างนี้ตามลำดับ

ตาราง 2: เหตุผลที่ไม่ทำประกันภัย - ทักษะของชาวประมงและวิธีแก้ปัญหา

เหตุผลที่ไม่ทำประกัน	วิธีแก้ปัญหาที่เป็นไปได้
การตระหนักถึงความจำเป็น/ข้อดีของการประกันภัยอยู่ในระดับต่ำ	ควรประชาสัมพันธ์/ ให้ข้อมูลกับชาวประมงผ่านโปสเตอร์/ แผ่นพับวิทยุ/ โทรทัศน์ สื่อสังคมออนไลน์ การประชุม โดยผู้รับประกัน รัฐบาลท้องถิ่น องค์กรประมงรายย่อยแรงงานประมง และ NGOs
ไม่มีผู้รับประกันที่ดำเนินกิจกรรมในชุมชนหรือทำเทียบเรือหรือทำขึ้นสัตว์น้ำ	NGOs สามารถติดต่อให้ผู้รับประกันโฆษณาแนะนำบริการต่าง ๆ ที่ทำเทียบเรือ
ค่าธรรมเนียมและเบี้ยประกันภัยสูงเกินไปและความคุ้มครองไม่เพียงพอ ไม่สามารถทำประกันภัยที่คุ้มครองเฉพาะสินทรัพย์บางส่วนได้	สถาบันการเงินรายย่อยและธนาคารชนบทควรส่งเสริมบริการการออมทรัพย์และเงินฝากในชุมชนโดยผ่านองค์กรของชาวประมงและ NGO
ไม่เข้าใจหรือไม่เชื่อถือกิจกรรมธรรม์ประกันภัยและการจัดการสินไหมทดแทน เหตุผลส่วนหนึ่งเพราะชาวประมงมีระดับการศึกษาต่ำ	บริษัทประกันควรให้ความรู้กับชาวประมงรายย่อยผ่านการประชุมและการติดต่อกันตัวต่อตัวโดยผ่านองค์กรชาวประมงรายย่อยและ NGOs และพยายามเพิ่มวิชาให้เรียนในโรงเรียนของชุมชนประมง
ชาวประมงส่วนใหญ่ไม่ได้ใช้บริการทางการเงินอื่น (เช่น การใช้เช็คหรือบัญชีออมทรัพย์ของธนาคาร) เพื่อเอื้อต่อการชำระเบี้ยประกันและเบิกจ่ายเงินประกัน	สถาบันการเงินรายย่อยและธนาคารชนบทควรส่งเสริมบริการการออมทรัพย์และเงินฝากในชุมชนโดยผ่านองค์กรของชาวประมงรายย่อยและ NGOs
ในหลายกรณี รายได้จากการจับสัตว์น้ำแตกต่างกันไปตามฤดูกาลของการจับสัตว์น้ำ แต่กำหนดการชำระเบี้ยประกันไม่ยืดหยุ่น	ผู้รับประกันอาจปรับตารางการชำระเบี้ยประกันเป็นทุกครึ่งปีหรือทุกปีเพื่อให้มีความยืดหยุ่นในกรณีที่รายได้ในบางฤดูประมงต่ำกว่าที่คาดไว้

ตาราง 3: เหตุผลที่ไม่เสนอบริการประกันภัยให้กับชาวประมงรายย่อย – ทัศนะของผู้รับประกันและวิธีแก้ปัญหา

เหตุผลที่ไม่เสนอบริการประกันภัย	วิธีแก้ปัญหาที่เป็นไปได้
ความรู้ด้านการทำประมงและความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องมีจำกัด เนื่องจากขาดการติดต่อสื่อสารกับองค์กรประมง	ผู้รับประกันอาจสร้างความสัมพันธ์ในการดำเนินงานกับองค์กรประมงและรับข้อมูลเกี่ยวกับต้นทุนเรือและผลกำไร อาชีพของเรือประมง ความถี่ของอุบัติเหตุ สภาพของทรัพยากรประมง ฤดูประมง เรื่องเกี่ยวกับการจัดการ เป็นต้น
ความรู้เกี่ยวกับอุปสงค์และความต้องการของชาวประมงรายย่อย ในแง่ของบริการประกันภัยมีจำกัด	ผู้รับประกันอาจทำการประเมินตลาดและอุปสงค์โดยทำงานร่วมกันอย่างใกล้ชิดกับหน่วยงานประมงหรือองค์กรประมงรายย่อย
ความสามารถในการทำกำไรจากประกันเรือประมงต่ำ เนื่องจากผู้เอาประกันเป็นกลุ่มเล็กและต้นทุนการทำธุรกรรมสูง กรณีที่ชุมชนประมงอยู่ห่างไกล	ควรพัฒนาความรู้ด้านการทำกำไรจากเรือประเภทต่าง ๆ โดยร่วมมือกับตัวแทน เช่น องค์กรประมงรายย่อย ผู้ให้บริการ การให้บริการสินเชื่อรายย่อย NGOs เจ้าหน้าที่บริการกลุ่มประมงเพื่อลดต้นทุนการทำธุรกรรม บริษัทผู้รับประกันควรสร้างตัวแทนที่มีขีดความสามารถขึ้นในชุมชน
ไม่มีนโยบาย กฎหมาย และข้อบังคับในการให้บริการประกันภัยกับภาคการประมงรายย่อย	หน่วยงานบริหารการประมง องค์กรประมงรายย่อย NGOs และหน่วยงานรัฐบาลที่รับผิดชอบต้องร่วมมือกันให้มีการกำหนดนโยบาย กฎหมาย และข้อบังคับด้านการประกันภัย
ขาดองค์กรประมงรายย่อยหรือ NGO ที่ทำหน้าที่ได้ดี หรือสามารถทำหน้าที่เป็นตัวแทนประกันภัย	เสริมสร้างขีดความสามารถขององค์กรประมงรายย่อยในเรื่องการประกันภัยผ่านหลักสูตรอบรมและการประชุม
ไม่มีขอบเขตอำนาจการประกันภัยให้กับเรือประมง	หน่วยงานรัฐบาลที่รับผิดชอบด้านการจดทะเบียนและออกใบอนุญาตให้กับเรือประมงควรมีอำนาจในการให้ความคุ้มครองเรือบางประเภทเริ่มจากเรือขนาดใหญ่และความคุ้มครองบางประเภทเท่านั้น
ผลประโยชน์ในตลาดประกันภัยชาวประมงรายย่อย มีจำกัด เนื่องจากมีภาคธุรกิจอื่นที่เข้าถึงง่ายและทำกำไรได้มากกว่า ผู้ที่มีความเสี่ยงสูงเท่านั้นที่จะซื้อประกัน	หน่วยงานด้านการเงินอำนวยความสะดวกในการตั้งกองทุนค้ำประกันหรือแผนงานต่าง ๆ เพื่อลดภาระของผู้รับประกันในการลงทุนในภาคธุรกิจที่มีความเสี่ยงสูงแต่ให้ผลตอบแทนต่ำ

โอกาสต่าง ๆ ในการสร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้ออำนวยสำหรับบริการประกันภัยให้กับชาวประมงรายย่อย และการสร้างความต้องการประกันภัยของชาวประมงรายย่อยกล่าวไว้ในบทที่ 5

5. องค์ประกอบของสภาพแวดล้อมที่เอื้ออำนวย ต่อการนำเสนอบริการประกันภัยด้านประมง

ผู้มีบทบาทหลัก/ องค์ประกอบสำคัญของแผนประกันภัยการประมงรายชื่อ ได้แก่

- › บริษัทประกันเอกชนหรือรัฐบาล
- › นายหน้า/ ผู้รับประกันภัย
- › ผู้ประเมินความเสี่ยง
- › ผู้เจรจาตกลงค่าสินไหมทดแทนและผู้ตรวจสอบเรือ (สำหรับบริษัท) และผู้ประเมินค่าสินไหมทดแทน (สำหรับผู้ถือกรรมสิทธิ์)
- › กรมอุตุนิยมวิทยา/ สำนักงานจัดการภัยพิบัติที่ให้ข้อมูลสนับสนุนในการประเมินความเสี่ยงและตกลงค่าสินไหมทดแทน
- › หน่วยงานด้านประมงต่าง ๆ
- › บริษัทรับประกันภัยต่อ
- › สมาคมที่มีผลประโยชน์ร่วมกัน
- › กลุ่ม/ แผนประกันภัยตนเอง
- › ผู้ควบคุมกฎระเบียบ
- › ตัวแทน (NGOs) – ออกแบบนโยบาย การตลาด และการให้บริการ
- › องค์การประมงรายชื่อ สหกรณ์ และสมาคมต่าง ๆ
- › ชาวประมงผู้มีอิทธิพลในพื้นที่

ผู้รับประกัน รัฐบาล นักลงทุน และชาวประมงเองมีบทบาทในการสร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้ออำนวยเพื่อให้การบริการด้านการประกันภัยเรือและเครื่องมือประมงประสบผลสำเร็จ

บทบาททั่วไปของบุคคลเหล่านี้ในการสร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้ออำนวยต่อการให้บริการประกันภัยของการประมงรายชื่อแสดงไว้ในตาราง 4

ตาราง 4: บทบาทของผู้มีส่วนได้เสียในการสร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้ออำนวยต่อการให้บริการประกันภัย

สำหรับการประมงรายย่อย

ชาวประมง	ผู้รับประกัน	รัฐบาล	หน่วยงานพัฒนา/ ผู้บริจาค/ NGOs และกองทุน
จัดระเบียบในองค์กรผู้ผลิต/ การตลาด	ประเมินความต้องการและระบุความต้องการ/อุปสงค์ประกันภัยของชาวประมงรายย่อย	พยากรณ์อากาศที่แม่นยำและระบบเตือนภัยล่วงหน้าให้กับชาวประมงรายย่อย	ให้เงินทุนและอำนาจความสะดวกด้านการสำรวจความต้องการและอุปสงค์ของ ชาวประมงรายย่อย
มีส่วนร่วมในการจัดการการประมงและทรัพยากร	เพิ่มความตระหนักรู้และส่งเสริมกรรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลที่เหมาะสมให้กับชาวประมงรายย่อย	มีมาตรฐานที่เข้มงวดและมี การปฏิบัติและบังคับใช้ มาตรฐานต้องรวมถึงการตรวจสอบสภาพพร้อมออกทะเลและคุณสมบัติของ ลูกเรือตามข้อกำหนดของการลงทะเบียนและการออกใบอนุญาต	บูรณาการการประกันภัยเข้ากับแผนสินเชื่อและการลงทุนสำหรับชาวประมงรายย่อย
ติดต่อกับผู้รับประกันและสถาบันการเงินและผู้ให้สินเชื่อ	ทำให้กรรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลเข้าใจง่ายสำหรับชาวประมงรายย่อย รวมถึงขั้นตอนการเรียกร้องค่าสินไหม สร้างความยืดหยุ่นให้กับการชำระเบี้ยประกันตามกระแสเงินสดของชาวประมงรายย่อย	บูรณาการการประกันภัยให้เข้ากับกรอบหลักคิดด้านกฎหมาย กฎระเบียบ และนโยบายเพื่อวางข้อกำหนดการประกันภัยภาคบังคับในการลงทะเบียนและออกใบอนุญาตเรือประมง	ตั้งกองทุนรับความเสี่ยง/ สนับสนุนในระดับภูมิภาคและระดับประเทศเพื่อช่วยเหลือผู้รับประกัน ชาวประมงรายย่อย กรณีเกิดภัยพิบัติธรรมชาติ เช่น เฮอริเคนและไซโคลนที่สร้างความเสียหายครั้งใหญ่ให้กับ ชาวประมงรายย่อย
เริ่มแผนการออมและแผนสนับสนุนและช่วยเหลือตนเองของสมาชิก	ร่วมมือกับผู้ให้บริการในการให้บริการสินเชื่อรายย่อยและสินเชื่อของ ชาวประมงรายย่อย	ให้ข้อมูลผู้รับประกัน หากเรือของเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุและความเสี่ยงในการประมงและผลงานเชิงเศรษฐกิจของเรือประมง	ส่งเสริมและสนับสนุนเงินทุนให้กับแผนงานที่พัฒนาความพร้อมของชาวประมงรายย่อยในการรับมือภัยพิบัติธรรมชาติที่เกิดจากสภาพอากาศเปลี่ยนแปลง
ทำการประมงอย่างมีความรับผิดชอบ ได้แก่ การทำตามระบบความปลอดภัยประจำวันในทะเล การฝึกรับมือกับสภาพภูมิอากาศ และการจับสัตว์น้ำ	ร่วมมือกับหน่วยงานให้บริการด้านการประมงและ NGO ที่ทำงานกับชาวประมงรายย่อย	ช่วยบริษัทประกันภัยในการศึกษาความเป็นไปได้ของการประกันภัยด้านการประมงและการกำหนดนโยบาย	จัดการฝึกอบรมเพิ่มขีดความสามารถให้แก่ชาวประมงเกี่ยวกับการเงินและการประกันภัย
เก็บบันทึกและบัญชีต้นทุนและผลกำไรของการทำประมง การตลาด และการแปรรูป	นำเสนอผลิตภัณฑ์และบริการประกันภัยที่หลากหลาย (เช่น ประกันชีวิตและอุบัติเหตุ)	อำนวยความสะดวกในการแนะนำแผนประกันภัยให้ชาวประมงรายย่อย	ให้เงินอุดหนุนเบี้ยประกัน

6. ทางเลือกในการรับประกันภัย

ตาราง 5 แสดงทางเลือกที่มีอยู่ในการให้บริการประกันภัยแก่การประมงรายย่อยที่หน่วยงานด้านการพัฒนา กองทุน และอื่น ๆ มักนำมาพิจารณา ทางเลือกเหล่านี้ระบุไว้ในตารางด้านล่าง

ตาราง 5: ทางเลือกในการให้บริการประกันภัยแก่การประมงรายย่อย

รูปแบบ	ข้อตกลง/กลไกการประกันภัย	ผลประโยชน์	ความท้าทาย	วิธีแก้ปัญหา
ประกันแบบดั้งเดิม	บริษัทประกันหรือนายหน้าประกันเสนอความคุ้มครองตามกรรมธรรม์โดยมีค่านายหน้า	บริษัทประกันมีอำนาจควบคุมกรรมธรรม์การจัดการค่าสินไหมทดแทนอย่างเต็มที่ ทำให้ประกันภัยต้องง่าย	ต้นทุนธุรกรรมและเบี้ยประกันอาจสูงหากชุมชนประมงอยู่ในพื้นที่ห่างไกล	สร้างการเชื่อมโยงกับหน่วยงานจัดการประมงใช้เครือข่ายทางสังคมและตัวแทน
	บริษัทประกันเอกชนหรือรัฐบาล (หุ้นส่วน) ร่วมมือกับสถาบันในท้องถิ่น (ตัวแทน) เช่น องค์กรประมงรายย่อย NGO หรือสถาบันการเงินชุมชนเพื่อกระจายการบริการประกันภัย	ตัวแทนทำหน้าที่กระจายบริการประกันภัยโดยมีเครือข่ายตัวแทนในหมู่บ้านประมง ช่องว่างด้านข้อมูลข่าวสารลดลงและบริหารจัดการความเสี่ยงได้ดีขึ้น มีการแบ่งความรับผิดชอบในการบริหารงานและลดต้นทุนในการทำธุรกรรม	ตัวแทนต้องเป็นนิติบุคคลและมีการแต่งตั้งที่ดี ต้องอบรมพนักงานของตัวแทน	สร้างขีดความสามารถให้พนักงานของตัวแทนเกี่ยวกับ ชาวประมงรายย่อย ต้องมีสาธารณูปโภคพื้นฐานด้านเทคโนโลยีเพื่อการสื่อสารกับผู้รับประกันและลูกค้า ชาวประมงรายย่อย

รูปแบบ	ข้อตกลง/ กลไกการประกันภัย	ผลประโยชน์	ความท้าทาย	วิธีแก้ปัญหา
ประกันลักษณะสหกรณ์	บริษัทประกันภัยแบบ สหกรณ์มีผู้ถือหุ้นกรรม เป็นเจ้าของ เช่น ชาวประมง จุดประสงค์ หลักคือ ให้ความคุ้มครอง กับสมาชิกและกิจกรรมที่ เกี่ยวข้องเพื่อลดหรือ บรรเทาความเสี่ยง เช่น ให้ความ ช่วยเหลือกรณีเกิด เหตุฉุกเฉิน/อุบัติเหตุ บริษัทประกันยังมีบริการ เงินฝากและสินเชื่อแบบ จำค่างเงิน	มีข้อมูลจำนวนมากที่ เกี่ยวกับสมาชิกและ กิจกรรมของพวกเขา สถานะเศรษฐกิจและ รายละเอียดความเสี่ยง ค่าใช้จ่ายในการทำธุรกรรม และค่าธรรมเนียมจะลดลง คนในท้องถิ่นจะมีความ เชี่ยวชาญในการประเมิน ความสูญเสียและค่า เรียกร้องสินไหม ประกันภัยแบบนี้จัดตั้งขึ้น เพื่อให้บริการชาวประมง รายย่อย และมีรัฐบาลให้ การสนับสนุน	บริษัทประกันภัยแบบ สหกรณ์นี้อาจจะขาดขีด ความสามารถในการเป็น ผู้นำและขีดความสามารถ ขององค์กร ในกรณีที่เกิดภัย พิบัติทางธรรมชาติครั้งใหญ่ ที่มีผลกระทบกับ ชาวประมงรายย่อย เงินทุน ของกองทุนรวมอาจขาด แคลน/ไม่เพียงพอ	ต้องเพิ่มขีดความสามารถ และฝึกอบรมพนักงานอย่าง ต่อเนื่อง การร่วมมือกับนัก สำรวจภายนอกด้านการ ประเมินจะทำให้เกิดความ โปร่งใสและความน่าเชื่อถือ มากขึ้น รัฐบาลจะต้องให้ การสนับสนุนในการจัดตั้ง กองทุนป้องกันความเสี่ยง เพื่อช่วยเหลือกรณีเกิดภัย พิบัติทางธรรมชาติครั้งใหญ่
ประกันกลุ่มชน/สหกรณ์	เป็นองค์กรในชุมชนที่ บริหารกองทุนประกันภัย โดยไม่หวังผลกำไร ชาวประมงเป็นผู้จ่ายเบี้ย ประกันและเป็นผู้รับ ผลประโยชน์	ต้นทุนธุรกรรมต่ำและ ท้องถิ่นมีอำนาจควบคุมสูง อาจใช้ได้ผลกับการ ประกันภัยที่มีความ คุ้มครองขนาดเล็ก	กรณีเกิดภัยธรรมชาติครั้ง ใหญ่ที่มีผลกระทบกับ ชาวประมงรายย่อย อาจจะมี การขาดแคลนเงินทุน ขีด ความสามารถในการ บริหารงานและการควบคุม อาจจะอ่อนแอ	ต้องเพิ่มขีดความสามารถ และฝึกอบรมพนักงานอย่าง ต่อเนื่อง รัฐบาลจะต้องให้ การสนับสนุนในการจัดตั้ง กองทุนป้องกันความเสี่ยง เพื่อช่วยเหลือกรณีเกิดภัย พิบัติทางธรรมชาติครั้งใหญ่
ประกันภัยแบบพารามิเตอร์	รัฐบาลซื้อประกันภัยสภาพ อากาศจากบริษัทต่างชาติ จ่ายเงินให้กับผู้เอาประกัน โดยผ่านกระทรวงการคลัง ในกรณีที่เกิดภัยพิบัติทาง ธรรมชาติและผลกระทบ ตามที่คาดการณ์ไว้ ไม่ว่าจะ มีความเสียหายเท่าใดก็ตาม	ไม่ต้องใช้รายละเอียดของ ผู้เอาประกันมากนัก การจัดการค่าสินไหม การเจรจาตกลงค่าสินไหม และจัดการความเสี่ยง ค่อนข้างง่ายและต้นทุน ธุรกรรมต่ำ	ความคุ้มครองไม่ครอบคลุม สินทรัพย์เฉพาะด้าน และ ความสูญเสียหรือความ เสียหายจากอุบัติเหตุ ต้องจ่ายเงินทันทีหลังเกิดภัย พิบัติ แต่ถือเป็นเรื่องท้าทาย	แม้จะมีการทดสอบกรณีเกิด ภัยธรรมชาติในภาคเกษตร แล้วก็ตาม แต่การประกันภัย นี้ยังไม่ได้ทดสอบกับ ชาวประมงรายย่อย การจ่ายเงินและจ่ายเบี้ย ประกันผ่านผู้รับประกัน เอกชนอาจช่วยส่งเสริม กลไกนี้ได้

6.1 ประกันภัยแบบดั้งเดิม

กรณีที่เป็นบริการประกันภัยแบบดั้งเดิม อาจใช้ได้ดีกว่าในกรณีที่ชุมชนประมงรายย่อยที่ให้บริการจากบริษัทประกันนั้นตั้งอยู่ในรัศมีใกล้กับสำนักงานของผู้รับประกัน ซึ่งเป็นกรณีของประเทศหมู่เกาะเล็ก ๆ กรณีที่มีเครือข่ายทางสังคมและมีความใกล้ชิดกัน ผู้เอาประกันภัยกับผู้รับประกันอาจติดต่อสื่อสารระหว่างกันได้ง่ายกว่า

ความได้เปรียบของบริษัทประกันแบบดั้งเดิมในการประกันภัยภาคการประมงรายย่อยคือ บริษัทประกันมีขีดความสามารถในการบริหารที่แข็งแกร่งและมีพนักงานที่มีคุณสมบัติเหมาะสมและมีประสบการณ์ อีกทั้งยังมีอำนาจควบคุมกรรมธรรม์ประกันภัย การจัดการค่าสินไหมทดแทน ฯลฯ อย่างเต็มที่ ทำให้มีการทำประกันภัยต่อง่าย นอกจากนี้ ยังสร้างความเชื่อมโยงกับหน่วยงานด้านประมงเพื่อให้ได้ข้อมูลความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องและผลการปฏิบัติงานเชิงเศรษฐกิจของภาคการประมงรายย่อย ความได้เปรียบอีกประการหนึ่งคือ ผู้รับประกันภัยแบบดั้งเดิมหลายรายยังรับประกันภัยตัวเรือ (สำหรับพ้อค้าและเรือประมง) ให้กับเรือประมงขนาดใหญ่และรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก รวมถึงประกันสุขภาพและชีวิตแก่ ชาวประมงรายย่อย ได้ค่อนข้างง่ายกว่า

ความเสียเปรียบเมื่อเทียบกับผู้ให้บริการประกันชุมชน/ สหกรณ์และแบบสหการ คือเบี้ยประกันอาจสูงกว่าขึ้นอยู่กับความเป็นเจ้าของ (และนักลงทุนภายใน) ในบริษัทประกันภัยนั้น ส่วนต่างกำไรมีความสำคัญกับบริษัทประกันแบบดั้งเดิมมากกว่าผู้ให้บริการประกันชุมชน/ สหกรณ์และแบบสหการ

6.2 รูปแบบหุ้นส่วน-ตัวแทน

สำหรับรูปแบบหุ้นส่วน-ตัวแทนนั้น การกระจายบริการประกันภัยได้รับสนับสนุนจาก NGO ซึ่งมีเครือข่ายในหมู่บ้านประมง รวมถึงตัวแทนที่มีประสิทธิภาพ หากเครือข่ายทำงานได้ดี ช่องว่างข้อมูลข่าวสารจะลดลงและการจัดการความเสี่ยงก็จะดีขึ้น สถาบันการให้บริการสินเชื่อรายย่อย NGO หลายแห่งในพื้นที่ชายฝั่งมีการให้บริการด้านสังคมและการเงินแล้ว (เช่น การเพิ่มขีดความสามารถ ให้สินเชื่อ และออมทรัพย์) และมีความสัมพันธ์อันแน่นแฟ้นระดับหมู่บ้านกับครัวเรือชาวประมง การรวมการเสริมสร้างขีดความสามารถ การออมทรัพย์ สินเชื่อ การประกันภัย และบริการสร้างความมั่นคงทางสังคมเข้าไว้ด้วยกัน ทำให้ NGOs เป็นตัวแทนที่มีความเหมาะสมมาก มีการแบ่งหน้าที่บริหารงานกันระหว่างหุ้นส่วนกับตัวแทน ซึ่งช่วยลดต้นทุนธุรกรรมลงไปได้มาก

อย่างไรก็ดี จุดอ่อนอยู่ตรงที่ความแข็งแกร่งของรูปแบบหุ้นส่วน-ตัวแทนนั้นต้องพึ่งพาขีดความสามารถของ NGO และความเชื่อมโยงกับภาคการประมงรายย่อยเป็นหลัก รวมถึงขีดความสามารถของตัวแทนในการสร้างมูลค่าให้กับเรือและอุปกรณ์ประมงในการทำประกันภัยและดำเนินการเจรจาค่าสินไหมทดแทน รายงานด้านการให้บริการสินเชื่อรายย่อยของอัลไลแอนซ์ กรุ๊ป (Allianz Group, 2553) ซึ่งให้เห็นความท้าทายที่ค่อนข้างมาก ดังนี้

- ขาดข้อมูลที่เพียงพอในการประเมินความเสี่ยงและการแลกเปลี่ยนการประเมินความเสี่ยง
- ต้องปรับปรุงผลิตภัณฑ์ประกันภัยให้ตอบสนองความต้องการที่หลากหลายของลูกค้า
- ต้องจัดระเบียบการขายและจัดการผลิตภัณฑ์ประกันภัยอย่างมีประสิทธิภาพ
- ต้องให้ความรู้กับลูกค้าในพื้นที่ห่างไกลเกี่ยวกับการประกันภัยและผลประโยชน์ และ
- ต้องมีการกำหนดเงื่อนไขการตลาดที่ส่งเสริมการแข่งขันแบบยั่งยืนในประเทศต่าง ๆ ที่ได้ผ่านกฎหมายเพื่อสร้างแรงจูงใจสำหรับนโยบายการให้บริการสินเชื่อรายย่อย

อีกทั้งตัวแทนต้องเป็นนิติบุคคลที่จดทะเบียนถูกต้องและมีโครงสร้างที่ดี ต้องมีการอบรมและสร้างขีดความสามารถให้กับพนักงานของตัวแทน พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีเพื่อสื่อสารและปฏิสัมพันธ์ระหว่างผู้รับประกัน ตัวแทน และลูกค้า

6.3 ประกันภัยแบบสหการ⁷และประกันภัยชุมชน/ สหกรณ์

แผนประกันภัยชุมชน/ สหกรณ์และแผนประกันภัยแบบสหการหรือตนเองอาจเป็นทางเลือกที่เหมาะสม เนื่องจากเป็นรูปแบบที่บูรณาการเข้ากับชุมชนประมงรายย่อยอย่างเต็มที่และคำนึงถึงผลประโยชน์สูงสุดของชาวประมงเป็นหลัก

ข้อมูลเกี่ยวกับสมาชิกชุมชน/ สหกรณ์/ สมาคมและแผนประกันภัยแบบสหการหรือตนเอง รวมถึงกิจกรรม สถานะทางเศรษฐกิจและความเสี่ยงสามารถหาได้ง่าย ต้นทุนธุรกรรมและเบี้ยประกันอยู่ในระดับต่ำ ความเชี่ยวชาญในการเจรจาและจัดการค่าสินไหมทดแทนมักมีอยู่แล้วในท้องถิ่น เนื่องจากต้นทุนการต่อเรือและราคาอุปกรณ์ เครื่องมือ และการซ่อมแซมนั้นเป็นที่ทราบกันดีอยู่แล้วโดยทั่วไปมีอำนาจควบคุม (ทางสังคม) ในระดับสูงภายใต้การประกันภัยประเภทนี้

แผนประกันภัยประเภทนี้มักจัดทำขึ้นเพื่อตอบสนองความต้องการของภาคการประมงรายย่อยและมีรัฐบาลสนับสนุน

อย่างไรก็ดี เช่นกันกับกรณีของหุ้นส่วน-ตัวแทน องค์กรต้องมีการจัดระเบียบที่ดีและเป็นมืออาชีพที่มีขีดความสามารถในการให้บริการประกันภัย

ปัญหาทั่วไปที่พบในองค์กรประเภทนี้คือ การพึ่งพาสมาชิกแบบสมัครใจเพื่อให้งานบรรลุผลสำเร็จ ในการให้บริการประกันภัยนั้น องค์กรดังกล่าวจะไม่มีกรว่าจ้างผู้เชี่ยวชาญทางการเงินเพื่อจัดทำแผนประกันภัย (และสินเชื่อ)

6.4 ประกันภัยที่อ้างอิงพารามิเตอร์⁸

การประกันความเสี่ยงที่อ้างอิงพารามิเตอร์ (ดัชนีสภาพอากาศ) เป็นเรื่องค่อนข้างใหม่ แต่เป็นหลักการที่พัฒนาขึ้นเพื่อจัดทำแผนประกันภัยที่จ่ายผลประโยชน์ตามดัชนีที่คาดการณ์ไว้ล่วงหน้า (เช่น ปริมาณฝน ความเร็วลม) สำหรับความสูญเสียอันเกิดจากสภาพอากาศและภัยพิบัติ ผลประโยชน์ของการประกันภัยที่อ้างอิงพารามิเตอร์กำหนดไว้ล่วงหน้าเมื่อซื้อกรมธรรม์โดยประมาณการความสูญเสียอย่างถูกต้องที่สุดเท่าที่จะทำได้ภายใต้เงื่อนไขที่ตกลงกัน ซึ่งแตกต่างจากการประกันภัยแบบดั้งเดิม การประกันภัยที่อ้างอิงพารามิเตอร์เกิดจากความต้องการได้รับค่าสินไหมทดแทนที่รวดเร็วขึ้นกว่ากรมธรรม์แบบดั้งเดิม รูปแบบการจ่ายเงินมีจุดประสงค์เพื่อสะท้อนให้เห็นถึงความเสียหายที่แท้จริงและทำให้สามารถจ่ายเงินได้รวดเร็วโดยไม่ต้องมีผู้เจรจาสินไหมทดแทนหลังจากประเมินความเสียหายที่แท้จริงหลังเกิดเหตุ

ผู้รับประกันอาจเลือกออกผลิตภัณฑ์ประกันภัยที่อ้างอิงพารามิเตอร์มากกว่าแบบดั้งเดิม เนื่องจากประหยัดต้นทุนของกระบวนการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน เนื่องจากการกำหนดผลกระทบและค่าเสียหายไว้ล่วงหน้า จึงไม่ต้องการจัดการค่าสินไหมทดแทน

อย่างไรก็ดี ข้อเสียเปรียบสำคัญของประกันภัยที่อ้างอิงพารามิเตอร์คือ ‘ความเสี่ยงส่วนต่าง’ กรณีที่เหตุการณ์เล็ก ๆ อาจก่อให้เกิดความสูญเสียครั้งใหญ่ ขณะที่เหตุการณ์ขนาดใหญ่อาจสร้างความสูญเสียน้อยกว่า เช่น ประชาชนอาจประสบความสูญเสียมากกว่าค่าสินไหมที่ได้รับ ในทางกลับกันผู้เอาประกันภัยบางรายอาจได้รับค่าสินไหมโดยไม่ได้รับประสบการณ์ความสูญเสียใด ๆ

ที่สำคัญประกันภัยที่อ้างอิงพารามิเตอร์ต้องไม่เป็นทางเลือกของประกันภัยแบบดั้งเดิมแต่ต้องเป็นส่วนที่เสริมกัน ผู้เชี่ยวชาญคาดการณ์ว่าประกันภัยที่อ้างอิงพารามิเตอร์อาจมีบทบาทมากขึ้นในการทำประกันกรณีเกิดภัยพิบัติร้ายแรงที่ผู้รับประกันไม่จำเป็นต้องส่งทีมผู้เจรจาสินไหมทดแทนลงพื้นที่เพื่อประเมินความเสียหายหรือตรวจสอบความคุ้มครอง เวลาและค่าใช้จ่ายที่

7 ระบบของสมาคมประกันภัยทางทะเลแบบสหการได้ขยายตัวและอาศัยความร่วมมือของสมาชิก (ในการให้ความช่วยเหลือกันและกัน) เพื่อลดค่าใช้จ่ายและให้ความคุ้มครองที่เหมาะสมด้วยต้นทุนที่สมเหตุสมผล (FAO, 2558a, n.157)

8 ดูได้ที่: https://corporatesolutions.swissre.com/insights/knowledge/what_is_parametric_insurance.html

ค่อนข้างสูงมีความเกี่ยวข้องกับการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนหลายพันราย อันเกิดจากภัยพิบัติร้ายแรง ประกันภัยที่อ้างอิงพารามิเตอร์ประมาณการความจำเป็นในการใช้ผู้เจรจาตกลงสินไหมทดแทนและกำหนดให้มีการตรวจยืนยันเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเพื่อจ่ายค่าสินไหมทดแทนเท่านั้น

ข้อดีอีกประการหนึ่งของประกันภัยที่อ้างอิงพารามิเตอร์คือช่วยอัดฉีดสภาพคล่องระยะสั้นให้กับประเทศกำลังพัฒนาที่ได้รับผลกระทบจากภัยพิบัติร้ายแรง ในหลายกรณีนั้น ประเทศต่าง ๆ ให้ความร่วมมือเพื่อจัดตั้งกลุ่มป้องกันความเสี่ยงระหว่างประเทศเพื่อทำหน้าที่เป็นประกันภัยที่อ้างอิงพารามิเตอร์กรณีเกิดภัยพิบัติร้ายแรงในภูมิภาคของตน ตัวอย่างกลุ่มป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวคือ การประกันภัยความเสี่ยงภัยทางภัยพิบัติทางธรรมชาติของคาริบเบียน (CCRIF) และหน่วยงานป้องกันความเสี่ยงแอฟริกา CCRIF ช่วยให้ประเทศในแถบคาริบเบียนฟื้นตัวจากเฮอริเคน แผ่นดินไหว และอุทกภัย ขณะที่หน่วยงานป้องกันความเสี่ยงแอฟริกาให้ความคุ้มครองแบบอ้างอิงพารามิเตอร์สำหรับภัยแล้ง ฝนตกไม่สม่ำเสมอ และอุณหภูมิสูง (IRBD / World Bank, 2550)

แม้ว่าประกันภัยที่อ้างอิงพารามิเตอร์มีข้อดีหลายประการที่มีส่วนช่วยประเทศกำลังพัฒนากรณีเกิดภัยพิบัติร้ายแรง แต่ก็ไม่ใช่วิธีแก้ปัญหาแบบครบวงจรสำหรับการประมณรายช้อยด้วยเหตุผลต่อไปนี้

- ▶ ประการแรกคือ ประกันภัยที่อ้างอิงพารามิเตอร์ให้ความคุ้มครองกรณีเกิดภัยธรรมชาติและภัยพิบัติร้ายแรงเท่านั้น แต่ไม่ได้ให้ความคุ้มครองแบบวันต่อวัน ดังนั้น จึงไม่คุ้มครองหรือจัดการกับความเสียหายส่วนใหญ่ของการประมณรายช้อยที่อธิบายไว้ในบทที่ 3 ประกันภัยที่อ้างอิงพารามิเตอร์ไม่ได้ให้ผลประโยชน์แบบเต็มรูปแบบเมื่อเทียบกับประกันภัยทั่วไป
- ▶ ประการที่สองที่มีความสำคัญเท่า ๆ กันคือ ประกันภัยที่อ้างอิงพารามิเตอร์ไม่ได้สร้างแรงจูงใจหรือให้ผลตอบแทนการทำประมง การแปรรูปสัตว์น้ำ และการดำเนินการทางการตลาดอย่างยั่งยืนและรับผิดชอบ รวมถึงการเตรียมความพร้อมรับมือภัยธรรมชาติที่ดี เนื่องจากการจ่ายค่าสินไหมทดแทนไม่ได้เกี่ยวข้องกับความเสียหายหรือความสูญเสียที่แท้จริงของผู้เอาประกัน และการที่ผู้เอาประกันปฏิบัติตามวิธีปฏิบัติที่รับผิดชอบและระมัดระวังหรือไม่ก็ตาม โดยการจ่ายค่าสินไหมทดแทนนั้นอ้างอิงจากเหตุการณ์ที่คาดการณ์ไว้ล่วงหน้าเท่านั้น
- ▶ ประการที่สาม ประกันภัยที่อ้างอิงพารามิเตอร์เป็นการดำเนินงานจากบนลงล่างผ่านกระทรวงการคลังของประเทศต่าง ๆ และไม่ได้ส่งเสริมหรือสร้างการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้เสียอย่างเต็มที่ในทุกขั้นตอนของการระบุนความต้องการด้านประกันภัย การกำหนดค่าธรรมเนียมประกันภัย ข้อบังคับและขั้นตอนต่าง ๆ และการติดตามและประเมินผลกระทบของแผนประกันภัยที่อ้างอิงพารามิเตอร์ไม่ได้ส่งเสริมหรือสร้างขีดความสามารถของผู้มีส่วนได้เสีย

เอกสารแนบท้าย ง ให้รายละเอียดเพิ่มเติมเกี่ยวกับการประกันความเสี่ยงที่อ้างอิงพารามิเตอร์ที่อาจเป็นประโยชน์กับภาคการประมง

6.5 การบังคับทำประกันภัยในการขึ้นทะเบียนเรือ

ทางเลือกทั้งหมดที่กล่าวไปก่อนหน้านี้จะได้ประโยชน์จากการบังคับทำประกันภัยในการขึ้นทะเบียนเรือประมงพาณิชย์ โดยมีเงื่อนไขว่าการประกันภัยนั้น ต้องใช้ได้จริงและตอบสนองความต้องการของชาวประมงรายช้อย ประกันภัยภาคบังคับจะมีส่วนช่วยบรรเทาและกระจายความเสี่ยงของภาคการประมงได้มาก อีกทั้งสร้างความยืดหยุ่นให้กับอุตสาหกรรมประมงทั้งด้านเศรษฐกิจและด้านอื่น และทำให้การประกันภัยสามารถเข้าถึงได้รวมถึงลดเบี้ยประกันลงจากการที่มีกลุ่มผู้เอาประกันจำนวนมากที่จ่ายเบี้ยประกัน

รัฐอาจเสนอแผนประกันภัยเรือภาคบังคับเป็นระยะตามที่กำหนดได้ โดยเริ่มจากการบังคับทำประกันภัยสำหรับเรือขนาดใหญ่ก่อน เช่น เรือยาว 12 เมตร หรือมากกว่า ข้อกำหนดดังกล่าวอาจจำกัดเพียงประกันภัยความรับผิดชอบบุคคลภายนอกในช่วงแรกก็ได้

7. กองทุนป้องกันความเสี่ยง วิธีปฏิบัติและข้อควรระวังในเรื่องสภาพภูมิอากาศ

ความท้าทายในการจำแนกสินไหมทดแทนจำนวนมากในกรณีเกิดภัยธรรมชาติอาจจัดการได้โดยการตั้งกองทุนป้องกันความเสี่ยง กองทุนค้ำประกัน หรือแผนงานต่าง ๆ ในระดับประเทศหรือภูมิภาคโดยมีรัฐบาลและผู้บริจาคเป็นผู้สนับสนุนเงินลงทุนซึ่งจะช่วยให้กลุ่มประกันตนเองและองค์กรประมณรายย่อยเจรจาตกลงค่าสินไหมทดแทนได้ในกรณีเกิดภัยธรรมชาติ ความช่วยเหลือดังกล่าวอาจจำเป็นสำหรับผู้ให้บริการประกันภัยเอกชนซึ่งบริการประกันภัยแก่การประมณรายย่อยกรณีเกิดภัยธรรมชาติซึ่งส่วนใหญ่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงของสภาพอากาศ

การจัดทำวิธีจัดตั้งและบริหารกองทุนป้องกันความเสี่ยงระบุไว้ในบริบทของการประเมินความต้องการและโอกาสการรับประกันภัยในภาคการประมงของคาริบเบียนในปี พ.ศ. 2558/ 2559 (Tietze, and VanAnrooy, 2562) และอธิบายไว้บางส่วนใน [กล่องข้อความ 5](#) การกำหนดดังกล่าวสามารถใช้ได้กับภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก

กล่องข้อความ 5: การจัดตั้งกองทุนป้องกันความเสี่ยงกรณีเกิดภัยธรรมชาติ

แผนการดังกล่าวต้องประกอบด้วยผู้รับประกันภัยทั้งภาครัฐและเอกชนซึ่งมีกรรมสิทธิ์ทางทะเลอยู่แล้ว และเต็มใจให้ความร่วมมือกับกองทุนป้องกันความเสี่ยงภายใต้บันทึกความเข้าใจและเครื่องมือทางกฎหมายและข้อตกลงอื่น ๆ กับกระทรวงการคลังและชาวประมง ข้อกำหนดของข้อตกลงดังกล่าวต้องอยู่ภายใต้การเจรจาที่มีความสมเหตุสมผล กองทุนนี้อาจมีระยะเวลา 10 ปี โดยต้องบอกเลิกข้อตกลงล่วงหน้า 2 ปี ภายใต้เงื่อนไขที่ระบุไว้ ผู้รับประกันภัยที่เข้าร่วมแผนดังกล่าวจะมีสิทธิได้รับเงินชดเชยจากกองทุนป้องกันความเสี่ยงโดยผ่านกระทรวงการคลัง เงินชดเชยจะมีการประเมินร่วมกันระหว่างสำนักงานจัดการภัยพิบัติ/ สถานการณ์ฉุกเฉินแห่งชาติ องค์การประมงแห่งชาติ และสมาพันธ์องค์กรประมงรายย่อยแห่งชาติพร้อมด้วยผู้รับประกันภัยที่เข้าร่วมแผนดังกล่าว ในพื้นที่เกิดภัยธรรมชาติ (ไซโคลน พายุรุนแรง ฝนตก ดินถล่ม การกัดเซาะชายฝั่งขั้นรุนแรง เป็นต้น) ซึ่งส่งผลกระทบต่อด้านลบและรุนแรงต่อภาคการประมง การดำรงชีพของชาวประมงรายย่อย และขีดความสามารถของภาคการประมงในการส่งเสริมความมั่นคงทางอาหาร ซึ่งทำให้การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในภาคการประมงเพิ่มขึ้นอย่างฉับพลัน ผู้รับประกันภัยจะใช้กองทุนดังกล่าวเพื่อจัดการค่าสินไหมทดแทนในภาคการประมงที่เกิดจากภัยธรรมชาติในเวลาอันสมควร เพื่อเป็นการตอบแทนการสนับสนุนที่ผู้รับประกันภัยได้รับ ผู้รับประกันภัยจะปรับปรุงกรรมสิทธิ์ประกันภัยทางทะเลสำหรับการประมง เพื่อให้มีความเหมาะสมและเข้าถึงได้ และตอบสนองความต้องการของชาวประมงและอุตสาหกรรมการประมง ซึ่งอาจรวมถึงการลดเบี้ยประกันและการคืนเบี้ยประกันพิเศษกรณีที่ไม่มีการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน ต้องปรับปรุงกรรมสิทธิ์ประกันภัยทางทะเลในปัจจุบัน เพื่อประกันเรือประมงเชิงพาณิชย์โดยการเจรจา/ ปรึกษาหารือกันระหว่างหน่วยงานประมงของชาติ สมาพันธ์องค์กรประมงรายย่อยแห่งชาติ และบริษัทประกัน ซึ่งต้องการให้ผู้รับประกันภัยต่อเข้าร่วมด้วย

ด้วยหลักคิดในการส่งเสริมวิธีปฏิบัติแบบรู้เท่าทันสภาพภูมิอากาศรวมถึงการป้องกันและบรรเทาความเสี่ยง ชาวประมงผู้เอา
ประกันต้องมีหน้าที่ปฏิบัติตามข้อกำหนดต่าง ๆ อาจต้องมีการดำเนินการควบคุมของหน่วยงานประมงและหน่วยงานอื่น ๆ เพื่อ
กระตุ้นให้เกิดวิธีปฏิบัติอย่างรับผิดชอบและส่งเสริมการปฏิบัติตามกฎระเบียบ ตัวอย่างแสดงไว้ในกล่องข้อความ 6

กล่องข้อความ6: วิธีปฏิบัติและการป้องกันแบบรู้เท่าทันสภาพภูมิอากาศ

1. สาธารณูปโภคพื้นฐานด้านประมงต้องตั้งอยู่ในพื้นที่ปลอดภัย/เหมาะสมและมีการจัดการและบำรุงรักษาที่ดี
2. ต้องมีแผนเตรียมพร้อมรับมือภัยพิบัติสำหรับภาคการประมง
3. ต้องสร้างเรือประมง เครื่องมือ และอุปกรณ์ประมง ติดตั้ง ซ่อมแซม และบำรุงรักษาอย่างเหมาะสม และใช้งานอย่างปลอดภัย ต้องใช้งานเรือประมงในพื้นที่ที่ได้รับการรับรองว่ามีความเหมาะสมตามคำแนะนำของผู้ผลิตเท่านั้น เช่น เรือที่ไม่เหมาะกับการประมงนอกชายฝั่งไม่ควรนำไปใช้นอกชายฝั่งในทุกกรณี
4. เจ้าของเรือประมงจำเป็นต้องแน่ใจว่า เรือของตนจอด/ผูกไว้อย่างแน่นหนาภายในท่าเรือ และจำเป็นต้องมีแผนรับมือภัยพิบัติและรู้ตำแหน่งและวิธีลากและเก็บเรือและเครื่องมือ
5. ความปลอดภัยในการอบรมทางทะเลสำหรับผู้ปฏิบัติการเรือประมงและลูกเรือและการออกใบรับรองให้แก่กัปตัน และผู้ควบคุมเรืออาจถือเป็นหลักทางการป้องกันด้วย

หน่วยงานด้านประมงต้องตรวจสอบสภาพความพร้อมการออกทะเลของเรือประมงและอุปกรณ์รับภัยที่ใช้งานเรือเมื่อมีการต่อ
ทะเบียนเรือประจำปี บางประเทศยังได้บันทึกมูลค่าของเรือแต่ละลำด้วย ทุกประเทศควรปรับใช้ขั้นตอนนี้ ในกรณีที่จำเป็น
เจ้าหน้าที่ประมงควรได้รับการอบรมด้านการตรวจสอบ/สำรวจเรือด้วย

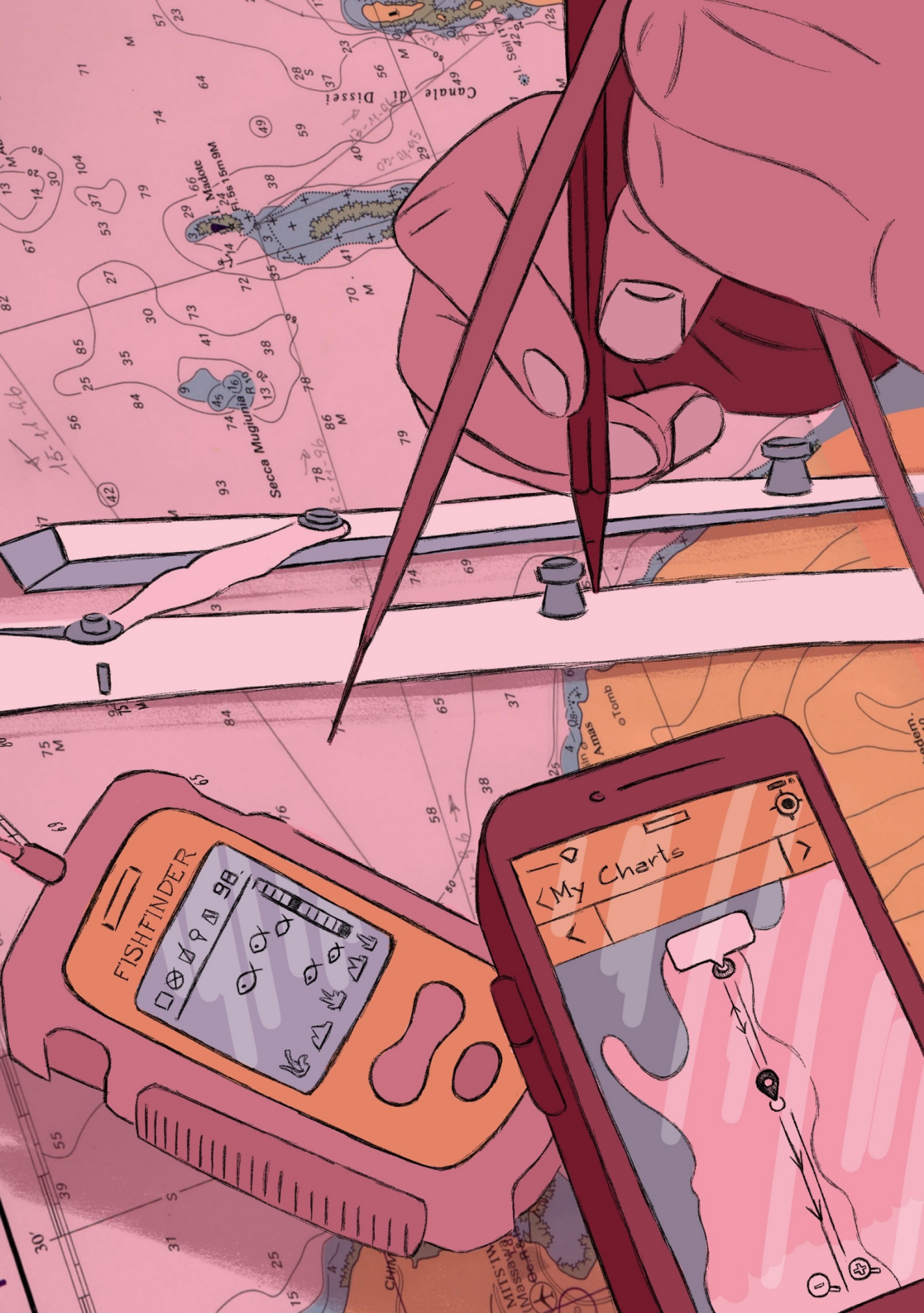
ประเทศต่าง ๆ ที่ปัจจุบันไม่ต้องมีการออกใบรับรองให้แก่กัปตันเรือควรกำหนดข้อกำหนดดังกล่าวขึ้น อีกหนึ่งขั้นตอนหรือ
กฎระเบียบที่อาจช่วยลดความเสี่ยงและโดยทั่วไปใช้เป็นมาตรการรับมือการประมงที่ผิดกฎหมาย ขาดการรายงานและไร้การ
ควบคุม (IUU) เป็นหน้าที่ของเรือประมงในการคิดเครื่องหมายเพื่อเอื้อต่อการระบุละเอียด การทำเครื่องหมายเรือประมงอย่าง
ถูกต้องจะช่วยให้หน่วยงานต่าง ๆ เช่น กองทัพเรือ ขามชายฝั่ง สุลกากร ผู้ตรวจสอบด้านประมง และการทำเรือระบุและค้นหาเรือ
ได้ง่ายและยังเอื้อต่อการค้นหาเรือกรณีเกิดเหตุในทะเลและกรณีที่มีการโจรกรรมเรือได้

⁹ หลักปฏิบัติทางเทคนิคว่าด้วยความปลอดภัยทางทะเล: www.fao.org/3/a-i4740e.pdf

ส่วนที่



การออกแบบและนำไปแผนประกันภัยการ
ประมณรายย่อยไปใช้



8. การประเมิน การสำรวจ กรมธรรม์ ขั้นตอนและรูปแบบการประกันภัย

ในการออกแบบและใช้แผนประกันภัยสำหรับการประมณรายย่อยเชิงพาณิชย์ ต้องพิจารณาปัจจัยต่าง ๆ ดังนี้

ขั้นตอนการเตรียมการ

- ▶ ประเมินผลการปฏิบัติงานเชิงเศรษฐกิจและการเงินของอุตสาหกรรมประมงที่จะทำประกันและความอยู่รอด ความยั่งยืน และหลักโน้มน้าในอนาคตด้านนิเวศและสิ่งแวดล้อม
- ▶ ประเมินความต้องการและโอกาสต่าง ๆ (การประเมินตลาด) เพื่อการให้บริการประกันภัยโดยอ้างอิงภาคธุรกิจเฉพาะของอุตสาหกรรมประมงและขอบเขตทางภูมิศาสตร์
- ▶ กำหนดแผนปฏิบัติการเพิ่มเติมที่จำเป็นต้องดำเนินการเพื่อให้บริการประกันภัยใช้ได้จริงและมีความยั่งยืน เช่น แผนปฏิบัติการเพื่อการใช้งาน การจัดการ และการอนุรักษ์ทรัพยากรทางน้ำและระบบนิเวศอย่างยั่งยืน แผนปฏิบัติการเพื่อให้การประกันสุขภาพ ประกันสังคม และสวัสดิการทางสังคม การอบรมวิชาชีพ และบริการอื่น ๆ แก่ชุมชนประมงรายย่อย
- ▶ ประเมินโครงสร้างพื้นฐานและบริการที่มีอยู่เพื่อคาดการณ์ภัยธรรมชาติและประเมินความเสี่ยง
- ▶ ตัดสินใจเรื่องความคุ้มครองของบริการประกันภัยที่ผู้รับประกันจะจัดให้ได้
- ▶ ประเมินความเสี่ยงต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์ที่เอาประกัน รวมถึงความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงของสภาพอากาศ
- ▶ กำหนดต้นทุนบริการประกันภัยและเบี้ยประกัน

ขั้นตอนการนำไปปฏิบัติ

- ▶ กำหนดขั้นตอนการประเมินการใช้งานประกันภัย
- ▶ กำหนดขั้นตอนการเจรจา/ จัดการสินไหมทดแทน
- ▶ กำหนดขั้นตอนการติดตามผลการปฏิบัติงานและผลกระทบของแผนประกันภัยและระบุความท้าทายและโอกาสต่าง ๆ ในแง่ของการติดตามผลการซื้อประกันภัย การระบุปัจจัยต่าง ๆ ที่ทำให้จำนวนผู้เอาประกันเพิ่มขึ้น ลดลง และชะลอตัว
- ▶ ประเมินผลกระทบ/ ความสำเร็จของแผนประกันภัยในแง่ของการเพิ่มความสามารถในการผลิตเชิงเศรษฐกิจของผู้เอาประกัน ความเป็นอยู่ที่ดีด้านสังคม-เศรษฐกิจ รวมถึงการทำประมงที่ปลอดภัยและรับผิดชอบมากขึ้น

แม้ว่าสามข้อแรกได้มีการกล่าวถึงไปแล้ว แต่มีบางประเด็นที่มีการอธิบายเพิ่มเติมด้านล่าง

8.1 การประเมินและการสำรวจ

ขั้นตอนบางขั้นตอนที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาแผนประกันภัยเรือประมงและเครื่องมือประมงสำหรับชาวประมงรายย่อย แสดงไว้ในตาราง 6

ตาราง 6: ขั้นตอนในการจัดทำแผนประกันภัยเรือประมงและเครื่องมือ

ลำดับที่	ขั้นตอน
1	รวบรวมข้อมูลขนาดและประเภทธุรกิจที่คาดไว้ (สินทรัพย์/ บุคลากร/ กิจกรรมที่จำเป็นต้องมีการประกันภัยและมูลค่าปัจจุบันของสินทรัพย์)
2	ประเมินความต้องการ/อุปสงค์ (การประเมินตลาด) สำหรับบริการประกันภัยที่อาจเป็นส่วนหนึ่งของการประเมินบริการทางการเงินทั่วไปที่กว้างขึ้น และอาจรวมเข้ากับกิจกรรมสร้างความตระหนักรู้
3	รวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลในอดีตเกี่ยวกับกลุ่มเรือประมง โครงสร้างพื้นฐานของท่าเทียบเรือและอันตรายทางธรรมชาติและอันตรายที่เกิดจากมนุษย์ที่ก่อให้เกิดความสูญเสียกับภาคประมงรายย่อย
4	ระบุผู้รับประกันและ NGOs ที่มีศักยภาพ ซึ่งอาจช่วยลดต้นทุนธุรกรรมในการบริการประกันภัยแก่ชาวประมงรายย่อย
5	สร้างการมีส่วนร่วมของหน่วยงานรัฐบาลที่เกี่ยวข้อง (เช่น การประมง การคลัง) และสหกรณ์ประมงในการเพิ่มความตระหนักรู้และเสริมสร้างขีดความสามารถของชาวประมงรายย่อย เกี่ยวกับบริการประกันภัย
6	ขอรับการสนับสนุนจากรัฐบาล (ตามความจำเป็น) ในแง่ของการค้ำประกันและความเชื่อมโยงกับโปรแกรมความปลอดภัยต่าง ๆ ที่มีอยู่แล้ว
7	พัฒนานโยบายเพื่อสร้างความเป็นหุ้นส่วน (ผู้รับประกัน NGO ตัวแทนชาวประมงรายย่อย รัฐบาล) ที่ตอบสนองความต้องการและความจำเป็นของชาวประมง

การทำตามขั้นตอนดังกล่าวข้างต้น จะต้องมีการดำเนินการบางอย่างคู่ขนานไปด้วย คือต้องมีการเพิ่มความตระหนักรู้และเสริมสร้างขีดความสามารถ ซึ่งจำเป็นต้องดำเนินการดังนี้

- จัดทำเอกสารข้อมูลเกี่ยวกับประโยชน์ของการประกันภัยและวิธีการประกันภัย
- จัดให้มีการณรงค์เพิ่มความตระหนักรู้เพื่อเพิ่มความเข้าใจของชุมชนประมงเกี่ยวกับการประกันภัยเรือและเครื่องมือ ประกันอุบัติเหตุและประกันชีวิต ประโยชน์และค่าใช้จ่าย โดยร่วมมืออย่างใกล้ชิดกับหน่วยงานท้องถิ่น องค์กรประมงรายย่อย และตัวแทนในท้องถิ่น
- ใช้สื่อกระจายเสียง สื่อสิ่งพิมพ์ ไปสเตอร์ และโฆษณาเพื่อเผยแพร่ข้อมูลเมื่อมีการเปิดตัวบริการอย่างเป็นทางการ

ตัวอย่างแบบสอบถามที่ใช้ในการประเมินความต้องการด้านประกันภัย เช่น แบบสอบถามหน่วยงานประมง และแบบสอบถามชาวประมงชาย/หญิง ผู้แปรรูปสัตว์น้ำ ผู้ขาย ดูตัวอย่างได้ใน (Tietze and VanAnrooy, 2562)

8.2 กรณธรรม์ประกันภัยและความคุ้มครอง

ในกรณธรรม์ประกันภัยจำเป็นต้องระบุความคุ้มครองตามกรณธรรม์ กรณธรรม์ประกันภัยระบุค่าจำกัดความตามกฎหมายที่ใช้ในข้อตกลงประกันภัย¹⁰ อีกทั้งอธิบายข้อจำกัดทั่วไปและขีดจำกัดทางการเงินของกรณธรรม์ประกันภัย รวมถึงข้อยกเว้น ซึ่งอาจรวมถึงการใช้สินทรัพย์ที่รับประกันโดยไม่ได้รับอนุญาต การโอนผลประโยชน์ การปกปิดหรือการล่อโก่ง การกระทำที่ไม่สุจริต การกระทำโดยเจตนา การริบทรัพย์สินโดยหน่วยงานรัฐบาล สงคราม การปนเปื้อนกัมมันตภาพรังสี และอื่น ๆ

10 เกี่ยวกับหลักการประกันภัยทางทะเลและประเด็นทางกฎหมายดู FAO, 2558ก

แม้ว่าการประกันภัยด้านการประมงจะให้ความคุ้มครองหลายประเภทก็ตาม แต่ความคุ้มครองสามประเภทหลักหรือพื้นฐานที่ต้องพิจารณามีดังนี้

- **ความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก ความคุ้มครอง และการชดเชยค่าสินไหมทดแทน** ความคุ้มครองประเภทนี้ยังเรียกอีกอย่างว่า ความคุ้มครองหรือความคุ้มครองการชดเชยค่าเสียหาย (PI) ให้ความคุ้มครองที่เป็นภาระผูกพันตามกฎหมายต่อบุคคลภายนอก ความรับผิดตามกฎหมายที่เกิดจากการบาดเจ็บ สูญเสียชีวิตหรือความเสียหายต่อเรือหรือทรัพย์สินของบุคคลอื่นอันเป็นผลจากการดำเนินงานของเรือประมง การชนของเรือในท่าเรือที่มีความหนาแน่นหรือพื้นที่ที่ทอสมอบเป็นตัวอย่างของความคุ้มครอง ความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก ความคุ้มครองนี้ยังรองรับค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติตามกฎหมายหากมีการฟ้องร้องดำเนินคดีกับเจ้าของเรือที่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อเรือลำอื่น
- **ความคุ้มครองตัวเรือและเครื่องจักร** ความคุ้มครองสำหรับความเสียหายและความสูญเสียของตัวเรือ อุปกรณ์และสัมภาระที่ติดและไม่ได้ติดกับตัวเรือ อาจแบ่งได้เป็นความคุ้มครองความสูญเสียทั้งหมดและความสูญเสียบางส่วน โดยความสูญเสียบางส่วนอาจจำเป็นต้องมีเบี้ยประกันเพิ่มเติม ความคุ้มครองนี้ชดเชยความเสียหายทางกายภาพของเรือและมีความคุ้มครองค่าและคุ้มครองความเสียหายทุกชนิดซึ่งหมายความว่า หากสาเหตุของความสูญเสีย/ ความเสียหายไม่ได้อยู่ในกรมธรรม์ ก็ยังให้ความคุ้มครองในกรณีเกิดภัยพิบัติ อย่างไรก็ตาม เป็นเรื่องสำคัญที่ต้องทราบว่า เจ้าของต้องรับผิดชอบในการดูแลรักษาและใช้งานเรืออย่างเหมาะสม เนื่องจากไม่คุ้มครองความเสียหายที่เกิดจากการสึกหรอตามปกติ แต่อาจรวมความคุ้มครองกรณีถูกโจรกรรม
- **ความคุ้มครองแพ/อวนและเครื่องมือ** ประกันการสูญหายของเครื่องมือประมง ส่วนใหญ่ความคุ้มครองนี้ใช้กับการสูญหายของแพ/อวน และเครื่องมือทั้งหมด ไม่ใช้การสูญหาย/ เสียหายบางส่วน เนื่องจากประเมินได้ยาก
- **การจำหน่ายซากเรือและความรับผิดชอบต่อมลพิษ** การประกันนี้คุ้มครองความรับผิดในการจ่ายเงินเพื่อเคลื่อนย้ายและจำหน่ายซากเรือ กรณีที่เรืออัปปางนอกชายฝั่งหรือทางน้ำ และค่าใช้จ่ายในการทำมาสะอาดที่เกิดจากการบรรจุน้ำมันหรือการปนเปื้อน
- **ความคุ้มครองค่ารักษาพยาบาลกรณีการบาดเจ็บหรือเจ็บป่วยของลูกเรือ** ความคุ้มครองนี้จะชดเชยค่ารักษาพยาบาลให้กับผู้บาดเจ็บบนเรือไม่ว่าเจ้าของต้องรับผิดชอบหรือไม่ก็ตาม

8.3 ปัจจัยต่างๆ ในการกำหนดค่าเบี้ยประกันเรือประมงและค่าธรรมเนียมประกันภัย

ผู้รับประกันต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขหลักสองประการก่อนให้ความคุ้มครองเหตุการณ์ที่ไม่แน่นอน (Freeman and Kunreuther, 2540) เงื่อนไขแรกคือ ความสามารถในการระบุ และตรวจสอบระดับความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น ผู้รับประกันต้องทราบว่า มีความเป็นไปได้ในการประมาณการความสูญเสียที่ตนอาจประสบเมื่อให้ความคุ้มครองในระดับต่าง ๆ เงื่อนไขที่สองคือ ความสามารถในการกำหนดเบี้ยประกันสำหรับลูกค้าแต่ละระดับ ซึ่งต้องใช้ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับความเสี่ยงของลูกค้าที่เชื่อมโยงกับผู้อื่นในหมู่ผู้เอาประกันที่มีลักษณะในการทำประกัน

ในการกำหนดเบี้ยประกันนั้น บริษัทและแผนประกันภัยจำเป็นต้องคำนึงถึงประเด็นด้านต้นทุนด้วย โดยต้องพิจารณาปัจจัยต่อไปนี้

- **มูลค่าเรือประมง** หากเป็นเรือใหม่ ต้องใช้ราคาซื้อขายหรือมูลค่าตลาดเป็นมูลค่าทดแทน กรณีเรือที่ใช้งานมาแล้ว ผู้พิจารณารับประกัน/ ผู้รับประกันจะใช้บริการผู้ตรวจสอบทางเรือมากำหนดเงื่อนไขทั้งหมดในการประเมินและกำหนดมูลค่าของเรือ
- ในบางประเทศนั้น เจ้าหน้าที่ประมงซึ่งรับผิดชอบการต่อทะเบียนเรือประมงประจำปีได้รับการอบรมหรืออาจได้รับการอบรมให้ประเมินเงื่อนไขทั้งหมดและมูลค่าของเรือประมงโดยใช้สูตรค่าเสื่อมราคาหรือวิธีการที่คล้ายคลึงกัน โดยอาจให้บริการกับผู้รับประกันด้วย ซึ่งดูเหมือนเป็นวิธีแก้ปัญหาในทางปฏิบัติในกรณีของชาวประมงรายย่อยและเรือที่มีขนาดเล็ก

- › ความยาว ความกว้าง การกินน้ำลึก และอายุของเรือ
- › ประเภท แรงม้า และเชื้อเพลิงที่ใช้กับเครื่องยนต์
- › สถานที่จอดเรือและการเปลี่ยนแปลงตามฤดูกาล (ระยะทางไปยังที่หลบภัยจากพายุหรือสถานีลากเรือตามความเหมาะสม)
- › พื้นที่เดินเรือของเรือประมง
- › ประวัติการเรียกเรือค่าสินไหมของเจ้าของและ/หรือนักเดินเรือ

ในแง่ของการกำหนดการชำระเงินและการสูญเสียความคุ้มครองในกรณีผิดนัดชำระเงินนั้น ต้องจำไว้ว่ากรณีของการประมงรายย่อย รายได้อาจไม่สามารถคาดการณ์ได้และไม่แน่นอน ขึ้นอยู่กับความสำเร็จในการจับสัตว์น้ำในแต่ละฤดู ด้วยเหตุผลนี้ กำหนดการชำระเบี้ยประกันต้องมีความยืดหยุ่นเพื่อหลีกเลี่ยงกรณีที่ชาวประมงสูญเสียความคุ้มครองไปหากชำระเงินไม่ตรงตามกำหนดเพียงครั้งเดียว ควรเก็บเบี้ยประกันเป็นรายปีหรือรายครึ่งปี

ต้องปรับเปลี่ยนและปรับลดเบี้ยประกันทุกปีตามค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ที่เอาประกันหากไม่มีการเรียกเรือค่าสินไหมทดแทน ในปีที่ผ่านมา กรมธรรม์ประกันภัยต้องประกอบด้วยเงื่อนไขการคืนเบี้ยประกันพิเศษกรณีที่ไม่มีการเรียกเรือค่าสินไหมทดแทนเพื่อจูงใจและตอบแทนการดำเนินงานของเรือประมงอย่างรับผิดชอบและระมัดระวัง

8.4 คำขอเอาประกันภัย การกำหนดข้อตกลงค่าสินไหมทดแทนและการเรียกเรือค่าสินไหมทดแทน

ตัวอย่างของแบบฟอร์มที่สามารถใช้ในการประเมินคำขอเอาประกันภัยและข้อตกลง/การเรียกเรือค่าสินไหมทดแทนดูได้ในเอกสารแนบท้าย

แบบฟอร์มคำขอเอาประกันภัย ([เอกสารแนบท้าย ก](#)) รวบรวมข้อมูลเจ้าของเรือที่เอาประกัน รายละเอียดเรือ การดำเนินงานของเรือ ความสูญเสียในอดีต ความคุ้มครองที่ร้องขอ และข้อจำกัดต่าง ๆ แบบสอบถามผู้ปฏิบัติงาน ([เอกสารแนบท้าย ข](#)) ซึ่งอาจกรอกพร้อมกับคำขอเอาประกันภัย รวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับ

- › เจ้าของเรือ
- › เรือที่เอาประกัน
- › รายการเฉพาะด้านที่เอาประกันและข้อจำกัดการประกันภัย
- › จุดประสงค์การดำเนินงานของเรือ
- › คุณสมบัติและประสบการณ์ของผู้ปฏิบัติการเรือ
- › รายละเอียดของความเป็นเจ้าของเรือ การดำเนินงาน และลูกเรือในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา
- › บันทึกการเรียกเรือค่าสินไหมทดแทน/ ความสูญเสียของกัปตันเรือในช่วง 5 ปีที่ผ่านมาของเรือทุกลำที่ใช้งานไม่ว่าเอาประกันหรือไม่ก็ตาม

นอกจากการกรอกแบบฟอร์มคำขอและแบบสอบถามผู้ปฏิบัติงานแล้ว ผู้ยื่นขอความคุ้มครองตามกรมธรรม์ควรดำเนินการตามข้อควรระวังเพื่อความปลอดภัยทางทะเล รวมถึงอบรมและซักซ้อมความปลอดภัยให้กับลูกเรือใหม่ที่จะร่วมปฏิบัติงานเรือ

[เอกสารแนบท้าย ค](#) ให้ตัวอย่างการกำหนดขั้นตอนการเรียกเรือค่าสินไหม ขั้นตอนการเรียกเรือค่าสินไหมทางทะเลควรเน้นที่ความรับผิดชอบของผู้ปฏิบัติการเรือในการดำเนินการตามขั้นตอนอันสมควรซึ่งจำเป็นในการป้องกันความสูญเสียหรือความเสียหาย รวมถึงการซ่อมแซมชั่วคราวหากจำเป็น

ผู้ปฏิบัติงานยังต้องรายงานอุบัติเหตุให้ผู้ตรวจสอบทางทะเลทราบโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้ เนื่องจากการรายงานล่าช้าอาจส่งผลกระทบต่อความคุ้มครองตามกรมธรรม์ได้

การประเมินมูลค่าการจัดการสินไหมทดแทนสำหรับประกันภัยเรือพาณิชย์ รวมถึงการประกันภัยสำหรับเรือประมงอาจคำนวณตาม “มูลค่าที่ตกลงกัน” หรือ “มูลค่าเงินสดที่แท้จริง” มูลค่าที่ตกลงกันเป็นกรรมธรรม์ที่ซื้อตามมูลค่าที่ตกลงกันไว้ โดยแสดงไว้ในหน้าคำรับรองมูลค่าความสูญเสียรวมสูงสุดที่จะจ่ายให้ หากพิจารณาแล้วเห็นว่าเรือเกิดความสูญเสียทั้งหมด มูลค่าที่ตกลงกันกำหนดไว้ล่วงหน้าโดยผู้รับประกันและเจ้าของเรือ

กรรมธรรม์ประกันภัยตามมูลค่าเงินสดที่แท้จริงจ่ายค่าเสื่อมราคาของเรือ ณ เวลาที่เกิดความสูญเสียหากเห็นว่าเป็นความสูญเสียทั้งหมด และค่าเสื่อมราคาสำหรับการซ่อมแซมเรือที่เสียหายและอุปกรณ์ที่เสียหายหรือสูญหาย และทรัพย์สินอื่นที่ไม่ได้ติดอยู่กับตัวเรือ กรรมธรรม์ที่ใช้มูลค่าเงินสดที่แท้จริงอาจให้ความคุ้มครองน้อยกว่ากรรมธรรม์ที่ใช้มูลค่าที่ตกลงกันแต่ก็มีเบี้ยประกันที่ต่ำกว่า

เอกสารอ้างอิง

Allianz Group. 2553. การศึกษาการรับประกันของกลุ่มคนยากจน. รายงานการให้บริการสินเชื่อรายย่อย. 40 น.

Dercon, Stefan. 2547. การประกันภัยความยากจน. สำนักงานพิมพ์มหาวิทยาลัยออกซ์ฟอร์ด

Environmental Defense Fund, Rare, Meloy Fund and Encourage Capital. 2561. หลักการการลงทุนในการจับสัตว์น้ำในประเทศที่ยั่งยืน. 17 น.

FAO. 2535. กองทุนเงินกู้หมุนเวียนและแผนสินเชื่อสำหรับชุมชนประมง. หลักทางการจัดการ. องค์การอาหารและเกษตรแห่งสหประชาชาติ. กรุงโรม. อิตาลี. 163 น.

FAO. 2543. รายงานของการประชุมเชิงปฏิบัติการภูมิภาค KMI/ APRACA/ FAO ว่าด้วยผลกระทบของโลกรภิวัตน์และการผ่อนคลายกฎระเบียบการจับสัตว์น้ำในเอเชียและแปซิฟิก, เมืองปูซาน, สาธารณรัฐเกาหลี, 11-15 ตุลาคม พ.ศ. 2542.

Tietze, U. Shresthra, B.P. รายงานการประมงของ FAO ฉบับที่ 624. องค์การอาหารและเกษตรแห่งสหประชาชาติ. กรุงโรม. อิตาลี.

FAO. 2538ก. จรรยาบรรณว่าด้วยการประมงที่รับผิดชอบ. กรุงโรม. 91 น.

FAO. 2538ข. รายงานการปริกษาหรือว่าด้วยการจัดตั้งเครือข่ายสินเชื่อการประมงในเอเชียและแปซิฟิก. กรุงจาการ์ตา. อินโดนีเซีย, 18-22 ตุลาคม พ.ศ. 2537.

Tietze, U. รายงานการประมงของ FAO ฉบับที่ 516. องค์การอาหารและเกษตรแห่งสหประชาชาติ. กรุงโรม. อิตาลี.

FAO. 2539. รายงานการปริกษาหรือระดับภูมิภาคว่าด้วยสินเชื่อของสถาบันสำหรับการตลาด การจับสัตว์น้ำ และการจัดการสัตว์น้ำที่ยั่งยืนในเอเชียและแปซิฟิก. กรุงมะนิลา, ฟิลิปปินส์, 3-7 กรกฎาคม พ.ศ. 2538.

Tietze, U. รายงานการประมงของ FAO ฉบับที่ 540. องค์การอาหารและเกษตรแห่งสหประชาชาติ. กรุงโรม. อิตาลี.

FAO. 2541. รายงานของการประชุมเชิงปฏิบัติการว่าด้วยการให้เงินทุนในการผลิตและการตลาดเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผลิตภัณฑ์ประมงในเอเชียและแปซิฟิก, กรุงกัวลาลัมเปอร์, มาเลเซีย, 26-30 พฤษภาคม พ.ศ. 2540.

Tietze, U. รายงานการประมงของ FAO ฉบับที่ 577. องค์การอาหารและเกษตรแห่งสหประชาชาติ. กรุงโรม. อิตาลี.

FAO. 2546. การให้บริการสินเชื่อรายย่อยในการประมงและการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ. หลักปฏิบัติและกรณีศึกษา. เอกสารทางเทคนิคการประมง FAO ฉบับที่ 440. กรุงโรม. 114 น.

FAO. 2548. การเพิ่มการส่งเสริมการประมงรายย่อยเพื่อบรรเทาความยากจนและเพิ่มความมั่นคงทางอาหาร. หลักปฏิบัติทางเทคนิค FAO เพื่อการประมงที่รับผิดชอบฉบับที่ 10. กรุงโรม. 79 น.

FAO. 2550. ความต้องการสินเชื่อและการให้บริการสินเชื่อรายย่อยในการพัฒนาและอนุรักษ์การจับสัตว์น้ำในประเทศในเอเชีย.

Tietze, U., Siar, S.V., Marmulla, G., van Anrooy, R. . เอกสารทางเทคนิคการประมง ฉบับที่ 460, eds. FAO กรุงโรม. 138 น.

FAO. 2552. รายงานการประชุมระดับโลกว่าด้วยการประมงรายย่อย – การประกันความยั่งยืนของการประมงรายย่อย: การบูรณาการการประมงที่รับผิดชอบและการพัฒนาสังคมเข้าด้วยกัน. กรุงเทพฯ, ประเทศไทย, 13–17 ตุลาคม พ.ศ. 2551. รายงานการประชุมและการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ FAO ฉบับที่ 911. กรุงโรม.

FAO. 2552ก. การทำประมง. 2. หลักปฏิบัติที่ดีในการลดการจับนกทะเล โดยบังเอิญในการจับสัตว์น้ำ.

FAO. หลักปฏิบัติทางเทคนิคเพื่อการประมงที่รับผิดชอบ ฉบับที่ 1, Suppl. 2. กรุงโรม, FAO. 49 น.

FAO. 2558. หลักปฏิบัติโดยสมัครใจในการสร้างความยั่งยืนให้กับการประมงรายย่อยในบริบทของความมั่นคงทางอาหารและการจัดการความยากจน. FAO. กรุงโรม 2558. 18น.

FAO. 2558ก. การทำประมง. หลักปฏิบัติที่ดีในการปรับปรุงความปลอดภัยทางทะเลในภาคการประมง. หลักปฏิบัติทางเทคนิคของ FAO เพื่อการประมงที่รับผิดชอบ ฉบับที่ 1, Suppl. 3. กรุงโรม. 196 น.

FAO. 2559. คุณลักษณะทางเทคนิคและสังคม-เศรษฐกิจของชุมชนประมงชายฝั่งรายย่อยและโอกาสในการบรรเทาความยากจนและการสร้างความแข็งแกร่ง. โดย Uwe Tietze. หนังสือเวียนด้านการประมงและการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำของ FAO ฉบับที่ 1111. กรุงโรม, อิตาลี.

FAO. 2017. ความคุ้มครองทางสังคมเพื่อส่งเสริมการจัดการทรัพยากรธรรมชาติที่ยั่งยืนและลดความยากจนในชุมชนที่พึ่งพาการประมง. รายงานการประชุมเชิงปฏิบัติการของ FAO, 17-18 พฤศจิกายน พ.ศ. 2558, กรุงโรม

FAO. 2562. สถานะการประมงและการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำทั่วโลก พ.ศ. 2561 - การบรรลุเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน. กรุงโรม, อิตาลี, FAO. 210 น.

Freeman, P.K. & Kunreuther, H. 2540. การจัดการความเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อมด้วยการประกันภัย. Kluwer Academic Publishers. Boston/ Dordrecht/ London. 107 น.

Hotta, M. 2542. แผนประกันภัยด้านประมงในเอเชีย: ประสบการณ์ วิธีปฏิบัติ และหลักการ. หนังสือเวียนด้านการประมงของ FAO ฉบับที่ 948. กรุงโรม, FAO. 2542. 54 น.

International Bank for Reconstruction and Development / World Bank. 2550. Insurance Against Covariate Shocks. บทบาทของการประกันภัยที่อ้างอิงดัชนีในความคุ้มครองทางสังคมของประเทศรายได้ต่ำของทวีปแอฟริกา. โดย Harold Alderman & Trina Haque.

Shinoj Parappurathu, C. Ramachandran, A. Gopalakrishnan, Dilip Kumar, M.K. Poddar, Manas Choudhury, R. Geetha, K.Mohammed Koya, R. Narayana Kumar, K.P. Salini, P.V.Sunil. 2560ก. อะไรที่ทำร้ายการประกันภัยด้านประมงในอินเดีย? การประเมินปัญหา ความท้าทาย และศักยภาพในอนาคต. In: นโยบายทางทะเลฉบับที่ 86 (2560), น. 144-155

Shinoj Parappurathu, C. Ramachandran, A. Gopalakrishnan, K. Mohammed Koya, R. Narayanakumar,

K. P. Salini and P. V. Sunil. ICAR-Central Marine Fisheries Research Institute, Kochi. 2560ข. การประกันภัยการประมงทางทะเล

ในอินเดีย: สถานะและอนาคต. In: Mar. Fish. Infor. Serv., T & E Ser., No. 233, 2560

SIFFS (สมาพันธ์สมาคมประมงแห่งอินเดียได้)

Tietze, U. and VanAnrooy, R. 2561. การประเมินความต้องการและ โอกาสการประกันภัยในภาคการประมงคาริบเบียน, หนังสือเวียนด้านการประมงและการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำของ FAO ฉบับที่ 1175. กรุงโรม, FAO. 62 น.

VanAnrooy, R., Ahmad, I.U., Hart, T., Hotta, M., Ping, Y., Yang, W., Shipton, T., Benoit, C., Ruchismita, R., Upare, S., Siar, S.V. 2552. การทบทวนสถานะปัจจุบันของการประกันภัยการจับสัตว์น้ำทั่วโลก. เอกสารทางเทคนิคด้านการประมงและการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำของ FAO ฉบับที่ 510. กรุงโรม. อิตาลี. FAO. 162 น.

เอกสารแนบท้าย: ตัวอย่างแบบฟอร์ม ขั้นตอน¹¹ และข้อมูลเพิ่มเติม

เอกสารแนบท้าย ก: คำขอเอาประกันภัย

ชื่อประกันภัย

คำขอเอาประกันภัย

(ต้องยื่นพร้อมแบบสอบถามผู้ปฏิบัติการเรือที่กรอกครบถ้วนแล้ว)

ชื่อเรือ:.....

อ้างอิงโดย:.....

ก. ข้อมูลเจ้าของเรือ

เจ้าของเรือ (บุคคลธรรมดา/ บริษัท/ สมาคม):.....

ที่อยู่:.....

โทรศัพท์บ้าน:.....

โทรศัพท์มือถือ:.....

อีเมล:.....

ผู้รับชำระค่าความสูญเสีย/ ความเสียหาย:.....

ข. ข้อมูลเรือ

เครื่องหมาย/ รายละเอียดเรือ:.....

AIS/ VMS:

ความยาว:.....

ความกว้าง:.....

กินน้ำ/ ความลึก:.....

ระวางน้ำหนักเรือ:.....

11 แบบฟอร์มและขั้นตอนการประกันภัยปรับใช้ให้เข้ากับหลักปฏิบัตินี้โดยอ้างอิงแบบฟอร์มของกองทุนกิจการชายฝั่งทะเล รัฐวอชิงตัน สหรัฐอเมริกา <https://www.coastalmarinefund.com>. กองทุนกิจการชายฝั่งทะเล (CMF) เป็นแผนประกันภัยตนเองสำหรับเรือประมงพาณิชย์ ก่อตั้งขึ้นในปี 2536 เพื่อรับผิดชอบการดำเนินงานของเรือประมงพาณิชย์ – โดยปฏิบัติงานเพื่อจัดการดำเนินงานที่ประมาทและขาดความระมัดระวัง เจ้าของและสมาชิก CMF สร้างและดำรงไว้ซึ่งกองทุนเพื่อชดเชยความสูญเสียและร่วมรับความเสี่ยงของความสูญเสียและความเสียหายของเรือ สมาชิกยังช่วยเรือที่ประสบภัยพิบัติด้วย

ประเภทเรือ:.....

ประเภทเครื่องยนต์/ เชื้อเพลิง:.....

ปีที่ต่อเรือ:.....

ชื่อและที่อยู่ผู้ต่อเรือ:.....

เอกสารการซื้อ/ สร้างเรือ:.....

วันที่ซื้อ:.....

ราคาซื้อขาย:.....

การตรวจสอบ/ ทดสอบความคงตัวของเรือล่าสุดและบันทึกการตรวจสอบ/ ทดสอบ:.....

มูลค่าตลาดของเรือ:.....

มูลค่าทดแทนใหม่:.....

ติดตั้งระบบแจ้งเตือน: ใช่/ ไม่

ติดตั้งระบบดับเพลิง: ใช่/ ไม่

ที่จอด/ ท่าเรือ:.....

จำนวนและชื่อลูกเรือ:.....

เจ้าของใช้งานเองหรือไม่? ใช่/ ไม่ ถ้าไม่ ชื่อผู้ปฏิบัติการเรือ:.....

ก. รายละเอียดประกันภัย

รายการที่เอาประกัน		ขีดจำกัดการประกันภัย (สกุลเงิน)
ตัวเรือและเครื่องจักร		
ความคุ้มครองและการชดใช้ (P&I)		
เครื่องมือประมง		
มลพิษ		
ระยะเวลาที่เอาประกัน		

ง. ข้อมูลการใช้งาน

การประมง	พื้นที่ใช้งาน	เดือนที่ใช้งาน	ชื่อลูกเรือ

จ. ความสูญเสียในช่วง 5 ปี ที่ผ่านมา

ปี	เรือ	ตัวเรือหรือความสูญเสีย P&I	จำนวนเงินที่จ่าย

วันที่
ลายมือชื่อ

ชื่อและที่อยู่ของผู้รับประกัน

เอกสารแนบท้าย ข แบบสอบถามผู้ปฏิบัติการเรือ

แบบสอบถามผู้ปฏิบัติการเรือ

ก. ข้อมูลผู้ปฏิบัติการเรือ

ชื่อ:.....

ที่อยู่:.....

โทรศัพท์และโทรศัพท์มือถือ:.....

อีเมล:.....

วันเกิด:.....

จำนวนปีที่ทำงานในฐานะผู้ปฏิบัติการเรือ:.....

จำนวนปีที่ทำงานบนเรือประมงในตำแหน่งอื่น:.....

หนังสือรับรอง/ คุณสมบัติที่มี:.....

ข. รายละเอียดของเรือที่ครอบครอง ใช้งาน หรือปฏิบัติงานก่อนหน้านี้ในช่วง 5 ปี ที่ผ่านมา

ชื่อเรือ	ท่าเรือหลัก	ขนาดของเรือ	ตำแหน่ง	วันที่

ค. บันทึกการเรียกรื้อค่าสินไหม/ ความสูญเสียของกัปตันเรือในช่วง 5 ปี ที่ผ่านมาของเรือทั้งหมดที่ใช้ไม่ว่ามีประกันหรือไม่ก็ตาม

ปี	รายละเอียดความสูญเสีย	ผู้รับประกัน	จำนวนค่าสินไหม

๕. ผู้ปฏิบัติการเรือมีส่วนร่วมในความเสียหายครั้งใหญ่/ ความสูญเสียทั้งหมดของเรือลำใดก็ตามทุกครั้งหรือไม่ ไม่ว่าจะมิประกันหรือไม่ก็ตาม? ถ้าใช่ให้รายละเอียดต่าง ๆ รวมถึงวันที่ ค่าใช้จ่าย และชื่อเรือที่เกี่ยวข้อง

๖. ข้าพเจ้าขอยืนยันว่า รายการข้างต้นและคำตอบที่กรอกในแบบสอบถามนี้ถูกต้องและเป็นความจริงทุกประการ และข้าพเจ้ามิได้ปิดบังข้อมูลใด ๆ ที่อาจส่งผลกระทบต่อทัศนใจของผู้รับประกัน (ชื่อผู้รับประกัน) อันเกี่ยวข้องกับการรับคำขอเอาประกันภัย

วันที่
ลายมือชื่อ

เอกสารแนบท้าย ค ขั้นตอนการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนทางทะเล

ก. ตัวเรือและเครื่องจักร

1. ผู้เอาประกันจำเป็นต้องดำเนินการตามขั้นตอนเร่งด่วนและเหมาะสมซึ่งจำเป็นต่อการป้องกันความสูญเสียหรือความเสียหายใด ๆ รวมถึงการซ่อมแซมชั่วคราว
2. รายงานอุบัติเหตุใด ๆ ให้ฝ่ายจัดการสินไหมทดแทนและตัวแทนเจรจาสินไหมทดแทน/ ผู้ตรวจสอบทางทะเลที่ผู้รับประกันแต่งตั้งทราบโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้ การรายงานล่าช้าอาจส่งผลต่อความคุ้มครองตามกฎหมาย
3. กัปตันเรือควรส่งถ้อยแถลงเป็นลายลักษณ์อักษรให้ผู้รับประกันทางโทรสารหรืออีเมลโดยระบุรายละเอียดการเกิดเหตุ วันที่ สถานที่ สาเหตุ และรายละเอียดโดยย่อของความเสียหายโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้
4. หากมีการกำหนดท่าเรือที่ใช้ซ่อมแซมเป็นการถาวร ผู้เอาประกันจำเป็นต้องติดต่อตัวแทนเจรจากับสินไหมทดแทนอีกครั้งเพื่อส่งผู้ตรวจสอบทางทะเลเข้าตรวจสอบความเสียหายก่อนดำเนินการซ่อมแซมถาวร
5. ผู้เอาประกันจำเป็นต้องเก็บใบแจ้งหนี้และใบเสร็จรับเงินค่าซ่อมแซมทั้งหมดไว้เพื่อให้ผู้ตรวจสอบอนุมัติและรายงานให้ผู้พิจารณารับประกันทราบ
6. ผู้เอาประกันควรแจ้งให้ตัวแทนเจรจากับสินไหมทดแทนทราบหากดำเนินการซ่อมแซมแล้วเสร็จและเรือพร้อมปฏิบัติงาน
7. สำหรับการขึ้นเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน ผู้รับประกันและผู้เอาประกันต้องใช้แบบฟอร์มเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของตัวเรือและเครื่องจักรแยกต่างหาก

ข. การบาดเจ็บและเจ็บป่วยของลูกเรือ

1. ต้องให้การปฐมพยาบาลแก่ลูกเรือที่บาดเจ็บโดยทันที หากต้องได้รับการรักษา ให้ส่งตัวลูกเรือที่บาดเจ็บไปยังแพทย์หรือโรงพยาบาลที่ใกล้ที่สุด
2. ต้องรายงานการบาดเจ็บหรือเจ็บป่วยของลูกเรือให้ตัวแทนเจรจากับสินไหมทดแทนทราบโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้
3. กัปตันเรือควรส่งถ้อยแถลงเป็นลายลักษณ์อักษรให้ตัวแทนเจรจากับสินไหมทดแทนทางโทรสารหรืออีเมลโดยระบุรายละเอียดการเกิดเหตุ วันที่ สถานที่ ลักษณะการบาดเจ็บหรือเจ็บป่วย สาเหตุ การปฐมพยาบาลที่ดำเนินการ และลูกเรือถูกส่งตัวไปรักษาที่โรงพยาบาล/ แพทย์หรือไม่ ควรระบุชื่อยานผู้เห็นเหตุการณ์และลงนามในถ้อยแถลง ส่งไปพร้อมกับรายงานของกัปตันเรือ
4. ผู้เอาประกันจำเป็นต้องเก็บใบแจ้งหนี้และใบเสร็จรับเงินค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการบาดเจ็บหรือเจ็บป่วยของลูกเรือ ต้องส่งสำเนาใบแจ้งหนี้และใบเสร็จรับเงินให้กับตัวแทนเจรจากับสินไหมทดแทนโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้
5. สำหรับการขึ้นเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน ผู้รับประกันและผู้เอาประกันต้องใช้แบบฟอร์มเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนการบาดเจ็บของลูกเรือแยกต่างหาก

ค. มลพิษ

1. ต้องรายงานการรั่วไหลของน้ำมันหรือสารอันตรายอย่างรุนแรงลงในน้ำให้สถานียามชายฝั่งหรือเรือที่ใกล้ที่สุดหรือหน่วยงานรัฐบาลอื่นทราบทันที
2. ต้องทำความสะอาดมลพิษที่รั่วไหลโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้
3. ต้องรายงานอุบัติเหตุที่รั่วไหลโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้

เอกสารแนบท้าย ง การประกันภัยความเสี่ยงที่อ้างอิงพารามิเตอร์

การประกันภัยความเสี่ยงที่อ้างอิงพารามิเตอร์ (ดัชนีสภาพอากาศ) เป็นหลักคิดค่อนข้างใหม่ในแง่ของการโอนความเสี่ยง โดยให้ความคุ้มครองความเสี่ยงอ้างอิงจากดัชนีสภาพอากาศแทนที่จะอ้างอิงความสูญเสียที่แท้จริงที่วัดได้ในการชดเชยค่าเสียหาย สำหรับการประกันภัยที่อ้างอิงดัชนีสภาพอากาศสำหรับการประมงนั้น เกษตรกรจ่ายค่าสินไหมทดแทนจะอ้างอิงตามความเร็วลมที่วัดได้ในเวลาที่กำหนดจากทิศทางที่ส่งผลต่อการหยุดชะงักหรือปริมาณการจับสัตว์น้ำที่ลดลงจากท่าเทียบเรือที่กำหนดไว้

การจ่ายเงินค่าสินไหมทดแทนของการประกันภัยที่อ้างอิงดัชนีสภาพอากาศจะยึดตามการวัดค่าดัชนีที่แท้จริงตลอดช่วงที่มีประกันภัยนั้นสูงกว่า (หรือต่ำกว่า) จุดในดัชนีที่ตกลงกันไว้ซึ่งต่างจากประกันภัยความเสียหาย ‘แบบดั้งเดิม’ ดัชนีดังกล่าวทำขึ้นโดยใช้ชุดข้อมูลในอดีต เช่น ความเร็วลมและทิศทางที่กำหนดไว้ในช่วงเวลานั้น การประกันภัยที่อ้างอิงดัชนีสภาพอากาศจะตกลงค่าสินไหมทดแทนตามระดับการจ่ายค่าสินไหมทดแทนที่ตกลงกันไว้ก่อนหน้านี้ ไม่ได้อ้างอิงความสูญเสียความเสียหายหรือการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนที่แท้จริง เพราะไม่ใช่การประกันภัยประเภทชดเชยค่าเสียหาย ดังนั้น ข้อยกเว้นกรรมธรรม์ที่โดยปกติใช้กับประกันภัยที่ชดเชยค่าเสียหาย ‘แบบดั้งเดิม’ จึงไม่ได้นำมาใช้กับประกันภัยประเภทนี้ การประกันภัยแบบอ้างอิงดัชนีสภาพอากาศช่วยลดค่าใช้จ่ายในการประเมินความเสี่ยงและการชดเชยค่าเสียหายของแต่ละราย ซึ่งส่งผลให้ค่าใช้จ่ายโดยรวมลดลงกลุ่มผู้ซื้อเป้าหมายในภาคการประมงของประกันภัยที่อ้างอิงดัชนีสภาพอากาศนี้ ประกอบด้วยเจ้าของเรือประมง ผู้แปรรูปอาหารทะเล พ่อค้าสัตว์น้ำ ผู้รับประกันเรือประมง และหน่วยงานให้สินเชื่อ

การประกันภัยที่อ้างอิงดัชนีสภาพอากาศโดยทั่วไปมีองค์ประกอบหลัก 4 ประการ

1. ดัชนี - ส่วนประกอบของดัชนี ได้แก่
 - สถานีวัดสภาพอากาศที่อ้างอิง—เป็นสถานที่ที่ใช้วัดพารามิเตอร์สภาพอากาศ
 - ช่วงเวลาที่เกิดความเสี่ยง - อาจเริ่มจาก 1 วัน ถึงหลายฤดู
 - พารามิเตอร์สภาพอากาศ - อาจอ้างอิงจากความเร็วลม อุณหภูมิ ปริมาณฝนที่ตก
2. จุดที่เริ่มมีความเสี่ยง (ปะทะ) - เป็นจุดในดัชนีสภาพอากาศเริ่มจ่ายค่าสินไหมทดแทน
3. จีดจำกัด - จุดในดัชนีสภาพอากาศที่หยุดจ่ายค่าสินไหมทดแทน
4. การจ่ายค่าสินไหมทดแทน—เป็นจำนวนเงินที่จ่ายให้ต่อการเคลื่อนไหวของดัชนีสภาพอากาศหลังจากถึงจุดที่เริ่มมีความเสี่ยง

ข้อกำหนดสำคัญ

ข้อกำหนดสำคัญสำหรับการประกันภัยที่อ้างอิงดัชนีสภาพอากาศคือต้องมีข้อมูลที่ถูกต้องและเชื่อถือได้ อาจเป็นเรื่องท้าทายเนื่องจากบางพื้นที่มีข้อมูลในอดีตและขีดความสามารถในการติดตามตรวจสอบจำกัด บางครั้งอาจใช้รูปแบบที่มีอยู่เดิม และใช้การประมาณการและข้อมูลสนับสนุนอื่น แต่ข้อมูลเหล่านี้อาจไม่น่าเชื่อถือเท่าข้อมูลที่มีการบันทึกไว้

ประเด็นความเสี่ยงส่วนต่าง

ตามที่ได้อธิบายไปแล้ว ประเด็นความเสี่ยงส่วนต่างอาจทำให้การจ่ายค่าสินไหมทดแทนนั้นต่ำกว่าสภาพอากาศที่เกิดขึ้นจริง แต่ก็ทำให้มีการจ่ายค่าสินไหมทดแทนกรณีสูญเสียหรือเสียหายซึ่งไม่ได้เกิดขึ้นด้วย ในชุมชนประมงที่มีความอ่อนไหวนั้น เป็นการยากที่จะประเมินความเสี่ยงนี้ ดังนั้น จึงต้องตรวจสอบโครงสร้างเพิ่มเติม หากไม่มีการจ่ายค่าสินไหมแต่มีความสูญเสียเกิดขึ้นจริง และต้องมีการสนับสนุนเงินทุนในระดับเดียวกันเพื่อชดเชยให้เป็นอย่างน้อย

การประกันแบบผสมผสาน

มีการตรวจสอบความเป็นไปได้ของการใช้การประกันแบบผสมผสานกับโครงสร้างการประกันภัยที่อ้างอิงดัชนีสภาพอากาศที่บุคคลนั้นจัดตั้งสหกรณ์ กลุ่มป้องกันความเสี่ยง หรือกองทุนเพื่อการลงทุน (ทรัสต์) ที่บริหารจัดการโดยสมาชิกในการให้ความคุ้มครองเพิ่มเติม ในกรณีนี้จะมีการออมทรัพย์เกิดขึ้นในทรัสต์หรือกองทุน (หรืออาจเป็นประกันภัยแบบดั้งเดิมที่องค์กรประมณรายย่อยซื้อไว้) ในกรณีที่เกิดความสูญเสียขึ้น สมาชิกสามารถขอรับการสนับสนุนเงินทุนจากทรัสต์ได้ แต่จำนวนเงินทุนที่มีอยู่จะขึ้นอยู่กับขนาดของกองทุนเพื่อการลงทุนหรือกลุ่มป้องกันความเสี่ยงนั้น และอาจมีข้อจำกัดด้านความช่วยเหลือทางการเงิน การประกันแบบผสมผสานอาจรวมเอาข้อดีของการประกันภัยแบบดั้งเดิมและการประกันภัยแบบอ้างอิงพารามิเตอร์เข้าด้วยกันและอาจมีความเหมาะสมกับบางสถานการณ์ เนื่องจากไม่มีการทดสอบภาคสนามในการใช้การประกันแบบผสมผสานในภาคการประมณรายย่อย จึงยังไม่สามารถระบุผลลัพธ์หรือบทเรียนใด ๆ ที่ได้รับจากการทดสอบในหลักปฏิบัติฉบับนี้ได้

ต้องการข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับหลักปฏิบัตินี้และกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง โปรดติดต่อ:

สมาคมสินเชื่อการเกษตรและชนบทแห่งภาคพื้นเอเชียและแปซิฟิก (APRACA)

อาคารธ.ก.ส. (ชั้น 4) เลขที่ 469 ถนนศรีนครสวรรค์ เขตดุสิต กรุงเทพฯ 10300

ประเทศไทย

โทร: +66-2282-0693; 2282 1365

เว็บไซต์: www.apraca.org

FAO แห่งสหประชาชาติ

ถนนเคเลเล เทอเม ดี คาราคอลลา 00153

กรุงโรม ประเทศอิตาลี

โทร: +39 06 57050155

อีเมล: fi-inquiries@fao.org

เว็บไซต์: www.fao.org

หลักปฏิบัติเพื่อเพิ่มการเข้าถึงบริการประกันภัยของการประมงรายช้อยใน
ภูมิภาคเอเชียจัดทำขึ้นเพื่อนำหลักปฏิบัติโดยสมัครใจในการส่งเสริมการ
ประมงรายช้อยในบริบทของความมั่นคงทางอาหารและการจัดการความ
ยากจน (หลักปฏิบัติ ชาวประมงรายช้อย) ไปใช้

จุดประสงค์ของหลักปฏิบัตินี้คือเพิ่มความตระหนักรู้เกี่ยวกับความต้องการ
บริการด้านการจัดการความเสี่ยงการเตรียมความพร้อมรับมือภัยพิบัติและ
บริการประกันภัยที่ดีขึ้นของชาวประมงรายช้อยเสนอแนะหลักทางให้กับผู้
กำหนดนโยบายและผู้มีอำนาจตัดสินใจในการช่วยแนะนำบริการประกันภัย
แก่ชาวประมงรายช้อย เสริมสร้างขีดความสามารถให้กับผู้ให้บริการ
ประกันภัยขององค์กรชาวประมงรายช้อยและผู้มีส่วนได้เสียอื่น และส่งเสริม
บริการประกันภัยที่กระฉุนและก่อให้เกิดการประกอบการประมงอย่าง
รับผิดชอบและยั่งยืนและการเตรียมความพร้อมรับมือภัยธรรมชาติได้ดีขึ้น
หลักปฏิบัตินี้กล่าวถึงบริบทและกรอบหลักคิดในการทำความเข้าใจแผน
ประกันภัยสำหรับการประมงรายช้อยโดยอธิบายเหตุผลว่าทำไมชาวประมง
รายช้อยส่วนใหญ่ในปัจจุบันจึงไม่มีการทำประกัน ระบุความเสี่ยงและผล
สืบเนื่องสำคัญที่ชาวประมงต้องเผชิญและแสดงให้เห็นส่วนประกอบหลัก
ของสภาพแวดล้อมที่เอื้ออำนวยและทางเลือกต่าง ๆ ในการนำเสนอแผน
และบริการประกันภัยพร้อมทั้งให้คำแนะนำเชิงปฏิบัติเกี่ยวกับวิธีออกแบบ
และนำแผนประกันภัยไปใช้ให้เหมาะสมกับความต้องการของชุมชนประมง
รายช้อย