

การเยียวยาความเสียหายที่เกิดจากการขนส่งวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุกำมันตรังสีในประเทศไทย

นางสาวสุธิดา มานิตย์กุล

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชานิติศาสตร์

คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2555

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทคัดย่อและแฟ้มข้อมูลฉบับเต็มของวิทยานิพนธ์ตั้งแต่ปีการศึกษา 2554 ที่ให้บริการในคลังปัญญาจุฬาฯ (CUIR)

เป็นแฟ้มข้อมูลของนิสิตเจ้าของวิทยานิพนธ์ที่ส่งผ่านทางบัณฑิตวิทยาลัย

The abstract and full text of theses from the academic year 2011 in Chulalongkorn University Intellectual Repository(CUIR)

are the thesis authors' files submitted through the Graduate School.

REMEDIES FOR LOSS CAUSED BY THE CARRIAGE OF NUCLEAR MATERIALS  
AND RADIOACTIVE MATERIALS IN THAILAND

MISS SUTHIDA MANITKUL

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements  
for the Degree of Master of Laws Program in Laws  
Faculty of Law  
Chulalongkorn University  
Academic Year 2012  
Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อวิทยานิพนธ์	การเยียวหาความเสียหายที่เกิดจากการขนส่งวัสดุนิวเคลียร์ และวัสดุกำมันตรังสีในประเทศไทย
โดย	นางสาวสุธิดา มานิตย์กุล
สาขาวิชา	นิติศาสตร์
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก	ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ชัยันติ ไกรกาญจน์
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม	อาจารย์ ดร.อายุศรี คำบรรลือ

คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้หัวข้อวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโทบริหารธุรกิจ

..... คณบดีคณะนิติศาสตร์  
(ศาสตราจารย์ ดร.ศักดิ์ดา ธนิตกุล)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

..... ประธานกรรมการ  
(อาจารย์ ดร.จุฬา สุขมานพ )

..... อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก  
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ชัยันติ ไกรกาญจน์)

..... อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม  
(อาจารย์ ดร.อายุศรี คำบรรลือ)

..... กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย  
(อาจารย์นารี ตันตเสถียร)

สุจิตา มานิตย์กุล :การเยียวยาความเสียหายที่เกิดจากการขนส่งวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุ  
กัมมันตรังสีในประเทศไทย . (REMEDIES FOR LOSS CAUSED BY THE CARRIAGE OF NUCLEAR  
MATERIALS AND RADIOACTIVE MATERIALS IN THAILAND) อ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก :  
ผศ. ชัยนติ ไกรกาญจน์, อ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม : อ. ดร.อายุศรี คำบรรลือ , 277 หน้า.

การขนส่งวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุกัมมันตรังสีอาจก่อให้เกิดอันตรายเนื่องจากการขนส่งเอง  
หรือเกิดขึ้นจากสาเหตุของตัววัตถุเองที่มีความอันตราย ซึ่งเป็นผลให้เกิดความเสียหายอย่างมากมาย  
อันไม่อาจคาดการณ์ได้ วิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะศึกษาถึงลักษณะของความรับผิดชอบในความเสียหายที่  
เกิดขึ้นและแนวทางแก้ไขเยียวยาความเสียหายนั้น

จากการศึกษาพบว่าหากมีความเสียหายเกิดขึ้นในระหว่างการขนส่ง ถ้าเป็นความผิดของ  
ผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในฐานะผู้ทำละเมิด แต่ถ้าหากเกิดจากวัสดุเองผู้ขนส่งก็ยังคงมีความรับผิด  
ในฐานะผู้ครอบครองตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 437 วรรค 2 อยู่ดี ซึ่งผู้ขนส่งต้อง  
ชดเชยความเสียหายนี้ให้กับผู้เสียหายที่ได้รับผลอันไม่อาจคำนวณความเสียหายได้ การเยียวยาที่  
เหมาะสมจึงต้องจัดให้มีการประกันภัย แต่กรมธรรม์ประกันภัยที่ศึกษามีข้อยกเว้นความคุ้มครองและ  
ยังไม่มีกรับประกันภัยในเรื่องนี้โดยเฉพาะ สำหรับประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศญี่ปุ่น พบว่ามี  
การรับประกันภัยการขนส่งเช่นนี้พร้อมกับการจัดตั้งกองทุนเพื่อเยียวยาความรับผิดในความเสียหาย  
ที่เกิดขึ้นจากทั้งอุตสาหกรรมทางนิวเคลียร์และรังสี แต่ในประเทศไทยการขนส่งวัสดุนิวเคลียร์และ  
วัสดุกัมมันตรังสีผู้ประกอบการภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องทางด้านนี้ยังมีจำนวนไม่มาก จึงไม่สามารถจะ  
จัดตั้งกองทุนโดยรวบรวมเงินทุนจากภาคเอกชนได้

ผู้วิจัยเสนอแนะให้มีการปรับปรุงแก้ไขกรมธรรม์ที่มีอยู่ในปัจจุบัน ได้แก่ กรมธรรม์ความรับผิด  
ผิดตามกฎหมายจากการขนส่งวัตถุอันตรายทางบก ตามประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่องการ  
ประกันภัยความเสียหายจากการขนส่งวัตถุอันตราย พ.ศ.2549 และ(ฉบับที่ 2) พ.ศ.2550  
ให้คุ้มครองไปถึงความเสียหายทางนิวเคลียร์ เพิ่มหลักความรับผิดโดยเคร่งครัดของผู้ขนส่ง และควรมี  
กองทุนเยียวยาความเสียหายในเรื่องนี้โดยภาครัฐเป็นผู้รับผิดชอบหลัก โดยนำแนวทางการจัดตั้ง  
กองทุนสิ่งแวดล้อมตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535  
มาปรับใช้

สาขาวิชา.....นิติศาสตร์..... ลายมือชื่อนิสิต.....  
ปีการศึกษา.....2555..... ลายมือชื่อ อ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก.....  
ลายมือชื่อ อ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม.....

# # 5286036434 : MAJOR LAWS

KEYWORDS : NUCLEAR MATERIAL/ RADIOACTIVE MATERIAL /TRANSPORTATION  
/INSURANCE

SUTHIDA MANITKUL : REMEDIES FOR LOSS CAUSED BY THE CARRIAGE  
OF NUCLEAR MATERIALS AND RADIOACTIVE MATERIALS IN THAILAND.

ADVISOR : ASST. PROF. CHAYANTI GRIGARN , CO-ADVISOR : ARYUSRI  
KUMBUNLUE,PH.D. 277 pp.

Carriage of nuclear material and/or radioactive material may unexpectedly cause damage either by the carriage per se, or from the materials themselves which are hazard. This thesis is objected to study varieties of liabilities for the damage and remedies of the losses.

The study found that if any accident occurs during the carriage and it was resulted from the carrier's fault, then the carrier is accountable for the tort. Moreover, the carrier has also liable for any accident caused by these hazardous materials due to his/her possession of the hazardous materials according to Section 437 of Civil and Commercial Code. The extent of the compensation for the injured party is up to the circumstances. One of a proper remedy is insurance. Nevertheless, this type of claim is an exempt according to Thai insurance policies, and there is no insurance cover this type of claim in particular to date. On the other hand, there are some carriage insurances and funds in USA and Japan founded in order to subsidize the losses caused by damages related to nuclear and radioactive materials industry. In Thailand, there are very few hazardous material carriage entrepreneurs. Hence, there is no establishment of such fund.

The researcher suggests that there should be a revision of the existing liabilities insurance policies concerning land carriage of hazardous material according to the Announcement of Ministry of Industry of Thailand on Carriage of Hazardous Materials Insurance B.E 2549 and (2<sup>nd</sup> edition) B.E. 2550. The revised edition should cover all claims related to any injury or losses due to these hazardous materials. Carrier's strict liability should also be added. Furthermore, a fund concerning these hazard materials should be established which monitored mainly by the Government. The law should be initiated by following the concept of environmental fund as per the Act for Promote and Maintain National Environment B.E. 2535.

Field of Study : ....Laws..... Student's Signature .....

Academic Year : ..2012..... Advisor's Signature .....

Co-advisor's Signature .....

## กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ สำเร็จลุล่วงได้ด้วยความสามารถของท่านผู้ช่วยศาสตราจารย์ชยันติ ไกรกาญจน์ และ ดร.อายุศรี คำบรรลือ ที่ท่านกรุณารับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาและอาจารย์ที่ปรึกษาร่วม ซึ่งท่านทั้งสองได้มีเมตตาให้คำแนะนำ ปรึกษา ให้ข้อมูลด้านเอกสาร ตำรา และกรุณาเสียสละเวลาอันมีค่าของท่านทั้งสองช่วยตรวจแก้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ซึ่งผู้เขียนซาบซึ้งในพระคุณของท่านอาจารย์ทั้งสองเป็นอย่างสูง และขอกราบของพระคุณท่านอาจารย์ มา ณ โอกาสนี้

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณท่าน ดร.จุฬา สุขมานพ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ที่ท่านกรุณารับเป็นประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ และท่าน อัยการนารี ตันตเสถียร ที่กรุณารับเป็นกรรมการสอบวิทยานิพนธ์และยังให้ความเมตตาตามอบความรู้ความเข้าใจแก่ผู้เขียนในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการตีความด้านกฎหมายในหน้าที่การงานของผู้เขียนเป็นอย่างมากอีกด้วย

นอกจากนั้น ผู้เขียนยังได้รับความเมตตาจากผู้บังคับบัญชาเลขาธิการ รองเลขาธิการ ผู้อำนวยการทุกสำนัก/หน่วยงาน เลขานุการกรม ผู้อำนวยการกองกฎหมายและสนธิสัญญา หัวหน้าฝ่ายการเจ้าหน้าที่ และเพื่อนๆ พี่ๆ น้องๆ ที่เป็นเพื่อนร่วมงานทุกท่านที่คอยให้กำลังใจระหว่างการศึกษาและตลอดช่วงเวลาการทำวิทยานิพนธ์ อีกทั้งให้ข้อมูลที่จำเป็นและเป็นประโยชน์แก่ผู้เขียน ผู้เขียนจึงขอกราบพระคุณและขอขอบพระคุณทุกท่านมา ณ ที่นี้ด้วย

ขอขอบคุณเพื่อนนิติศาสตร์มหาบัณฑิตทุกท่านที่เป็นกำลังใจและช่วยเหลือในการศึกษาโดยตลอด ขอขอบคุณเพื่อนๆ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ เพื่อนหอวังห้อง 6/1 และ 6/2 และทุกๆ ท่านที่อาจไม่ได้กล่าวไว้ ณ ที่นี้ และที่สำคัญที่สุดขอกราบขอบพระคุณบิดามารดาของผู้เขียนที่ได้ให้การสนับสนุนและคอยช่วยเหลือในทุกๆ ด้านไม่ว่าจะเป็นทุนทรัพย์และกำลังใจ รวมทั้งนางสาววิธิดา มานิตย์กุล น้องสาวผู้เขียน ที่เป็นแรงผลักดันให้ผู้เขียนสำเร็จหลักสูตรปริญญามหาบัณฑิต จากสถาบันอันมีเกียรติและมีชื่อเสียงแห่งนี้

หากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีคุณค่าและเป็นประโยชน์แก่สังคมหรือผู้อื่น ผู้เขียนขอมอบเป็นเกียรติให้แก่ครูบาอาจารย์ที่พากเพียรอบรมสั่งสอนผู้เขียน และหากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีข้อผิดพลาดหรือไม่สมบูรณ์ประการใด ผู้เขียนขอน้อมรับไว้แต่เพียงผู้เดียว

## สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
<b>บทที่ 1 บทนำ</b>	
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	3
1.3 ขอบเขตของการวิจัย.....	3
1.4 สมมติฐานของการวิจัย.....	4
1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย.....	4
1.6 วิธีการศึกษาวิจัย.....	4
<b>บทที่ 2 ความเสียหายที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายและขนส่งวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุ กัมมันตรังสี.....</b>	
2.1 บทนำ.....	5
2.2 ความหมายและลักษณะของวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุกัมมันตรังสี.....	6
2.3 ลักษณะความร้ายแรงและความรุนแรงของนิวเคลียร์และรังสี.....	13
2.4 วัฏจักรเชื้อเพลิงนิวเคลียร์.....	16
2.5 การดูแลและการจัดเก็บวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุกัมมันตรังสี.....	18
2.6 ลักษณะการขนส่งวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุกัมมันตรังสี.....	20
2.6.1 ทางบกและทางรถไฟ.....	21
2.6.2 ทางอากาศ.....	22
2.6.3 ทางน้ำและทะเล.....	23
2.7 การเกิดความเสียหายและอุบัติเหตุ.....	24
2.7.1 กรณีเกิดอุบัติเหตุและอุบัติเหตุการณ์ทางนิวเคลียร์.....	24
2.7.2 กรณีเกิดอุบัติเหตุและอุบัติเหตุการณ์ทางรังสี.....	31

	หน้า
2.7.3 มูลค่าความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากอุบัติเหตุทางนิวเคลียร์.....	36
2.8 ความร้ายแรงและผลกระทบต่อมนุษย์ของวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุกัมมันตรังสี....	39
2.8.1 ความร้ายแรงและผลกระทบต่อมนุษย์ของวัสดุนิวเคลียร์.....	39
2.8.2 ความร้ายแรงและผลกระทบต่อมนุษย์ของวัสดุกัมมันตรังสี.....	41
<b>บทที่ 3 กฎหมายประเทศไทยและกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดของ</b>	
<b>    ความเสียหายในการขนส่งวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุกัมมันตรังสี.....</b>	<b>44</b>
3.1 แนวความคิดที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดในการขนส่งวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุ	
กัมมันตรังสีในประเทศไทย.....	44
3.1.1 แนวความคิดและลักษณะของทรัพย์สิน.....	44
3.1.2 ทรัพย์สินอันตรายตามมาตรา 437 ของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์....	46
3.1.3 ผู้มีสิทธิครอบครองและผู้ดูแลทรัพย์สินอันตราย.....	48
3.1.4 ความรับผิดของบุคคลที่เกี่ยวข้องในการขนส่งสินค้าหรือวัตถุอันตราย.....	55
3.1.4.1 ความรับผิดของผู้ขนส่งสินค้าหรือวัตถุอันตรายตามสัญญา.....	55
3.1.4.2 ความรับผิดของผู้ขนส่งสินค้าหรือวัตถุอันตรายตามละเมิด.....	60
3.1.4.3 ความรับผิดของผู้ขนส่งสินค้าหรือวัตถุอันตรายตามกฎหมาย	
อื่นๆ.....	72
3.1.4.3.1 ความรับผิดของผู้ขนส่งสินค้าหรือวัตถุอันตรายตาม	
กฎหมายวัตถุอันตราย.....	73
3.1.4.3.2 ความรับผิดของผู้ขนส่งสินค้าหรือวัตถุอันตรายตาม	
กฎหมายสิ่งแวดล้อม.....	79
3.2 ลักษณะของความเสียหายและความรับผิดทางนิวเคลียร์.....	83
3.2.1 ลักษณะของความเสียหายทางนิวเคลียร์.....	83
3.2.1.1 ความเสียหายทางนิวเคลียร์ตามกฎหมายระหว่างประเทศ.....	84
3.2.1.2 ความเสียหายทางนิวเคลียร์ตามกฎหมายต่างประเทศ.....	91
3.2.1.3 ความเสียหายทางนิวเคลียร์ตามกฎหมายในประเทศไทย.....	94
3.2.2 หลักความรับผิดและผู้ที่ต้องรับผิดต่อความเสียหายทางนิวเคลียร์.....	98
3.2.2.1 หลักความรับผิดโดยเคร่งครัดและความรับผิดโดยเด็ดขาด.....	98
3.2.2.2 หลักผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่าย.....	103
3.2.2.3 ความรับผิดต่อความเสียหายทางนิวเคลียร์.....	107



	หน้า
3.2.2.4 ความรับผิดชอบระหว่างการขนส่งวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุ กัมมันตรังสี.....	110
3.2.1.5 การชดใช้ค่าสินไหมทดแทน.....	113
3.3 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการเยียวยาชดเชยความเสียหายในการประกันภัย.....	116
3.3.1 หลักการประกันภัยทั่วไป.....	116
3.3.2 ผู้ที่มีส่วนได้เสีย.....	117
3.3.3 สัญญาประกันภัย.....	119
3.3.4 การประกันภัยค้ำจุน.....	120
3.3.5 การประกันภัยต่อ.....	125
<b>บทที่ 4 วิเคราะห์หลักการประกันภัยความรับผิดในความเสียหายจากการขนส่งวัสดุ นิวเคลียร์และวัสดุกัมมันตรังสีในประเทศไทย.....</b>	<b>131</b>
4.1 วิเคราะห์การประกันภัยที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุ กัมมันตรังสีในประเทศไทย.....	131
4.1.1 ธรรมเนียมประกันภัยความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้า ไม่ปลอดภัย.....	132
4.1.2 ธรรมเนียมประกันภัยความรับผิดของผู้ขนส่ง.....	140
4.1.3 ธรรมเนียมประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง.....	146
4.1.4 ธรรมเนียมประกันภัยความรับผิดตามกฎหมายจากการขนส่งวัตถุ อันตรายทางบก.....	153
4.1.5 ธรรมเนียมประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ.....	163
4.2 การประกันภัยความเสียหายทางนิวเคลียร์ของประเทศสหรัฐอเมริกาและ ประเทศญี่ปุ่น.....	176
4.2.1 การประกันภัยความเสียหายทางนิวเคลียร์ของประเทศสหรัฐอเมริกา	176
4.2.2 การประกันภัยความเสียหายทางนิวเคลียร์ของประเทศญี่ปุ่น.....	191
4.3 การเยียวยาความเสียหายโดยวิธีการอื่น.....	199
4.3.1 กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัย จากรถ พ.ศ.2535.....	200
4.3.2 กองทุนสิ่งแวดล้อมตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพ สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535.....	203

	หน้า
4.3.3 แนวทางการจัดตั้งกองทุนความปลอดภัยทางนิวเคลียร์ในประเทศไทย	209
<b>บทที่ 5 บทสรุปและข้อเสนอแนะ</b> .....	214
5.1 บทสรุป.....	214
5.2 ผลกระทบต่อผู้ประกอบการขนส่ง.....	219
5.3 ข้อเสนอแนะ.....	220
<b>รายการอ้างอิง</b> .....	221
<b>ภาคผนวก</b> .....	227
<b>ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์</b> .....	277



## บทที่ 1

### บทนำ

#### 1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ปัจจุบันได้มีการนำพลังงานปรมาณูไปใช้ในทางที่สันติมากขึ้น เห็นได้ชัดจากการนำพลังงานนิวเคลียร์มาเป็นแหล่งพลังงานในการผลิตกระแสไฟฟ้าในโรงไฟฟ้านิวเคลียร์ซึ่งเป็นแหล่งพลังงานแห่งใหม่ใช้ทดแทนแหล่งพลังงานจากเชื้อเพลิงชนิดอื่นๆที่เริ่มมีจำนวนน้อยลง และการนำพลังงานนิวเคลียร์ที่เกิดจากเครื่องปฏิกรณ์ เช่น เครื่องปฏิกรณ์วิจัย ในการฉายรังสีและผลิตสารกัมมันตรังสีเพื่อใช้ในทางการแพทย์และอุตสาหกรรมนั้น ทำให้มีความต้องการใช้สารที่ก่อให้เกิดปฏิกิริยานิวเคลียร์ได้ คือ แร่เชื้อเพลิงนิวเคลียร์หรือวัสดุนิวเคลียร์ ซึ่งหมายความถึงแร่ยูเรเนียม พลูโตเนียม ซึ่งจะนำมาใช้กับเครื่องปฏิกรณ์ปรมาณูทั้งโรงไฟฟ้านิวเคลียร์และเครื่องปฏิกรณ์กำลังอื่นๆ การนำวัสดุนิวเคลียร์ต่างๆเข้ามาจากต่างประเทศผ่านการขนส่งนั้น ไม่ได้มีกฎหมายมาตรการหรือหลักประกันได้ว่าวัสดุนิวเคลียร์ซึ่งเป็นวัสดุพิเศษมีลักษณะไม่เหมือนวัตถุอื่น ๆ หากเกิดอุบัติเหตุหรือเหตุการณ์ที่ไม่อาจคาดคิดได้ จนเกิดความเสียหายทางนิวเคลียร์แก่บุคคล ทรัพย์สินรวมทั้งสิ่งแวดล้อม มีข้อสงสัยว่าผู้ใดจะต้องเป็นผู้ชดเชยความเสียหายเพราะการขนส่งมักจะต้องเกี่ยวข้องกับบุคคลหลายฝ่าย กฎหมายและระเบียบต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งเท่าที่มีในปัจจุบันนี้อาจยังไม่เพียงพอและไม่ครอบคลุมไปถึงกรณีการขนส่งวัสดุนิวเคลียร์และสารกัมมันตรังสีได้

ด้วยเหตุความเสียหายทางนิวเคลียร์มีลักษณะพิเศษแตกต่างจากความเสียหายที่เกิดจากกิจกรรมอย่างอื่น จึงได้มีแนวคิดในความรับผิดชอบทางแพ่งสำหรับความเสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุทางนิวเคลียร์ในประเทศที่พัฒนาแล้วและมีการใช้พลังงานนิวเคลียร์โดยเฉพาะประเทศที่มีโรงไฟฟ้านิวเคลียร์เป็นจำนวนมาก เช่น ประเทศสหรัฐอเมริกา ประเทศญี่ปุ่น และประเทศในแถบยุโรปต่างๆ ที่มีลักษณะเน้นหลักความรับผิดโดยเด็ดขาด (Strict liability) บางครั้งเรียกว่า absolute liability หรือ objective liability ในความเสียหายหรืออาการบาดเจ็บของผู้เสียหายที่มาจากการได้รับสารกัมมันตรังสีโดยมีแหล่งกำเนิดจากผู้ประกอบการแม้ว่าผู้ประกอบการจะได้ทำตามกระบวนการหรือวิธีการที่กฎหมายกำหนดให้กระทำทุกประการแล้ว ซึ่งถ้าเกิดความเสียหายขึ้นในระหว่างการขนส่งแร่เชื้อเพลิงนิวเคลียร์นั้นผู้ใดจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบความเสียหายที่เกิดขึ้น ซึ่งตามหลักของการรับของทางทะเล และทางบกนั้นมีการที่แต่ละฝ่ายจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบแตกต่างกันไปแล้วถ้าสิ่งของที่ขนส่งนั้นเป็น “วัสดุนิวเคลียร์” หรือ “วัสดุกัมมันตรังสี” ซึ่งไม่ใช่สินค้าธรรมดาทั่วไป จะมีหลักการหรือแนวความคิดที่โอนความรับผิดไปยังผู้ประกอบการทางนิวเคลียร์ซึ่งเป็นผู้รับของ

แต่เพียงผู้เดียว หรือผู้ที่เกี่ยวข้องในส่วนสำคัญ เช่น ผู้จัดหาวัสดุนิวเคลียร์ (suppliers) หรือผู้ส่งของ ผู้ขนส่ง ผู้รับขนของ ซึ่งอาจจะมีส่วนในการจัดหาอุปกรณ์ที่ไม่สมบูรณ์ มีความชำรุดบกพร่อง หรือไม่ได้ดูแลพาหนะที่ใช้ในการขนส่งอย่างระมัดระวังและรัดกุมเหมาะสมกับอันตรายของสิ่งของชนิดนี้ ได้เพียงพอ ซึ่งการขนส่งสารอันตรายดังกล่าวนี้อาจจะเกิดเหตุการณ์รั่วไหลหรือมีการแพร่กระจายของสารกัมมันตรังสีส่งผลกระทบต่อทั้ง ตัวมนุษย์ ทรัพย์สิน สิ่งแวดล้อมรวมทั้งเศรษฐกิจ ซึ่งการขนส่งวัสดุ นิวเคลียร์ในปัจจุบันนี้ได้หลายทาง เช่น ทางเรือเดินทะเล ทางบก และทางอากาศ จึงอาจเกิดกรณี ความเสียหายข้ามพรมแดน หรือเกิดอุบัติเหตุขึ้นที่ประเทศที่ให้สินค้าจำพวกนี้นั้นผ่านแดนหรือถ่ายลำ การที่ผู้หนึ่งผู้ใดต้องเป็นผู้รับผิดชอบนั้นก็ย่อมทำให้เกิดภาระแก่ผู้หนึ่งซึ่งเป็นผู้ประกอบธุรกิจ จึงมีความ จำเป็นต้องให้มีการกระจายความเสี่ยงภัยในการรับผิดชอบความเสียหายโดยทำประกันภัย แต่หลักการทำประกันภัยดังกล่าวควรจะเป็นอย่างไรนั้น ผู้เขียนจะศึกษาต่อไปในบทที่ 4

ประเทศไทยไม่ค่อยมีประสบการณ์ทางด้านนิวเคลียร์มากเท่าไรนัก เนื่องจากยังไม่มีโรงไฟฟ้านิวเคลียร์ แต่ได้มีการขนส่งวัสดุนิวเคลียร์และสารกัมมันตรังสีอยู่บ้างพอสมควร กฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งมีเพียงประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เรื่อง รับผิดชอบและเก็บของในคลังสินค้า พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 พระราชบัญญัติ การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 พระราช บัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 และ (ฉบับที่ 15) พ.ศ.2551 พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พ.ศ.2464 พระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. 2535 และหลักเกณฑ์เรื่องการประกันภัย ได้แก่ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เรื่องการประกันภัยเท่านั้น ส่วนระหว่างประเทศมีอนุสัญญาที่ เกี่ยวข้องกับการใช้พลังงานนิวเคลียร์ หรือความรับผิดทางนิวเคลียร์ (Nuclear Liability) ที่ได้ กล่าวถึง ความรับผิดทางแพ่งและหลักประกัน คือ The Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage 1963 และ Convention for Nuclear Damage 1997 อนุสัญญากรุงปารีสหรือ อนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สามในด้านพลังงานนิวเคลียร์ (Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy ทางประเทศสหรัฐอเมริกามีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องใน เรื่องนี้ คือ The 1957 Anderson-Price Act Amendments to the Atomic Energy Act ส่วน ประเทศญี่ปุ่นมี Law on Compensation for Nuclear Damage No.147 of 17 June 1961 (The Compensation Law) และ Law on Indemnity Agreement เป็นหลัก จึงมีความ จำเป็นต้องมีการศึกษาการประกันความรับผิดทางแพ่งจากการขนส่งวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุ กัมมันตรังสีเพื่อให้เกิดหลักการที่จะมีการประกันภัยความรับผิดให้ครอบคลุมข้อจำกัดความรับผิดของ ผู้ประกอบการขนส่งเพราะเรื่องนิวเคลียร์มักเป็นข้อยกเว้นความรับผิดในกรณีต่างๆ เพื่อให้หลักการประกันภัยนี้สามารถเยียวยาความเสียหายได้อย่างมีประสิทธิภาพ และสามารถนำมา

ตอบปัญหากรณีที่เกิดเหตุการณ์อุบัติเหตุทางนิวเคลียร์ในระหว่างการขนส่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ของกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อเสนอแนวทางที่เหมาะสมและสอดคล้องกับหลักสากลต่อไป

## 1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาแนวคิด หลักการ ลักษณะของการขนส่งวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุกำมันตรังสีและความเสียหายทางนิวเคลียร์ที่อาจเกิดขึ้นได้ในระหว่างการขนส่งทางเรือ และทางบก และทางอากาศ
2. เพื่อศึกษาแนวคิดและหลักการความรับผิดชอบทางแพ่งของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในกระบวนการขั้นตอนขนส่ง และแนวทางในการเยียวยาความเสียหาย
3. เพื่อศึกษาประเภท วิธีการ และหลักของกรรมธรรมในการประกันภัยที่เป็นธรรม และเหมาะสมกับชนิดของวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุกำมันตรังสีซึ่งเป็นวัสดุที่มีลักษณะพิเศษ

## 1.3 ขอบเขตของการวิจัย

1. ศึกษาลักษณะความรับผิดชอบทางแพ่งของความเสียหายทางนิวเคลียร์ที่เกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุกำมันตรังสี
2. ศึกษาหลักการเยียวยาและประกันภัยที่มีส่วนเกี่ยวข้องและใกล้เคียงที่สามารถนำมาใช้กับความเสียหายทางนิวเคลียร์
3. ศึกษาหลักการในการขนส่งวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุกำมันตรังสีของประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศญี่ปุ่นเนื่องจากสองประเทศนี้มีการใช้เชื้อเพลิงนิวเคลียร์หรือวัสดุนิวเคลียร์ค่อนข้างมากไม่ว่าจะเพื่อใช้ในโรงไฟฟ้านิวเคลียร์หรือเพื่อใช้สารกำมันตรังสีอื่นๆ และสองประเทศนี้มีความก้าวหน้าในการใช้เทคโนโลยีทางนิวเคลียร์ที่รุดหน้ามากกว่าประเทศอื่น เพียงแต่มีหลักการบางอย่างที่แตกต่างกัน เช่นประเทศสหรัฐอเมริกามีบางเรื่องแต่ประเทศญี่ปุ่นกลับไม่มีในเรื่องดังกล่าวจะได้ทราบและนำหลักการที่ดีของทั้งสองประเทศมาวิเคราะห์และปรับใช้ในประกันความเสียหายทางนิวเคลียร์ในการขนส่งของประเทศไทย
4. ศึกษากฎหมายในประเทศไทยที่มีอยู่ในเรื่องการรับขน ของทางทางทะเล การประกันภัยและวินาศภัย ทั้งในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์และพระราชบัญญัติ หลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งอาจจะมั่งทั้งสามารถนำมาปรับใช้ได้และอาจมีบางส่วนไม่ครอบคลุมในเรื่องหลักความรับผิดชอบความเสียหายในการขนส่งดังกล่าว เพื่อเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหา หรือเพื่อมิให้เกิดช่องว่างอันเนื่องมาจากการปรับใช้กฎหมายไทย

#### 1.4 สมมติฐานของการวิจัย

ถ้าเกิดอุบัติเหตุหรือความเสียหายจากวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุกำมันตรังสีในระหว่าง การขนส่งเคลื่อนย้ายวัสดุดังกล่าว กฎหมายและมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและประกันภัยใน ประเทศไทยมีไม่เพียงพอและไม่สามารถบรรเทาเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นอย่างมากมาได้อย่าง แท้จริง อีกทั้งยังทำให้เกิดความไม่มั่นคงในทางธุรกิจของผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องที่จะต้องรับผิดชอบ ใช้ความเสียหายดังกล่าว จึงสมควรศึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้องรวมทั้งการประกันภัยเพื่อหาแนวทาง ตามกฎหมายเพื่อคุ้มครองบุคคลที่เกี่ยวข้องทั้งหมดได้อย่างเป็นธรรม

#### 1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย

1. เพื่อให้ทราบลักษณะขบวนการผลิต ขนส่ง และวงจรของวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุ กำมันตรังสี และลักษณะความเสียหายทางนิวเคลียร์ที่อาจเกิดขึ้นได้จากการขนส่งวัสดุนิวเคลียร์ดังกล่าว
2. เพื่อให้ทราบหลักความรับผิดชอบทางแพ่งของความเสียหายทางนิวเคลียร์ในการ ขนส่งและแนวทางในการทำประกันภัยเพื่อกระจายความเสี่ยงภัยพิเศษนี้
3. เพื่อนำเสนอข้อคิดเห็นจากผลการศึกษาและการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อแก้ไข ปรับปรุงหรือเป็นข้อเสนอแนะประกอบการพิจารณาหลักการทำประกันภัยในการขนส่งวัสดุนิวเคลียร์ และวัสดุกำมันตรังสีให้ทั้งส่วนที่ต้องกำกับดูแลในเรื่องนิวเคลียร์ และภาคเอกชนที่รับทำกรมธรรม์ ประกันภัยของประเทศไทยให้มีความทันสมัยและสอดคล้องกับหลักสากล
4. เป็นการสร้างองค์ความรู้ให้แก่นิสิต นักศึกษา นักกฎหมาย ประชาชนผู้สนใจและ ผู้ที่เกี่ยวข้องหรือทำงานที่เกี่ยวกับด้านนิวเคลียร์

#### 1.6 วิธีการศึกษาวิจัย

เป็นการศึกษาวิจัยทางเอกสาร ( Documentary Research ) โดยศึกษาค้นคว้าและ รวบรวมข้อมูลมาวิเคราะห์มาตรการทางด้านกฎหมาย ความตกลงระหว่างประเทศ คำพิพากษาของ ต่างประเทศ ตลอดจนเอกสารอื่นๆที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะได้มาโดยการค้นคว้าจาก หนังสือ บทความ วารสาร จุลสาร เอกสารเผยแพร่ของหน่วยงานรัฐบาลและเอกชนต่างๆ รายงานสัมมนา รายงาน วิจัย รายงานประชุมคณะกรรมการ โดยนำข้อมูลเหล่านั้นมาวิเคราะห์เพื่อหาข้อสรุป

## บทที่ 2

### ความเสียหายที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายและขนส่งวัสดุนิวเคลียร์ และวัสดุกัมมันตรังสี

#### 2.1 บทนำ

อุตสาหกรรมนิวเคลียร์ต้องพึ่งพาการขนส่งส่วนประกอบและวัสดุนิวเคลียร์ (ยูเรเนียม เชื้อเพลิงใหม่ เชื้อเพลิงนิวเคลียร์ใช้แล้ว และ พลูโตเนียม ) รวมทั้งวัสดุกัมมันตรังสี วัสดุกัมมันตภาพรังสีเหล่านี้ถูกขนส่งทางทะเล รถไฟ และ ทางอากาศ โดยที่เราเองแทบไม่ได้รู้ตัวเลยว่า วัสดุที่เป็นอันตรายเหล่านี้ได้อยู่รอบๆตัวเรา ถึงแม้ว่าตอนนี้ประเทศไทยยังไม่มีโรงไฟฟ้านิวเคลียร์ก็ตาม แต่เราอาจอยู่ใกล้เส้นทางขนส่งโดยไม่รู้ตัวได้ การขนส่งนิวเคลียร์ที่มีความเสี่ยงสูง ซึ่งรวมถึงรถที่ขนส่งพลูโตเนียมในปริมาณมาก มีความเสี่ยงอย่างยิ่งต่อการถูกโจมตีโดยไตร่ตรองไว้ก่อน ปัญหาที่สำคัญยิ่งก็คือ วัสดุที่นำไปใช้ได้โดยตรงกับอาวุธนิวเคลียร์ กลับได้รับการปฏิบัติเหมือนกับเป็นสินค้าทั่วไป ทั้งที่จริงแล้วเป็นสารอันตรายและถ้าเกิดเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิดเกิดขึ้นไม่ว่าจะเป็นการโจรกรรมหรืออุบัติเหตุทางนิวเคลียร์หรือทางรังสี ผลร้ายที่ตามมาย่อมน่ากลัวและสร้างความสลดให้แก่ผู้ที่เคราะห์ร้ายเป็นอย่างยิ่ง

แต่เราก็แทบที่จะหลีกเลี่ยงการขนส่งวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุกัมมันตรังสีไม่พ้น เนื่องจากทางภาครัฐบาลมีนโยบายในแผนพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้าของประเทศไทย พ.ศ.2550-2564 (Power Development Plan หรือ PDP 2007) เพราะเนื่องจากความต้องการในพลังงานไฟฟ้ามีจำนวนมากขึ้นและในปัจจุบันเองประเทศไทยก็ซื้อพลังงานไฟฟ้าจากเอกชนและต่างประเทศจำนวนไม่น้อย การมีโรงไฟฟ้านิวเคลียร์ยังมีแนวโน้มต่อความจำเป็นของประเทศที่กำลังพัฒนาอย่างประเทศไทยเรา อีกทั้งวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุกัมมันตรังสีได้นำมาใช้กันอย่างกว้างขวางในวงการทางการแพทย์ การเกษตร และอุตสาหกรรม นับวันยังมีจำนวนมากขึ้น การที่ต้องการใช้วัสดุเหล่านี้ยิ่งจำเป็น และเป็นสินค้าที่มักหาไม่ได้ในประเทศไทย จึงจำเป็นต้องนำเข้ามาจากประเทศที่พัฒนาแล้วและมีวัตถุดิบจำนวนมาก

ในขณะที่การขนส่งวัสดุเหล่านี้มีอย่างต่อเนื่อง แต่ถ้าเกิดเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิด ไม่ว่าจะเกิดจากการกระทำของผู้ใด ความเสียหายทางนิวเคลียร์เหล่านี้ใครจะเป็นผู้รับผิดชอบ ในเมื่อการขนส่งมีการเดินทางเคลื่อนย้ายของสิ่งของไปตลอดทางกว่าจะถึงมือผู้รับของ ก็ผ่านผู้ที่เกี่ยวข้อง



หลายราย ถ้ามีความเสียหายแล้วต้องมีผู้รับผิดชอบความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคล ทรัพย์สิน รวมทั้ง สิ่งแวดล้อม ความเสียหายทางนิวเคลียร์นั้นมีมากจนอาจเกินภาระของผู้ต้องรับผิดชอบได้ การมีมาตรการ รองรับหรือแนวทางในการกระจายความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นย่อมมีความจำเป็นสำหรับผู้ที่เกี่ยวข้อง เพื่อสร้างความมั่นใจให้กับผู้ประกอบการ และประชาชนว่าจะได้รับการชดเชยบรรเทาความเสียหาย ได้จริง

## 2.2 ความหมายและลักษณะของวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุกัมมันตรังสี

เราสามารถแบ่งรูปแบบของพลังงานนิวเคลียร์ตามลักษณะวิธีการของพลังงาน นิวเคลียร์ที่สามารถปลดปล่อยพลังงานออกมาได้เป็น 3 ประเภท คือ

- (1) พลังงานนิวเคลียร์ที่ถูกปลดปล่อยออกมาในลักษณะเฉียบพลัน
- (2) พลังงานจากปฏิกิริยานิวเคลียร์ซึ่งควบคุมได้
- (3) พลังงานนิวเคลียร์จากสารกัมมันตรังสี

วัตถุที่สามารถให้พลังงานนิวเคลียร์หรือพลังงานปรมาณูดังกล่าวข้างต้นตาม พระราชบัญญัติพลังงานปรมาณูเพื่อสันติ พ.ศ.2504 สามารถแยกออกได้เป็นวัสดุนิวเคลียร์ (Nuclear material) และวัสดุพลอยได้ (By-product) โดยวัตถุทั้งสองประเภทดังกล่าว มีความหมายดังต่อไปนี้

(1) วัสดุนิวเคลียร์เป็นคำกลางที่มีความหมายรวมถึงวัสดุต้นกำเนิด (Source material) และวัสดุนิวเคลียร์พิเศษ (Special nuclear material) โดยความหมายของวัสดุนิวเคลียร์เป็นวัสดุที่เกิดฟิชชันได้หรือสามารถแปลงให้เป็นวัสดุที่เกิดฟิชชันได้ ซึ่งสามารถใช้เป็น เชื้อเพลิงนิวเคลียร์และเป็นต้นกำเนิดปฏิกิริยานิวเคลียร์ฟิชชันในเครื่องปฏิกรณ์ปรมาณูนั้นเอง และ สำหรับวัสดุต้นกำเนิด (source material) คือ วัสดุที่ประกอบด้วยไอโซโทปรังสีที่สามารถทำให้เป็นวัสดุ เชื้อเพลิงนิวเคลียร์ได้ เนื่องจากเป็นวัสดุที่มียูเรเนียม ทอเรียม หรือทั้งสองอย่างรวมกันเป็น องค์ประกอบร้อยละ 0.05 ขึ้นไป ยกเว้นวัสดุนิวเคลียร์พิเศษ<sup>1</sup> โดยตามพระราชบัญญัติพลังงาน ปรมาณูเพื่อสันติ พ.ศ. 2504 ได้กำหนดบทนิยามให้ความหมายรวมถึงสิ่งดังต่อไปนี้

(1.1) ยูเรเนียม ธอเรียม สารประกอบของยูเรเนียมหรือธอเรียม หรือวัสดุอื่นใดที่มีคุณสมบัติเป็นวัสดุต้นกำเนิดตามที่กำหนดโดยกฎกระทรวง

(1.2) แร่หรือสินแร่ ซึ่งประกอบด้วยวัสดุตามที่ระบุไว้ใน (1) อย่าง หนึ่งหรือหลายอย่างตามอัตราความเข้มข้นซึ่งกำหนดโดยกฎกระทรวง และสำหรับวัสดุนิวเคลียร์

<sup>1</sup> สำนักงานปรมาณูเพื่อสันติ ,กรม .ศัพทานุกรมนิวเคลียร์,พิมพ์ครั้งที่ 1 กรุงเทพฯ : ศรุสภา ,2547. หน้า 88.

พิเศษตามพระราชบัญญัติพลังงานปรมาณูเพื่อสันติ พ.ศ. 2504 ได้กำหนดบทนิยามไว้ให้หมายความถึงสิ่งดังต่อไปนี้

(1.3) พลูโตเนียม ยูเรเนียม ซึ่งมีความเข้มข้นของยูเรเนียม 223 หรือยูเรเนียม 235 สูงกว่าที่มีตามธรรมชาติสารประกอบของธาตุดังกล่าว หรือวัสดุอื่นใดตามที่กำหนดโดยกฎกระทรวง ทั้งนี้ไม่รวมวัสดุต้นกำลัง

(1.4) วัสดุใดๆ ที่มีวัสดุตามที่ระบุไว้ใน (1) อย่างหนึ่งหรือหลายอย่างผสมเข้าไป ทั้งนี้ไม่รวมวัสดุต้นกำลัง

(2) วัสดุพลอยได้ หมายถึง วัสดุกัมมันตรังสีทุกชนิดนอกจากวัสดุนิวเคลียร์พิเศษ ซึ่งเกิดจากการผลิตหรือการใช้วัสดุนิวเคลียร์หรือวัสดุนิวเคลียร์พิเศษ โดยคำว่า “วัสดุกัมมันตรังสี” (radioactive material) หมายความว่า ธาตุหรือสารประกอบใดๆ ที่มีองค์ประกอบส่วนหนึ่งมีโครงสร้างภายในอะตอมและสลายตัวโดยการปลดปล่อยรังสีออกมา

### อาวุธนิวเคลียร์ (Nuclear Weapons)

อาวุธนิวเคลียร์เป็นอาวุธที่มีการใช้พลังงานจากปฏิกิริยานิวเคลียร์ฟิชชันมีอำนาจในการทำลายสูง หรือมีระเบิดนิวเคลียร์เป็นส่วนประกอบ<sup>2</sup> ระเบิดนิวเคลียร์หนึ่งลูกสามารถทำลายได้ทั้งเมือง อาวุธนิวเคลียร์มีการนำมาใช้จริงตอนปลายสงครามโลกครั้งที่สอง โดยประเทศสหรัฐอเมริกา นำระเบิดนิวเคลียร์ 2 ลูก ไปทิ้งที่เมืองฮิโรชิมาและนางาซากิของประเทศญี่ปุ่น หลังจากนั้นได้มีการทำการทดลองอีกหลายร้อยครั้งปัจจุบันจึงสามารถแบ่งอาวุธนิวเคลียร์ได้ตามชนิดดังนี้

(1) ระเบิดนิวเคลียร์แบบฟิชชันเป็นระเบิดที่ได้รับพลังงานจากปฏิกิริยานิวเคลียร์ ฟิชชัน

(2) ระเบิดแบบฟิวชันเป็นระเบิดที่ได้พลังงานจากปฏิกิริยานิวเคลียร์แบบฟิวชัน

### นิวเคลียร์ดีไวซ์ (Nuclear device)

นิวเคลียร์ดีไวซ์เป็นวัตถุระเบิดนิวเคลียร์ที่ใช้ในทางสันติ ซึ่งจุดประสงค์ของการที่กำหนดให้เรียกวัดระเบิดชนิดนี้เนื่องจากต้องการให้ใช้แตกต่างจากอาวุธนิวเคลียร์ที่ใช้ในการทหารการใช้ระเบิดนิวเคลียร์ที่ใช้ในทางสันติ เช่น การขุดหลุมลักษณะใหญ่ (Cratering) การขุดทำ โพรงใต้ดิน (Contained explosion) เพื่อการทดสอบและการทดลอง<sup>3</sup>

<sup>2</sup> สำนักงานปรมาณูเพื่อสันติ .กรม ,ศัพทานุกรมนิวเคลียร์,พิมพ์ครั้งที่ 1 กรุงเทพฯ : ศรุสภา ,2547. หน้า 60

<sup>3</sup> สำนักงานปรมาณูเพื่อสันติ .กรม ,ศัพทานุกรมนิวเคลียร์,พิมพ์ครั้งที่ 1 กรุงเทพฯ : ศรุสภา ,2547. หน้า 58

### รังสี (radiation)<sup>4</sup>

รังสี หรือการแผ่รังสี หมายความว่าพลังงานที่แผ่กระจายออกมาจากต้นกำเนิดวิ่งผ่านไป ในอากาศหรือตัวกลางใดๆ พลังงานหรือสสารดังกล่าวในรูปคลื่นแม่เหล็กไฟฟ้า เช่น รังสีความร้อน รังสีเอกซ์ รังสีแกมมา เป็นต้นและยังรวมถึงกระแสนุภาคที่มีความเร็วสูงด้วย เช่น รังสีแอลฟา รังสีบีตา รังสีนิวตรอน เป็นต้น

รังสีดังกล่าวตามคุณสมบัติทางกายภาพจำแนกได้เป็น 2 กลุ่มคือ

- 1) รังสีชนิดที่ไม่ก่อให้เกิดไอออน (non-ionizing radiation) เช่น รังสีอัลตราไวโอเล็ต ไมโครเวฟ
- 2) รังสีชนิดก่อไอออน (ionizing radiation) เช่น รังสีแอลฟา รังสีบีตา รังสีแกมมา รังสีเอกซ์ รังสีนิวตรอน รังสีในกลุ่มหลังนี้มีผู้เรียกว่า รังสีปรมาณู (atomic radiation) และมีความหมายรวม ทั้งคุณสมบัติที่แตกต่างกันไป เช่น รังสีแอลฟา รังสีบีตา รังสีแกมมา รังสีเอกซ์ รังสีนิวตรอน

### วัตถุประสงค์ของการใช้นิวเคลียร์และรังสี

ความรู้วิทยาการด้านนิวเคลียร์และรังสีโดยเฉพาะเกี่ยวกับพลังงานปรมาณูหรือพลังงานนิวเคลียร์มีใช้เพิ่งเกิดขึ้นในยุคปัจจุบัน แต่ความจริงมีการสันนิษฐานว่าได้เกิดขึ้นมา สมัยดีโมคริตุส (Democritus) หรือก่อนคริสต์กาลประมาณ 400 ปีมาแล้ว โดยคำว่า atom หรือที่ภาษาไทย แปลว่า ปรมาณู นั้น มาจากภาษากรีกว่า atomos ซึ่งแปลว่า แบ่งแยกต่อไปได้อีกไม่ได้ซึ่งนักปราชญ์ชาวกรีกโบราณสมัยนั้นต่างมีความคิดกันว่าสสารทุกอย่าง ถ้าแบ่งแยกออกเป็นชิ้นเล็กๆ แล้วแบ่งต่อๆ ไปอีก จนถึงขั้นที่เล็กที่สุดที่แบ่งแยกให้เล็กลงอีกไม่ได้แล้ว จะได้ปรมาณู ฉะนั้นสสารทุกอย่างจึงประกอบด้วยปรมาณูจากความรู้ดังกล่าวแสดงให้เห็นว่ามนุษย์รู้จักคำ ว่าปรมาณู(atom) และมีความรู้เกี่ยวกับปรมาณู (atom) มาตั้งแต่ยุคกรีกโบราณแล้ว<sup>5</sup> และจากความรู้ดังกล่าวจึงได้มีการพัฒนาความรู้ต่อเนื่องมาจากยุคกรีกโบราณ จนกระทั่งเป็นวิทยาการที่ก้าวหน้าที่สามารถนำพลังงานปรมาณูมาใช้เพื่อเป็นประโยชน์ดังเช่นปัจจุบัน แม้ว่าในช่วงแรกๆของการค้นพบ คือช่วงสมัยสงครามโลกครั้งที่ 2 มนุษย์ยังไม่สามารถควบคุมพลังงานปรมาณูที่ค้นพบได้ จึงได้มีการนำพลังงาน

<sup>4</sup> สำนักงานปรมาณูเพื่อสันติ .กรม ,ศัพทานุกรมนิวเคลียร์,พิมพ์ครั้งที่ 1 กรุงเทพฯ : ศุภสภา ,2547. หน้า 69

<sup>5</sup> สลตีวิทยาศาสตร์ ข (2499, 20 เม.ย.)การบรรยายทางวิทยุกระจายเสียง เรื่อง “พลังงานปรมาณูในทางสันติ” พลังงานปรมาณูเพื่อสันติ หน้า 61.

ปริมาณมาใช้เพื่อวัตถุประสงค์ในการทำสงครามคือ ผลิตระเบิดปรมาณูเป็นสำคัญเท่านั้น แต่ขณะเดียวกันก็มีความพยายามที่จะควบคุมพลังงานปรมาณูนี้โดยทำการทดลองได้เป็นผลสำเร็จ และนำพลังงานปรมาณูมาใช้ในทางสันติ เช่น ทางทางการแพทย์ เกษตรกรรม และอุตสาหกรรม ดังที่ใช้กันอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งวัตถุประสงค์ของการใช้นิวเคลียร์และรังสีย่อมขึ้น อยู่กับความประสงค์ของผู้ใช้ ในการนำนิวเคลียร์และรังสีไปใช้ให้เกิดประโยชน์ในด้านใด ทั้งนี้สามารถแยกวัตถุประสงค์การใช้นิวเคลียร์และรังสีได้สองประเภทดังต่อไปนี้

### การนำไปใช้ในทางสันติ

การนำนิวเคลียร์และรังสีไปใช้ประโยชน์ในรูปแบบของพลังงานนิวเคลียร์ในทางสันตินั้น ได้มีการนิยามไว้ว่าเป็นการนำเอาพลังงานนิวเคลียร์ซึ่งทำให้เกิดความร้อนแล้วเอาไปต้มน้ำให้เป็นไอ เอาไปหมุนกังหันเครื่องจักรเกิดไฟฟ้า ขับเคลื่อนพาหนะต่างๆ เพื่อกิจการอุตสาหกรรม หรือเกิดอนุภาคนิวตรอน ทำให้เกิดวิชานิวเคลียร์ฟิสิกส์ เพื่อการศึกษาวิจัยศึกษาเกี่ยวกับชีววิทยาและการแพทย์เฉพาะทาง ผลิตโคบอลต์ 60 โดยใช้รังสีแกมมาในการฆ่าเชื้อโรคหรือถนอมอาหารและไอโซโทปเพื่อใช้ทางการแพทย์ หรือเกิดผลผลิตการแบ่งแยกนิวเคลียส (fission product) ทำให้เกิดการสกัดธาตุทางเคมีทำให้ได้ไอโซโทปรังสีบางอย่างใช้ในทางการแพทย์เป็นต้น ความหมายดังกล่าวข้างต้นเป็นภาพรวมของการใช้นิวเคลียร์และรังสีซึ่งพลังงานดังกล่าวมีหลายชนิดหลายประเภทดังที่ได้กล่าวในหัวข้อก่อนนี้ และในแต่ละประเภทสามารถก่อประโยชน์ในทางสันติที่แตกต่างกันดังนี้

#### 1) การนำนิวเคลียร์ไปใช้ในทางสันติ

การใช้นิวเคลียร์ในทางสันติสามารถนำมาใช้ในกิจการต่างๆได้หลายทาง โดยเฉพาะการนำวัสดุนิวเคลียร์ประเภท ยูเรเนียม-233 ยูเรเนียม-235 และพลูโทเนียม-239 ซึ่งวัสดุนิวเคลียร์ทั้ง 3 ชนิด มีแหล่งกำเนิดที่แตกต่างกันโดยจำแนกไอโซโทปของวัสดุนิวเคลียร์เหล่านี้ได้เป็น 2 จำพวกดังนี้

- (1) จำพวกที่มีอยู่ตามธรรมชาติ ได้แก่ ยูเรเนียม-235 ซึ่งมีอยู่ในธรรมชาติโดยปนอยู่ในแร่ยูเรเนียมประมาณ 0.7 เปอร์เซ็นต์
- (2) จำพวกที่ต้องมีการสังเคราะห์ทางวิทยาศาสตร์ ได้แก่ ยูเรเนียม-233 ได้มาจากการแปรรูปธอเรียม-232 และพลูโทเนียม -239 ซึ่งได้จากการแปรรูป ยูเรเนียม-238 วัสดุนิวเคลียร์ดังกล่าวสามารถนำไปใช้ประโยชน์ในทางสันติได้ เช่นใช้เป็น

เชื้อเพลิงนิวเคลียร์ เพื่อเป็นพลังงานให้แก่เครื่องปฏิกรณ์ปรมาณู เพื่อใช้ในการผลิตไอโซโทปรังสีทางการแพทย์ หรือผลิตเชื้อเพลิงปรมาณูต่างๆ หรือนำ พลังงานที่ผลิตได้จากเครื่องปฏิกรณ์ปรมาณูไปผลิตเป็นกระแสไฟฟ้าต่อไป แล้วแต่ละประเภทของเครื่องปฏิกรณ์ปรมาณูนั้นๆ

## 2) การนำรังสีไปใช้ในทางสันติ

สำหรับการใช้รังสีในทางสันติ สามารถนำรังสีที่แผ่ออกมาจากตัววัสดุนั้นๆ มาใช้ในกิจการต่างๆ ได้ เนื่องจากมีคุณสมบัติพิเศษต่างจากพลังงานรูปแบบธรรมดา เช่น ความสามารถในการแทรกซึมไปยังที่ต่างๆ ความสามารถในการเกิดปฏิกิริยากับสิ่งมีชีวิตความสามารถในการทำให้สสารเกิดเป็นไอออน เป็นต้น

การใช้ประโยชน์จากวัสดุกัมมันตรังสีสามารถจำแนกเป็นกลุ่มๆ ได้ดังนี้

(1) การใช้สารรังสีในลักษณะของสารติดตาม (radiation tracer material)

- การใช้สารกัมมันตรังสีวินิจฉัยอาการโรค
- การใช้สารกัมมันตรังสีเป็นสารติดตามในการศึกษาวิจัย
- การใช้สารกัมมันตรังสีเป็นสารติดตามในการเกษตร
- การใช้สารกัมมันตรังสีเป็นสารติดตามในในอุตสาหกรรม เช่น

การวัดอัตราการไหลของของเหลวในท่อ การหาอัตราส่วนการผสมสาร และการศึกษาเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม

(2) การที่สสารมีผลทำให้รังสีเปลี่ยนแปลง (material affect radiation)

- การวัดความหนา และความหนาแน่นของวัสดุ
- การตรวจวัดระดับของเหลวในภาชนะปิด
- การหาความชื้นในดิน
- การถ่ายภาพทางรังสี

(3) การที่รังสีไปทำให้สสารเกิดการเปลี่ยนแปลง (radiation affect material)

- การใช้สารกัมมันตรังสีในการรักษาโรค เช่น การฉายรังสีรักษามะเร็งจากระยะไกล การฝังสารกัมมันตรังสี การฉีดเข้าเส้นเลือดหรือการดื่ม
- การวิเคราะห์ธาตุด้วยวิธีนิวตรอนแอคติเวชัน
- การวิเคราะห์ธาตุโดยเทคนิคเอกซเรย์ฟลูออเรสเซนซ์
- การฉายรังสีเพื่อถนอมอาหาร
- การฉายรังสีเพื่อปรับปรุงพันธุ์พืช

- การฉายรังสีเพื่อฆ่าเชื้อในเครื่องมือการแพทย์
- การฉายรังสีเพื่อปรับปรุงคุณภาพวัสดุ เช่น ยางธรรมชาติ

และไม่เนื่ออ่อน เป็นต้น

(4) การใช้สารกัมมันตรังสีในสินค้าอุปโภค (radioactive consumer product)

- อุปกรณ์ตรวจจับควันไฟ (smoke detector)
- นาฬิกาและเข็มทิศที่มีปรายน้ำ
- สายล่อฟ้า
- อุปกรณ์ที่เป็นหลอดอิเล็กทรอนิกส์ต่างๆ<sup>6</sup>

จากการนำวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุกัมมันตรังสีที่มีอยู่ในสถานปฏิบัติการทางนิวเคลียร์และสถานที่ต่างๆ มาใช้ประโยชน์ดังกล่าวข้างต้น ล้วนแล้วแต่เป็นการใช้ประโยชน์นิวเคลียร์และรังสีโดยมีวัตถุประสงค์ในทางสันติทั้งสิ้น ซึ่งผู้ใช้นั้นที่ว่าจะเป็นผู้กำหนดเองว่าจะรังสรรพลังงานปริมาณให้เกิดประโยชน์ต่อโลกนี้ได้อย่างไร เพราะเทคโนโลยีดังกล่าวเกิดขึ้นจากการคิดค้นของมนุษย์เองทั้งสิ้น

### 3) การนำไปใช้ในการทำสงครามทางการทหาร

คำว่า“สงคราม” ตามวัตถุประสงค์นี้จะต้องประกอบด้วย 4 ประการ คือ

- (1) สงครามจะต้องเป็นการต่อสู้กันโดยใช้กำลังกองทัพ
- (2) การต่อสู้เป็นการต่อสู้ระหว่างรัฐอย่างน้อย 2 รัฐขึ้นไป ซึ่งการ

สู้รบระหว่างรัฐที่ปกครองอาณานิคมกับรัฐที่ถูกปกครองหรือการสู้รบระหว่างสหพันธรัฐ (Federal State)กับรัฐสมาชิกของสหพันธรัฐ (Member-State of Federal State) ระหว่างสมาชิกของสหพันธรัฐเองก็เป็นสงครามเช่นกัน เนื่องจากรัฐเหล่านั้นมีสภาพบุคคล

(3) สงครามจะต้องเป็นการกระทำสองฝ่าย โดยการกระทำนั้นเป็นการกระทำที่แสดงถึงการเป็นศัตรูระหว่างกัน ดังนั้นการใช้กำลังของรัฐหนึ่งต่ออีกรัฐหนึ่งแต่เพียงฝ่ายเดียวโดยไม่มีการประกาศล่วงหน้า อาจเป็นสาเหตุของการเกิดสงครามได้ แต่มิได้เป็นสงครามในตัวของมันเอง トラบเท่าที่การกระทำนั้นยังไม่มี การโต้ตอบในลักษณะเดียวกันจากอีกฝ่ายหนึ่งหรืออย่างน้อยที่สุดก็โดยการประกาศของอีกฝ่ายว่าตนพิจารณาว่าการกระทำเหล่านั้นเป็นการกระทำสงคราม

- (4) จุดมุ่งหมายของรัฐที่กระทำ สงครามคือผลประโยชน์ของชาติ

<sup>6</sup> อนันต์ ยุทธมานพ และปฐม แหยมเกตุ, รังสีในชีวิตประจำวันและเทคโนโลยีนิวเคลียร์ในงานอุทกวิทยา (กรุงเทพฯ :2542) หน้า 3-7

ความหมายของคำว่า “สงคราม” ข้างต้น จึงไม่อาจจะปฏิเสธได้ว่าการทำสงครามจะต้องมีการใช้อาวุธ เขตต่อสู้กันระหว่างชาติและย่อมเป็นธรรมดาที่ประเทศคู่สงครามประสงค์ที่จะชนะและมีอำนาจเหนือ อีกฝ่ายหนึ่ง ดังนั้นประเทศดังกล่าวจึงต้องหาอาวุธยุทธโปกรณ์ต่างๆที่ทรงอำนาจเหนืออีกฝ่ายมาใช้ ในการทำสงคราม ปัจจุบันอาวุธนิวเคลียร์ซึ่งเป็นอาวุธที่อำนาจทำลายล้างสูง จึงถูกนำมาใช้ในการ สงครามทางการทหารเพื่อให้บรรลุถึงชัยชนะเหนืออีกฝ่ายหนึ่งดังเช่นที่ได้มีการใช้ในสมัยสงครามโลก ครั้งที่ 2 มาแล้วโดยมีการนำยูเรเนียมซึ่งเป็นวัสดุนิวเคลียร์มาพัฒนาเป็นอาวุธนิวเคลียร์และเป็นสิ่งที่ มนุษย์คิดค้นขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์ทางการทหารโดยเฉพาะและได้นำ ไปใช้ในการทำ สงครามเป็นครั้งแรก ในสมัยสงครามโลกครั้งที่ 2 เมื่อเดือนสิงหาคม ค.ศ. 1945 โดยมีการทิ้งระเบิดปรมาณูหรือนิวเคลียร์ที่ ประเทศญี่ปุ่น ณ เมืองฮิโรชิมา จำนวน 1 ลูก และเมืองนางาซากิ จำนวน 1 ลูก รวมเป็นจำนวน 2 ลูก<sup>7</sup> จากการนำ ไปใช้ในลักษณะดังกล่าวได้สร้างความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินของมนุษย์ใน ประเทศดังกล่าวเป็นจำนวนมากโดยเกิดจากแรงระเบิดและฝุ่นกัมมันตรังสีและกัมมันตภาพรังสีที่ แพร่กระจายไปทั่วบริเวณนั้น

#### 4) การนำไปใช้ในการก่อการร้าย

ปัจจุบันภายหลังจากเหตุการณ์ก่อการร้ายเมื่อวันที่ 11 กันยายน ค.ศ.2001 ทำให้ปัญหาการก่อการร้ายเป็นสิ่งที่สังคมชาติเสรีต้องเผชิญต่อภัยคุกคามดังกล่าวที่ครอบคลุมทั่วโลก อันส่งผลกระทบต่อสาธารณสุข สิ่งแวดล้อมและความปลอดภัยของประชาชน ซึ่งทุกประเทศ จำต้องให้ความสำคัญจากภัยดังกล่าวโดยร่วมมือกันหาทางป้องกันและปราบปรามการก่อการร้ายทุก รูปแบบ ซึ่งการก่อการร้ายมีทั้งการก่อการร้ายภายในประเทศและการก่อการร้ายระหว่างประเทศโดย ปัจจุบันคำว่า “การก่อการร้าย” ยังไม่มีการให้คำจำกัดความที่เป็นการยอมรับอย่างเป็นทางการ แต่อาจ เทียบเคียงได้จากคำ จำ กัดความจากกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกาที่ได้กำหนดไว้ในข้อ 22 ของ US CODE มาตรา 2656 ดังต่อไปนี้ คำว่า “การก่อการร้าย หมายถึง การใช้ความรุนแรงที่มีการ ไตร่ตรองล่วงหน้าและมีสาเหตุจากการเมืองซึ่งกระทำ ต่อเป้าหมายที่เป็นพลเมืองโดยฝีมือของกลุ่ม ย่อยๆ ภายในประเทศหรือตัวแทนลับ ตามปกติเป็นการกระทำ ที่มีจุดประสงค์เพื่อโน้มน้าวประชาชน กลุ่มใดกลุ่มหนึ่ง” และคำว่า “การก่อการร้ายระหว่างประเทศ หมายถึง การก่อการร้ายที่เกี่ยวข้องกับ พลเมือง หรือดินแดนของประเทศมากกว่าหนึ่งประเทศ” แต่ไม่ว่าการก่อการร้ายจะมีคำจำกัด ความหมายเช่นไรก็ตาม การก่อการร้ายก็เป็นการกระทำที่สร้างความเสียหายต่อทั้งประชาชนและ ประเทศชาติโดยเฉพาะการก่อการร้ายที่ใช้อาวุธที่มีอำนาจทำลายล้างมวลมนุษย์ (Weapon of Mass Destruction – WMDs) ทั้งที่เป็นเชื้อโรครักษาพิษและนิวเคลียร์ที่ก่อให้เกิดผลเสียต่อ สิ่งแวดล้อม การก่อการร้ายที่ใช้อาวุธ WMDs เป็นรูปแบบหนึ่งที่กลุ่มก่อการร้ายได้เคยขู่ว่าจะใช้อาวุธ

<sup>7</sup> สำนักงานประสานงานต่อต้านการก่อการร้าย. “อารัมภบทและคำนำ” รูปแบบการก่อการร้ายโลก พ.ศ.2544 , . กรุงเทพฯ : 2545.หน้า10.

ดังกล่าวในการก่อการร้ายและเป็นการกระทำที่ใช้ความรุนแรงเพื่อให้เกิดความเสียหายต่อพลเรือน การก่อการร้ายที่ใช้อาวุธ WMDs ที่เป็นสารกัมมันตรังสีจะมุ่งหมายให้มีการแผ่กระจายสู่บริเวณที่ ประชากรหนาแน่นตลอดจนแหล่งทรัพยากรสิ่งแวดล้อมจนเกิดการปนเปื้อนดินและตึกอาคาร บ้านเรือนทำให้ไม่สามารถอยู่อาศัยหรือใช้ประโยชน์ได้จนกว่าจะทำ การกำจัดสารกัมมันตรังสีก่อน การก่อการร้ายในลักษณะนี้จึงเป็นสิ่งที่ทุกประเทศทั่วโลกต้องหาทางป้องกันไม่ให้อาวุธนิวเคลียร์และ วัสดุกัมมันตรังสีที่สามารถพัฒนาเป็นอาวุธหรือระเบิดสกปรกได้ไปตกอยู่ในความครอบครองของกลุ่ม ผู้ก่อการร้าย เพื่อให้ทั่วโลกปลอดภัยจากการก่อการร้ายในลักษณะนี้ต่อไป

### 2.3 ลักษณะความร้ายแรงและความรุนแรงของนิวเคลียร์และรังสี

หากมนุษย์นำนิวเคลียร์และรังสีมาใช้ทางมิชอบโดยมีวัตถุประสงค์ที่ ก่อให้เกิดผลในทางทำลายนิวเคลียร์และรังสีย่อมเป็นสิ่งที่มิชอบอย่างมหันต์และเป็นอันตรายอย่าง ร้ายแรงซึ่งความร้ายแรงของวัตถุแห่งการกระทำ ที่เกี่ยวกับการก่อการร้ายด้านนิวเคลียร์และรังสี มีดังต่อไปนี้

#### 1. ความร้ายแรงและความรุนแรงของนิวเคลียร์

วัสดุนิวเคลียร์โดยเฉพาะยูเรเนียม-235 สามารถนำมา พัฒนาเป็นอาวุธที่ มีอำนาจทำลายล้างสูงได้ คือ ระเบิดนิวเคลียร์ (Nuclear bombs) ระเบิดนิวเคลียร์เคยเรียกกันว่า “ระเบิดปรมาณู” ซึ่งตรงกับคำ ว่า Atomic bomb แต่ในทางวิชาการยังไม่ถูกต้องนัก เนื่องจาก อำนาจระเบิดไม่ได้เกิดจากปรมาณู หรือ Atom แต่เกิดจากแก่นหรือแกนของปรมาณูที่เรียกว่า นิวเคลียส ฉะนั้นคำที่ถูกต้อง คือ ระเบิดนิวเคลียร์ หรือ Nuclear bombs ระเบิดนิวเคลียร์นั้นมี อำนาจร้ายแรงมาก อำนาจของสิ่งนี้เป็นอย่างเดียวกันกับระเบิดแรงสูง (High explosive bombs) คือ ปล่องพลังงานออกมาเป็นจำนวนมากในบริเวณจำกัดและในเวลาอันสั้นและผลอันร้ายแรงของ ระเบิดนิวเคลียร์ (Effects of a nuclear explosion) สามารถแบ่งออกได้เป็น 4 ประเภท ดังนี้<sup>8</sup>

1) ปริมาณพลังงานที่ปล่อยออกมามีมากกว่าระเบิดธรรมดา หลายเท่า โดยเฉพาะแรงของคลื่นกระแทกจากการระเบิด (Blast) จะทำให้อาคารส่วนใหญ่ที่อยู่ใน รัศมีของคลื่นกระแทกที่ไม่ได้ออกแบบให้ต้านทานแรงกระแทก จะเกิดความเสียหายอย่างหนัก คลื่นกระแทกจะทำให้เกิดลมแรงหลายร้อยกิโลเมตรต่อชั่วโมง และสำหรับคลื่นกระแทกในอากาศจะ ทำให้เกิดผลลัพธ์ที่ชัดเจนคือ Static overpressure เป็นความกดดันสูงขึ้น เนื่องจากคลื่นช็อค (shock wave) ซึ่งความกดดันจะมีค่าสูงแปรผันตามความหนาแน่นของอากาศ และ Dynamic pressures เป็นความกดดันสูงที่เคลื่อนไปตามแรงลมเนื่องจากคลื่นกระแทก ทำให้เกิดแรงผลักและ

<sup>8</sup> สมาคมนิวเคลียร์แห่งประเทศไทย. ความร้ายแรงของระเบิดนิวเคลียร์ [ออนไลน์] 2553 ,แหล่งที่มา : [www.nst.or.th/article/article/0135.htm](http://www.nst.or.th/article/article/0135.htm) [1 ธันวาคม 2553]



ตั้งวัตถุให้ล้มหรือหลุดออกความเสียหายที่เกิดขึ้นดังกล่าว ส่วนใหญ่เป็นผลจากทั้งความกดดันสูงจาก Static overpressure และแรงลม เนื่องจากคลื่นกระแทกความกดดันสูงจากคลื่นกระแทกจะทำให้โครงสร้างอาคารล้มและจะถูกแรงลมดึงให้หลุดออก ความกดดันจะทำให้เกิดสูญญากาศซึ่งจะดึงสิ่งรอบข้างเข้ามาในเวลาไม่กี่วินาที แรงนี้จะสูงกว่าพายุเฮอริเคนที่แรงที่สุดหลายเท่า

2) ระเบิดนิวเคลียร์ทำให้เกิดอุณหภูมิสูงมาก และมีการแผ่รังสีมีความร้อนและแสงสว่างอย่างมากมายด้วยโดยเฉพาะรังสีความร้อน (Thermal radiation) ที่เกิดจากอาวุธนิวเคลียร์สามารถทำให้เกิดรังสีแม่เหล็กไฟฟ้าออกมาเป็นจำนวนมาก เช่น แสงรังสีอินฟราเรด รังสีแกมมาและอันตรายเป็นส่วนใหญ่ของรังสีเหล่านี้ คือ การเผาไหม้ เป็นอันตรายต่อดวงตาเมื่อกระทบถูกวัตถุจะเกิดการเผาไหม้

3) มีการปล่อยกัมมันตภาพรังสีออกมาเป็นจำนวนมากในลักษณะของรังสีบีตา รังสีแกมมา และนิวตรอน โดยเฉพาะรังสีแบบไอออนไนซ์ เช่น รังสีแม่เหล็กไฟฟ้า Electromagnetic pulse (EMP) ซึ่งเกิดจากรังสีแกมมาจากระเบิดนิวเคลียร์ จะทำให้เกิดอิเล็กทรอนิกส์พลังงานสูง จนทำให้โลหะแท่งยาวอาจจะกลายเป็นเสาส่งไฟฟ้าแรงสูง และเมื่อคลื่นแม่เหล็กไฟฟ้าได้เคลื่อนที่ผ่านไป ไฟฟ้าแรงสูงนี้สามารถทำลายเครื่องมือที่ไม่มีระบบป้องกัน แต่ยังไม่มีความรู้ถึงผลกระทบต่อสิ่งมีชีวิตอีกทั้งอากาศที่แตกตัวเป็นไอออนเนื่องจากคลื่นแม่เหล็กไฟฟ้าสามารถรบกวนการส่งสัญญาณวิทยุที่สะท้อนจากบรรยากาศไอโอโนสเฟียร์

4) ส่วนหรือเศษที่เหลือจากการระเบิดจะทำให้เกิดกัมมันตรังสีปกคลุมบริเวณนั้นและบริเวณใกล้เคียงขนาดที่อาจเป็นอันตรายแก่คนหรือสัตว์ได้ โดยจะมีการเปราะเปื้อนสารกัมมันตรังสีจากระเบิดนิวเคลียร์ในรูปของฝุ่นกัมมันตรังสี (radioactive fallout) และกัมมันตภาพรังสีโดยอันตรายจากรังสีของฝุ่นกัมมันตรังสีจะมีผลกระทบต่อทั่วโลกที่สำคัญเกิดจากไอโซโทปรังสีที่มีอายุยาว เช่น สตรอนเทียม-90 (strontium-90) และซีเซียม-137 (caesium-137) ซึ่งสามารถเข้าไปในร่างกายได้จากการกินอาหารที่มีสารกัมมันตรังสีเหล่านี้เข้าไปจะมีผลต่อสุขภาพของมนุษย์ดังนั้น ความร้ายแรงจากอาวุธนิวเคลียร์ที่มีการพัฒนามาจากวัสดุนิวเคลียร์ นับว่ามีความร้ายแรงที่ประชาคมระหว่างประเทศอาจมีมาตรการป้องกันป้องกันไม่ให้สิ่งดังกล่าวตกไปอยู่ในมือของผู้ไม่ประสงค์ดีต่อความสงบสุขของโลกต่อไป

## 2. ความร้ายแรงและความรุนแรงของรังสี

นักวิทยาศาสตร์ได้มีการค้นพบว่ารังสีมีผลต่อเซลล์ของร่างกายเนื่องจากเมื่อรังสีผ่านเข้าสู่เซลล์ที่มีส่วนประกอบหลักเป็นน้ำจะก่อให้เกิดอนุมูลอิสระและจะมีผลต่อเอ็นไซม์ของสิ่งมีชีวิตซึ่งอาจมีผลต่อดีเอ็นเอด้วยโดยทำให้เกิดความเสียหายต่ออนุคลีออนิกส์ (nucleonic) และมีผลทำให้เซลล์ตายก่อนเวลาอันควร และทำให้การแบ่งตัวลดลงหรือหยุดลงไปและเกิดความผิดปกติขึ้น

ในเซลล์ซึ่งสามารถถ่ายทอดต่อไปยังเซลล์รุ่นหลังได้ ทั้งนี้โดยปกติการที่มนุษย์ได้รับรังสีแล้ว จะมีผลต่อร่างกายสามารถจำแนกได้เป็น 2 กรณี คือ

1) Deterministic effect เมื่อได้รับรังสีเป็นปริมาณมากทำให้เซลล์

จำนวนมากตายโดยจะมีผลต่ออวัยวะต่างๆ ที่ได้รับรังสีและจะทำให้อวัยวะนั้นๆ ไม่สามารถทำหน้าที่ตามปกติทั้งนี้การได้รับรังสีดังกล่าวจะมีผลกระทบดังต่อไปนี้

1.1) ถ้าได้รับรังสีตลอดทั่วร่างกายในปริมาณดังนี้

- ปริมาณรังสีที่ได้รับ 3-5 เกรย์ จะมีผลต่อไขกระดูกซึ่งจะไม่สามารถสร้างเม็ดเลือดได้และมีโอกาสเสียชีวิตถึง 50 เปอร์เซ็นต์ภายในระยะเวลา 30-60 วัน

- ปริมาณรังสีที่ได้รับ 5-15 เกรย์ จะมีผลต่อระบบทางเดินอาหารซึ่งจะทำให้มีอาการคลื่นไส้ อาเจียนและเสียชีวิตภายในระยะเวลา 10-20 วัน

- ปริมาณรังสีที่ได้รับมากกว่า 15 เกรย์ จะมีผลต่อระบบ

ประสาทซึ่งจะทำให้เสียชีวิตภายในระยะเวลา 1-5 วัน

1.2) ถ้าได้รับรังสีเป็นบางส่วนของร่างกายจะมีผลกระทบร่างกาย

โดยขึ้นอยู่กับบริเวณหรืออวัยวะที่ได้รับรังสี เนื่องจากอวัยวะต่างๆจะมีความไวต่อรังสีไม่เท่ากัน เช่น

อวัยวะสืบพันธุ์ เมื่อได้รับรังสีเพียงครั้งเดียวในปริมาณ 2,000-3,000 มิลลิซีเวิร์ต จะทำให้เป็นหมัน

หรือเมื่อตาได้รับรังสีเพียงครั้งเดียวในปริมาณ 2,000-5,000 มิลลิซีเวิร์ต จะทำให้เป็นต้อกระจก เป็น

ต้น

1.3) ถ้าทารกในครรภ์ในช่วง 8-15 สัปดาห์ ได้รับรังสีในปริมาณที่

สูงกว่า 100 มิลลิซีเวิร์ต จะมีผลต่อระบบประสาทส่วนกลาง

2) Stochastic effect การถ่ายเทพลังงานรังสีให้กับวัตถุมีลักษณะเป็น

แบบสุ่มโดยเป็นกรณีที่ร่างกายได้รับรังสีในปริมาณน้อย ร่างกายจะไม่เกิดอาการผิดปกติแต่อย่างใด

แต่เซลล์อาจมีการเปลี่ยนแปลงหรือผิดปกติได้ และเมื่อเซลล์ในลักษณะนี้ยังไม่ตายแล้วต่อมามีการ

แบ่งเซลล์เกิดขึ้น ก็อาจทำให้เกิดการเป็นเนื้อร้ายได้ ดังนั้นจากความร้ายแรงและรุนแรงของรังสี

ดังกล่าวนับว่าเป็นสิ่งที่ต้องป้องกันไม่ให้เกิดการนำ มาใช้เป็นอย่างอาวุธเพื่อให้รังสีไปถูกกับคนหรือวัตถุ

หรือสถานที่ต่างๆ ซึ่งอาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อร่างกายหรือทรัพย์สินของประชาชนได้<sup>9</sup>

<sup>9</sup> อนิรุทธ์ ทรงจักรแก้ว .นโยบายทางอาญาเกี่ยวกับนิวเคลียร์และรังสี .วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต, สาขาวิชานิติศาสตร์, คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต ,2550.หน้า 26-28.

## 2.4 วัฏจักรเชื้อเพลิงนิวเคลียร์

วงจรของเชื้อเพลิงนิวเคลียร์ เริ่มตั้งแต่การนำธาตุยูเรเนียมมาจากเหมืองผลิตในรูป yellow cake หรือ  $U_3O_8$  ผ่านกระบวนการทางเคมีเป็น Uranium hexafluoride ( $UF_6$ ) และทำให้เข้มข้น จากนั้นนำไปแปรสภาพเป็น Uranium dioxide ( $UO_2$ ) และประกอบเป็นแท่งเชื้อเพลิงจึงนำไปใช้ในโรงไฟฟ้านิวเคลียร์ ยูเรเนียม<sup>235</sup> ส่วนใหญ่จะหมดไป เชื้อเพลิงนั้นถูกเรียกว่า Spent Fuel และถูกนำไปเก็บในบ่อน้ำภายในโรงไฟฟ้า เพื่อรอให้ความร้อนและรังสีลดลง จากนั้นอาจนำไป reprocessing เพื่อแยกเอาสิ่งที่ยังเป็นประโยชน์มาใช้ เช่นพลูโตเนียม สารประกอบยูเรเนียม และไอโซโทปที่เป็นประโยชน์ ในขณะเดียวกันยังเป็นการลดขนาดและแยกชนิดของกากรังสีเพื่อความเหมาะสมในการ กำจัดอีกด้วย นอกจากนี้ยังมีการพัฒนาวงจรของเชื้อเพลิงนิวเคลียร์ให้สามารถสร้างและนำ เชื้อเพลิงนิวเคลียร์กลับมาใช้จากโรงไฟฟ้าพลังงานนิวเคลียร์ โดยการนำยูเรเนียมและพลูโตเนียมจากโรงไฟฟ้าพลังงานนิวเคลียร์ทั่วไป ซึ่งเกิดปฏิกิริยาแตกตัวด้วย Thermal Neutron มาใช้ในโรงไฟฟ้าพลังงานนิวเคลียร์แบบ Fast Breeder Reactor ทำให้ได้ยูเรเนียมกลับไปใช้ในโรงไฟฟ้าพลังงานนิวเคลียร์แบบแรกได้อีก ทั้งหมดนี้ทำให้เกิดวงจรการผลิตและใช้เชื้อเพลิงนิวเคลียร์ขึ้น จึงกล่าวได้ว่าหมายถึงการปฏิบัติการทุกขั้นตอนที่เกี่ยวข้องกับเชื้อเพลิงนิวเคลียร์เริ่มตั้งแต่การทำเหมืองแร่ยูเรเนียมหรือทอเรียม ผ่านกระบวนการทางเคมีเพื่อให้มีความบริสุทธิ์ และการเสริมสมรรถนะยูเรเนียม การประกอบชุดเชื้อเพลิงนิวเคลียร์ การใช้ในเครื่องปฏิกรณ์ การแปลงสภาพเชื้อเพลิงใช้แล้ว การวิจัยและพัฒนาใดๆที่เกี่ยวข้อง และการจัดการกากกัมมันตรังสี รวมถึงการเลิกดำเนินการด้วย

จากรายงานการศึกษาการนำพลังงานนิวเคลียร์มาผลิตไฟฟ้าของประเทศไทย สรุปว่าแหล่งเชื้อเพลิงยูเรเนียมของประเทศไทยยังไม่มี การสำรวจอย่างจริงจัง แต่จากความรู้ความสามารถโดยเฉลี่ยด้านนิวเคลียร์ในปัจจุบันยังไม่มีศักยภาพที่จะสร้าง ประโยชน์จากแหล่งเชื้อเพลิงยูเรเนียมได้ ไม่ว่าจะพัฒนาเชื้อเพลิงนิวเคลียร์ใช้เองหรือผลิตเพื่อขาย เนื่องจากความรู้ด้านนิวเคลียร์ยังไม่แพร่หลายจริงจัง แต่สามารถผลิตเชื้อเพลิงนิวเคลียร์ได้แล้วใน lab scale แต่ยังไม่ถึงขั้นประกอบเป็นแท่งเชื้อเพลิงได้ แหล่งเชื้อเพลิงยูเรเนียมของโลก ในช่วงกลางปี 2548 ราคา  $U_3O_8$  ต่อบอนด์ เท่ากับ 29.0 เหรียญสหรัฐ ซึ่งในอนาคตแหล่งเชื้อเพลิงยูเรเนียม จะมีใช้มาจากธรรมชาติหรือจากเหมืองแต่อย่างใดเท่า นั้น จะมีแหล่งเชื้อเพลิงยูเรเนียมที่มาจาก การนำวัสดุเชื้อเพลิงกลับมา

ใช้ใหม่จาก เชื้อเพลิงในอุปกรณ์ปรมาณูทั้งทางทหารและพลเรือน รวมถึงแหล่งเชื้อเพลิงยูเรเนียมจากการเก็บสำรองที่เหลือใช้ด้วย<sup>10</sup>

### เชื้อเพลิงใช้แล้วและกากกัมมันตรังสี

ที่ต้องกล่าวถึงในเรื่องของการขนส่งวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุกัมมันตรังสีด้วย เนื่องจากเชื้อเพลิงนิวเคลียร์คือยูเรเนียมและพลูโตเนียมก่อนที่จะเข้าเครื่องปฏิกรณ์ปรมาณูเพื่อใช้ในการวิจัย ผลิตรังสีไอโซโทปหรือว่าผลิตพลังงานนิวเคลียร์ในการผลิตกระแสไฟฟ้าก็ตาม ตามอันตรายของการแพร่รังสียังมีไม่มากเท่ากับสารเหล่านี้ได้ออกมาจากเครื่องปฏิกรณ์ reactor นั้นแล้วซึ่งยังมีสภาพที่ปลอดภัยที่มีอนุภาคร้ายแรงอยู่ แล้วเมื่อมีการเคลื่อนย้ายหรือขนส่งสารอันตรายดังกล่าวไม่ว่าจะไปปลดอณูมิที่แท็งก์น้ำขนาดใหญ่หรือส่งกลับสู่ประเทศผู้ผลิต นั้นต้องมีขั้นตอนในการขนส่งที่เป็นพิเศษและเฉพาะเข้มงวดมากกว่าในตอนขนส่งวัสดุเหล่านี้มายังผู้ประกอบการอีกหลายเท่าตัว

เชื้อเพลิงของสารเหล่านี้เรียกว่าเชื้อเพลิงใช้แล้วและกากกัมมันตรังสี ซึ่งในพระราชบัญญัติพลังงานปรมาณูเพื่อสันติ พ.ศ.2504 ยังไม่ได้บัญญัติจำกัดค่านิยามของเชื้อเพลิงใช้แล้วและกากกัมมันตรังสีในพระราชบัญญัติไม่ว่าจะเป็นวัสดุต้นกำลัง วัสดุนิวเคลียร์พิเศษหรือวัสดุพลอยได้ แต่มันก็เป็นวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุกัมมันตรังสีในลักษณะที่ผ่านการใช้งานในเครื่องกำเนิดรังสีหรือเครื่องปฏิกรณ์ปรมาณูแล้วนั่นเอง ซึ่งได้มีแนวความคิดกำหนดนิยามของสองคำนี้ในร่างพระราชบัญญัติพลังงานปรมาณูเพื่อสันติ (ฉบับที่...) พ.ศ..... ว่า

“เชื้อเพลิงนิวเคลียร์ใช้แล้ว” หมายความว่า วัสดุนิวเคลียร์ในลักษณะของแท่งเชื้อเพลิงที่ผ่านการใช้งานในเครื่องปฏิกรณ์ปรมาณู หรือแท่งเชื้อเพลิงที่ผ่านปฏิกิริยาทางนิวเคลียร์จากการแยก การรวม หรือการแปลงนิวเคลียสนิวเคลียสของปรมาณู

“กากกัมมันตรังสี” หมายความว่า วัสดุในรูปของแข็ง ของเหลวหรือก๊าซ ที่เป็นวัสดุกัมมันตรังสีหรือประกอบหรือปนเปื้อนด้วยวัสดุกัมมันตรังสีที่มีค่ากัมมันตภาพต่อปริมาณหรือกัมมันตภาพรวมสูงกว่าเกณฑ์ปลอดภัยที่กำหนดโดยคณะ กรรมการที่ปรึกษาและผู้ครอบครองวัสดุนั้นไม่สามารถใช้งานได้อีกต่อไป และให้หมายความรวมถึงวัสดุอื่นใดที่คณะกรรมการที่ปรึกษากำหนดให้เป็นกากกัมมันตรังสีด้วย<sup>11</sup>

<sup>10</sup> กระทรวงพลังงาน. การนำพลังงานนิวเคลียร์มาผลิตไฟฟ้าในประเทศไทย [ออนไลน์] 2553, แหล่งที่มา: <http://www.dede.go.th/dede/index.php?id=529> [12 ธ.ค.2553]

<sup>11</sup> สำนักงานปรมาณูเพื่อสันติ ,กรม .ศัพทานุกรมนิวเคลียร์,พิมพ์ครั้งที่ 1 กรุงเทพฯ : คุรุสภา ,2547. หน้า 77

จริงๆแล้วเชื้อเพลิงที่ใช้แล้วบางชนิดสามารถนำกลับมาใช้ใหม่ได้ เช่น เชื้อเพลิงที่ใช้แล้วที่ประกอบไปด้วย U-235 ไอโซโทปของพลูโตเนียมที่เกิดขึ้นในแกนเครื่องปฏิกรณ์ และU-238 ถ้าไม่คิด U-238 ในเชื้อเพลิงใช้แล้วจะมี U-235 เหลืออยู่ประมาณ 96% ของยูเรเนียม ในตอนแรก การนำมาสกัดซ้ำที่ทำในยุโรปและรัสเซีย จะทำการแยกยูเรเนียมและพลูโตเนียมออกจาก เพื่อนำกลับมาหมุนเวียนใช้ใหม่ ในเครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ในรูปแบบของเชื้อเพลิงออกไซด์ผสม (Mixed oxide ,MOX )ซึ่งเป็นวัฏจักรเชื้อเพลิงแบบปิด (closed fuel cycle)การจัดการเชื้อเพลิงนิวเคลียร์ที่ใช้แล้ว หมายถึงกระบวนการดำเนินการทุกขั้นตอนซึ่งเกี่ยวข้องในการรวบรวม การคัดแยก การจำแนก การจัดเก็บ การบำบัด การแปรสภาพ การทิ้ง และการขจัดเชื้อเพลิงใช้แล้ว และให้หมายความรวมถึงการขนส่งเชื้อเพลิงนิวเคลียร์ใช้แล้วด้วย ดังนั้นมาตรการการจัดการเชื้อเพลิงนิวเคลียร์ที่ใช้แล้วต้องนำมาใช้ในกระบวนการขนส่งเชื้อเพลิงนิวเคลียร์ที่ใช้แล้วด้วย ซึ่งหมายความรวมถึงมาตรการและความปลอดภัยในด้านต่างๆที่เกี่ยวข้องกับทางเทคนิคด้วย

## 2.5 การดูแลและการจัดเก็บวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุกำมันตรังสี

วัสดุนิวเคลียร์และวัสดุกำมันตรังสีวัสดุเหล่านี้มีการปล่อยพลังงานรังสีออกมาตลอดเวลาอาจจะมีปริมาณต่ำหรือสูงจึงมีความจำเป็นที่จะต้องมีการจัดการการบรรจุหีบห่อให้มีการรัดกุม ซึ่งเป็นมาตรการความปลอดภัยในการบรรจุสารและเพื่อความปลอดภัยในการขนส่งอีกด้วย มาตรการขนส่งวัสดุกำมันตรังสีและกากกำมันตรังสี มีการแบ่งชนิดของหีบห่อเพื่อใช้บรรจุวัสดุกำมันตรังสี ดังนี้

1. **หีบห่อที่ได้รับการยกเว้น (Excepted Package) คือ** หีบห่อที่บรรจุวัสดุกำมันตรังสี ซึ่งประเมินแล้วว่าไม่มีอันตรายทางรังสีใดๆโดยแบ่งออกได้ 2 ลักษณะ

(1) ห่อที่บรรจุวัสดุกำมันตรังสีที่มีปริมาณกำมันตรังสีต่ำกว่าขีดจำกัด

(2) หีบห่อเปล่า (Empty package) ที่เคยบรรจุวัสดุกำมันตรังสี

หีบห่อบรรจุวัสดุกำมันตรังสีที่มีปริมาณกำมันตรังสีต่ำหรือไม่เกิน

ขีดจำกัดที่กำหนด ระดับรังสีที่พื้นผิวสัมผัสของหีบห่อต้องไม่เกิน  $5 \mu\text{Sv/h}$  ไม่มีป้ายรังสีปรากฏที่ด้านนอกของหีบห่อ แต่ต้องมีรังสีติดไว้ด้านในหีบห่อที่สามารถมองเห็นได้เมื่อเปิดหีบห่อออก ถ้าเป็นหีบห่อเปล่า บนพื้นผิวหีบห่อจะต้องไม่ปรากฏสัญลักษณ์หรือข้อความใด ที่บอกถึงวัสดุกำมันตรังสีที่เคยบรรจุมาก่อนหน้านี้

## 2. หีบห่อทางอุตสาหกรรม (Industrial Package) มีหีบห่อแบบที่ 1,2,3

(1) แบบที่ 1 บรรจุวัสดุกัมมันตรังสีที่มีปริมาณกัมมันตภาพจำเพาะต่ำ (Low Specific Activity, LSA) หรือวัตถุที่มีการเปราะเปื้อนทางรังสีบนบริเวณพื้นผิว (Surface Contaminated Object, SCO)

(2) แบบที่ 2 บรรจุวัสดุกัมมันตรังสีที่มีปริมาณกัมมันตภาพจำเพาะต่ำกลุ่ม 2 (Low Specific Activity, LSA-II) หรือวัตถุที่มีการเปราะเปื้อนทางรังสีบนบริเวณพื้นผิว (Surface Contaminated Object, SCO) ยกเว้นกรณีของเหลว หรือก๊าซ ใช้หีบห่อแบบ 3

(3) แบบที่ 3 บรรจุวัสดุกัมมันตรังสีที่มีปริมาณกัมมันตภาพจำเพาะต่ำกลุ่ม 3 (Low Specific Activity, LSA-III) หรือวัตถุที่มีการเปราะเปื้อนทางรังสีบนบริเวณพื้นผิว (Surface Contaminated Object, SCO)

## 3. หีบห่อแบบ A (Type A Package)

บรรจุวัสดุกัมมันตรังสีที่มีความแรงรังสีปานกลาง หีบห่อแบบ A ต้องออกแบบให้สามารถทนทานต่อสภาวะการทำงานปกติได้ เช่น การตกลงของหีบห่อขณะขนย้าย ทนต่อสภาพอากาศ การถูกกดทับ และถูกกระแทกด้วยวัสดุแข็ง

## 4. หีบห่อแบบ B (Type B Package)

บรรจุวัสดุกัมมันตรังสีที่มีความแรงรังสีสูง หีบห่อแบบ B ถูกออกแบบให้สามารถทนต่อสภาวะการทำงานปกติ และสามารถทนทานต่อสภาวะเกิดอุบัติเหตุระดับหนึ่งได้ โดยต้องบรรจุกัมมันตภาพไม่เกินค่าที่ออกแบบ ไม่บรรจุวัสดุกัมมันตรังสีนอกเหนือจากที่ออกแบบ ไม่บรรจุ รูปแบบทางฟิสิกส์และเคมีที่ต่างจากที่ออกแบบ ต้องมีใบรับรองหีบห่อกำกับ

## 5. หีบห่อแบบ C (Type C Package)

หีบห่อบรรจุวัสดุกัมมันตรังสี ที่ออกแบบมาเพื่อสามารถทนทานต่อสภาวะอุบัติเหตุรุนแรงในการขนส่งทางอากาศ เริ่มกำหนดใช้ล่าสุดเมื่อปี พ.ศ. 2539 โดยห้ามบรรจุวัสดุกัมมันตรังสีเกินกว่าที่ออกแบบ ห้ามบรรจุรูปแบบทางฟิสิกส์และเคมีที่ต่างจากที่ออกแบบ และต้องมีใบรับรองแสดง

โดยเกณฑ์การพิจารณาแบ่งชั้นของหีบห่อ ประกอบด้วย

1. ระดับความแรงของรังสี
2. ค่าดัชนีการขนส่ง (Transport Index) TI ดังตารางต่อไปนี้

ค่าดัชนีการขนส่ง(TI) (ระดับรังสีที่ระยะ 1 เมตรจาก หีบห่อ)	ระดับรังสีที่ผิวนอกหีบห่อ	ป้าย
0 (ค่า TI น้อยกว่า 0.05 ถือว่า = 0)	ไม่มากกว่า 0.005 mSv/h (0.5 mR/h)	I-WHITE
มากกว่า 0 แต่น้อยกว่า 1	มากกว่า 0.005 mSv/h แต่น้อยกว่า 0.5 mSv/h (0.5-50 mR/h)	II-YELLOW
มากกว่า 1 แต่น้อยกว่า 10	มากกว่า 0.5 mSv/h แต่น้อยกว่า 2.0 mSv/h (50-200 mR/h)	III-YELLOW
มากกว่า 10	มากกว่า 2.0 mSv/h แต่น้อยกว่า 10.0 mSv/h (200mR-1 R/h) มากกว่า 2.0 mSv/h แต่น้อยกว่า 10.0 mSv/h (200mR-1 R/h)	III-YELLOW และอยู่ภายใต้ การขนส่งแบบ Exclusive use

ซึ่งเป็นหน้าที่ของผู้ผลิตวัสดุนิวเคลียร์ เช่น เชื้อเพลิงนิวเคลียร์ และผู้ผลิตสาร  
กัมมันตรังสีจะต้องมีความรู้ในการบรรจุหีบห่อ และทำเครื่องหมาย หรือปิดป้าย อีกทั้งแจ้งให้ผู้ขนส่ง  
ทราบว่าเป็นของที่มีอันตราย

## 2.6 ลักษณะการขนส่งวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุกัมมันตรังสี

การขนส่งวัสดุกัมมันตรังสีได้มีมาเป็นหลายทศวรรษแล้วระหว่างประเทศใน  
การดำเนินชีวิตประจำวันของมนุษย์และกระจายกว้างขวางมากขึ้น วัสดุกัมมันตรังสีหลายๆชนิดก็มี  
วิธีการขนส่งที่แตกต่างกันไป รวมถึงเส้นทางการขนส่งด้วย ระบบขององค์กรนานาชาติต่างๆ ทบวง  
การพลังงานปรมาณู IAEA ได้มีการสร้างมาตรฐานและหลักแนวทางการปฏิบัติที่จะเป็นหลักในการ  
ปลอดภัยแก่สุขภาพสำหรับผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการกระจายรังสี รวมถึงมาตรฐานในการ

ปลอดภัยสำหรับการขนส่งวัสดุแก๊สธรรมชาติ ซึ่งหลักการการขนส่งวัสดุแก๊สธรรมชาติของ ทบวง การพลังงานปรมาณูระหว่างประเทศมีพื้นฐานเปรียบเทียบเป็นกฎหมายพื้นฐานหลัก ในการขนส่ง วัตถุอันตราย ซึ่งนำมาจากหลักการของ ICAO หรือองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization - ICAO) สำหรับการขนส่งโดยทางอากาศ IMO หรือ องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization หรือ IMO) สำหรับการ ขนส่งทางทะเล the United Nations Economic Commission for Europe (ECE) องค์การ เศรษฐกิจแห่งยุโรป สำหรับการขนส่งทางบก ทางรถไฟและเส้นทางในทางบกของภาคพื้นทวีปยุโรป และสภายุโรป UPU (สหพันธ์การไปรษณีย์สากล Universal Postal Union-UPU) สำหรับการขนส่ง ทางไปรษณีย์ เพื่อที่จะเป็นกฎหมายกลางที่เป็นไปตามที่กฎระเบียบการขนส่งวัสดุแก๊สธรรมชาติของ IAEA เป็นผู้ที่มีการชี้แนะแนวทางในความแตกต่างของการขนส่งที่ต่างกันไม่ว่าจะ เป็นอุบัติเหตุต่างๆทั้ง ทางบกและรถไฟ ทางน้ำ และทางอากาศ

### 2.6.1 ทางบกและทางรถไฟ

ในประเทศไทยมีการขนส่งทางบกโดยรถยนต์ที่ใช้บรรทุกรับขนส่งที่รับ ขนส่งวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุแก๊สธรรมชาติที่สืบต่อมาจากการขนส่งทางท่าเรือและทางอากาศ แต่ใน ปัจจุบันประเทศไทยยังไม่พบการขนส่งทางรถไฟอาจจะเพราะเหตุที่วัสดุนิวเคลียร์และวัสดุแก๊สธรรมชาติ มักมีขนาดไม่ใหญ่มากและการขนส่งทางรถไฟยากต่อการควบคุมและกำหนดระยะเวลาในการเดินทาง ได้ จึงทำให้ยังไม่ที่นิยมนัก แต่ในต่างประเทศมีการขนส่งเชื้อเพลิงนิวเคลียร์โดยเฉพาะเชื้อเพลิงที่ใช้ แล้ว และสารแก๊สธรรมชาติที่บรรจุในถังขนาดใหญ่ผ่านทางรถไฟบ้าง เช่น เชื้อเพลิงของเครื่องปฏิกรณ์ สำหรับเรือดำน้ำพลังงานนิวเคลียร์ผลิตที่ Rolls Royce ในคาร์บี สก็อตแลนด์ มีการขนส่งทางถนนไป ยัง Devonport ซึ่งมีท่าเรือในการปรับโฉมเรือดำน้ำที่ต้องใช้พลังงานนิวเคลียร์

ประเทศสหรัฐอเมริกา การขนส่งวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุแก๊สธรรมชาติสำหรับ ทางรถไฟ ผู้ให้บริการรถไฟจะถูกระบบการควบคุมและตรวจสอบเพื่อระบุตำแหน่งของรถไฟ ของผู้ให้บริการ ภายใต้ระบบทางรถไฟและเพื่อให้มีการลดความเสี่ยงเมื่อสภาพท้องถิ่นที่รถไฟผ่าน น่าจะเกิดอันตรายได้ กระทรวงพลังงาน(DOE) จึงมีส่วนเข้ามาช่วยดูแลจัดส่งรายงานจากผู้ส่งและให้ คำปรึกษาแก่ผู้รับบริการ หากเกิดอุบัติเหตุหรือเหตุการณ์ฉุกเฉินเกิดขึ้นทางกระทรวงพลังงานกับทาง รัฐจะให้การช่วยเหลือให้เหมาะสม<sup>12</sup>

<sup>12</sup> U.S.Department of Energy . Directives, Delegations, and Requirement, [ออนไลน์] 2011, available from <https://www.directives.doe.gov/directives/current-directives/460.2.../file> [2 february 2011]



เส้นทางที่มีความเสี่ยงในการขนส่งวัตถุอันตราย ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 3 ซึ่งเป็นเส้นทางสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่ท่าเรือน้ำลึกสำคัญ คือ ท่าเรือมาบตาพุด และท่าเรือแหลมฉบัง โดยเฉพาะท่าเรือแหลมฉบัง พบว่ามีขนส่งสินค้าวัตถุอันตรายเป็นจำนวนมากในแต่ละปี<sup>13</sup> ซึ่งการขนส่งวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุกัมมันตรังสีที่ต้องผ่านทางเรือ นั้นได้ใช้เส้นทางท่าเรือทั้งสองแห่งคือมาบตาพุดและแหลมฉบัง แต่ไม่ได้ขนส่งผ่านเส้นทางท่าเรือคลองเตย เนื่องจากบริเวณที่อยู่รอบๆ ท่าเรือคลองเตยมีการอยู่อาศัยของประชากรหนาแน่นเป็นชุมชนขนาดใหญ่ จึงเป็นท่าเรือที่ไม่มีความเหมาะสมในการขนส่งวัตถุอันตรายดังกล่าว โดยเฉพาะวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุกัมมันตรังสีที่อาจจะทำให้เกิดการแพร่กระจายของรังสีไปสู่ประชาชนที่อยู่รอบข้างบริเวณนั้นๆ

### 2.6.2 ทางอากาศ

การขนส่งวัสดุนิวเคลียร์หรือวัสดุกัมมันตรังสีทางอากาศมักจะเป็นวัสดุที่มีขนาดเล็กไม่ใหญ่มาก และมีการบรรจุหีบห่อแล้วมีขนาดที่สามารถบรรจุผ่านทางเครื่องบินโดยสารได้ เช่น การนำเข้าสู่วัสดุกัมมันตรังสีไอเรเดียม-192 (Ir -192) มาทางเครื่องบินแล้วเกิดเหตุฉุกเฉินทางรังสีขึ้นทำให้การขนส่งวัสดุเหล่านี้ต้องมีความปลอดภัยในการบรรจุหีบห่อเนื่องจากไม่ได้ไกลจากบริเวณที่ผู้โดยสารนั่งอยู่

สำหรับการขนส่งทางอากาศ เช่น ในประเทศสหราชอาณาจักรที่ต้องพึ่งพาในการถ่ายถอดและแลกเปลี่ยนข้อมูลทางด้านวิชาการและทางเทคนิคของวัสดุและอุปกรณ์สำหรับใช้ในแต่ละอื่น ๆ ของโปรแกรมอาวุธที่เกี่ยวข้องกับเรื่องนิวเคลียร์ เป็นเวลานานแล้วเกือบ 40 ปี นี้มีความร่วมมือที่เกิดขึ้นตามจำนวนของสัญญาที่แตกต่างกันไป รวมไปถึงข้อตกลงในการขายไอออนนิวเคลียร์และเทคโนโลยี ซึ่งจะมีการดำเนินการระหว่างสหราชอาณาจักรและสหรัฐอเมริกา โดยผ่านเที่ยวบินพิเศษเข้าและออกจาก RAF Brize Norton ใน Oxfordshire เครื่องบินที่ขนส่งวัสดุนิวเคลียร์จะบินตรงจากสหรัฐอเมริกาใน RAF VC - 10 Dover Air Force Base in Delaware, ที่มลรัฐนิวเจอร์ซีย์

ทางสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association - IATA) เองก็เห็นว่าการจัดการด้านการขนส่งวัตถุอันตรายต่าง ๆ นั้น จะให้เกิดความสะดวกและง่ายต่อการควบคุมโดยให้เป็นไปตามข้อบังคับและวิธีการของทาง ICAO ไปว่าจะกำหนดว่าอย่างไร

<sup>13</sup> สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร , กรม.โครงการศึกษาพัฒนาระบบการติดตามและกำหนดมาตรการการขนส่งวัตถุอันตราย (รายงานฉบับสมบูรณ์) เสนอโดย บริษัททรานส์ จำกัด บริษัทโสมาภา อินฟอร์เมชั่น เทคโนโลยี จำกัด บริษัทคอนซัลท์ เอ็นจิเนียริง จำกัด , มีนาคม 2550.

### 2.6.3 ทางน้ำและทะเล

การขนส่งทางทะเลเป็นเส้นทางที่ได้รับความนิยมเป็นอย่างมากในการขนส่งสินค้าวัตถุดิบทราย ซึ่งการขนส่งวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุกัมมันตรังสีก็ผ่านมาจากเส้นทางนี้เป็นจำนวนมากเช่นทางอากาศ แต่เนื่องจากเกือบครึ่งหนึ่งของสินค้าที่นำเข้ามาจากประเทศสหรัฐอเมริกามาถึงโดยทางเรือจากสหรัฐ เรือของสหรัฐอเมริกาผู้ประกอบการค้าทางทะเลให้บริการมีจำนวนมาก โดยขณะที่โอกาสของการเกิดอุบัติเหตุการขนส่งมีขนาดเล็กที่เกิดอุบัติเหตุจะส่งผลกระทบต่อสินค้าชนิดอื่นที่มีราคาสูง และเสี่ยงต่อการสัมผัสของคนงาน และเนื่องจากเราไม่สามารถคาดการณ์อุบัติเหตุจากการขนส่งได้ ก็ยังมีความต้องการการบรรจุกัมมันตรังสีอย่างเคร่งครัดในการส่งสินค้าจำพวกสารกัมมันตรังสีเพื่อให้มั่นใจว่าแม้มีอุบัติเหตุ สารกัมมันตรังสีรั่วไหลหรือออกไม่ได้เกิดขึ้น

วัสดุกัมมันตรังสีที่นำเข้ามาจากสหรัฐอเมริกาได้แก่ วัสดุกัมมันตรังสีที่ใช้ในการทางการแพทย์ และไอโซโทป การจัดส่งวัสดุกัมมันตรังสีที่พบบ่อยในประเทศสหรัฐอเมริกา การขนส่งอื่นๆ รวมถึงกากกัมมันตภาพรังสีต่ำและระดับสูง เชื้อเพลิงยูเรเนียมสำหรับโรงไฟฟ้านิวเคลียร์และมาตรวัดต่างๆและอุปกรณ์สำหรับสถาบันอุตสาหกรรมทางการแพทย์และทางวิชาการอีกด้วย

การขนส่งวัสดุกัมมันตรังสี Co-60 ที่ใช้ในการฉายรังสีฆ่าเชื้ออุปกรณ์เครื่องมือทางการแพทย์ ฆ่าเชื้อในอาหารสำเร็จรูป ฆ่าแมลงสำหรับผลไม้ส่งออก การขนส่งทางเรือจะต้องปฏิบัติตามมาตรฐานสากล และกฎระเบียบของแต่ละประเทศที่วัสดุกัมมันตรังสีผ่านในประเทศไทยผู้นำเข้าวัสดุกัมมันตรังสีต้องยื่นแผนขนส่งวัสดุกัมมันตรังสีเพื่อขอความเห็นชอบจากสำนักงานปรมาณูเพื่อสันติ โดยต้องระบุ วัสดุกัมมันตรังสีที่จะขนส่ง ประเภทยานพาหนะและการตรวจสอบสภาพ ขั้นตอนการขนถ่ายตู้สินค้าจากเรือลงยานพาหนะ แผนการเดินทาง เส้นทางขนส่ง แผนฉุกเฉินการติดต่อสื่อสาร ขั้นตอนการขนถ่ายจากยานพาหนะยังสถานที่ใช้งาน และสรุปรายงานผลหลังเสร็จสิ้นการขนส่งวัสดุกัมมันตรังสี การขนส่งวัสดุกัมมันตรังสีจากท่าเรือแหลมฉบัง โดยทั่วไปวัสดุกัมมันตรังสีจะบรรจุในตู้สินค้า ยกจากเรือมาบรรจุทุกในรถบรรทุกสินค้าโดยรถยกและผู้ขับซึ่งจะมีใบอนุญาตขับประเภทที่ 4

และขนส่งจากท่าเรือไปยังสถานที่ใช้งาน ขอความร่วมมือกับตำรวจทางหลวงในการมีรถนำขบวนขนส่งวัสดุกัมมันตรังสี เมื่อถึงสถานที่ใช้งานจะใช้รถยกตู้สินค้าลง และมีผู้เชี่ยวชาญควบคุมการติดตั้งวัสดุกัมมันตรังสีเพื่อใช้งาน

จากข้อมูลของการประชุมของ IAEA พบว่าการขนส่งทางทะเลในวัสดุกัมมันตรังสีนิวเคลียร์และวัสดุกัมมันตรังสีนั้น แม้ว่า จะมีความเชื่ออย่างแน่นแฟ้นว่าจะมีมาตรการ

และวิธีการขนส่งหรือบรรจุหีบห่อได้ดีหรือพิเศษกว่าวัตถุอันตรายอย่างอื่นโดยทั่วไป แต่กลับพบว่าการขนส่งเท่าที่มีอยู่ก็คล้ายคลึงและมีมาตรฐานไม่แตกต่างกันนักกับวัตถุอันตรายทั่วไป ทั้งๆที่ทางองค์กร IAEA พยายามที่จะเข้มงวดและมีมาตรการจริงจังในเรื่องดังกล่าวแล้วก็ตาม

## 2.7 การเกิดความเสียหายและอุบัติเหตุ

### 2.7.1 กรณีอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ทางนิวเคลียร์ (Nuclear Accident and Nuclear Incident )

ถึงแม้ผู้วิจัยไม่ได้ทำการวิจัยในเรื่องโรงไฟฟ้านิวเคลียร์ แต่ที่ต้องกล่าวถึงเนื่องจากมีความเสียหายทางนิวเคลียร์เช่นกัน และมีแนวทางในการให้มีหลักประกันเพื่อใช้กระจายความเสี่ยงภัยในการรับผิดชอบของผู้ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งสำหรับโรงไฟฟ้านิวเคลียร์จะเป็นความรับผิดชอบของผู้ประกอบการ

การเกิดอุบัติเหตุของโรงไฟฟ้านิวเคลียร์ มีหลายครั้งและมีหลายระดับตามมาตราสำหรับใช้รายงานอุบัติเหตุโรงไฟฟ้าพลังงานนิวเคลียร์ จัดทำขึ้นในปี ค.ศ.1990 เรียกว่ามาตรฐานอินเนส (The International Nuclear Event Scale ,INNES ) ซึ่งมาตรานี้ใช้รวมไปใช้ในการอุตสาหกรรม โรงพยาบาลและอื่นๆที่ต้องใช้กิจกรรมที่เกี่ยวกับนิวเคลียร์ด้วย<sup>14</sup> อุบัติเหตุของโรงไฟฟ้านิวเคลียร์ที่สำคัญและมีส่วนที่ทำให้ทางภาครัฐและนานาชาติให้ความสนใจเป็นอย่างมาก ได้แก่

#### โรงไฟฟ้าพลังงานนิวเคลียร์ Chernobyl ประเทศยูเครน

อุบัติเหตุโรงไฟฟ้าเชอร์โนบิลนั้นเป็นอุบัติเหตุที่ไม่ได้เกิดจากการเดินเครื่องโรงไฟฟ้าตามปกติแต่เป็นการเดินเครื่อง เพื่อ ทำการทดลองภายในโรงไฟฟ้าในกรณีเกิดไฟดับในโรงไฟฟ้ากักกันไฟฟ้าจะสามารถผลิตกระแสไฟฟ้า ด้วยแรงเฉื่อยตัวเองเพื่อจ่ายไฟให้ปัมระบายความร้อนฉุกเฉินในระยะสั้นๆได้เพียงพอหรือไม่ ขณะรอกระแสไฟฟ้าจากเครื่องกำเนิดไฟฟ้าดีเซลภายในโรงงานการทดลองได้ตัดระบบความปลอดภัยทั้งหมดออก เช่นปลดกลไกดับ เครื่องอัตโนมัติเพื่อไม่ให้เกิดการ ทดลองหยุด ชะงักหยุดปัมน้ำ และปิดวาล์วระบายไอน้ำเพื่อให้ความดันคงที่ เป็นต้น เป็นการ

<sup>14</sup> International Atomic Energy Agency ( IAEA . Org ) .Nuclear Safety & Security [ออนไลน์] 2010, available from <http://www-ns.iaea.org/tech-areas/emergency/ines.asp> [31 December 2010]

จงใจ ฝ่าฝืนกฎระเบียบด้านความปลอดภัยที่มีอยู่ประกอบกับโรงไฟฟ้านิวเคลียร์เซอร์โนบิลนี้มีข้อบกพร่องในการออกแบบที่ไม่เหมาะสมสำหรับการทดลองดังกล่าวโรงไฟฟ้า จึงเกิดการระเบิดเนื่องจากแรงดันไอน้ำภายในสูง (ไม่ใช่การระเบิดแบบระเบิดนิวเคลียร์) และเกิดเพลิงไหม้ผลจากอุบัติเหตุ ทำให้สารกัมมันตรังสีเกือบทั้งหมดแพร่กระจายสู่บรรยากาศ และขยายขอบเขตไปยังนานาประเทศต้องดำเนินการอพยพประชาชนประมาณ 112,000 คน ในรัศมี 30 กิโลเมตรพื้นที่ 10 ตารางกิโลเมตร มีการเปื้อนรังสีสูงนอกจากนี้ มีเจ้าหน้าที่โรงไฟฟ้าและเจ้าหน้าที่ดับเพลิงเสียชีวิตจำนวน 31 คน มีผู้บาดเจ็บทางรังสี 203 คนประชาชนที่อาศัยอยู่รอบโรงไฟฟ้าได้รับรังสีเพิ่ม ขึ้นประมาณ 1 เท่าจากที่ได้รับอยู่แล้วตามธรรมชาติและจะได้รับรังสีทดลองตามระยะทางที่ห่างไกลจากโรงไฟฟ้าออกไป แต่เมื่อสถานการณ์ผ่านไป 10 ปี ในพ.ศ.2539 องค์การอนามัยโลกได้สรุปผลการดำเนินงานการศึกษาติดตามผลกระทบที่เกิดขึ้นโดยมีสาระสำคัญดังนี้ พบอัตราการเกิดโรคมะเร็งต่อมไทรอยด์ ในเด็กเพิ่มขึ้นโดยมีผู้เสียชีวิตแล้ว 3 คน คาดว่า เป็นผลมาจากการได้รับไอโอดีนรังสีเข้าสู่ร่างกาย อย่างไรก็ตาม โรคมะเร็งชนิดนี้สามารถรักษาให้หายได้หากอาการยังไม่ลุกลาม ทั้งนี้ไม่พบความผิดปกติของการเกิด โรคมะเร็งในเม็ดโลหิตขาว แต่ประชาชนซึ่งอาศัยอยู่ในบริเวณได้รับผลกระทบทางรังสีมีอาการทางประสาทเพิ่มขึ้นเนื่องจากความหวาดกลัวอันตราย ซึ่งต้องได้รับการฟื้นฟูดูแลให้หมดความวิตกกังวลต่อไป

### โรงไฟฟ้าพลังงานนิวเคลียร์ Three Miles Island มลรัฐ Pennsylvania ประเทศสหรัฐอเมริกา

อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในโรงไฟฟ้านิวเคลียร์ทรีไมล์ไอส์แลนด์มีสาเหตุมาจากความบกพร่องในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ควบคุมเครื่องปฏิกรณ์ที่ขาดการฝึกอบรมอย่างเพียงพอ กล่าวคือ ป้อนน้ำเครื่องหนึ่งหยุดทำงานส่งผลให้กังหันไอน้ำปั่นกระแส ไฟฟ้าหยุดการทำงาน ทันทีทำให้เครื่องปฏิกรณ์หยุดการทำงานอัตโนมัติ ในเวลาต่อมา เจ้าหน้าที่ตัดสินใจพลาด โดยการตัดระบบควบคุมการจ่ายน้ำอัตโนมัติ ให้เครื่องปฏิกรณ์มาควบคุมด้วยตนเอง ทำให้ไม่มีน้ำเหลืออยู่พอที่จะหล่อเลี้ยงเชื้อเพลิง และคาดไม่ถึงว่าเกิดความร้อนสะสมในแท่งเชื้อเพลิงจนถึงภาวะอิมตัวเป็นเหตุให้เชื้อเพลิงหลอมละลาย ประกอบกับอุปกรณ์บางส่วนบกพร่องไม่ได้รับการออกแบบให้สมบูรณ์ซึ่งสามารถแก้ไขได้ เช่น วาล์วนิรภัยค้าง และวาล์วกั้นน้ำฉุกเฉินปิดอยู่ เป็นต้น เหตุการณ์ในครั้งนี้หากเจ้าหน้าที่ไม่ตกใจ ปล่อยให้ระบบอัตโนมัติทำงานเองระบบความปลอดภัยของโรงไฟฟ้าจะควบคุมสถานการณ์ให้กลับคืนสู่สภาวะปกติได้ อุบัติเหตุครั้งนี้คงไม่เกิดขึ้น ผลจากอุบัติเหตุดังกล่าว ทำให้แกนปฏิกรณ์เสียหายทั้งหมด แต่เหตุการณ์ถูกจำกัดอยู่ภายในโรงไฟฟ้า มีการแพร่กระจายของสารกัมมันตรังสีต่อสิ่งแวดล้อม โรงไฟฟ้าปิดการดำเนินการและมีเจ้าหน้าที่ 2 คนได้รับรังสีสูงประมาณ 40 มิลลิซีเวิร์ท ซึ่งเกินกว่ามาตรฐานความปลอดภัย มีสารกัมมันตรังสีรั่วไหลออกสู่บรรยากาศ

ภายนอก ทำให้ประชาชนบริเวณใกล้เคียงโรงไฟฟ้าได้รับรังสีเพิ่มขึ้นเพียง 0.00416-0.0125 เท่า สำหรับผลจากการติดตามข้อมูลในเวลาต่อมาปรากฏว่าไม่พบการเกิดโรคมะเร็งเพิ่ม ขึ้นจากปกติ และไม่เกิดผลกระทบใดๆ แก่ประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณข้างเคียง

และกรณีในสถานประกอบการทางนิวเคลียร์ประเภทอื่น เช่น โรงงานแปรรูปสภาพเชื้อเพลิงนิวเคลียร์ Tokai-mura ซึ่งเป็นโรงงานแปรรูปสภาพเชื้อเพลิงนิวเคลียร์ ของบริษัท JCO คือ Japan Nuclear Fuel Conversion ในประเทศญี่ปุ่นที่เป็นอุบัติเหตุครั้งร้ายแรงเกิดจากรที่คนงานทำการผสมสารละลายโดยฝ่าฝืนกฎมาตรฐานโดยเติมสารละลายยูเรเนียมรวมกันเป็นปริมาณมากเกินไป เป็นเหตุให้สัญญาเตือนภัยจากเครื่องวัดรังสีแกมมาดังขึ้น และทำให้คนงานคนหนึ่งล้มลง มันที ผลกระทบต่อคนงานทั้ง 3 รายได้รับปริมาณรังสีที่สูงมาก และเสียชีวิตในเวลาต่อมา 2 ราย แลมีการสั่งอพยพผู้คนที่อาศัยอยู่บริเวณรอบๆ รัศมี 350 เมตร แต่ก็ยังทำให้ประชาชนเกิดความกังวลใจเกี่ยวกับการแปรอะเปลี่ยนทางรังสีที่อาจจะยังมีอยู่

และเมื่อไม่นานมานี้มีการเกิดเหตุการณ์แผ่นดินไหวที่ประเทศญี่ปุ่น เมื่อวันที่ 11 มีนาคม 2554 เวลา 14.46 ตามเวลาในประเทศญี่ปุ่นนั้น มีความรุนแรง 8.8 ตามมาตราริกเตอร์ ซึ่งมีจุดศูนย์กลางไปทางตะวันออกเฉียงเหนือของซานริกุ (ละติจูด 38 องศาเหนือ ลองจิจูด 142.9 องศาตะวันออก) โดยเกิดที่ความลึกประมาณ 10 กิโลเมตรใต้พื้นดิน จากรายงานของทบวงการความปลอดภัยด้านนิวเคลียร์และอุตสาหกรรม (Nuclear and Industrial Safety Agency) หรือ NISA ของประเทศญี่ปุ่น ผ่านทบวงการพลังงานปรมาณูระหว่างประเทศระบุว่า เหตุการณ์ดังกล่าวมีผลกระทบต่อบริเวณชายฝั่งทางตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศญี่ปุ่น ซึ่งเป็นบริเวณที่มีการตั้งโรงไฟฟ้านิวเคลียร์ อยู่ทั้งหมด 5 บริเวณ ทั้งบนเกาะฮอกไกโด และฮอนชู โดยมีจำนวนโรงไฟฟ้านิวเคลียร์รวมทั้งหมด 17 โรง ในการรายงานครั้งแรกของ NISA นั้นพบว่าโรงไฟฟ้านิวเคลียร์ที่กำลังเดินเครื่องอยู่มีทั้งหมด 13 โรง และหยุดทำการบำรุงรักษาอีก 4 โรง ขณะที่เกิดแผ่นดินไหว โรงไฟฟ้านิวเคลียร์ที่กำลังเดินเครื่องอยู่นั้นได้ทำการปิดตัวลงอย่างอัตโนมัติ และจากผลการวัดรังสีโดยรอบบริเวณโรงไฟฟ้านิวเคลียร์ ไม่พบว่ามีสารรั่วไหลของวัสดุกัมมันตรังสีแต่ประการใด แต่เมื่อเวลาโดยประมาณ 18.33 น. (ตามเวลาในประเทศญี่ปุ่น) โรงไฟฟ้าโรงที่ 1 โรงที่ 2 และ โรงที่ 3 ของ โรงไฟฟ้า Fukushima-Daiichi พบว่ามีระดับรังสีสูงกว่าปกติในห้องควบคุมของเตาปฏิกรณ์นิวเคลียร์ จึงจำเป็นต้องประกาศแจ้งเตือนตามมาตรา 10 และมาตรา 15 ของกฎหมายมาตรการพิเศษสำหรับการเตรียมความพร้อมฉุกเฉินทางนิวเคลียร์ของประเทศญี่ปุ่น ซึ่งเป็นการแจ้งเตือนให้มีการเตรียมความพร้อมสูงสุด และต้องปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินทางนิวเคลียร์ และเมื่อเวลา 19.03 น. รัฐบาลญี่ปุ่นได้ประกาศภาวะฉุกเฉินทางนิวเคลียร์ของประเทศขึ้น (เป็นครั้งแรกของประเทศหลังจากเกิดอุบัติเหตุทางนิวเคลียร์ที่เมืองโตโกโมริะ ในปี พ.ศ.2542) ซึ่งการปฏิบัติเบื้องต้นสำหรับประชาชน ทางจังหวัดฟูกูชิม่า ได้แจ้งให้ประชาชนที่อาศัยอยู่โดยรอบระยะห่างจากโรงไฟฟ้า 3 กิโลเมตร จำเป็นต้อง

อพยพออกนอกพื้นที่ และ ประชาชนที่อาศัยอยู่โดยรอบระยะห่างจากโรงไฟฟ้า 10 กิโลเมตร จำเป็นต้องหลบอาศัยอยู่ในอาคารที่พัก เพื่อเป็นการป้องกันไม่ให้ประชาชนได้รับรังสีโดยไม่จำเป็น

ต่อมาบ่อเก็บแท่งเชื้อเพลิงใช้แล้วของโรงไฟฟ้านิวเคลียร์ Fukushima-Daiichi หน่วยที่ 4 เกิดไฟไหม้ขึ้นและกัมมันตภาพรังสีถูกปล่อยโดยตรงออกสู่บรรยากาศ ได้มีการวัดรังสีที่ประตูทางเข้าหลัก ณ เวลา 07.00 น. วันที่ 15 มีนาคม 2554 ตามเวลาในประเทศไทย วัดได้ 11.9 mSv/h จากนั้นในจุดเดียวกัน ณ เวลา 13.00 น. ระดับรังสีลดลงเหลือ 0.6 mSv/h ส่วนการให้ประชาชนอยู่ในบริเวณที่พักอาศัยได้มีการขยายขอบเขตเป็นระยะ 30 กิโลเมตร โดยรอบโรงไฟฟ้านิวเคลียร์ ส่วนบริเวณที่จำเป็นต้องมีการอพยพยังคงเดิมที่ระยะ 20 กิโลเมตรโดยรอบโรงไฟฟ้านิวเคลียร์

สำหรับสถานการณ์ที่มีผลนอกบริเวณ แม้ไม่พบวัสดุกัมมันตรังสีไอโอดีนและซีเซียม บริเวณใกล้กรุงโตเกียว แต่มีการตรวจวัด ผู้คนจำนวน 150 คนโดยรอบที่ตั้งของโรงไฟฟ้านิวเคลียร์ และคนในเมืองที่อยู่ใกล้กับโรงไฟฟ้านิวเคลียร์ มีการรายงานผลการตรวจวัดพบว่า มีคนจำนวน 23 คนต้องได้รับการชำระล้างการเปื้อนทางรังสีเนื่องจากวัดการเปื้อนได้สูงกว่า 13,000 cpm ซึ่งรายงานการวัดการกระจายของรังสีบริเวณภายนอกโรงไฟฟ้านิวเคลียร์จัดทำโดยกระทรวงการศึกษา วัฒนธรรม กีฬา วิทยาศาสตร์ และเทคโนโลยี Ministry of Education, Culture, Sports, Science and Technology of Japan (MEXT)

### ผลกระทบจากเหตุการณ์ในครั้งนี้ต่อประเทศไทย

ทบวงการพลังงานปรมาณูระหว่างประเทศ (IAEA) ได้แจ้งการประเมินการฟุ้งกระจายโดยใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์ RSMC Obninsk ประมวลผลคาดการณ์ค่ากัมมันตภาพของวัสดุกัมมันตรังสีที่กระจายในบรรยากาศ ในระยะเวลา 24 ชั่วโมง ตั้งแต่เวลา 6.30 น. ของวันที่ 12 มีนาคม 2554 ถึง เวลา 6.30 น. ของวันที่ 13 มีนาคม 2554 พบว่าการเคลื่อนที่ของวัสดุกัมมันตรังสีฟุ้งกระจายไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ เข้าสู่มหาสมุทรแปซิฟิก ไม่มีโอกาสที่จะฟุ้งกระจายมายังประเทศไทย แต่ทั้งนี้ประเทศไทยโดยสำนักงานปรมาณูเพื่อสันติได้เฝ้าระวังและติดตามข้อมูลจากสถานีเฝ้าระวังภัยทางรังสีของประเทศไทยที่มีอยู่ในทุกภาคของไทยตลอดเวลา ซึ่งล่าสุดผลการตรวจวัดระดับรังสีแกมมาในอากาศ ยังอยู่ในระดับปกติ

สำนักงานปรมาณูเพื่อสันติ ได้จัดส่งเจ้าหน้าที่ผู้เชี่ยวชาญด้านรังสีเข้าปฏิบัติงาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิตลอด 24 ชั่วโมง ทั้งนี้โดยความร่วมมือจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อตรวจสอบการเปื้อนสารกัมมันตรังสีของผู้โดยสารที่มาจากประเทศญี่ปุ่นนั้นสรุปผลการตรวจสอบตั้งแต่วันที่ 16-27 มีนาคม 2554 จำนวนผู้โดยสารที่ได้เข้าตรวจวัดการเปื้อน

เป็อนสารกัมมันตรังสี จำนวนรวมทั้งสิ้น 3,438 คน จากจำนวน 94 เทียวบิน ผลการตรวจสอบไม่พบ การเปราะเป็อนสารกัมมันตรังสีในระดับที่เป็นอันตราย<sup>15</sup> ซึ่งทางรัฐบาลญี่ปุ่นได้ขอความร่วมมือไป ทางทบวงการพลังงานปรมาณูระหว่างประเทศ (IAEA) และสหรัฐอเมริกาในการช่วยเหลือด้าน เทคโนโลยีและวิธีการแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นกับโรงไฟฟ้าร่วมด้วย และทางรัฐบาลญี่ปุ่นเป็นแกนหลักใน การแก้ไข้ปัญหา

และรายงานเมื่อวันที่ 11 เมษายน 2554 ทบวงการปรมาณูระหว่าง ประเทศ (IAEA) สามารถยืนยันได้ว่า Nuclear and Industrial Safety Agency (NISA) ได้ยื่นขอ ยกระดับมาตรการระหว่างประเทศว่าด้วยเหตุการณ์ทางนิวเคลียร์ (International Nuclear and Radiological Event Scale; INES) ที่โรงไฟฟ้านิวเคลียร์ฟูกูชิม่า ไดอิจิ เป็นระดับ 7 การยกระดับนี้ ได้พิจารณาว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นที่โรงไฟฟ้านิวเคลียร์หน่วยที่ 1 2 และ 3 รวมเป็นเหตุการณ์เดียว โดยก่อนหน้าี้การจักระดับมาตราได้พิจารณาแยกในกรณีของหน่วยที่ 1 2 และ 3 สำหรับโรงไฟฟ้า หน่วยที่ 4 ยังถูกจัดไว้ในระดับ 3 ตั้งแต่วันที่ 18 มีนาคม 2554 ซึ่งทางการญี่ปุ่นเองได้แจ้ง IAEA ล่วงหน้า ีเกี่ยวกับการออกประกาศและการยื่นขอปรับระดับ INES อย่างเป็นทางการ NISA ได้ พิจารณาการปรับระดับนี้ หลังจากได้รับผลการวิเคราะห์จาก Japan Nuclear Energy Safety Organization (JNES) การวิเคราะห์นี้ได้ประมาณปริมาณกัมมันตภาพรังสีทั้งหมดที่ถูกปล่อยสู่ บรรยากาศ NISA ได้ใช้วิธีการประเมินของ INES ในการคำนวณการปลดปล่อยกัมมันตรังสีทั้งหมด (โดยประมาณ) จากปริมาณรังสีที่เทียบเท่ากับ I-131 จากการประเมินนี้ NISA ได้สรุปว่าอุบัติเหตุนี้ ควรถูกจัดให้อยู่ในระดับที่ 7 ตามคำนิยามดังต่อไปนี้ ซึ่งมาจากคู่มือของ INES ปี 2008

**ระดับ 7** “เหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดการแพร่กระจายของสารกัมมันตรังสีออกสู่สิ่งแวดล้อม ในระดับเทียบเท่ากับกัมมันตภาพของ I-131 มากกว่าหลายเท่าของ 10,000 เทระเบคเคอเรล”

### Level 7

“An event resulting in an environmental release corresponding to a quantity of radioactivity radiologically equivalent to a release to the atmosphere of more than several tens of thousands of terabequerels of I-131”

<sup>15</sup> สำนักงานปรมาณูเพื่อสันติ.การเกิดเหตุฉุกเฉินทางนิวเคลียร์ที่ปะเทศญี่ปุ่นจากเหตุแผ่นดินไหว [ออนไลน์] 2554, แหล่งที่มา : [http://www.oaep.go.th/show\\_all.php?id=56](http://www.oaep.go.th/show_all.php?id=56) [27 มีนาคม 2554]

NISA ได้ประมาณการไว้ว่า การปลดปล่อยสารกัมมันตรังสีสู่บรรยากาศมีประมาณ 10% ของอุบัติเหตุโรงไฟฟ้าที่เชอโนบิล ซึ่งเป็นเพียงอีกหนึ่งอุบัติเหตุที่มีมาตรการระหว่างประเทศว่าด้วยเหตุการณ์ทางนิวเคลียร์ระดับ 7<sup>16</sup>

### ผลกระทบต่อเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานกอบกู้สถานการณ์

ตามรายงานที่ปรากฏวันที่ 24 มีนาคม 2554 ผู้ปฏิบัติงานของ TEPCO จำนวน 3 คนได้รับรังสี โดยทั้ง 3 คนปฏิบัติงานที่ชั้น 1 ของตึกกังหันปั่นไฟ (turbine building) ซึ่งมีน้ำที่ปนเปื้อนสารกัมมันตรังสีอยู่ที่พื้น ปริมาณรังสีที่ผู้ปฏิบัติงานทั้ง 3 คนได้รับคือ 180.07 173.0 และ 173.0 มิลลิซีเวิร์ต โดย 2 ใน 3 คนมีการเปราะเปื้อนอย่างรุนแรงที่เท้าและได้รับการส่งตัวไปที่โรงพยาบาลของคณะแพทยศาสตร์มหาวิทยาลัยฟูกูชิม่าแล้ว ระดับความดันที่ถึงปฏิกรณ์ความดันและถึงห้องหุ้มเครื่องปฏิกรณ์คงที่และลดลงเล็กน้อยในบางจุด (อยู่ที่ระดับประมาณ 0 - 1 atm วันที่ 24 มีนาคม 2554) ทางการญี่ปุ่นรายงานว่ารระดับรังสีใกล้เคียงกับเครื่องปฏิกรณ์ เครื่องที่ 3 ที่โรงไฟฟ้า Daiichi เมื่อเช้าวันจันทร์ อยู่ที่ 400 มิลลิซีเวิร์ตต่อชั่วโมง (millisieverts per hour) ระดับรังสีสูงพอที่จะทำให้เกิดความเสี่ยงต่อพนักงานที่ทำงานบริเวณนั้นได้ แต่ปริมาณรังสีที่วัดได้รอบโรงไฟฟ้า อยู่ที่ 8.2 mSv/h ต่ำกว่าปริมาณรังสีเฉลี่ยจากการทำซีทีสแกน (CT scan) ต่อมาผลการวัดได้แสดงให้เห็นว่าปริมาณรังสีได้ลดระดับลงไปอีก<sup>17</sup> ดังนี้คือ

0.1 mSv ปริมาณรังสีที่ได้รับเมื่อไปถ่ายภาพรังสีเอ็กซที่โรงพยาบาล 1 ครั้ง

10 mSv ปริมาณรังสีที่ได้รับเมื่อไปถ่ายภาพรังสีด้วยเทคนิคการสแกนแบบ CT ที่โรงพยาบาล 1 ครั้ง

1,000 mSv ปริมาณรังสีที่ทำให้เกิดอาการป่วยจากรังสี รวมทั้งมีอาการคลื่นไส้ อาเจียน และจะมีอาการหนักมากขึ้นเมื่อได้รังสีมากขึ้น

6,000 mSv ปริมาณรังสีที่พนักงานที่โรงไฟฟ้านิวเคลียร์เชอโนบิลได้รับระหว่างเกิดอุบัติเหตุเมื่อปี 1986 และเสียชีวิตภายใน 1 เดือน

ซึ่งผลของรังสีนั้นการได้รับรังสีปริมาณสูงจะทำให้เกิดผลในทันที แต่ผลเสียที่เกิดจากการได้รับรังสีปริมาณต่ำๆ เช่น 100 mSv หรือต่ำกว่าอาจจะไม่แสดงอาการเป็นสัปดาห์ ทางการญี่ปุ่นได้กำหนดขีดจำกัดปริมาณรังสีที่พนักงานทางนิวเคลียร์จะรับได้ในภาวะฉุกเฉิน อยู่ที่ 50 mSv

<sup>16</sup> สำนักงานปรมาณูเพื่อสันติ. การเกิดเหตุฉุกเฉินทางนิวเคลียร์ที่ประเทศญี่ปุ่นจากเหตุแผ่นดินไหว [ออนไลน์] 2554, แหล่งที่มา : [http://www.oaep.go.th/show\\_all.php?id=56](http://www.oaep.go.th/show_all.php?id=56) [11 เมษายน 2554 ]

<sup>17</sup> สมาคมนิวเคลียร์แห่งประเทศไทย. บทความสมาคมนิวเคลียร์แห่งประเทศไทย เหตุการณ์โรงไฟฟ้านิวเคลียร์ที่ญี่ปุ่น คลังเก็บข้อมูลนิวเคลียร์ใช้แล้วที่โรงไฟฟ้านิวเคลียร์ฟูกูชิม่าไดอิจิ [ออนไลน์] 2555, แหล่งที่มา : <http://www.nst.or.th/article/article54/article54-002.html> [1 มกราคม 2555]



คนที่ได้รับรังสีปริมาณน้อย (ประมาณ 100 mSv หรือน้อยกว่า) ไม่ค่อยมีอาการแบบเฉียบพลัน และร่างกายจะซ่อมแซมหรือกำจัดเซลล์ที่เสียหายได้

สำหรับคนที่อาศัยอยู่รอบๆ หรืออยู่ใต้ลมของบริเวณที่มีรังสี และอาจสูดหายใจหรือรับประทานสิ่งที่มีสารรังสีปนเปื้อนอาการที่อาจเกิดขึ้นได้ ตา เป็นต้อ ต่อมไทรอยด์ มีการสะสมไอโอดีนกัมมันตรังสีที่ต่อมไทรอยด์ ทำให้เกิดมะเร็งปอด สูดละอองที่มีพลูโตเนียมทำให้เป็นมะเร็งปอด ระบบสืบพันธุ์ ความเสียหายทางพันธุกรรมจะส่งต่อไปยังเด็กในรุ่นต่อไป ทัวทั้งร่างกายซีเซียมที่แพร่กระจายออกไปปนเปื้อนในสิ่งแวดล้อม อาจทำให้เกิดมะเร็งได้หลายชนิดถ้ารับประทานหรือสูดหายใจเข้าไป และนักวิทยาศาสตร์ที่ได้สนใจและศึกษาในกรณีโรงไฟฟ้านิวเคลียร์ฟูกูชิม่า ไดอิจิ พบว่าอะตอมกัมมันตรังสีเป็นร้อยชนิดที่รั่วไหลออกจากเครื่องปฏิกรณ์ แต่โดยทั่วไปแต่จะให้ความสนใจมีอยู่ 4 ชนิด คือ

1. ไอโอดีน-131 ครึ่งชีวิต 8 วัน : ต่อมไทรอยด์เป็นอวัยวะที่สะสมไอโอดีนทั้งแบบปกติและแบบมีกัมมันตภาพรังสี ถ้าได้รับไอโอดีนมีกัมมันตภาพรังสีเข้าไปมากๆ อาจทำให้เกิดความผิดปกติ ทำให้เซลล์ตายลง หรือกลายเป็นเซลล์มะเร็งได้ การที่มีอายุสั้นจึงทำให้มีโอกาสน้อยมากที่จะเคลื่อนที่ผ่านมหาสมุทรแปซิฟิกไปถึงอีกฝั่งได้

2. พลูโตเนียม-239 ครึ่งชีวิต 24,000 ปี พลูโตเนียมมีความเป็นพิษสูง และเป็นอันตรายหากสูดหายใจเข้าไป เนื่องจากเนื้อเยื่อปอดไวต่อรังสี แต่จะไม่เป็นอันตรายมากหากรับประทานเข้าไป ซึ่งดูเหมือนอุบัติเหตุครั้งนี้จะมีพลูโตเนียมรั่วไหลออกมาเล็กน้อย

3. ซีเซียม-137 ครึ่งชีวิต 30 ปี ซีเซียมที่มีกัมมันตภาพรังสีสามารถเข้าไปในห่วงโซ่อาหารได้ง่าย โดยเข้าไปทางนมและพืชผัก ถ้าสูดหายใจหรือรับประทานเข้าไป จะอยู่ในกระบวนการคล้ายโปแตสเซียม แต่มีการปล่อยรังสีเข้าสู่ร่างกาย ทำให้มีความเสี่ยงสูงขึ้นที่จะเป็นมะเร็งได้หลายแบบ

4. สตรอนเทียม-90 ครึ่งชีวิต 29 ปี มีคุณสมบัติคล้ายซีเซียม เมื่ออยู่ในสิ่งแวดล้อมและเรารับประทานเข้าไปจะเป็นแบบเดียวกับแคลเซียม คืออยู่ที่กระดูกและฟัน ซึ่งทำให้มีความเสี่ยงสูงขึ้นในการเป็นมะเร็งกระดูกหรือมะเร็งของไขกระดูก (leukemia)

## เส้นทางการฟื้นฟูจากเหตุการณ์นิวเคลียร์ฟูกูชิมะ ไดอิจิ<sup>18</sup>

เมื่อวันที่ 17 เมษายน กระทรวงเศรษฐศาสตร์ การค้า และอุตสาหกรรม (METI) ประกาศว่า TEPCO ได้สร้าง “เส้นทางการฟื้นฟูจากเหตุการณ์นิวเคลียร์ฟูกูชิมะ ไดอิจิ” ในแผนนี้ประกอบด้วย 63 มาตรการที่ปฏิบัติใน 2 ขั้นตอนในช่วง 6-9 เดือน โดยมีเป้าหมายที่จะ “พยายามทุกวิถีทางที่จะทำให้ผู้อพยพกลับคืนสู่บ้านของพวกเขา และทำให้ประชาชนทุกคนอยู่อย่างปลอดภัย” แม้รังสีที่แพร่จากโรงไฟฟ้าฟูกูชิมะ คิดเป็นสัดส่วนเพียง 15% จากปริมาณรังสีวิกฤติโรงไฟฟ้าเชอร์โนบิลแพร่ออกมา เพราะเชอร์โนบิลไม่มีอาคารครอบเตาปฏิกรณ์แบบของญี่ปุ่น แต่แผนการจัดการเปราะบางที่เชอร์โนบิลง่ายกว่า ด้วยการสร้างคอนเทนเนอร์คอนกรีตห่อหุ้มเตาปฏิกรณ์ที่เสียหายเพราะไฟไหม้ และอพยพคนโดยรอบออกไปจากพื้นที่อย่างถาวร ขณะที่ญี่ปุ่นมีเหตุผลและความจำเป็นที่แตกต่าง เพราะไม่ได้มีที่ดินเหลือเพื่อเก็บกักความผูกพันกับถิ่นที่อยู่อย่างมาก จึงไม่อาจทำเช่นนั้นได้ และเตรียมทุ่มงบประมาณอย่างน้อยล้านล้านเยนเพื่อจัดรังสีที่เปราะบางในหมู่บ้านสวนสาธารณะและถนนหนทาง นอกจากนี้ รัฐบาลยังกำลังพิจารณาเพิ่มความเข้มงวดมาตรฐานความปลอดภัยอาหาร โดยจะยอมให้การปนเปื้อนซีเซียมในอาหารเหลือเพียง 1 ใน 5 จากเกณฑ์ที่ตั้งไว้ในปัจจุบันอีกด้วย เมื่อหัวใจของแผนจัดการสถานการณ์ภายหลังอุบัติเหตุนิวเคลียร์ในระยะยาวของญี่ปุ่น คือการพลิกฟื้นพื้นที่ประสบภัยให้กลับมาเป็นดังเดิมก่อนหน้าวิกฤตินั้น ในสายตาของผู้เชี่ยวชาญมองว่าจะเป็นเรื่องที่ทำหายอย่างยิ่งเช่นกันในทางปฏิบัติ

นี่เทปโกจ่ายเงินชดเชย จำนวน 330 ล้านดอลลาร์เหรียญสหรัฐ ให้แก่เหยื่อโรงไฟฟ้าฟูกูชิมะ ไดอิจิ บริษัทการไฟฟ้าโตเกียว ผู้ดำเนินการโรงไฟฟ้านิวเคลียร์ฟูกูชิมะ ไดอิจิ จ่ายเงินชดเชยก้อนแรก จำนวน 330 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ให้แก่ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากความเสียหายของโรงไฟฟ้านิวเคลียร์ฟูกูชิมะไดอิจิ หลังเหตุแผ่นดินไหวและสึนามิจนส่งผลให้เกิดการรั่วไหลของสารรังสีเมื่อเดือน สิงหาคม 2554 ผ่านมารัฐบาลญี่ปุ่นตัดสินใจให้ เทปโก รัฐบาลท้องถิ่นฟูกูชิมะ และรัฐบาลกลาง ร่วมกันรับผิดชอบในการจ่ายเงินชดเชยจำนวนมหาศาล ขณะที่เทปโกตกลงตามคำเรียกร้องของรัฐบาลฟูกูชิมะ ในการดูแลเรื่องค่าบริการเกี่ยวกับ การตรวจสอบสุขภาพ และการดูแลสุขภาพอื่นๆ ของผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการรั่วไหลของสารกัมมันตรังสีทั้งหมด<sup>19</sup>

ทั้งนี้แม้จะเกิดเหตุการณ์อุบัติเหตุทางนิวเคลียร์ที่ร้ายแรงมากก็ตามแต่ประเทศญี่ปุ่นก็ยังมียุทธศาสตร์ในการพัฒนาทางด้านนิวเคลียร์อยู่

<sup>18</sup> คมชัดลึก. เส้นทางการฟื้นฟูจากเหตุการณ์นิวเคลียร์ฟูกูชิมะ ไดอิจิ [ออนไลน์] 2555 , แหล่งที่มา : <http://www.komchadluek.net/detail/20120101/119151> [2 มกราคม 2555]

<sup>19</sup> INDEPENDENT NEWS NETWORK. เทปโกจ่ายเงินชดเชยก้อนแรก 330 ล้านดอลลาร์ฯ [ออนไลน์] 2555 ,แหล่งที่มา : <http://www.innnews.co.th/shownews/show?newscode=354424> [2 มกราคม 2555]

### 2.7.2 กรณีอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ทางรังสี (Radioactive Accident and Radioactive Incident)

การปฏิบัติเกี่ยวกับรังสีนั้นแม้จะมีการเตรียมการที่ดีมีความพร้อมในด้านสถานที่ห้องปฏิบัติการ เครื่องมือหรืออุปกรณ์เหมาะสม บุคลากรได้รับการฝึกอบรมเป็นอย่างดี ทั้งทางด้านการใช้ประโยชน์จากรังสีตามลักษณะของงานนั้น และการเรียนรู้เกี่ยวกับการป้องกันอันตรายจากรังสีที่เหมาะสม รวมทั้งมีมาตรการแนวปฏิบัติปฏิบัติงานเป็นไปตามมาตรฐานครบถ้วนก็ตาม บางครั้งก็อาจเกิดเหตุสุดวิสัยซึ่งอาจก่อให้เกิดอันตรายต่อผู้ปฏิบัติงานและผู้ที่เกี่ยวข้องได้<sup>20</sup>

อุบัติเหตุทางรังสี หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยมิได้คาดหมายเกี่ยวข้องกับรังสี ต้นกำเนิดรังสีอันเป็นผลให้ไม่สามารถควบคุมต้นกำเนิดรังสี ปริมาณรังสีให้อยู่ในระดับที่กำหนดได้และอาจก่อให้เกิดอันตรายทั้งโดยตรงและโดยอ้อมต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้ปฏิบัติงาน ผู้เกี่ยวข้องและประชาชนทั่วไป

#### อุบัติเหตุการขนส่งเครื่องตรวจวัดรังสีใน Cochabamba

บริษัท IBNORCA ซึ่งรับตรวจสอบรอยร้าวของอุปกรณ์ต่างๆที่ใช้ในโรงงานอุตสาหกรรมโดยใช้วิธีการใช้ source หรือสารรังสีและอุปกรณ์เครื่องฉายประกบกันในการหารอยร้าวหรือสิ่งผิดปกติในเครื่องจักร ซึ่งในกรณีนี้ได้มีการจ้างบริษัท IBNORCA ไปตรวจสอบรอยร้าว โดยคนงานรายหนึ่งซึ่งทำงานในโรงงานนี้เป็นเวลา 12 ปี และต้องส่งอุปกรณ์ที่ใช้ดังกล่าวส่งจากเมือง Oruro ไปยังบริษัทที่ต้องไปทำการตรวจสอบที่อยู่ในเมือง Cochabamba โดยใช้การขนส่งทางรถโดยสารประจำทางธรรมดา หรือรถบัสที่มีผู้โดยสารไปด้วยโดยปัญหาเกิดเมื่อวันที่ 13 เมษายน 2545 จากการที่คนงานได้ปฏิบัติงานในการตรวจสอบรอยร้าวโดยใช้สารกัมมันตรังสีซึ่งสารหรือ source ชนิดอิริเดียม Ir192 ดังกล่าวอยู่ในภาชนะที่เป็นกล่องเหล็กมิดชิด มีการห่อหุ้มอีกชั้นหนึ่ง (overpack for the source container) เมื่อจะเริ่มที่ต่อจากมีการทดสอบจะมีการติดตั้งเครื่องที่มีกล่องสารกัมมันตรังสีบรรจุในนั้นและมีสายโยงมาจากกล่องเหล็ก เมื่อมีการทดสอบสารกัมมันตรังสีจะเคลื่อนออกมาจากกล่องและผ่านอุปกรณ์ที่ต้องการตรวจสอบรอยร้าวต่างๆ และประเมินผลมาเป็นภาพถ่ายปรากฏในตัวเครื่องที่เชื่อมจากกล่องอีกทีหนึ่งให้เจ้าหน้าที่ทำการบันทึกผล ซึ่งกรณีดังกล่าวได้ทำเช่นเคย และเมื่อมีการตรวจสอบเสร็จแล้วสารกัมมันตรังสีจะเคลื่อนเข้าไปอยู่ในกล่องเหล็กบรรจุภัณฑ์ และมีการถอดสลักสายท่อที่ต่อกับตรวจกล่องเหล็กนั้นเพื่อเก็บ แต่ครั้งนี้คนงานรายนี้ไม่สามารถถอด

<sup>20</sup> พูนสุข พงษ์พัฒน์ ผู้อำนวยการกองวัด พปส. . อุบัติเหตุทางรังสีและการปฏิบัติในภาวะฉุกเฉินทางรังสี [ออนไลน์] 2555 ,แหล่งที่มา : <http://www.rmutphysics.com/PHYSICS/oldfront/65/nuclear1/nss.html> [2 มกราคม 2555]

สลักได้ ซึ่งคนงานนี้ไม่ได้เฉลียวใจว่าเกิดจากสาเหตุใด และเข้าใจว่าสารกัมมันตรังสีได้เคลื่อนกลับไปยังกล่องเหล็กผลิตภัณฑ์แล้ว ซึ่งหาเป็นเช่นนั้นไม่ คนงานเองก็ประมาทไม่ได้ใช้อุปกรณ์วัดเพื่อตรวจสอบตำแหน่งของสารกัมมันตรังสีให้แน่ชัดอีกด้วยว่ากลับไปยังกล่องบรรจุภัณฑ์หรือยัง การที่จะถอดสลักเชื่อมระหว่างกล่องบรรจุภัณฑ์สารรังสีกับท่อสายได้นั้น สารกัมมันตรังสีต้องกลับไปในกล่องผลิตภัณฑ์ดั้งเดิมแล้ว คนงานรายนี้ไม่คิดถึงกรณีดังกล่าวและเข้าใจว่าเป็นความคิดชั่วธรรมดาของอุปกรณ์ที่ใช้งานมานาน เมื่อคนงานรายนี้พยายามถอดสลักและไม่สามารถถอดได้ จึงเก็บอุปกรณ์ทั้งกล่องบรรจุภัณฑ์และสายท่อทั้งหมดไว้ด้วยกันทำให้อุปกรณ์ทั้งหมดนี้มีจำนวนมากและระโยงระยาง คนงานได้หากกล่องบรรจุสายที่โยงระยางออกมาจากตัวกล่องบรรจุภัณฑ์ที่หนึ่งและได้ขนส่งอุปกรณ์ทั้งกล่องบรรจุภัณฑ์และสายท่อลงในกล่องกระดาษส่งกลับไปยังบริษัทแม่ที่ Lapaz เช่นเดิม<sup>21</sup>

ในขณะที่ขนส่งกล่องผลิตภัณฑ์และท่อสายสลักที่แกะไม่ออกในรถบัสขนส่งผู้โดยสารประจำทาง มีการติดฉลากและป้ายที่แสดงใช้สำหรับการขนส่งเป็นสารกัมมันตรังสีที่กล่อง overpack อีกที่หนึ่ง และคนงานได้ขนส่งของทั้งหมดลงรถบัสในระหว่างเวลา 13.15 ถึงเวลา 13.30 ซึ่งไม่ปรากฏในรายงานว่าผู้ใดเป็นคนขับรถบัสดังกล่าวแต่ทราบได้ว่ามีจำนวน 2 คน และไม่สามารถชี้เฉพาะเจาะจงได้ว่าได้อุปกรณ์คือกล่องและสายท่อนี้ไว้ที่ส่วนใดของรถบัส เนื่องจากว่าที่ IAEA จะได้รับรายงานจากรัฐบาลโบลิเวียเองก็ใช้เวลานานถึง 3-4 เดือนทำให้หาหลักฐานในที่เกิดเหตุและสอบปากคำพยานได้ยากมาก แต่รถบัสคันดังกล่าวมีจำนวนที่นั่งผู้โดยสารทั้งหมด 55 คนจากการบันทึกพบว่าผู้โดยสารมาครบเต็มจำนวนที่นั่ง 33 คนจะนั่งโดยสารมาจากเมือง Cochabamba ไปยัง Lapaz เป็นเวลา 8 ชั่วโมง และอีก 22 คนขึ้นมาจากเมือง Quillacollo ซึ่งห่างจากเมือง Cochabamba แค่ 30 นาที ถึงแม้ว่าจากรายงานจะทราบว่าผู้จองโดยสารเที่ยวนี้ถึง 30 รายแต่สามารถระบุตัวตนได้แน่ชัดเพียง 22 รายเท่านั้น อีกทั้งในระหว่างเส้นทางการขนส่งไม่มีผู้โดยสารหรือคนขับเกิดอาการที่ปรากฏจากการได้รับสารรังสีชนิดเฉียบพลัน จึงทำให้ไม่มีผู้ใดสงสัยว่าตนเองจะได้รับสารรังสี และทำให้ผู้โดยสารและคนขับได้รับสารรังสีสะสมไว้โดยไม่รู้ตัว รถบัสได้เริ่มออกจาก Cochabamba เมื่อเวลาประมาณ 16.00 และไปถึงที่เมือง Lapaz เวลาเที่ยงคืนของวันดังกล่าวแต่กล่องบรรจุภัณฑ์และสายท่อนั้นยังคงอยู่ในรถโดยสารเป็นเวลาข้ามคืน จนกระทั่งเวลารุ่งเช้าในวันถัดมามีคนงานที่ไม่ทราบชื่อของบริษัทขนส่งผู้โดยสารได้ยกอุปกรณ์ดังกล่าวทั้งหมดออกไปเก็บยังที่เก็บสินค้าเพื่อให้เจ้าหน้าที่จากบริษัท IBNORCA มารับของดังกล่าวกลับไป

เมื่ออุปกรณ์ได้มาถึงเมือง Lapaz เวลา 10.00 เจ้าหน้าที่จากบริษัทซึ่งมีผู้เชี่ยวชาญทางเทคนิค (Supervisor) และคนงานอีก 2 คน เป็นจำนวนทั้งหมด 3 คนได้เดินทางมารับอุปกรณ์ดังกล่าวและโดยสารกลับบริษัทด้วยรถแท็กซี่ซึ่งไม่ปรากฏรายงานว่ามีผู้ขับรถแท็กซี่เป็นใคร กล่องบรรจุ

<sup>21</sup> International Atomic Energy Agency .*The Radiological Accident in Cochabamba*, Vienna : International Atomic Energy Agency ,2004 .P 15-17

ภยันต์และสายท่อวางบริเวณกระบะหลังรถยนต์ คนกระทั่งมาถึงโรงงานที่อยู่บนถนน Camacho มีคนงานอีก 3 ราย มาช่วยยกของจากคนงาน 2 รายที่ไปกับเจ้าหน้าที่เทคนิคดังกล่าวไปยังโรงงาน ใช้เวลาจากรถแท็กซี่ไปยังโรงงานเป็นเวลา 2 นาทีโดยสังเกตได้ว่าไม่มีผู้ใดสวมชุดป้องกัน (individual dosimeter) และเครื่องมืออ่านค่าความแรงรังสี(direct reading dosimeter)แต่อย่างใด<sup>22</sup> จากการตรวจสอบของผู้เชี่ยวชาญทางเทคนิคโดยการตรวจวัดความแรงรังสีพบว่าสารรังสีได้ออกมาจริงและไม่ได้อยู่ในที่กำบัง เครื่องวัดรังสีวัดรังสีได้สูงมากจนพอทราบว่าเป็นสารรังสีประเภทไอ และอยู่ตรงส่วนที่เป็นท่อสาย (guide tube)ไม่ได้อยู่ในกล่องผลิตภยันต์ ผู้เชี่ยวชาญทางเทคนิคและคนงานพยายามระงับเหตุฉุกเฉินดังกล่าว และได้เอาท่อสายที่มีสารรังสีนั้นเก็บไว้ในเครื่องกำบัง (bunker)ในกำแพงปูนจนกว่าเครื่องวัดความแรงรังสีจะอ่านค่าลดลง ในระหว่างที่พยายามระงับเหตุฉุกเฉินผู้เชี่ยวชาญเทคนิคเป็นคนเสียสละระงับเหตุฉุกเฉินดังกล่าวให้แต่ไม่ได้ใช้เครื่องมือหรืออุปกรณ์ป้องกันแต่อย่างใด ต่อมาได้มีการส่งผู้เชี่ยวชาญเทคนิครายดังกล่าวไปยังโรงพยาบาลใน Santa Cruz ในวันที่ถัดมา และรายงานเหตุการณ์ดังกล่าวไปยังประธานบริษัท IBNORCA<sup>23</sup> เมื่อวันที่ 15 เมษายน 2545 ซึ่ง IBTEN (the Bolivian Institute of Standardization and Quality) หรือสถาบันวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีนิวเคลียร์แห่งโบลิเวีย ได้วิเคราะห์สถานการณ์ไว้ได้ไม่แน่ชัดและไม่กระจ่างในอุบัติเหตุดังกล่าวเพียงแค่งานจากผู้เชี่ยวชาญเทคนิคที่ประสบเหตุทางโทรศัพท์เท่านั้น แต่พยายามที่จะตามหาตัวคนงานที่ทำงานในระหว่างเวลาที่ทำงานใน Cochabamba เนื่องจากทำงานเพียงรายเดียวและทำงานเกี่ยวข้องกับอุปกรณ์ดังกล่าวนานถึง 8 ชั่วโมง รวมทั้งเจ้าหน้าที่อีกประมาณ 4 รายที่เกี่ยวข้อง ซึ่งบริษัท IBNORCA ได้พบตัวคนงานและได้ทำการตรวจสอบค่ารังสีในกระแสเลือดประมาณเดือนพฤษภาคม และIBTEN ได้ทำข้อตกลงกับบริษัท IBNORCA ให้องค์กรกำกับดูแลพลังงานนิวเคลียร์ของประเทศอาเจนตินามาช่วยทดสอบค่ารังสีใยกระแสเลือดของคนงานทั้ง 4 รายอีกซึ่งรายงานผลเมื่อเดือนกรกฎาคม และ IBTEN ได้บังคับให้บริษัท IBNORCA ตามหาผู้โดยสารโดยบริษัท IBNORCA เองก็ได้พยายามประกาศโฆษณาให้ผู้โดยสารที่โดยสารในรถประจำทางในวันและเวลาที่เกิดเหตุมาตรวจเลือดและหากมีความเสียหายทางร่างกายจะชดใช้ให้ และ IBTEN ได้ตัดสินใจให้บริษัท IBNORCA ยกเลิกกิจการเนื่องจากไม่ได้ทำตามกฎระเบียบบังคับและให้ปฏิบัติดังนี้<sup>24</sup>

-

<sup>22</sup> International Atomic Energy Agency . The Radiological Accident in Cochabamba, Vienna : International Atomic Energy Agency ,2004. P. 19-20

<sup>23</sup> International Atomic Energy Agency . The Radiological Accident in Cochabamba, Vienna : International Atomic Energy Agency ,2004 P.21

<sup>24</sup> International Atomic Energy Agency.The Radiological Accident in Cochabamba, Vienna : International Atomic Energy Agency ,2004 . P.22

- ปรับบริษัทนี้ใน 10 เท่าของเงินเดือนต่ำสุดมาตรฐาน (ประมาณ 500\$ ดอลลาร์สหรัฐ)
- เก็บรวบรวมและยกเลิกสารกัมมันตรังสีและกล่องบรรจุภัณฑ์ทั้งหมดของบริษัท
- ให้นักงานและลูกจ้างประจำของบริษัท IBNORCA ไม่ต้องทำงานชั่วคราวแต่ยังได้รับค่าครองชีพ
- มีมาตรการบังคับให้บริษัท IBNORCA หาผู้ที่เกี่ยวข้องไม่ว่าจะในรถโดยสาร ผู้ขับรถแท็กซี่ คนงานที่เกี่ยวข้องในการขนย้าย ฯลฯ ให้ครบมากที่สุดเท่าที่จะทำได้
- ส่งสารกัมมันตรังสีและเครื่องมือที่เกี่ยวข้องจากบริษัทคืนกลับไปยังผู้ผลิต

IBTEN สถาบันวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีนิวเคลียร์แห่งโบลิเวีย ได้รายงานผลไปยัง IAEA (International Atomic Energy Agency) หรือทบวงการพลังงานปรมาณูระหว่างประเทศ เมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2545

### เหตุฉุกเฉินทางรังสีในประเทศไทย

เหตุการณ์การขนย้ายวัสดุกัมมันตรังสีที่บริเวณอาคารคลังสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เมื่อวันที่ 25 ธันวาคม 2552 ได้เกิดเหตุฉุกเฉินทางรังสี บริเวณอาคารคลังสินค้าบริษัท บางกอก ไฟล์ท เวิร์ชิส(บีเอฟเอส คาร์โก) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ของฉีบท่อสารกัมมันตรังสีชนิด อิริเดียม-192 (Ir-192) ซึ่งเป็นสารกัมมันตรังสีแบบปิดผนึก ลักษณะของหีบห่อที่ 1 มีการห่อหุ้มด้วยกล่องกระดาษและห่อหุ้มด้วยพลาสติกอีกชั้นหนึ่ง มีการฉีกขาดบริเวณกล่องเล็กน้อย ส่วนหีบห่อที่ 2 ถูกห่อหุ้มด้วยสแตนเลสและไม่มีการฉีกขาดหรือรอยบุบแต่อย่างใด ซึ่งมีการประเมินค่าระดับรังสีจาก ผู้ปฏิบัติงานของสำนักงานปรมาณูเพื่อสันติ พบว่าขนาดของรังสีที่วัดได้ระยะสัมผัสหีบห่อที่ 70 Mr/h ซึ่งเป็นค่าสูงสุดของทั้งสองหีบห่อ ยังไม่ถึงกับเป็นอันตรายเนื่องจากวัสดุได้ถูกห่อหุ้มด้วยวัสดุที่มีความคงทนและมีความแข็งแรงและยังไม่ได้ชำรุดมากมายจนให้สารรังสีออกมา แต่เหตุการณ์นี้ก็สร้างความตกใจให้กับบุคคลและผู้ปฏิบัติงาน เช่น คนงานของบริษัทและผู้ที่อยู่บริเวณโดยรอบ

### สาเหตุจากการเกิดอุบัติเหตุ

ปัจจุบันการใช้สารกัมมันตรังสี(ต่อไปจะเรียกสั้นๆว่า สารรังสี) ในประเทศ ทั้งเพื่อประโยชน์ทางการแพทย์ เกษตรกรรมและการศึกษาวิจัยต่าง ๆ นั้น มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุทางรังสีได้สืบเนื่องจากสาเหตุโดยสรุป 3 ลักษณะ ได้แก่

1. สารรังสีสูญหาย ถูกโจรกรรมหรือทิ้งไว้โดยปราศจากการควบคุมดูแล เช่น



- 2,400 คน ถึง 5,000 คน		ได้รับบาดเจ็บ	
- 7,600 คน ถึง 9,300 คน		มีโอกาสที่จะเป็นโรคมะเร็ง	
เสียชีวิต			
5 × 700 ถึง 1,300	=	3,500	6,500
บาดเจ็บ			
0.1 × 2,400 ถึง 5,000	=	240	500
เป็นโรคมะเร็ง			
1 × 7,600 ถึง 9,300	=	<u>7,600</u>	<u>9,300</u>
รวม		11,340	16,300
มูลค่าความเสียหายของทรัพย์สิน		<u>10,000</u>	<u>10,000</u>
รวมทั้งสิ้น		21,340	16,300

## 2. อุบัติเหตุขนาดใหญ่ (Large accident)

- 5,600 คน		เสียชีวิต	
- 227,000 คน		บาดเจ็บ	
- 15,600 คน		มีโอกาสที่จะเป็นโรคมะเร็ง	
เสียชีวิต			
5 × 5,600	=	283,000	
บาดเจ็บ			
0.1 × 227,000	=	22,700	
มีโอกาสเป็นโรคมะเร็ง			
1 × 15,600	=	15,600	
รวม		<u>321,300</u>	
ทรัพย์สินเสียหาย		374,000	
รวมทั้งสิ้น		<u>695,000</u>	

ซึ่งพิจารณาตรวจสอบถึงผลที่อาจเกิดขึ้นภายหลังจากการเกิดอุบัติเหตุทางนิวเคลียร์ ซึ่งอาจเกิดขึ้นได้ในโรงงานปฏิกรณ์พลังงานนิวเคลียร์ของสหรัฐอเมริกาโรงใดโรงหนึ่งเป็นต้น รายงานนี้ได้แบ่งแยกความแตกต่างระหว่างอุบัติเหตุที่ผลจะเกิดขึ้นในภายหลัง หรือความเสียหายที่เป็นแบบลึ้นทั่วไป และที่เป็นอุบัติเหตุขนาดใหญ่ โดยในการวัดมูลค่าของความเสียหายที่เกี่ยวกับการเสียชีวิต การได้รับอันตรายบาดเจ็บแก่ร่างกาย กรณีที่อาจเกิดมะเร็ง และมูลค่าความเสียหายของทรัพย์สิน

แต่หากมาเทียบกับจำนวนเขตความรับผิดชอบของบางประเทศ ได้แก่



## หน่วย : เหรียญสหรัฐ

-	เบลเยียม	จำกัดความรับผิดตามกฎหมาย	100,000,000
-	เนเธอร์แลนด์	จำกัดความรับผิดตามกฎหมาย	100,000,000
-	เยอรมนี	ไม่จำกัดความรับผิด + ประกันภัยภาคบังคับจำนวน 250,000,000 ดอลลาร์สหรัฐ	
-	สวีเดน	จำกัดความรับผิดตามกฎหมาย	130,000,000
-	ฝรั่งเศส	จำกัดความรับผิดตามกฎหมาย	10,000,000
-	สหราชอาณาจักร	จำกัดความรับผิดตามกฎหมาย	95,000,000

จำนวนขอบเขตความรับผิดดังกล่าวไม่สามารถที่จะมาชดเชยความเสียหายต่างๆที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุทางนิวเคลียร์ได้เลย แม้กระทั่งมีจำนวนไม่พอที่จะใช้ชดเชยความเสียหายที่จัดเป็นอุบัติเหตุขนาด “เฉลี่ย” ทั่วไปได้ สังเกตได้จากอุบัติเหตุทางนิวเคลียร์ที่เกิดขึ้นที่ Three Miles Island เมื่อวันที่ 28 มีนาคม ค.ศ.1979 บริษัทประกันภัยต่างๆ ได้รายงานว่าจะจนถึงเดือนมิถุนายน ค.ศ. 1983 บริษัทต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนไปทั้งสิ้น 29 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่บริษัทประกันต่างๆได้จ่ายไปนั้น เป็นค่าชดเชยให้เฉพาะความเสียหายเพียงส่วนหนึ่งเท่านั้นและไม่ได้มีเครื่องแสดงใดๆเลยที่แสดงให้เห็นถึงข้อมูลมูลค่าความเสียหายทั้งหมดของสังคมที่เกิดจากอุบัติเหตุในครั้งนั้น นักวิชาการสองท่าน คือ Evan และ Hope ได้แสดงให้เห็นว่ายังมีมูลค่าความเสียหายจำนวนมากมายที่ซ่อนอยู่ หรือยังไม่ได้มีการกล่าวถึงในอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในทางนิวเคลียร์ เช่น จำนวนค่าใช้จ่ายที่ได้ใช้ไปในการเก็บกวาดทำความสะอาดความเสียหายมีมูลค่าประมาณ 975 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ถึง 1,034 ล้านดอลลาร์สหรัฐ แต่นอกเหนือจากค่าใช้จ่ายดังกล่าว ยังมีค่าใช้จ่ายในการที่ต้องตัดทิ้งสิ่งต่างๆจาก บัญชี ซึ่งจำเป็นสำหรับการตั้งโรงงานปฏิกรณ์ขึ้นมาใหม่ซึ่งต้องนำมาคิดคำนวณด้วยเลขสำหรับกรณีเรื่องนี้ก็อาจจะอยู่ราวๆ ประมาณ 1,000 ถึง 3,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

อุบัติเหตุนิวเคลียร์ที่มีความร้ายแรงมากกว่าได้เกิดขึ้นอีกครั้งที่เมือง Chernobyl เมื่อวันที่ 26 เมษายน ค.ศ. 1986 โดยรายงานในหนังสือพิมพ์ได้ให้เครื่องชี้บางตัวสำหรับวัดมูลค่าความเสียหายที่เกิดขึ้นในอุบัติเหตุครั้งนี้ กล่าวคือมีคนจำนวน 250 คน เสียชีวิตทันทีจากผลโดยตรงของการเกิดอุบัติเหตุ มีคนจำนวน 135,000 คน ในพื้นที่รัศมีโดยรอบ 30 กิโลเมตร รอบโรงงานปฏิกรณ์ฯ ต้องถูกอพยพออกไปจากพื้นที่ และหลังจากนั้น 3 ปี ก็มีคนจำนวน 600,000 คน ร้องทุกข์ว่าได้เกิดปัญหาสุขภาพขึ้น เนื่องจากได้รับสารกัมมันตรังสีเข้าไป สำหรับความเสียหายโดยตรงที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุนิวเคลียร์ครั้งนี้ประมาณการกันว่ามีจำนวนประมาณ 15,000,000,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งเป็นความเสียหายเฉพาะที่เกิดขึ้นในประเทศสหภาพโซเวียต แต่ผลกระทบจาก

อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นครั้งนี้สามารถพบได้ในที่อื่นๆ นอกประเทศสหภาพโซเวียตรัสเซียด้วย ตัวอย่างคือในประเทศนอร์เวย์ ระหว่างปี ค.ศ. 1987 และ 1989 ตรวจพบว่า ร้อยละ 30 ของปลุสัตว์ทั้งหมดมีการเปราะเปื้อนกัมมันตภาพรังสี สำหรับรายละเอียดมากกว่านี้ของมูลค่าความสูญเสียต่างๆ ที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุที่ Chernobyl นั้นได้จัดทำขึ้นโดย Medvedev โดยเขาได้ให้ความสนใจไปที่ผลกระทบของอุบัติเหตุครั้งนี้ ที่เกิดขึ้นกับสภาพแวดล้อม การเกษตรกรรม ผลกระทบทางด้านสุขภาพ ที่เกิดขึ้นในสหภาพโซเวียตและผลกระทบในขอบข่ายทั่วโลก รายงานการศึกษาได้แสดงให้เห็นถึงภาพรวมที่น่าสนใจ ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นที่เมือง Chernobyl ซึ่งสามารถพิจารณาตัดสินเป็นข้อสรุปได้อย่างง่ายดายว่า มูลค่าความเสียหายทั้งหมดที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุครั้งนี้มีมากมาย เกินกว่าจำนวนมูลค่าที่ได้เอาประกันภัยไว้ตามที่กล่าวถึงในจำนวนเขตความรับผิดชอบของบางประเทศมากมายนัก

## 2.8 ความร้ายแรงและผลกระทบต่อมนุษย์ของวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุกัมมันตรังสี

### 2.8.1 ความร้ายแรงและผลกระทบต่อมนุษย์ของวัสดุนิวเคลียร์

พลูโตเนียมและยูเรเนียมทั้งสองเป็นวัสดุไวไฟสูง เผาได้อย่างง่ายดายถ้าสัมผัส กับเพลิงไหม้ การกระจายของสารกัมมันตรังสีโดยผ่านการสูดดมทางควันในอากาศเกิดได้ง่าย อีกทั้งวัสดุทั้งสองนี้ยังมีสารก่อกัมมันตรังสีสูง จำนวนเพียงเล็กน้อยของพลูโตเนียมที่ปล่อยออกมาสู่บรรยากาศ ยิ่งรวมกับการกลืนเข้าไปแล้วยังสามารถก่อให้เกิดความผิดปกติทางพันธุกรรมเช่นโรคมะเร็งและเสียชีวิตในเวลาต่อมา

พลูโตเนียมที่ไม่ได้รับการดูแลอย่างดีอาจเป็นอันตรายได้ รังสีอัลฟาที่ให้ออกมา ไม่สามารถผ่านผิวหนังของคนเราได้ แต่อาจส่งผลกระทบต่ออวัยวะภายในของเราได้ ถ้าหายใจหรือรับประทานเข้าไป อวัยวะที่มีความเสี่ยงที่จะเกิดอันตราย คือ กระดูก ซึ่งสามารถดูดซึมพลูโตเนียมและระดับที่สามารถสะสมพลูโตเนียมจนอาจมีความเข้มข้นสูง ปริมาณรังสีสูงสุดที่ไขกระดูกจะรับได้ประมาณ 0.008 ไมโครคูรี (microcurie) ถ้าสูงกว่านี้ก็ถือว่าอยู่ในระดับที่จะก่ออันตรายได้ พลูโตเนียมที่เป็นผงละเอียดอาจจะทำให้เกิดมะเร็งปอดได้ถ้าสูดหายใจเข้าไปถ้าไม่ดูแลอย่างดีพลูโตเนียมอาจเป็นอันตรายได้ รังสีอัลฟาที่ให้ออกมาไม่สามารถผ่านผิวหนังของคนเราได้ แต่อาจส่งผลกระทบต่ออวัยวะภายในของเราได้ ถ้าหายใจหรือรับประทานเข้าไป อวัยวะที่มีความเสี่ยงที่จะเกิดอันตราย คือ กระดูก ซึ่งสามารถดูดซึมพลูโตเนียม และระดับที่สามารถสะสมพลูโตเนียมจนอาจมีความเข้มข้นสูง ปริมาณรังสีสูงสุดที่ไขกระดูกจะรับได้ ประมาณ 0.008 ไมโครคูรี (microcurie) ถ้าสูงกว่านี้ก็ถือว่าอยู่ในระดับที่จะก่ออันตรายได้ พลูโตเนียมที่เป็นผงละเอียดอาจจะทำให้เกิดมะเร็งปอดได้ถ้าสูดหายใจเข้าไป พลูโตเนียมไม่ได้อยู่ในรูปสารพิษ ถ้าไม่ได้สูดหายใจเข้าไป สารพิษโดยทั่วไปจะทำให้เสียชีวิตในเวลาเป็น

ชั่วโมงหรือเป็นวัน ส่วนพลูโตเนียมและสารกัมมันตรังสีชนิดอื่น จะทำให้ความเสี่ยงในการเจ็บป่วยในเวลาเป็นสิบปีข้างหน้า

ในอดีตพลูโตเนียมเคยมีมวลถึงระดับวิกฤตโดยอุบัติเหตุมาแล้ว โดยบางครั้งทำให้เกิดอันตรายจนถึงแก่ชีวิต อย่างเช่นเมื่อวันที่ 21 สิงหาคม 1945 Harry K. Daghlian, Jr. นักวิทยาศาสตร์ที่ Los Alamos ซึ่งไม่ระมัดระวังกับก้อนทังสเตนคาร์ไบด์ที่ติดตั้งไว้รอบก้อนพลูโตเนียมทรง กลมน้ำหนัก 6.2 kg ทำให้ได้รับรังสีสูงจนถึงระดับอันตราย (lethal dose) โดยได้รับรังสีประมาณ 510 rems (5.1 Sv) และเสียชีวิตใน 4 สัปดาห์ต่อมา 9 เดือนถัดมา Louis Slotin นักวิทยาศาสตร์อีกคนหนึ่งของ Los Alamos ก็เสียชีวิตในลักษณะเดียวกัน โดยเกิดอุบัติเหตุกับ beryllium reflector ที่อยู่รอบแกนพลูโตเนียมชุดกับที่ทำให้ Daghlian เสียชีวิต ในปี 1958 ที่ Los Alamos ระหว่างที่พลูโตเนียมอยู่กระบวนการทำให้บริสุทธิ์นั้นมวลในถังผสมได้เพิ่ม ขึ้นจนถึงระดับวิกฤต ทำให้ผู้ควบคุมเครื่องเสียชีวิต อุบัติเหตุในลักษณะเดียวกันนี้ได้เกิดขึ้นอีกในสหภาพโซเวียตญี่ปุ่น และอีก หลายประเทศ รวมทั้งการเกิดอุบัติเหตุที่เชอร์โนบิลเมื่อปี 1986 ทำให้พลูโตเนียมปริมาณมาก รั่วไหลออกมา<sup>26</sup>

ส่วนสารยูเรเนียมนั้น สารประกอบยูเรเนียมทุกไอโซโทปเป็นสารพิษ และมีกัมมันตภาพรังสี ถ้าได้รับรังสีในปริมาณที่ต่ำ อาจจะได้รับผลจากความเป็นพิษต่อไต ผลที่เกิดจากรังสีส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นเฉพาะที่เนื่องจากรังสีอัลฟาซึ่งส่วนใหญ่มาจากการสลายตัวของ U-238 เคลื่อนที่ได้ ในระยะสั้นเท่านั้น สารประกอบยูเรเนียมมักจะไม่ค่อยถูกดูดซึมโดยเยื่อปอด จึงอาจทำให้ได้รับอันตรายจากรังสีที่ตำแหน่งเดิมอยู่ตลอดเวลา ในการทดสอบกับสัตว์ทดลองไอออนของ Uranyl (UO<sub>2</sub><sup>+</sup>) ที่มาจาก uranium trioxide หรือ uranyl nitrate และสารประกอบยูเรเนียมที่มี hexavalent ชนิดอื่นทำให้มีการเกิดที่ผิดปกติหรือทำให้ระบบภูมิคุ้มกันเสียหาย โลหะยูเรเนียมที่แบ่งเป็นชิ้นเล็กๆ จะติดไฟได้ เนื่องจากยูเรเนียมสามารถลุกไหม้ได้เอง (pyrophoric) ถ้าอยู่ในรูปที่เป็นเม็ดเล็กๆ อาจจะทำติดไฟได้ในอากาศที่อุณหภูมิห้องคนเราสามารถได้รับยูเรเนียมหรือไอโซโทปที่เกิดขึ้น โดยการหายใจเอาฝุ่นในอากาศ หรือดูดควันบุหรี่จากใบยาสูบที่ปลูกโดยใช้ปุ๋ยฟอสเฟต หรือโดยการดื่มหรือทานอาหาร สำหรับคนทั่วไปที่ได้รับยูเรเนียมจากการรับประทานอาหาร โดยเฉลี่ยจะได้รับยูเรเนียม 0.07 ถึง 1.1 ไมโครกรัมต่อวัน ปริมาณยูเรเนียมในอากาศมีน้อยมาก แต่สำหรับประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้กับสถานที่ผลิตหรือทดลองอาวุธนิวเคลียร์ หรือสถานที่ทำเหมืองหรือโรงงานเสริมสมรรถนะยูเรเนียมสำหรับผลิตเชื้อเพลิงนิวเคลียร์อาจได้รับยูเรเนียมเพิ่มขึ้น บ้านหรืออาคารที่สร้างบนพื้นที่มีแร่ยูเรเนียมอาจจะได้รับแก๊สเรดอน ที่มาจากยูเรเนียม ซึ่งมีกัมมันตภาพรังสีและเป็นสารก่อมะเร็ง

<sup>26</sup> สมาคมนิวเคลียร์แห่งประเทศไทย. พลูโตเนียม [ออนไลน์] 2554 ,แหล่งที่มา : <http://www.nst.or.th/article/article494/article49408.htm> [1 กุมภาพันธ์ 2554]

(carcinogen) ยูเรเนียมสามารถเข้าสู่ร่างกายเมื่อหายใจหรือกินอาหาร หรือบางกรณีอาจจะเข้าทางบาดแผล ยูเรเนียมจะไม่ซึมผ่านผิวหนัง และรังสีอัลฟาที่มาจากยูเรเนียมก็ไม่สามารถผ่านผิวหนังเข้าสู่ร่างกายได้ ยูเรเนียมที่อยู่ภายนอกร่างกายจึงมีอันตรายน้อยกว่าเมื่อเข้าไปในร่างกายแล้ว ยูเรเนียมไม่ใช่สารก่อมะเร็งโดยตรง แต่เมื่อเข้าสู่ร่างกายแล้วอาจจะทำให้เกิดความเสียหายต่อไตได้ การทำเหมืองแร่ยูเรเนียมอาจจะทำให้เกิดอันตรายจากฝุ่นกัมมันตรังสี (airborne radioactive) แก๊สเรดอนที่มีกัมมันตภาพรังสี และไอโซโทปที่เกิดขึ้นจากการสลายตัวของยูเรเนียม ถ้าไม่มีระบบถ่ายเทอากาศที่ดี คนงานในเหมืองยูเรเนียมจะมีความเสี่ยงที่จะเกิดมะเร็งปอดหรือโรคทางเดินหายใจสูงขึ้น นอกจากนั้น น้ำใต้ดินก็อาจมีการปนเปื้อนสารพิษที่ใช้ในการแยกแร่ยูเรเนียมได้<sup>27</sup>

### 2.8.2 ความร้ายแรงและผลกระทบต่อมนุษย์ของวัสดุกัมมันตรังสี

ผู้ที่ต้องเสี่ยงภัยกับอันตรายจากรังสี เช่น ผู้ที่ทำงานในโรงงานที่ใช้สารกัมมันตภาพรังสี ผู้ปฏิบัติงานรังสี ผู้ที่มีหน้าที่ต้องปฏิบัติงานในบริเวณรังสีชนิดก่อกัมมันตภาพรังสี ผู้ปฏิบัติงานผลิตสารไอโซโทปรังสี ผู้ปฏิบัติงานฉายรังสี ผู้ปฏิบัติงานกับเครื่องวัดเชิงนิวเคลียร์ และเครื่องมือวิเคราะห์ต่างๆ ผู้ปฏิบัติงานรังสีอาจรวมไปถึงผู้ที่ไม่ได้ปฏิบัติงานด้านเทคนิค แต่มีความจำเป็นต้องมีส่วนเกี่ยวข้องกับบริเวณรังสีดังกล่าวเป็นประจำทำให้มีโอกาสได้รับรังสีมากกว่าผู้อื่น เช่น พนักงานทำความสะอาด พนักงานขับรถขนส่งสารกัมมันตรังสี ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยทางรังสีจะกำหนดให้บุคคลใดเป็นผู้ปฏิบัติงานรังสีตามกฎหมายระเบียบ หรือแล้วแต่กรณี และย่อมมีการได้รับรังสีแตกต่างกัน เช่นผู้ปฏิบัติงานด้านผลิตรังสีไอโซโทปกับฉายรังสีย่อมได้รับรังสีมากกว่าผู้ปฏิบัติงานกับเครื่องวัดเชิงนิวเคลียร์ และเครื่องมือวัดอื่นๆ<sup>28</sup> เป็นต้น โรงงานผลิตเครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์ที่มีสารกัมมันตภาพรังสีใช้อยู่ คนงานที่ทำงานกับแร่ที่มีวัสดุกัมมันตภาพรังสีปะปนอยู่ด้วย และผู้ที่ทำงานในเหมืองที่มีสารกัมมันตรังสีที่เป็นแก๊สอยู่ย่อมเสี่ยงอันตรายจากรังสี รังสีแอลฟา รังสีแอลฟา รังสีแอลฟา รังสีเบต้า เป็นรังสีที่มีอนุภาคสามารถทำลายเนื้อเยื่อได้ สำหรับรังสีแกมมาที่ได้จากสารรังสีและรังสีเอ็กซ์ มีอำนาจการทะลุทะลวงมากกว่ารังสีแอลฟา และรังสีเบต้า และสามารถทำลายเนื้อเยื่อของร่างกายได้ ปัจจุบันมีการใช้รังสีแกมมา และรังสีเอ็กซ์ ตรวจสอบรอยเชื่อม และโครงสร้างส่วนประกอบของโรงงานหรือรอยร้าวรอยเชื่อมของโลหะต่างๆ นอกจากนี้ ยังมีการนำรังสีแกมมาไปใช้ฆ่าเชื้อเครื่องมือเวชภัณฑ์ที่ใช้ครั้งเดียว ส่วนรังสีเอ็กซ์สามารถใช้ในอุปกรณ์ไฟฟ้า อันตรายเกิดขึ้นหากรังสีรั่วไหลออกจากเครื่องมือ และออกสู่

<sup>27</sup> ภาคฟิสิกส์ คณะวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคล. ยูเรเนียม [ออนไลน์] 2554, แหล่งที่มา : <http://www.rmutphysics.com/charud/naturemystery/sci3/uranium/uranium.htm> [1 กุมภาพันธ์ 2554]

<sup>28</sup> สำนักงานปรมาณูเพื่อสันติ ,กรม .ศัพทานุกรมนิวเคลียร์,พิมพ์ครั้งที่ 1 (กรุงเทพฯ : ศรุสภา ,2547.) หน้า 73-74

บรรยากาศ เมื่อสัมผัสร่างกายทางผิวหนัง ในจำนวนมากจะเกิดโรคผิวหนังที่มีมือ ผิวหนังจะแห้ง หยาบคล้ายเป็นหูด เล็บหักง่าย เมื่อสัมผัสสนานๆ จะทำลายกระดูก และในกรณีอุบัติเหตุจากการได้รับรังสีแกมมาจากโคบอลต์-60 ที่ร้านค้าของเก่าในซอยวัดมหาวงษ์ ถนนรางรถไฟสายเก่า หมู่ 5 ตำบลลำโรง อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ โดยการรู้เท่าไม่ถึงการณ์ของกลุ่มผู้ค้าของเก่า และก่อให้เกิดความเสียหายต่อร่างกายของผู้ที่ได้รับรังสีในปริมาณสูง เช่น ปริมาณเม็ดเลือดขาวลดลง จากเดิม คลื่นเหียนอาเจียน มือพองบวม เซลล์ตาย และต่อมามีผู้เสียชีวิต ถึง 3 คน

### อาการที่ได้รับจากการรับสารรังสี และผลต่อร่างกาย (Somatic Effect)<sup>29</sup>

ซึ่งเป็นผลกระทบต่อร่างกายของบุคคลที่ได้รับรังสี ผลกระทบนี้รวมไปถึงผลกระทบต่อเด็กหลังคลอดที่ได้รับรังสีขณะอยู่ในครรภ์มารดา ซึ่งได้แก่

**ชนิดเฉียบพลัน** กลุ่มอาการเป็นพิษเฉียบพลันจากรังสี ( Acute radiation syndrome ) แบ่งเป็น 3ระยะ คือ

ระยะแรก มีอาการคลื่นไส้อาเจียนบางครั้งท้องเดินภายใน 1 ชั่วโมงหลังการสัมผัส ซึ่งทางเดินอาหารจะดีขึ้นภายในหนึ่งวัน

ระยะที่สอง จะปกติไม่มีอาการ ซึ่งคงอยู่นานประมาณ 1-6 สัปดาห์

ระยะที่สาม เป็นระยะที่มีอาการรุนแรง จะมีอาการไข้ เกิดแผลในปากและคอผมร่วง มีจุดเลือดออกตามตัว หรือเลือดออกในลำไส้ ผิวหนังอักเสบ บริเวณที่เกิดผิวหนังอักเสบจากรังสีบ่อยๆ ได้แก่ บริเวณมือ มักเกิดจากอุบัติเหตุหลังจากได้รับ รังสี 2 – 3 นาที จะเกิดผิวหนังนูนแดงซึ่งเป็นปฏิกิริยาปฐมภูมิของผิวหนัง อาการอาจเป็นเพียงเล็กน้อยถ้าได้รับขนาดน้อย ต่อมาบริเวณนั้นจะบวมและมีเลือดคั่ง ถ้าได้รับรังสีขนาดน้อยกว่า 10 เกรย์ ( Gray ) อาการบวมและเลือดคั่งจะค่อยๆลดลง และจะเกิดสีผิวเข้มขึ้นบางแห่งจะกลายเป็นต่างขาว ถ้าได้รับรังสีมากกว่า 20 เกรย์จะเกิดอาการบวมและเลือดคั่งเร็วขึ้น ต่อมาผิวหนังจะมีตุ่มน้ำใสและแตก ถ้าได้รับรังสีขนาดสูง 25-50 เกรย์ หลังจากเกิดอาการบวมและเลือดคั่งจะมีการตายของเนื้อเยื่อ

**ชนิดเรื้อรัง** การเจ็บป่วยชนิดเรื้อรัง อาจเกิดขึ้นกับบุคคลที่ได้รับรังสีบ่อยๆ เป็นระยะเวลานานหลายปี

- ผลต่อระบบประสาทอัตโนมัติ ผลของรังสีทำให้อวัยวะหลายแห่งที่ทำหน้าที่ควบคุมดุลยภาพประสาทอัตโนมัติผิดปกติ ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงต่างๆ ได้แก่ ความดัน

<sup>29</sup> สำนักงานปรมาณูเพื่อสันติ ,กรม .ศัพทนานุกรมนิวเคลียร์,พิมพ์ครั้งที่ 1 (กรุงเทพฯ : ศุภสภา ,2547.) หน้า 89

เลือดต่ำ หัวใจเต้นเร็วบางครั้งเต้นผิดปกติ การเคลื่อนไหวของลำไส้และท่อน้ำดีจะเร็วขึ้น อาจทำให้มีอาการถ่ายเหลว น้ำย่อยจากกระเพาะอาหารจะลดลง

- ผลต่อระบบเลือดและไขกระดูก ได้แก่ เกล็ดเลือดต่ำ ไขกระดูกไม่ทำงาน
- การเกิดมะเร็ง ได้แก่ มะเร็งผิวหนัง มะเร็งกระดูก มะเร็งเม็ดเลือดขาว

มะเร็งปอด

- ผลต่อทารกในครรภ์ รังสีทำให้เกิดความผิดปกติต่อการเจริญเติบโตของ

ทารกในครรภ์

- ผลต่อพันธุกรรม ทำให้มีการเปลี่ยนแปลง ทางโครโมโซม และมีความผิดปกติของยีนส์ สำหรับความผิดปกติทางพันธุกรรมที่ไม่ใช่มะเร็ง ยังไม่มีผลการศึกษาที่แน่นอน

### บทที่ 3

## กฎหมายประเทศไทยและกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดของ ความเสียหายในการขนส่งวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุกำมันตรังสี

ในการขนส่งหรือการเคลื่อนย้ายวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุกำมันตรังสีในประเทศไทยยังไม่มีหลักเกณฑ์และกฎหมายใดๆในการกำหนดความรับผิดในระหว่างการขนส่งสารอันตรายทั้งสองประเภทนี้ อีกทั้งยังไม่ปรากฏหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยหากเกิดความเสียหายในระหว่างการขนส่ง ในบทนี้ผู้วิจัยจะศึกษาถึงแนวความคิดและลักษณะของทรัพย์สินอันตราย กฎหมายความรับผิดของผู้ขนส่งสินค้าหรือวัตถุอันตรายตามสัญญา ตามลักษณะละเมิด และตามกฎหมายเฉพาะอื่นๆ กฎหมายระหว่างประเทศในความเสียหายทางนิวเคลียร์ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยความรับผิดในความเสียหายอันอาจเกิดขึ้น เพื่อจะใช้วิเคราะห์เปรียบเทียบในบทต่อไป

### 3.1 แนวความคิดที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดในการขนส่งวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุกำมันตรังสีในประเทศไทย

#### 3.1.1 แนวความคิดและลักษณะของทรัพย์สินอันตราย

ก่อนที่จะมาทำความเข้าใจในเรื่องระบบกฎหมายนั้น ส่วนมากแล้วจะเกิดความสับสนในแต่ละคำที่เกี่ยวข้องทรัพย์สินที่อาจก่อให้เกิดอันตรายได้ ซึ่งมีการแบ่งแยกชนิด และจัดหมวดหมู่ที่น่าจะแบ่งออกเป็น 3 อย่าง ได้แก่ ผลิตภัณฑ์เคมีที่เป็นอันตราย (Hazarduous Chemicals) สินค้าอันตราย (Dangerous Goods) และวัตถุอันตราย (Hazarduous Substances)



แผนภาพแสดงความเหมือนและความแตกต่างระหว่างผลิตภัณฑ์เคมีที่เป็นอันตราย(Hazarduous Chemicals) สินค้าอันตราย (Dangerous Goods) และวัตถุอันตราย (Hazarduous Substances)<sup>1</sup>

จากแผนภาพดังกล่าวจะเห็นได้ว่าผลิตภัณฑ์เคมีที่เป็นอันตราย (Hazarduous Chemicals) จะครอบคลุมไปเกือบทุกอย่างไม่ว่าจะเป็นผลิตภัณฑ์เคมีที่มีผลเป็นอันตรายต่อสุขภาพอนามัยและสิ่งแวดล้อมทั้งหลาย สารเคมีพวกนี้ได้ถูกจัดประเภทโดย the GHS (Globally Harmonized System of Classification and Labeling of Chemicals) สินค้าอันตราย (Dangerous Goods) ก็ถือว่าเป็นผลิตภัณฑ์เคมีที่เป็นอันตราย ซึ่งในระหว่างการขนส่งจะอยู่ภายใต้กฎเกณฑ์การกำกับดูแลในประเทศไทย คือ Thai Provision Volume 1 ; TP1 (Multimodal Transport or UN Recommendations) หรือ Thai Provision Volume 2 ; TP2 (Road Transport of Dangerous Goods) สินค้าอันตรายจึงแบ่งได้เป็น 9 ประเภทจากจำนวนทั้งหมดเกือบ 2,800 ชนิด แต่ละชนิดจะมีเลขประจำตัว UN กำกับอยู่ (each entitle must have a UN number) สำหรับวัตถุอันตรายในประเทศไทยแบ่งออกเป็น 9 ประเภทตามกฎหมายพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ.2535 ซึ่งจะมีประมาณ 1,300 กว่าชนิด ในรายการ และแบ่งเป็น 4 จำพวกในการควบคุมกำกับดูแล จากแผนภาพจะพบได้ว่าทั้งสินค้าอันตรายและวัตถุอันตรายต่างมีส่วนที่เป็นผลิตภัณฑ์เคมีที่เป็นอันตรายทั้งสิ้น แต่จะมีสินค้าอันตรายบางชนิดที่ไม่ได้เป็นทั้งผลิตภัณฑ์เคมีที่เป็นอันตรายและวัตถุอันตราย<sup>2</sup>

เนื่องด้วยแนวหลักกฎหมายเรื่องละเมิดมีหลักว่าผู้ใดกระทำความผิดนั้นก็สมควรต้องมีความรับผิดชอบเรื่องที่เกิดขึ้นไปกระทำการละเมิดนั้นตามหลัก Subjective Responsibility หรือพื้นฐานความรับผิดชอบในการกระทำของตนเองอยู่บนหลักทฤษฎี “ไม่มีความผิดถ้าปราศจากความผิด” หมายถึงผู้ก่อความเสียหายจะรับผิดชอบค่าสินไหมทดแทนต่อเมื่อมีความผิดหรือเป็นฝ่ายที่ผิดในเหตุที่เกิดขึ้น<sup>3</sup> ดังนั้นผู้กระทำการกระทำความผิด (fault) จึงต้องมีความรับผิดชอบเพื่อละเมิดนั้นไม่ว่าจะโดย

<sup>1</sup> Pongnarin Petchu,Certified European Dangerous Goods Safety Advisor (DGSA) for All Classes by Road, Chem-Safe Consultants, “Thai Laws and Regulations on Hazardous Chemicals/ Dangerous Goods / Hazardous Substance” .Thailand Hazardous Substances and Chemical Related Industries Directory 2009-2010 : 69

<sup>2</sup> Pongnarin Petchu,Certified European Dangerous Goods Safety Advisor (DGSA) for All Classes by Road, Chem-Safe Consultants, “Thai Laws and Regulations on Hazardous Chemicals/ Dangerous Goods / Hazardous Substance” .Thailand Hazardous Substances and Chemical Related Industries Directory 2009-2010 : 70-72

<sup>3</sup> พจน บุษปาคม .คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด .กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ,2515,หน้า 74.



จงใจหรือประมาทเลินเล่อ แต่บางกรณีผู้ที่ทำละเมิดอาจไม่อยู่ในฐานะที่สามารถชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เสียหายได้ ทำให้ผู้เสียหายไม่ได้รับการเยียวยา และทำให้เกิดความไม่ยุติธรรมในสังคม จึงมีแนวความคิดให้ผู้อื่นที่มีความเกี่ยวข้องและมีสัมพันธ์กับผู้ที่ทำละเมิดมาร่วมเป็นผู้ร่วมรับผิดชอบหรือแทนผู้กระทำละเมิดตามหลักของแนวความคิดที่เรียกว่า Objective Responsibility เป็นกรณีที่ผู้กระทำต้องมีความรับผิดชอบโดยไม่ต้องพิจารณาว่าเป็นผู้กระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อก็ต้องรับผิดชอบ บางครั้งเรียกได้ว่าเป็นความรับผิดชอบตามข้อสันนิษฐานของกฎหมาย ประเภทความรับผิดชอบเด็ดขาดอยู่ในประเภทหลังนี้<sup>4</sup> ความผิดที่เกิดจากการขนส่งวัตถุอันตรายแล้วเกิดอุบัติเหตุขึ้นเป็นความเสียหายที่เกิดจากตัวทรัพย์สินที่เป็นเรื่องที่ไม่ต้องมี “การกระทำของบุคคล” แต่เป็นเรื่องเกี่ยวกับตัวทรัพย์สินนั้น จึงมีการกำหนดให้บุคคลที่มีความใกล้ชิดมากที่สุดกับตัวทรัพย์สินนั้นเป็นผู้ที่สมควรรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนเพราะเป็นผู้ที่ได้ประโยชน์จากทรัพย์สินนั้นมากที่สุด หลักความรับผิดชอบในความเสียหายนี้ปรากฏในหลักกฎหมายอื่นเช่นกัน ได้แก่ ความเสียหายจากสัตว์ ความเสียหายจากโรงเรือน สิ่งปลูกสร้าง ความเสียหายที่เกิดจากของตกหล่นจากโรงเรือนหรือขวางป่าไปตกในที่ไม้อันควร และความรับผิดชอบกรณีความเสียหายเกิดจากยานพาหนะ หรือทรัพย์สินอันตรายอื่นๆ ซึ่งอาจมาปรับใช้กับในกรณีวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุกัมมันตรังสี ซึ่งเป็นทรัพย์สินอันตรายอย่างหนึ่งได้

### 3.1.2 ทรัพย์สินอันตรายตามมาตรา 437 ของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

ทรัพย์สินอันตรายที่ปรากฏในประมวลกฎหมายและพาณิชย์มาตรา 437 นั้นมีหลักให้ผู้ที่ครอบครองและดูแลยานพาหนะอย่างใด ๆ อันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล บุคคลนั้นจะต้องรับผิดชอบเพื่อการเสียหายอันเกิดแก่ยานพาหนะนั้น และวรรคสองให้รวมไปถึงบุคคลผู้มีไว้ในครอบครองของตนซึ่งทรัพย์สินอันเป็นของเกิดอันตรายได้โดยสภาพ หรือโดยความมุ่งหมายที่จะใช้หรือโดยอาการกลไกของทรัพย์สินนั้น วรรคแรกเป็นกรณีเรื่องยานพาหนะ ส่วนวรรคสองเป็นกรณีทรัพย์สินอันตรายซึ่งลักษณะของทรัพย์สินอันตรายตามมาตราประมวลกฎหมายและพาณิชย์มาตราดังกล่าวมีดังต่อไปนี้ คือ

- (1) ทรัพย์สินโดยสภาพของทรัพย์สินนั่นเอง เช่น แก๊ส น้ำมันเบนซิน ไฮโดรเจนเหลว ไฟฟ้า เป็นต้น เป็นทรัพย์สินที่มีอันตรายต่อชีวิต ร่างกายและทรัพย์สิน อันตรายมาจากตัวทรัพย์สินนั่นเอง
- (2) โดยความมุ่งหมายที่จะใช้ เช่น พลุ ประทัด ปืน บ้องไฟ หรือบั้งไฟ โดยสภาพปกติไม่มีลักษณะเป็นอันตรายแต่มีการกระทำอื่นทำให้ของดังกล่าวมีอันตรายขึ้นมาจากเครื่องมือและการใช้อื่นๆ

<sup>4</sup> ศนันทกรณ (จำปี) โสถพิพันธุ์ .คำอธิบายกฎหมายลักษณะ ละเมิด การจัดการนอกสั่ง ลากมิควรได้ ,พิมพ์ครั้งที่ 3 แก้ไขเพิ่มเติม .กรุงเทพฯ : วิทยุชน, 2553.หน้า 53-54.

(3) โดยกลไกของทรัพย์สินนั้น เช่น เครื่องยนต์ เครื่องจักร เครื่องใช้ไฟฟ้า ชิงช้าสวรรค์ ไม่ใช่กรณีตามมาตรา 437วรรคแรกที่เป็นยานพาหนะที่เดินด้วยเครื่องจักรกล แต่เป็นเครื่องจักรที่ตั้งอยู่กับพื้นที่เป็นหลักแหล่ง อันตรายนั้นจะเกิดเมื่อเครื่องจักรเดินทำงาน เมื่อหยุดการทำงานเครื่องจักรนั้นจะไม่มีอันตรายเกิดขึ้น

ในความเห็นของผู้เขียน กรณีวัสดุนิวเคลียร์ คือ แร่ยูเรเนียมในตอนแรกที่อยู่อัดบรรจุมาในลักษณะของแท่งเชื้อเพลิงนั้น แม้ว่าจะมีปริมาณรังสีค่อนข้างต่ำและไม่เป็นอันตรายแก่มนุษย์ แต่ก็ยังต้องมีการจัดการวางแท่งเชื้อเพลิงให้เป็นไปตามที่กำหนดในหลักเกณฑ์การขนส่งเพื่อไม่ให้รังสีมีปริมาณมากกว่าปกติ ทั้งนี้แม้รังสีจะมีปริมาณต่ำแต่วัสดุดังกล่าวเองยังมีปริมาณรังสีอยู่จึงน่าจะเป็นทรัพย์สินอันตรายโดยสภาพของตัวมันเองซึ่งตรงกับลักษณะอันตรายตามความหมายตามข้อ (1)

สำหรับเป็นวัสดุนิวเคลียร์ที่ใช้แล้ว ได้แก่ แร่ยูเรเนียมที่เป็นเชื้อเพลิงใช้แล้ว (nuclear spent fuel) หรือกากกัมมันตรังสีอื่นๆ มีอันตรายมากกว่าแท่งเชื้อเพลิงขณะก่อนจะเข้าไปเครื่องปฏิกรณ์ปรมาณูเป็นจำนวนมาก และสารรังสีที่มีปริมาณรังสีสูงเช่นกากนี้ ถือเป็นทรัพย์สินอันตรายโดยสภาพของทรัพย์สินนั่นเองตามข้อ (1) อย่างแน่ชัด การขนส่งกากกัมมันตรังสีและเชื้อเพลิงใช้แล้วต้องมีการป้องกัน การจัดเก็บเป็นวิธีที่พิเศษและรัดกุมมากกว่าขั้นตอนก่อนนำแท่งเชื้อเพลิงซึ่งมีวัสดุนิวเคลียร์เป็นส่วนประกอบเข้าเครื่องปฏิกรณ์เดิมเป็นอย่างมาก

ส่วนกรณีวัสดุกัมมันตรังสีถือเป็นทรัพย์สินอันตรายโดยสภาพของทรัพย์สินเองตามข้อ (1) เนื่องจากเป็นวัสดุที่มีการปล่อยรังสีออกมาอยู่ตลอดในระดับหนึ่ง จึงทำให้ทรัพย์สินนั้นเป็นทรัพย์สินอันตรายอยู่ในตัวของมันเอง คล้ายกับแก๊ส น้ำมันเบนซิน ที่อาจเกิดเหตุการณ์แก๊สเกิดระเบิดทำให้บ้านเรือนไฟไหม้ บ้านข้างเคียงก็ได้รับผลกระทบมีความเสียหาย กฎหมายได้ให้สันนิษฐานว่าเจ้าของร้านขายอาหารซึ่งเป็นผู้มีทรัพย์สินอันตรายนั้นไว้ในครอบครองจึงเป็นผู้ที่ต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บ้านข้างเคียง โดยไม่อาจพิสูจน์ยกเว้นความผิดนี้ได้

มีข้อสงสัยว่าวัตถุอันตรายทุกชนิดเป็นทรัพย์สินอันตรายหรือไม่นั้น กรณีที่ 1 ต้องพิเคราะห์ความหมายของคำวัตถุอันตรายตามความหมายในพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. 2535 ซึ่งในพระราชบัญญัติไม่ได้กล่าวถึงนิยามหรือความหมายโดยตรงของวัตถุอันตรายแต่ได้แบ่งวัตถุอันตรายออกเป็นแต่ละชนิดๆ ได้แก่ วัตถุระเบิดได้ วัตถุไวไฟ ฯลฯ รวมทั้งวัตถุอย่างอื่นไม่ว่าจะเป็นเคมีภัณฑ์หรือสิ่งอื่นใดที่อาจทำให้เกิดอันตรายแก่บุคคล สัตว์ พืช ทรัพย์สิน หรือสิ่งแวดล้อม ซึ่งวัตถุอันตรายตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติวัตถุอันตรายดังกล่าวโดยสภาพเป็นทรัพย์สินอันตรายอยู่แล้วตามมาตรา 437 วรรค 2 ส่วนกรณีที่ 2 วัตถุอันตรายที่ไม่เป็นวัตถุอันตรายตามพระราชบัญญัติวัตถุ

อันตรายและไม่เป็นทรัพย์สินอันตรายโดยสภาพ แต่สามารถทำอันตรายให้แก่ความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย ของมนุษย์ สัตว์พืช และสิ่งแวดล้อม

เพราะฉะนั้นวัตถุอันตรายทุกประเภทที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติ พ.ศ. 2535 และที่ไม่ได้กำหนดในพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว แต่สามารถทำให้เกิดอันตรายขึ้นได้จึงเป็น ทรัพย์สินอันตรายทุกกรณี แต่ทรัพย์สินอันตรายตามมาตรา 437 วรรคสอง อาจไม่เป็นวัตถุอันตรายก็ได้ เช่น บัองไฟ หรือบังไฟ เครื่องยนต์ เครื่องจักร เครื่องไฟฟ้า เป็นต้น

ดังนั้นเมื่อทรัพย์สินอันตรายที่ปรากฏในปัจจุบันมีเป็นจำนวนมากเป็นผลจาก การเติบโตทางเศรษฐกิจ ทำให้เราหลีกเลี่ยงไม่ได้ว่าผู้ประกอบการหรือประกอบธุรกิจจะต้องมีการ ขนส่ง ครอบครอง ใช้ทรัพย์สินอันตรายเหล่านี้อยู่ในกระบวนการผลิต แปรรูป อุตสาหกรรม ฯลฯ โดยทรัพย์สินเหล่านี้อาจมีอันตรายอยู่ในตัวมันเองหรือโดยสภาพ เมื่อเกิดความเสียหาย กฎหมายจะมีบท สันนิษฐานให้ผู้มีทรัพย์สินนั้นไว้ในครอบครองต้องรับผิดชอบโดยไม่ต้องพิสูจน์ เพราะเป็นบุคคลที่ใกล้ชิดและ อยู่ในฐานะที่จะดูแลรักษาทรัพย์สินนั้นได้มากที่สุดแล้ว

### 3.1.3 ผู้มีสิทธิครอบครองและผู้ดูแลทรัพย์สินอันตราย

แนวความคิดเรื่องผู้ที่มีสิทธิครอบครองที่กำหนดในมาตรา 437<sup>\*</sup> เรื่องผู้ครอบครองหรือควบคุมยานพาหนะที่เดินด้วยเครื่องจักรกลหรือผู้มีไว้ในครอบครองซึ่งทรัพย์สิน อันตรายเป็นบทสันนิษฐานให้ผู้ครอบครองหรือควบคุมต้องรับผิดชอบ โดยมีหลักการดังนี้

(1) การเดินยานพาหนะหรือเครื่องจักรกล หรือทรัพย์สินอันตรายไม่ว่าอย่างใด ผู้ครอบครองหรือควบคุม ต้องเป็นผู้รับผิดชอบในความเสียหายนั้นเนื่องจากเป็นผู้ที่ได้รับประโยชน์ จากการใช้พาหนะและเครื่องจักรและทรัพย์สินอันตราย ดังนั้นเป็นผู้สมควรได้รับทั้งคุณประโยชน์และ โทษ

(2) เพื่อปกป้องบุคคลภายนอกที่ได้รับความเสียหาย เนื่องจากผู้ครอบครอง

---

<sup>\*</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437 บัญญัติว่า “บุคคลใดครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะอย่าง ใดๆ อันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล บุคคลนั้นจะต้องรับผิดชอบ เพื่อการเสียหายอันเกิดแต่ยานพาหนะนั้น เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่า การเสียหายนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิดเพราะความผิดของผู้ต้องเสียหาย นั้นเอง

ความข้อนี้ให้ใช้บังคับได้ ตลอดถึงผู้มีไว้ในครอบครองของตนซึ่ง ทรัพย์สินอันเป็นของเกิดอันตรายได้โดยสภาพหรือโดย ความมุ่งหมาย ที่จะใช้ หรือโดยอาการกลไกของทรัพย์สินนั้นด้วย

หรือควบคุมเป็นผู้ที่อยู่ในฐานะที่จะสามารถดูแลยานพาหนะและเครื่องจักรกลและทรัพย์สินอันตราย จึงน่าจะเป็นบุคคลที่หาทางแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นกับเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดความเสียหายได้มากกว่าบุคคลอื่น เพราะเป็นบุคคลที่ใกล้ชิดที่สุด

ประเด็นปัญหาการตีความว่าผู้ที่มีทรัพย์สินนั้นไว้ในความครอบครอง ตามมาตรา 437 วรรคสอง มีหมายความว่าอย่างไร มีสองความเห็นคือ

ความเห็นที่ 1 เห็นว่ามีความหมายเช่นเดียวกับมาตรา 437 วรรคหนึ่ง คือผู้ที่ยึดถือทรัพย์สินนั้นในขณะที่เกิดความเสียหาย ได้แก่ ผู้เช่า ผู้จำหน่าย ผู้ผลิต ผู้ประกอบการโรงกลั่น น้ำมัน หรือโรงงานผลิตประตืด โรงงานผลิตระเบิดปรมาณู เป็นผู้ที่มีทรัพย์สินนั้นไว้ในความครอบครอง ตามความเห็นของท่านอาจารย์พจน์ ปุชปาคม รวมทั้งท่านอาจารย์ศันนกรณ โสทธิพันธุ์ ที่มีความเห็นไปในทิศทางเดียวกันว่าควรจะเป็นผู้ที่มีสิทธิในการครอบครองทรัพย์สินอันตรายนั้นเป็นผู้ครอบครองในทางข้อเท็จจริงในขณะที่เกิดเหตุ และมีลักษณะของการยึดถือเพียงพอที่จะมีฐานะทางกฎหมายรับรองว่าสามารถกำกับดูแลความปลอดภัยของทรัพย์สินนั้นได้ เช่น ผู้เช่า ผู้ยืม ผู้รับฝากทรัพย์สิน<sup>5</sup>

ความเห็นที่ 2 มีความหมายว่าเป็นผู้มีหรือทรงสิทธิครอบครองไม่ว่าโดยสัญญาหรือโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย ผู้ที่เห็นเช่นนี้ ได้แก่ ท่านศาสตราจารย์จิตติ ดิงศกัทธิ<sup>6</sup> ซึ่งท่านเห็นว่าเป็นไปตามความหมายของคำว่าผู้ครอบครองตามในมาตรา 1376 อันเป็นมาตราที่บัญญัติเกี่ยวกับสิทธิครอบครอง\* ซึ่งมีที่มาจากรากฐานคำว่า “in possession” แต่ทั้งนี้หากพิจารณาความหมายของคำว่า in possession ที่ปรากฏในฐานที่มาของมาตรา 570 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยเรื่องการเช่ากลับเป็นการครอบครองที่ไม่ได้ยึดถือแต่เพื่อตนเองอย่างเดียว แต่ให้รวมถึงการยึดถือเพื่อใช้ประโยชน์ในตัวทรัพย์สินดังเช่นการเช่า ผู้เช่าจึงเป็นผู้ที่มีสิทธิครอบครองได้เป็นต้น

ซึ่งผู้วิจัยเห็นด้วยกับความเห็นในกรณีแรกว่า ผู้ที่มีหน้าที่ในการรับผิดชอบของทรัพย์สินอันตรายนั้นน่าจะเป็นผู้ที่มีสิทธิครอบครองในข้อเท็จจริงขณะเกิดเหตุและมีความชอบด้วยกฎหมายเพียงพอต่อการดูแลทรัพย์สินนั้น หรือผู้ครอบครองเป็นผู้ที่ครอบครองทรัพย์สินในข้อเท็จจริง เช่น ผู้เช่า ผู้ยืม ผู้ฝากทรัพย์สิน เพราะบุคคลดังกล่าวสามารถกำกับดูแลความปลอดภัยของทรัพย์สินอันตรายนั้น

<sup>5</sup> ศนันทกรณ (จำปี) โสทธิพันธุ์ .คำอธิบายกฎหมายลักษณะ ละเมิด การจัดการนอกสั่ง ลากมีควรวัด ,พิมพ์ครั้งที่ 3 แก้ไขเพิ่มเติม .กรุงเทพ : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2553. ,หน้า 284.

<sup>6</sup> จิตติ ดิงศกัทธิ. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 2 ว่าด้วยมูลแห่งหนี้, พิมพ์ครั้งที่ 5, กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์เรือนแก้วการพิมพ์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, หน้า 284-285

\* ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 1367 บัญญัติว่า “บุคคลใดยึดถือทรัพย์สินโดยเจตนาจะยึดถือเพื่อตนเอง ท่านว่าบุคคลนั้นได้ซึ่งสิทธิครอบครอง”

ได้ และเมื่อกฎหมายมีบทข้อสันนิษฐานให้ผู้ที่มีความครอบครองหรือควบคุมทรัพย์สินต้องรับผิดชอบ แต่ไม่ได้หมายความว่า ความรับผิดชอบตามมาตรา 437 จะต้องตีความเคร่งครัดเสมอไป เพราะบางครั้ง ความเสียหายก็ไม่ได้เกิดจากผู้ครอบครองไปทุกกรณี แม้ว่าจะได้พยายามทำการป้องกันอย่างดีแล้ว ก็ยังไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ เช่น เหตุสุดวิสัย ตามมาตรา 8 ของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ หรือ กับกรณีที่เกิดจากความผิดของผู้เสียหายนั่นเอง เช่น ผู้เสียหายต้องการฆ่าตัวตายจึงกินยาฆ่าแมลงนั้น ลงไป เช่นนี้ผู้ครอบครองทรัพย์สินอันตรายก็อ้างเหตุยกเว้นความรับผิดชอบได้

ประเด็นเรื่องการควบคุมดูแลทรัพย์สินที่ปรากฏในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 437 ซึ่งกรณีผู้ครอบครองและผู้ควบคุมดูแลยานพาหนะมีการกำหนดอย่างชัดเจน แต่สำหรับกรณีผู้ควบคุมดูแลทรัพย์สินอันตรายนั้นสังเกตได้ว่ายังไม่มีความแน่นอนในแนวทางของศาลว่าจะให้ผู้ควบคุมต้องรับผิดชอบในทรัพย์สินอันตรายหรือไม่ ด้วยเหตุที่น่าพิเคราะห์ว่า 1.ทำไมผู้ที่มีสิทธิครอบครอง แต่ในขณะที่เกิดเหตุขึ้นไม่ได้อยู่ หรือมิได้ครอบครองทรัพย์สินนั้นจึงไม่ต้องรับผิดชอบ เช่น คำพิพากษาศาลฎีกา ที่ 3076/2522 2.ผู้ที่มีสิทธิครอบครอง ต้องเป็นผู้ที่มีหน้าที่คอยดูแลระมัดระวังทรัพย์สินอันตรายไม่ให้ไปก่อความเสียหายแก่บุคคลอื่นด้วยไม่ใช่เพียงแต่เป็นผู้ครอบครองแต่ถ้าไม่สามารถดูแลก็ไม่ต้องรับผิดชอบ เป็นความเห็นที่ท่านศาสตราจารย์ไพจิตร ปุญญพันธ์ ไม่เห็นด้วยกับคำพิพากษาศาลฎีกานี้ ซึ่งเป็นกรณีที่เจ้าของเมาสุรานนอนหลับอยู่ในรถตนเอง แม้ไม่ได้เป็นผู้ขับ แต่เพื่อนกลับขับรถไปทำธุระของเพื่อน แล้วรถไปชนผู้อื่น เจ้าของรถไม่ใช่ ผู้ครอบครองตามมาตรา 437 ซึ่งท่านเห็นว่า เมื่อเจ้าของรถเป็นผู้ครอบครองแล้วนั้นควรจะต้องระมัดระวังดูแลรถยนต์ เป็นทรัพย์สินที่อาจก่ออันตรายให้แก่ผู้อื่นได้ง่ายมาก ไม่ใช่ชนนอนหลับจนปล่อยให้เพื่อนนำรถยนต์ ของตนไปชนคนอื่น รวมทั้งยังมีคำพิพากษาศาลฎีกาอื่น ๆ ที่กล่าวว่าผู้ครอบครองทรัพย์สินอันตราย มีหน้าที่ดูแลมิให้ทรัพย์สินอันตรายหรือยานพาหนะไปทำความเสียหายแก่บุคคลอื่นด้วยเช่นกันไม่ใช่แค่เพียงครอบครองได้แก่ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 987/2517 , 883/2518, 179/2522 ,529/2523 และ4037/2545 การที่กรมไปรษณีย์ไม่ดูแลสายโทรเลขที่อยู่เหนือสายไฟฟ้าตรงที่ไม่มีมียางหุ้มเปื่อยขาดเป็นเหตุให้กระแสไฟฟ้ารั่วไหลดูดกระแสไฟฟ้า ผู้ครอบครองต้องดูแลสถานที่เก็บรถยนต์รวมถึงสายไฟฟ้าบริเวณนั้นด้วย จำเลยเป็นคนดูแลเสาไฟซึ่งมักจะมีไฟไหม้หม้อมาติดเสาไฟเป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นอยู่บ่อยครั้ง กลับไม่ดูแลระมัดระวังไม่ให้นำมาขึ้นรอบๆ โคนเสาไฟ กระแสไฟฟ้าเป็นทรัพย์สินอันตรายได้โดยสภาพ หากการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคซึ่งเป็นจำเลยป้องกันโดยการตัดต้นไม้พรวัวออก และแจ้งแก่เจ้าของบ้าน ตัดต้นไม้แต่ใจทกละเลยเช่นนี้ เป็นความรับผิดชอบของจำเลยที่เป็นผู้ครอบครองกระแสไฟฟ้า และใจทกก็มีส่วนต้องรับผิดชอบ หรือกรณีจำเลยไม่ได้ป้องกันโดยการทำให้น้ำตาลแตกตัวเสียก่อนที่จะนำรถขึ้นแท่นไฮดรอลิกทำให้น้ำตาลดิบที่มีน้ำหนักเฉลี่ยไม่สม่ำเสมอหนักจนรถเกิดแรงดันติดตัวรถให้ลอยขึ้นข้างที่กั้นล้อแล้วดึงเชือกที่มีคานไว้ขาดก่อนไหลลงมากกระโดดข้ามที่กั้นล้อทุกล้อ รถยนต์บรรทุก

และรถพ่วงที่บรรทุกน้ำตาลมาไหลชนรถคันอื่นเสียหาย จำเลยต้องรับผิดชอบ แต่หากมีเหตุที่ทำให้เจ้าของหรือ ผู้ครอบครองยานพาหนะหรือรถยนต์ไม่ได้เป็นผู้ครอบครอง เช่น เด็กทารกเจ้าของรถยนต์ไปด้วยแต่มีคนอื่นขับ , ผู้เยาว์ คนตาบอด คนวิกลจริต เจ้าของรถยนต์หลับเพราะเมาเหล้า มิได้สั่งให้เด็กขี่มหรือคนขับขับรถยนต์ไปส่งแล้วเกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่น เป็นกรณีที่เจ้าของไม่อาจเป็นผู้ครอบครองได้ด้วยจากเหตุเป็นบุคคล ไร้ความสามารถจึงไม่ต้องรับผิดชอบในฐานะผู้ครอบครอง

และกรณีเจ้าของรถยนต์ถูกทำร้ายแล้วต้องนั่งไปกับรถคันคนร้ายต้องการนำเจ้าของรถไปกำจัด หรือ เจ้าของรถถูกคนร้ายใช้ปืนขู่ให้ออกรถยนต์หนีตำรวจ หรือกรณีที่คนขับถูกเจ้าของรถยนต์ตำว่าเลยทำร้ายเจ้าของและต้องการนำเจ้าของรถไปเผาแต่ตำรวจตามจับเลยตกใจ เหตุทั้งสามทำให้เสียหลักชนคนข้างทาง แม้เจ้าของรถยนต์ทั้งสามกรณีจะนั่งไปด้วยแต่ถือไม่ได้ว่าเป็นผู้ครอบครองเช่นกัน หากคนร้ายดังกล่าวนำรถยนต์ไปขายหรือยกยอก ซึ่งเป็นความผิดฐานลักทรัพย์ เจ้าของรถยนต์ยังเป็นผู้ครอบครองรถยนต์อยู่ แต่ไม่ได้อยู่ในฐานะที่จะดูแลรถยนต์ไม่ให้ก่ออันตรายแก่บุคคลอื่นได้ จึงไม่ควรถูกต้องรับผิดชอบต่อผู้เสียหาย

เมื่อผู้ควบคุมดูแลเป็นผู้มีหน้าที่ทำให้ยานพาหนะหรือทรัพย์สินอันตรายเคลื่อนไหว เป็นคนที่คอยจัดการดูแลไม่ให้บุคคลอื่นได้รับความเสียหายอันเกิดแก่ยานพาหนะหรือทรัพย์สินอันตรายนั้นหากไม่ดูแลให้ดีจะต้องรับผิดชอบ ดังนั้นทั้งผู้ครอบครองและผู้ควบคุมดูแลมีส่วนที่ต้องรับผิดชอบหากเกิดความเสียหายเพราะทั้งสองเป็นผู้ที่มีทั้งสิทธิและอำนาจที่จะบังคับบัญชาให้ยานพาหนะเป็นไปตามที่ตนต้องการได้จึงต้องทำให้ปลอดภัยแก่บุคคลหรือทรัพย์สินอื่นๆ อนึ่งที่มาของกฎหมายมาตรา 437 ซึ่งมาจากต้นร่างภาษาอังกฤษที่ว่า

“A person is responsible for injury caused by any conveyance propelled by mechanism which is in his possession or control, unless he proves that the injury results from force majeure or fault of the injured person

The same applies to the person who has in his possession things dangerous by nature or destination or on account of their mechanical action”

สังเกตได้ว่า คำว่า possession หมายถึงครอบครองซึ่งแยกกับคำว่า control แปลว่าควบคุมดูแลจึงอาจกล่าวได้ว่า ดูแลขยายคำว่าควบคุมแต่ไม่ได้ขยายคำว่าครอบครองด้วย<sup>7</sup> ทั้งนี้ทำให้เกิดความไม่แน่ชัดในเรื่องการควบคุม เพราะการควบคุมหากกล่าวให้ชัดเจนจะหมายถึงการควบคุมดูแลยานพาหนะที่เดินด้วยเครื่องจักรกลในขณะที่เกิดเหตุขึ้นเองในฐานะที่มีอำนาจควบคุมกำกับยานพาหนะโดยตรง และใกล้ชิดกับตอนเกิดเหตุมากที่สุด แต่สำหรับทรัพย์สินอันตรายหรือวัตถุอันตราย การควบคุมน่าจะหมายถึงผู้ที่มีอำนาจใกล้ชิดและสามารถนำทรัพย์สินอันตรายไปใช้ตามวัตถุประสงค์ทรัพย์สินนั้นๆได้

จากการศึกษาพบว่าคำพิพากษาศาลฎีกาส่วนใหญ่มีการวินิจฉัยว่าเมื่อมีการครอบครองยานพาหนะหรือทรัพย์สินอันตรายในขณะที่เกิดเหตุแล้ว ผู้ครอบครองต้องเป็นผู้รับผิดชอบความเสียหายที่เกิดจากทรัพย์สินอันตรายนั้นๆ ทั้งนี้ความเห็นของนักวิชาการด้านกฎหมายหลายท่านเห็นว่านอกจากผู้ครอบครองต้องรับผิดชอบในทรัพย์สินอันตรายมีไว้ในครอบครองแล้ว ยังต้องมีหน้าที่ดูแลทรัพย์สินอันตรายไม่ให้ไปทำความเสียหายแก่ผู้อื่นอีกด้วย และเมื่อนำมาพิจารณาเปรียบเทียบกับกรอบครอบครองวัตถุอันตรายหรือทรัพย์สินอันตรายอย่างวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุกัมมันตรังสี ผู้ขนส่งในฐานะผู้ครอบครองวัตถุอันตรายหรือทรัพย์สินอันตรายในขณะการขนส่งนั้น ต้องมีหน้าที่การดูแลทรัพย์สินที่อยู่ในความครอบครองนั้นไม่ให้ไปก่อความเสียหายแก่บุคคลภายนอกด้วย

### การชดเชยค่าสินไหมทดแทนและการใช้สิทธิเรียกร้อง

การกำหนดค่าสินไหมทดแทนให้ผู้ที่ได้รับ ความเสียหายตามมาตรา 437 วรรค 2 อยู่บนพื้นฐานแนวความคิดเรื่องของการชดเชยค่าสินไหมทดแทนเนื่องจากการกระทำทางละเมิด ซึ่งมี 2 กรณี คือ

- ก) การเยียวยาให้ผู้เสียหายกลับคืนสู่สภาพเดิมเสมือนไม่ได้เกิดความเสียหายขึ้น
- ข) การกำหนดให้ผู้ทำละเมิดต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทนที่มากกว่าค่าสินไหม

<sup>7</sup> เพิ่ง เพิ่งนิติ . “ผู้ครอบครองทรัพย์สินอันตรายตามมาตรา 437 ต้องเป็นผู้ดูแลด้วย ?” , อุลพาท, เล่ม 1 ปีที่ 56 มกราคม-เมษายน 2552 : 48

ทดแทนที่ต้องชดใช้กันจริงๆ ซึ่งมาจากความคิดกลุ่มกฎหมายจารีตประเพณี เช่น ค่าเสียหายเชิงลงโทษ (punitive damage) มีปรากฏในศาลไทยเช่นกัน ไม่ได้กำหนดตายตัวแต่พิจารณาเป็นกรณีๆไป โดยปรับใช้มาตรา 438 ซึ่งมีการกำหนดหลักเกณฑ์การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนโดยมีหลักว่า

“ค่าสินไหมทดแทนจะพึงใช้สถานใดเพียงใดนั้น ให้ศาลวินิจฉัยตามควรแก่พฤติการณ์และความร้ายแรงแห่งละเมิด

อนึ่ง ค่าสินไหมทดแทนนั้น ได้แก่การคืนทรัพย์สินอันผู้เสียหายต้องเสียไปเพราะละเมิดหรือใช้ราคาทรัพย์สิน รวมทั้งค่าเสียหายอันจะพึงบังคับให้ใช้เพื่อความเสียหายใดๆอันได้เกิดขึ้นด้วย”

การกำหนดค่าสินไหมทดแทนตามกฎหมายละเมิดของไทยจะยึดหลักชดใช้เพื่อให้ผู้เสียหายกลับคืนสู่สภาพเดิมเหมือนว่ายังไม่เคยมีเหตุการณ์เกิดละเมิดมาก่อนเลย ไม่ว่าจะเป็นการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายหรือการกำหนดค่าเสียหายเชิงลงโทษ ก็จะพิจารณาเป็นกรณีๆไป โดยให้ดุลยพินิจศาลที่จะทำการปรับลด หรือเพิ่มค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ที่ได้รับความเสียหาย ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับพฤติการณ์ และความร้ายแรงแห่งละเมิดที่ผู้กระทำละเมิดได้กระทำ

สำหรับความเสียหายกรณีอื่นๆนอกจากนี้ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้กำหนดไว้หลายประเภท ได้แก่ ค่าสินไหมทดแทนกรณีความเสียหายเกิดแก่ร่างกาย อนามัย<sup>5</sup> หรือค่าสินไหมกรณีเสียชีวิต ทายาทสามารถเรียกค่าปลงศพ ค่าขาดไร้อุปการะ ค่าขาดแรงงาน ค่าขาดประโยชน์ทำมาหาได้ก่อนตาย ค่ารักษาพยาบาลก่อนตาย รวมทั้งค่าใช้จ่ายจำเป็นอื่นๆ

เมื่อพิจารณาการชดเชยความเสียหายตามมาตรา 438 ยังมีความจำเป็นในการนำพยานหลักฐานมาพิสูจน์ถึงความเสียหายที่ผู้เสียหายได้รับมานำสืบ แต่การนำสืบนี้ยังคงสร้างภาระหนักแก่ผู้เสียหาย ทั้งยังไม่ได้ครอบคลุมผลกระทบจากความเสียหายทางนิวเคลียร์อย่างอื่น เช่น ทางเศรษฐกิจ การฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติ ความเสียหายทางร่างกายในการฟื้นฟูอาการเจ็บป่วยที่เกิดจากนิวเคลียร์และรังสีซึ่งใช้เวลาในการรักษาเป็นเวลานาน ในทางกลับกันหากผู้เสียหายพิสูจน์ได้เพียงใด ศาลย่อมกำหนดให้เพียงนั้น ไม่มีเพดานจำกัดจำนวนค่าสินไหมทดแทนทำให้ผู้กระทำละเมิดหรือผู้ที่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนอาจต้องนำทรัพย์สินที่มีอยู่ทั้งหมดมาชดใช้และอาจทำให้กิจการ



ล้มละลายได้ ดังนั้นการชดเชยความเสียหายตามมาตรา 438 ไม่น่าจะเพียงพอในการเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นได้เท่าที่ควร

ในกรณีที่ผู้ครอบครองทรัพย์สินอันตรายต้องรับผิดชอบผู้ที่ได้รับความเสียหายตามความรับผิดโดยเคร่งครัดไปก่อนโดยไม่ได้เกิดจากความผิดของเขา ผู้ครอบครองทรัพย์สินอันตรายนั้นจะสามารถไล่เบี้ยเอาจากผู้ที่ทำให้ผิดจริง ๆ ได้หรือไม่ เมื่อพิจารณาประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 2 ลักษณะ 5 ว่าด้วยเรื่องละเมิดพบว่าไม่ได้กล่าวถึงการกำหนดสิทธิไล่เบี้ยของผู้ครอบครองทรัพย์สินอันตรายแต่อย่างใด แต่เมื่อพิจารณา มาตรา 229 (3)<sup>\*</sup> ได้กำหนดหลักให้บุคคลที่มีความผูกพันร่วมกับผู้อื่นหรือเพื่อผู้อื่นที่มีหน้าที่จะต้องใช้หนี้ เข้าทำหน้าที่ใช้หนี้ นั้น แสดงให้เห็นว่าผู้ที่ได้กระทำความผิดจริงมีหน้าที่ที่จะต้องชดใช้คืนให้แก่ผู้ครอบครองทรัพย์สินอันตรายที่ได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนไปให้แก่บุคคลผู้ที่ได้รับความเสียหายในกรณีที่เขาไม่ได้ตั้งใจหรือประมาทเลินเล่อไปก่อนแล้ว เพราะถือว่าการที่ผู้ครอบครองทรัพย์สินอันตรายได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเป็นผลมาจากการที่กฎหมายกำหนดความผูกพันของผู้ครอบครองทรัพย์สินอันตรายที่จะต้องชดใช้หนี้ นั้นเกิดขึ้นโดยผลของกฎหมายนั่นเอง<sup>9</sup>

ระยะเวลาในการใช้สิทธิเรียกร้อง ค่าเสียหาย กฎหมายกำหนดให้ผู้ได้รับความเสียหายจะต้องฟ้องเรียกค่าเสียหายภายใน 1 ปี นับแต่วันที่ผู้เสียหายรู้ถึงการละเมิดและรู้ตัวผู้กระทำความผิด ทั้งนี้ห้ามฟ้องเมื่อพ้น 10 ปี นับแต่วันที่ทำการละเมิด ตามประมวลแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 448<sup>\*\*</sup> อย่างไรก็ตามหากสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายมีมูลความผิดเป็นความผิดอาญาด้วย

<sup>\*</sup>ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 229 มีหลักว่า “การรับช่วงสิทธิย่อมมีขึ้นด้วยอำนาจกฎหมาย และ ย่อมสำเร็จเป็นประโยชน์แก่บุคคลดังจะกล่าวต่อไปนี้ คือ...

(3) บุคคลผู้มีความผูกพันร่วมกับผู้อื่น หรือเพื่อผู้อื่นในอันจะต้อง ใช้หนี้ มีส่วนได้เสียด้วยในการใช้หนี้ นั้น และเข้าใช้หนี้ นั้น ”

<sup>9</sup> พิมสิริ อิงจกรกุล ,ความรับผิดทางแพ่งในการขนส่งสินค้าอันตราย ,วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารคดี,คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ,2550, หน้า 55-56.

<sup>\*\*</sup>ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 448 มีหลักว่า “ สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายอันเกิดแต่มูลละเมิดนั้น ท่านว่าขาดอายุความเมื่อพ้นปีหนึ่งนับแต่วันที่ผู้ต้องเสียหายรู้ถึงการละเมิดและรู้ตัวผู้จะต้องใช้ค่าสินไหมทดแทน หรือเมื่อพ้นสิบปีนับแต่วันทำละเมิด

แต่ถ้าเรียกร้องค่าเสียหายในมูลอันเป็นความผิด มีโทษตามกฎหมาย ลักษณะอาญา และมีกำหนดอายุความทางอาญายาวกว่าที่กล่าวมา นั้นไซ้ ท่านให้อายุความที่ยาวกว่านั้นมาบังคับ ”

แล้วเช่น ความผิดฐานลักทรัพย์ หรือทำร้ายร่างกาย เป็นต้นแล้วให้ชื้ออายุความอาญาที่ยาวกว่ามาใช้ บังคับ แต่หากอายุความอาญาสั้นกว่าก็ต้องใช้อายุความตามมาตรา 448 วรรคแรก มาใช้บังคับ

### 3.1.4 ความรับผิดของบุคคลที่เกี่ยวข้องในการขนส่งสินค้าหรือวัตถุอันตราย

ในการขนส่งสินค้าอันตรายหรือวัตถุอันตรายนั้น มีผู้ที่เกี่ยวข้องในการขนส่ง หลายฝ่าย ซึ่งเมื่อเกิดความเสียหายในระหว่างการขนส่งและทำให้การขนส่งดำเนินการไปไม่สำเร็จ ลุ่่วงด้วยดี ความรับผิดของบุคคลที่เกี่ยวข้องจะมีส่วนเข้ามาเยียวยาความเสียหายดังกล่าวนั่นเอง

ซึ่งความรับผิด (liability) ทางแพ่งของผู้ขนส่งสินค้าอันตรายหรือทรัพย์สินอันตรายในหลักกฎหมายไทย แบ่งลักษณะความรับผิดได้เป็น 2 ประการ คือความรับผิดในมูลสัญญา และความรับผิดในลักษณะละเมิด

เนื่องจากความรับผิดตามลักษณะสัญญาเป็นความรับผิดอันเกิดจากการกระทำหรืองดเว้นการกระทำอันชอบด้วยกฎหมายระหว่างบุคคลตั้งแต่สองฝ่ายที่เรียกว่าคู่สัญญา หากเป็นข้อตกลงที่ไม่ขัดต่อศีลธรรมอันดีของประชาชนแล้วย่อมสามารถทำสัญญาใดๆทางแพ่งได้ก็ ตามหลักเสรีภาพในการทำสัญญา(Freedom of Contract) ก่อให้เกิดสิทธิและหน้าที่ที่มีต่อกันในอัน ที่จะต้องชำระหนี้ให้แก่กันเป็นความรับผิดตามสัญญา เมื่อคู่สัญญามีสิทธิและหน้าที่ต่อกันจึงต้องมีความรับผิดตามสัญญา หากฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งผิดสัญญาจะก่อสิทธิให้อีกฝ่ายหนึ่งใช้สิทธิเรียกร้องให้ ปฏิบัติตามสัญญาได้ สัญญาจึงมุ่งถึงข้อตกลงในสัญญา

ส่วนความรับผิดตามละเมิดเป็นกรณีที่กฎหมายบัญญัติให้การกระทำ เหล่านั้นเป็นความผิดและผู้กระทำละเมิดต้องชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้เสียหายนั้น ความรับผิดตาม มูลละเมิดจึงพิจารณาจากพฤติการณ์และความร้ายแรงแห่งละเมิดเป็นหลัก หลักละเมิดจะมุ่งถึงการ ชดใช้เยียวยาความเสียหายอันเป็นผลจากการกระทำละเมิดนั้น

ดังนั้นความรับผิดของผู้ที่เกี่ยวข้องในการขนส่งสินค้าอันตรายหรือวัตถุ อันตรายมีความแตกต่างกันตามบ่อเกิดแห่งหนี้ว่ามีความรับผิดชอบตามสัญญา หรือเป็นละเมิด ตามที่กฎหมายกำหนด ซึ่งความรับผิดของผู้ที่เกี่ยวข้องในการขนส่งสินค้าอันตรายหรือวัตถุอันตราย ของกฎหมายในประเทศไทยตามบ่อเกิดแห่งหนี้ลักษณะสัญญามีดังต่อไปนี้

#### 3.1.4.1 ความรับผิดของผู้ขนส่งสินค้าวัตถุอันตรายตามสัญญา

จุดมุ่งหมายของสัญญารับขนเกิดจากความต้องการของผู้ส่งที่ต้องการให้ ผู้ขนส่งนำสิ่งของจากต้นทางไปยังจุดหมายปลายทาง ความสัมพันธ์จึงเป็นไปตามสัญญารับขน และ

ผู้รับจ้างขนส่งนี้ประกอบอาชีพรับขนโดยได้บำเหน็จค่าตอบแทนเป็นค่าระวางพาหนะ (Freight) ซึ่งอาจจะเป็นตัวเงินหรือไม่เป็นตัวเงินก็ได้ แต่ต้องมีค่าระวางเป็นค่าตอบแทนมิให้ทำให้เปล่ามิฉะนั้นจะไม่ถือว่าเป็นสัญญารับขน และผู้นั้นจะไม่ถือว่าเป็นผู้ขนส่งอีกด้วย ประกอบกับความหมายของผู้ขนส่ง(carrier) ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่า ผู้ขนส่งคือบุคคลผู้รับขนส่งของหรือคนโดยสารเพื่อบำเหน็จเป็นการค้าปกติของตน แต่ไม่ได้กำหนดว่าต้องมียานพาหนะเป็นของตนเองก็ถือว่าเป็นผู้ขนส่งได้ตั้งคำพิพากษาฎีกาศาลฎีกาที่ 1331/2538, 2570/2523, 6342/2538, 1071/2515

ผู้ขนส่งยังมีหน้าที่อื่น ๆ ต่อผู้ส่งในสัญญารับขน ได้แก่ การออกใบตราส่งเมื่อผู้ส่งร้องขอเท่านั้น การแจ้งการมาถึงของของหรือสินค้าแก่ผู้รับตราส่งมีฉะนั้นต้องรับผิดชอบหากเกิดความเสียหายที่เกิดแก่ผู้รับตราส่งหากผู้รับตราส่งไม่สามารถมารับของได้ ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบต่อผู้ขนส่งคนก่อนในค่าระวางหรือ ค่าพาหนะหากส่งสินค้าไปทั้งๆที่ยังไม่ได้รับค่าระวางหรือค่าพาหนะจากผู้รับตราส่งอีกด้วย

ซึ่งในกฎหมายไทยนั้นความรับผิดในการขนส่งสินค้าอันตราในลักษณะสัญญาปรากฏในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะรับขน พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พ.ศ.2464 พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 ซึ่งเป็นความรับผิดในลักษณะสัญญาโดยมีลักษณะดังต่อไปนี้

- ความรับผิดของผู้ขนส่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เรื่องรับขน เป็นความรับผิดตามสัญญารับขนที่ผู้ขนส่งต้องมีหน้าที่ขนส่งสินค้าไปส่ง ณ สถานที่ที่ได้ตกลงกันไว้ และต้องใช้ความระมัดระวังตามสมควรเพราะผู้ขนส่งได้รับมอบสินค้ามาอยู่ในความครอบครองของตน และผู้ส่งก็มีหน้าที่จ่ายค่าระวางให้แก่ผู้ขนส่งตั้งสัญญาต่างตอบแทนเช่นกัน หากเกิดในระหว่างการขนส่งไม่ว่าจะเป็นการสูญหายหรือเสียหายทั้งหมดหรือบางส่วน กฎหมายได้กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดเนื่องจากสินค้าอยู่ในระหว่างการขนส่ง\* โดยตน ดังที่ปรากฏในมาตรา 616 แต่ทั้งนี้ผู้ขนส่งสามารถพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายหรือสูญหายของสินค้านั้น เกิดจากเหตุดังต่อไปนี้คือ

1. เหตุสุดวิสัย
2. สภาพแห่งของนั่นเอง
3. การกระทำของผู้เสียหายที่เป็นผู้ส่งหรือผู้ตราส่งนั่นเอง

---

\* ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 616 มีหลักว่า “ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดในการที่ของอันเขาได้มอบหมายแก่ตนนั้นสูญหายหรือบุบสลายหรือส่งมอบชกช้า เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการสูญหายหรือการบุบสลายหรือชกช้านั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิดแต่สภาพแห่งของนั่นเอง หรือเกิดเพราะความผิดของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง”

เป็นข้อยกเว้นความรับผิดชอบให้ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบได้

ในการขนส่งสินค้าหรือวัตถุอันตรายในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้บัญญัติหน้าที่ของผู้ส่งที่ทำสัญญา รับขนกับผู้ขนส่งให้ปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัดในการแสดงสภาพของที่มีสภาพที่อาจจะก่อให้เกิดอันตรายได้ หรืออาจจะก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินอื่นไว้ก่อนทำสัญญา รับขนตามมาตรา 619\* แสดงให้เห็นว่าการขนส่งทรัพย์สินหรือวัตถุอันตรายนี้ หากผู้ส่งไม่ได้แจ้งและทำข้อตกลงให้แก่ผู้ขนส่งทราบแล้ว การละเลยอาจจะก่อให้เกิดความเสียหายในระหว่างการขนส่ง เนื่องจากผู้ขนส่งไม่ได้เตรียมตัวและระมัดระวังมากกว่าขนส่งสินค้าปกติ เมื่อเกิดความเสียหายผู้ส่งจึงต้องเป็นผู้รับเคราะห์และรับผิดชอบในความเสียหายนั้นเอง และอาจจะต้องชดเชยความเสียหายต่อภาวะของผู้ขนส่ง ชดเชยค่าเสียหายสินค้าของผู้ส่งรายอื่นโดยการถูกไล่เบี้ยจากผู้ขนส่งที่ชดใช้ค่าเสียหายให้กับผู้ส่งรายอื่นไปก่อนหน้านี้

- ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 กำหนดไว้ให้เป็นหน้าที่ของผู้ส่ง ต้องทำเครื่องหมายหรือปิดป้ายตามสมควรเพื่อให้รู้ว่าของนั้นมีอันตรายให้ทั้งผู้ขนส่งและผู้ขนส่งอื่นให้ทราบ ถ้าผู้ขนส่งและผู้ขนส่งอื่นร้องขอให้แจ้งข้อควรระมัดระวังและวิธีการป้องกันอันตรายก็ต้องแจ้งด้วยตามมาตรา 33\*\* แต่การส่งมอบของอันตรายให้แก่ผู้ขนส่งเพื่อทำการขนส่งไปยังจุดหมายปลายทาง ผู้ขนส่งก็มีหลายทางเลือกอิสระที่อาจจะปฏิเสธไม่ทำการขนส่งของสภาพอันก่อให้เกิดอันตรายได้เพราะเกรงว่าของนั้นอาจจะทำให้เกิดความเสียหายบาดเจ็บต่อชีวิต ร่างกาย หรือสินค้าอื่นๆ หรือเรียกร้องค่าระวางเรือสูงขึ้น เพราะความเสี่ยงที่สูงขึ้น

ถ้าหากผู้ขนส่งทราบว่า เป็นของอันตรายและตกลงใจที่จะรับขนก็ต้องดูแลและระมัดระวังอีกทั้งเตรียมการมิให้เกิดอันตราย มาตรา 33 กำหนดเป็นหน้าที่หลักของผู้ส่งที่จะต้องปิดป้ายหรือทำเครื่องหมายให้ผู้ขนส่งทราบว่า เป็นของอันตราย ดังนั้นจึงน่าจะตีความไปทางเคร่งครัดว่า เมื่อผู้ส่งไม่ได้ปิดป้ายว่าเป็นของอันตราย แล้วหาจะหลุดพ้นความรับผิดชอบได้อย่างไร

\* ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 619 มีหลักว่า “ถ้าของเป็นสภาพอันจะก่อให้เกิดอันตรายได้ หรือเป็นสภาพเกลือกจะก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลและทรัพย์สินอื่น ผู้ส่งต้องแสดงสภาพแห่งของนั้นไว้ก่อนทำสัญญา ถ้ามิได้ทำเช่นนั้น ผู้ส่งต้องรับผิดชอบในการเสียหายไม่ว่าอย่างไรอันเกิดแต่ของนั้นๆ ”

\*\* พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 33 มีหลักว่า “ของใดที่มีสภาพอันก่อให้เกิดอันตรายได้ เช่น ไวไฟ หรืออาจเกิดระเบิด หรืออาจเป็นอันตรายโดยประการอื่น ผู้ส่งของต้องทำเครื่องหมายหรือปิดป้ายตามสมควรเพื่อให้รู้ว่าของนั้นมี อันตราย

เมื่อส่งของตามวรรคหนึ่งให้แก่ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่น ผู้ส่งของต้องแจ้งให้ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของ นั้น และในกรณีที่ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นร้องขอ ให้ผู้ส่งของแจ้งข้อควรระวังและวิธีการป้องกันอันตรายให้ทราบด้วย”

แต่เมื่อพิจารณาองค์ประกอบในมาตรา 34 ซึ่งนำมาพิจารณาร่วมกับมาตรา 33 แล้วต้องมีคำว่า “และ หากผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นไม่ทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของนั้น” จึงน่าจะหมายความว่าอย่างไรก็ตามตามตัวบทว่าหากผู้ขนส่งไม่รู้ไม่ต้องรับผิด หากผู้ขนส่งทราบแล้วว่าของสิ่งนั้นเป็นของอันตราย จะไม่สามารถอ้างเหตุหลุดพ้นความรับผิดที่อยู่ในระหว่างการขนส่งได้ ดังคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 5970/2545\*\*

- ความรับผิดของผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัติจัดการรถไฟแลทางหลวง พ.ศ.2464 ได้กำหนดสำหรับกรณีของสูญหายหรือเสียหาย หรือส่งมอบช้าเมื่อเหตุเกิดในระหว่างการขนส่งทางรถไฟ ต้องพิจารณาจากของที่ทำกรขนส่งว่ามีสิ่งประกั้นไว้แล้วหรือไม่ตาม มาตรา 53 ถ้าของนั้นได้มีการลงประกั้นและได้ออกใบรับ ในที่นี้คือใบรับของให้ การรถไฟก็ต้องรับผิดชอบ อย่างไรก็ตามการรถไฟไม่ต้องรับผิดชอบในกรณีที่เข้าเหตุยกเว้นความผิดอันเกิดจากเหตุพลาดีสัยหรือเกิดแต่สภาพแห่งวัตถุนั้น หรือการชำรุดที่มัดห่อวัตถุ ซึ่งสังเกตได้ว่าเหตุยกเว้นความรับผิดของการรถไฟมีน้อยมากเพียงจำนวน 3 เหตุเท่านั้น\*\*\* หากเป็นกรณีที่ไม่มีการลงบัญชีประกั้นไว้ก็ไม่ต้องพิจารณาเลยว่าเข้าเหตุยกเว้นความรับผิดหรือไม่ เพราะการรถไฟไม่ต้องรับผิดในการนั้นๆ

การขนส่งวัตถุอันตรายหรือทรัพย์สินที่มีอันตรายตามกำหนดในพระราชบัญญัตินี้\* วัตถุอันตรายนั้นหากเป็นอันตรายภายใต้เงื่อนไขที่ผู้ตราส่ง หรือบุคคลใดแจ้งความบอกสภาพแห่งวัตถุนั้น ต่อนายสถานีรถไฟทราบเป็นลายลักษณ์อักษร หากของที่ขนส่งเป็นของอันตรายหรืออุจาดลามก เว้นแต่ผู้โดยสารหรือผู้ตราส่งแจ้งแก่นายสถานีรถไฟ ซึ่งจะยอมรับรถขนหรือไม่ขึ้นขึ้นอยู่กับดุลยพินิจ

\* พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 34 มีหลักว่า “ถ้าผู้ส่งของไม่ปฏิบัติตามมาตรา 33 และผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นไม่ทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของนั้น สิทธิและหน้าที่ของผู้ส่งของ ผู้ขนส่ง และผู้ขนส่งอื่นมีดังต่อไปนี้

(1) ไม่ว่าเวลาใด ๆ ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นอาจขนถ่ายของนั้นขึ้นจากเรือ ทำลาย หรือทำให้หมดฤทธิ์ ตามความจำเป็นแห่งกรณี โดยไม่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

(2) ผู้ส่งของยังคงต้องรับผิดในความเสียหายหรือค่าใช้จ่ายที่บังเกิดขึ้น หรือเป็นผลเนื่องจากการขนส่งของนั้น นอกจากค่าใช้จ่ายตาม (1)

\*\* คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 5970/2545 แม้ปรากฏในข้อเท็จจริงว่าแม้ผู้ส่งหรือจำเลยจะไม่ปิดป้ายหรือทำเครื่องหมายว่าของดังกล่าวเป็นของที่จะก่อให้เกิดอันตราย แต่เมื่อโจทก์ที่เป็นผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นทราบเองว่าของนั้นเป็นของที่มีสภาพเป็นอันตรายอยู่แล้ว แม้ไม่รู้ว่าทราบมาด้วยวิธีใด โจทก์จึงยังไม่มีความผิดหรือเรียกร้องให้จำเลยรับผิดในความเสียหายตามมาตรา 34 (2) ที่ให้ผู้ส่งต้องรับผิดในความเสียหายหรือค่าใช้จ่ายเนื่องจากการขนส่งแต่อย่างใด

\*\*\* พระราชบัญญัติจัดการรถไฟแลทางหลวง พ.ศ.2464 มาตรา 53 “กรมรถไฟแผ่นดินต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายในการที่ครุภระ ห่อ วัตถุ หรือสินค้าซึ่งได้รับจดบัญชีประกั้นนั้นเป็นอันตรายสูญหาย หรือว่าส่งเนิ่นช้าไป เว้นไว้แต่ จะพิสูจน์ได้ว่าการที่สูญ หรือเสียหาย หรือเนิ่นช้านั้นเป็นด้วยพลาดีสัย หรือเกิดแต่สภาพแห่งวัตถุ นั้นเอง หรือเป็นการชำรุดที่มัดห่อวัตถุ นั้น ๆ”

ของนายสถานีรถไฟ พนักงานรถไฟก็มีอำนาจที่จะขอเปิดดูสิ่งของถ้ามีเหตุอันควรเชื่อว่าสิ่งของนั้นๆจะเป็นสิ่งของที่อันตรายหรืออุจาดลามกได้ แต่พบว่าบทบัญญัตินี้ไม่ได้มีเหตุยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งหากผู้ขนส่งไม่ทราบว่าเป็นอันตราย ซึ่งแตกต่างกับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เรื่องรับขน รวมไปถึงพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องที่กำหนดไว้เป็นเหตุให้ปิดความรับผิดชอบไปยังผู้ส่งหรือผู้ตราส่งที่มีหน้าที่ต้อง “แจ้ง” ตามพระราชบัญญัตินี้กลับกำหนดเพียงบทลงโทษในกรณีไม่แจ้งและไม่ปฏิบัติตามพนักงานรถไฟให้ระวางโทษปรับแค่ 500 บาทซึ่งเป็นจำนวนไม่สูงมากนัก จึงไม่ใช่เจตนารมณ์ในการป้องกันการเกิดอันตรายได้ในเมื่อการลงโทษไม่เด็ดขาด

-ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลาย

รูปแบบ พ.ศ.2548 การขนส่งสินค้าอันตรายหรือวัตถุอันตรายในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องรับผิดชอบต่อความเสี่ยงภัยจากการเกิดวินาศภัยในระหว่างการขนส่ง หากยานพาหนะขนส่งมีสภาพไม่ปลอดภัยหรือเกิดขึ้นจากการที่ลูกจ้างหรือตัวแทนผู้ขนส่งต่อเนื่องประมาทเลินเล่อในการขนส่ง แต่ไม่ต้องรับผิดชอบหากภัยเกิดจากการที่บุคคลอื่นเป็นผู้ก่อให้เกิดขึ้น เช่นไม่ได้แจ้งแก่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนืองว่าจะมีของที่มีสภาพอันก่อให้เกิดอันตรายได้หรือเป็นของอันตราย (Dangerous goods) และของนั้นได้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ยานพาหนะขนส่งที่เป็นของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนืองในระหว่างการขนส่ง เป็นต้น จึงเป็นหน้าที่ของผู้ส่งหรือผู้ตราส่งในการแจ้งสภาพอันตรายและข้อควรระมัดระวังตามมาตรา 18\* และเมื่อผู้ประกอบการขนส่งต่อเนืองเป็นผู้ที่ต้องรับผิดชอบโดยหลักในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในสัญญาเดี่ยวนั้น จึงมีความจำเป็นในการจัดทำประกันภัยให้มีขอบเขตความคุ้มครองเพียงพอต่อความเสี่ยงภัยดังกล่าวด้วย

ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนืองเองก็มีสิทธิฟ้องร้องผู้ตราส่งในกรณีที่ผู้ตราส่งไม่ได้แจ้งรายละเอียดต่างๆเกี่ยวกับสภาพของ เครื่องหมาย ลักษณะอันตรายแห่งของที่ได้แจ้งไว้แก่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนืองหรือจัดให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนืองเพื่อบันทึกไว้ในใบตราส่งแต่ไม่ถูกต้อง และเกิดความเสียหายใดๆเกิดขึ้น ตามมาตรา 16 หรือหากผู้ตราส่งได้มอบของที่มีสภาพอันก่อให้เกิดอันตรายได้ให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนือง โดยไม่แจ้งสภาพอันตรายของสิ่งนั้นและข้อควรระมัดระวังต่างๆ ผู้ตราส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายทั้งปวงที่เกิดขึ้นหรือเป็นผลที่สืบเนื่องมาจากผลเสียหายนั้น

---

\* พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 มาตรา 18 บัญญัติว่า “เมื่อผู้ตราส่งได้มอบของที่มีสภาพอันก่อให้เกิดอันตรายได้ให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนืองหรือบุคคลที่ทำการแทนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนืองผู้ตราส่งต้องแจ้งสภาพอันตรายแห่งของนั้นและข้อควรระวังต่างๆ ถ้ามี หากผู้ตราส่งไม่แจ้งสภาพอันตรายแห่งของและผู้ประกอบการขนส่งต่อเนืองไม่ทราบ ให้สิทธิและหน้าที่ของผู้ตราส่งและผู้ประกอบการขนส่งต่อเนือง มีดังต่อไปนี้

อนึ่งพบว่ากฎหมายเหล่านี้ได้กำหนดความรับผิดของผู้ส่ง และผู้ขนส่งสินค้าที่เป็นอันตรายให้มีการปิดป้ายเตือนและข้อควรใช้อย่างระมัดระวัง เพื่อความรับผิดในส่วนของสินค้าที่สูญหาย เสียหาย ส่งมอบชก้าตามสัญญารับขนของเท่านั้น จึงมุ่งหมายในตัวสินค้า (Cargo) เป็นสำคัญ และเป็นความรับผิดตามสัญญารับขนของ และไม่ได้มีการกำหนดความรับผิดเกี่ยวกับการละเมิดหากสินค้าเกิดความเสียหายต่อผู้อื่นโดยอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง จึงทำให้ไม่สามารถนำพระราชบัญญัตินี้มาปรับใช้กับการเกิดความเสียหายในลักษณะละเมิดของการขนส่งสินค้าอันตราย เนื่องจากเป็นกฎหมายที่กำหนดสิทธิหน้าที่ผู้ส่ง ผู้ขนส่งในลักษณะความสัมพันธ์คู่สัญญารับขนเท่านั้น

สำหรับกฎหมายในประเทศไทยที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบก ได้แก่ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 นั้นไม่ได้บัญญัติความรับผิดของผู้ขนส่งวัตถุอันตรายหรือสินค้าอันตรายแต่อย่างใด แต่มีเพียงการกำหนดให้ผู้ขับรถสำหรับรถที่ใช้ขนส่งวัตถุอันตรายตามประเภท หรือชนิดและลักษณะการบรรทุกตามที่กำหนดเป็นใบอนุญาต ได้แก่ ใบอนุญาตชนิดที่ 4 เมื่อมีการขนส่งวัตถุอันตราย และกำหนดให้ผู้ขับรถไม่เสพหรือเมาสุราของมีนเมา ยาเสพติดให้โทษ วัตถุที่ออกฤทธิ์กับจิตประสาท และต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยในการขนส่งเท่านั้น

แต่ทั้งนี้หากในระหว่างการขนส่ง ผู้ประกอบการขนส่งตามกฎหมายเหล่านี้ได้กระทำละเมิดแล้วก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลภายนอก จะทำให้เกิดความรับผิดในทางละเมิดซึ่งจะได้กล่าวในหัวข้อถัดไป

#### 3.1.4.2 ความรับผิดของผู้ขนส่งสินค้าหรือวัตถุอันตรายตามลักษณะละเมิด

ในการขนส่งสินค้าอันตรายหรือวัตถุอันตราย แล้วก่อให้เกิดความรับผิดในทางละเมิดสำหรับความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย อนามัย เสรีภาพ ชื่อเสียงของบุคคลหรือทรัพย์สินของบุคคลภายนอกนั้น ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้กำหนดหลักความรับผิดบรรพ 2 ลักษณะ 5 ว่าด้วยเรื่องละเมิด ตามมาตรา 420 ที่บัญญัติว่า “ผู้ใดจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมายให้เขาเสียหายถึงแก่ชีวิตก็ดี แก่ร่างกายก็ดี อนามัยก็ดี เสรีภาพก็ดี ทรัพย์สินหรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดก็ดี ท่านว่าผู้นั้นทำละเมิด จำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น”

ซึ่งหากในระหว่างการขนส่ง ผู้ขนส่ง ผู้ส่ง หรือบุคคลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องในการขนส่งสินค้าได้กระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อทำให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลภายนอก โดยไม่ชอบด้วยกฎหมายแล้วนั้น การกระทำดังกล่าวเป็นการละเมิด ซึ่งทฤษฎีความรับผิดที่กำหนดให้เจ้าหน้าที่ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องมีภาระการพิสูจน์ความรับผิดจริงโดยเจ้าหน้าที่เป็นผู้กล่าวอ้างและต้องนำสืบว่าลูกหนี้มี

ความผิดจริง จึงทำให้ลูกหนี้ผู้กระทำความผิดอันเป็นละเมิดมีหน้าที่ชดใช้ค่าเสียหายจากการทำละเมิดนั้นๆ

ทั้งนี้เนื่องจากสินค้าอันตรายมีบทบัญญัติไว้เพิ่มเติมในลักษณะกรณีพิเศษ คือนำหลักความรับผิดที่ตั้งอยู่บนทฤษฎีข้อสันนิษฐานทางกฎหมาย (Presumption of Liability) ที่กำหนดให้ลูกหนี้มีความรับผิดในข้อสันนิษฐานตามกฎหมาย เพราะลูกหนี้ได้บกพร่องในกระทำการบางอย่าง โดยอย่างหนึ่ง จึงให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าลูกหนี้มีความผิด ไม่ว่าจะโดยจงใจหรือโดยประมาทเลินเล่อก็ตาม ซึ่งประเด็นเกี่ยวกับสินค้าอันตรายหรือทรัพย์สินอันตรายปรากฏในมาตรา 437 ของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่บัญญัติว่า “บุคคลใดครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะ ...บุคคลนั้นจะต้องรับผิดชอบ เพื่อการเสียหายอันเกิด ...ผู้มีไว้ในครอบครองของตนซึ่ง ทรัพย์สินเป็นของเกิดอันตรายได้โดยสภาพหรือโดยความมุ่งหมาย ที่จะใช้ หรือโดยอาการกลไกของทรัพย์สินนั้นด้วย” เป็นบทสันนิษฐานของความรับผิดของผู้ขนส่งสินค้าอันตรายซึ่งมีการครอบครองสินค้าอันตรายในขณะนั้นว่าเป็นผู้ทำละเมิดและต้องรับผิดชอบตามบทบัญญัติดังกล่าว แต่ทั้งนี้อาจอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดได้ว่า

1. เกิดจากเหตุสุดวิสัย
2. เป็นความผิดของผู้ต้องเสียหายนั่นเอง

เนื่องจากบทบัญญัติดังกล่าวเป็นบทสันนิษฐานว่าผู้ครอบครองในที่นี้คือผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจากละเมิด และเป็นหน้าที่ของผู้ขนส่งในการพิสูจน์ว่าความเสียหายนั้นไม่ได้เกิดจากตน โดยอาจพิสูจน์ว่าเกิดจากเหตุสุดวิสัย หรือจากความผิดของผู้เสียหายเองก็ได้ การที่กฎหมายบัญญัติให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายอันเกิดจากละเมิดไปก่อนความข้อสันนิษฐานความรับผิดตามกฎหมายนั้นเป็นหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดให้เป็นความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict Liability) หมายถึงแม้ผู้ที่ต้องรับผิดไม่ได้จงใจกระทำหรือประมาทเลินเล่อในการก่อให้เกิดความเสียหายก็ต้องรับผิดตามมาตรา 437 นี้ แต่ถ้าหากจงใจมีเจตนาให้เกิดความเสียหายก็จะนำมาตรา 420 มาปรับใช้ เช่นจงใจทิ้งวัตถุอันตราย เช่น กากกัมมันตรังสีลงทะเล จนทำให้เกิดการแพร่รังสีลงสู่ทะเล และเกิดมลพิษ เป็นต้น

ทั้งนี้ความเป็นจริงในระหว่างการขนส่งผู้ที่ทำหน้าที่ขนส่งจริง และได้มีการควบคุมวัตถุอันตรายในขณะนั้น คือลูกจ้าง หรือพนักงานขับรถของผู้ประกอบการขนส่ง ซึ่งหากได้มีการกระทำละเมิดในระหว่างการขนส่งแล้วนั้น ผู้ประกอบการขนส่งก็ย่อมต้องร่วมรับผิดในการละเมิดนั้น ตามความสัมพันธ์ของผู้ประกอบการขนส่งและผู้ขับรถยนต์มีดังต่อไปนี้

-ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ประกอบการขนส่งกับผู้ขับรถยนต์

- (1) นายจ้าง-ลูกจ้าง ตามสัญญาจ้างแรงงาน



ตามหลักของกฎหมายแรงงานในพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน นายจ้างคือผู้ที่ตกลงรับลูกจ้างเข้าทำงานโดยจ่ายค่าจ้างให้\* ซึ่งเป็นนายจ้างตัวจริง และให้รวมถึงนายจ้างตัวแทน นายจ้างรับมอบ หรือนายจ้างรับถือที่เป็นผู้ประกอบกิจการที่มีการจ้างเหมาค่าแรง เพียงแต่นายจ้างตัวแทนและนายจ้างรับมอบไม่ต้องรับผิดชอบเป็นการส่วนตัวเมื่อมีความรับผิดชอบทางแพ่งเหมือนนายจ้างตัวจริง<sup>10</sup> ส่วนลูกจ้างก็เป็นผู้ที่ตกลงทำงานให้นายจ้างโดยได้รับค่าจ้างไม่ว่าจะเรียกว่าอย่างไร จึงหมายความว่ารวมถึงลูกจ้างแทบทุกประเภทไม่ว่าจะเป็นลูกจ้างทดลองงาน ลูกจ้างชั่วคราว ลูกจ้างประจำ ลูกจ้างที่มีกำหนดเวลาการจ้างไว้แน่นอนทั้งสั้นและยาว ลูกจ้างทำงานเฉพาะบางเวลา (part time) ลูกจ้างตามสัญญาพิเศษ ลูกจ้างที่ทำงานบ้าน เป็นต้น ลักษณะความสัมพันธ์ที่จะเรียกได้ว่าเป็นนายจ้างลูกจ้างกันนั้น ขึ้นอยู่กับการมีอำนาจ “บังคับบัญชา” พอที่จะสามารถสั่งการเกี่ยวกับการทำงาน และมีสภาพบังคับ เป็นนิติสัมพันธ์ตามสัญญาจ้างแรงงาน หากไม่มีสภาพบังคับ ไม่สามารถบังคับในวันเวลาการทำงานได้หรือไม่ได้ การไม่ขึ้นกับระเบียบการลาที่กำหนด แม้เรียกว่าลูกจ้างจะถือว่าเป็นลูกจ้างตามสัญญาจ้างแรงงานย่อมไม่ได้

แนวทางความรับผิดชอบของลูกจ้างในสัญญาจ้างแรงงานของประเทศญี่ปุ่น ในมาตรา 715 มีหลักว่า ผู้ใดจ้างบุคคลอื่นให้ทำกิจการหรือธุรกิจใดแทนตนต้องเป็นผู้ชดใช้ความเสียหายใดๆต่อบุคคลที่สามจากการที่บุคคลได้ทำไปในการจ้างนั้นๆได้กระทำไว้...<sup>\*\*</sup> ให้ขยายไปถึงกรณีที่นายจ้างไม่ต้องร่วมรับผิดชอบหากว่าใช้ความระมัดระวังในการเลือกจ้างและควบคุมการทำงานของลูกจ้างอย่างดี หรือในกรณีที่ตั้งใจอย่างไรแล้วแม้จะดูแลดีแล้วความเสียหายก็ต้องเกิดขึ้น<sup>11</sup> การที่นายจ้างจะต้องรับผิดชอบในการกระทำละเมิดของลูกจ้างว่าเป็นไปในงานที่จ้างหรือไม่นั้น ต้องพิจารณาขอบเขตของสัญญาจ้างว่างานที่จ้างนั้นมีขอบเขตการจ้างอย่างไร

แนวคิดที่ว่าลูกจ้างที่ปฏิบัติตามคำสั่ง (Command Theory) เท่านั้นที่อยู่ในขอบข่ายที่นายจ้างจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่ลูกจ้างก่อขึ้นนั้นถูกต้อง แต่ลักษณะดีความค่อนข้างแคบเกินไป ควรจะรวมถึงการกระทำละเมิดในงานที่จ้าง Scope of Employment ด้วย เพราะเหตุผลที่นายจ้างเป็นผู้ได้รับประโยชน์แห่งงานที่ได้ทำ<sup>12</sup> และด้วยมูลเหตุที่ว่า

\* พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน มาตรา 5 “นายจ้าง หมายความว่า ผู้ซึ่งตกลงรับลูกจ้างเข้าทำงานโดยจ่ายค่าจ้างให้ และหมายความรวมถึง...”

<sup>10</sup> เกษมสันต์ วิจารณ์. คำอธิบายกฎหมายแรงงาน, พิมพ์ครั้งที่ 11, กรุงเทพฯ : วิญญูชน, 2550. หน้า 26-28.

\*\* A person who has employed another for a certain business is bound to make compensation for any damage caused to a third party by the person employed in the execution thereof..

<sup>11</sup> สุขุม ศุภนิษฐ์. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะละเมิด, พิมพ์ครั้งที่ 7, กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์นิติบรรณการ, มกราคม 2553. หน้า 108.

<sup>12</sup> สุขุม ศุภนิษฐ์. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะละเมิด, พิมพ์ครั้งที่ 7 (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์นิติบรรณการ, มกราคม 2553. หน้า 107-108.

- 1.เป็นผู้ที่สมควรจะชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้เสียหาย ไม่ควรให้ผู้เสียหายรับเคราะห์และไม่ได้รับการชดเชย
2. เป็นผู้ที่คัดเลือกลูกจ้าง เป็นผู้บังคับบัญชาลูกจ้างคนนั้นๆจึงเป็นผู้ที่รู้คุณสมบัติของลูกจ้างตนเองได้ดีที่สุด
3. นายจ้างเป็นผู้ที่จะสามารถกระจายความเสี่ยงในความรับผิดชอบโดยการเอาประกันภัยความเสียหายหรือค่าเสียหายที่ตนต้องรับผิดชอบไปเป็นต้นทุนการผลิตโดยเพิ่มราคาหรือค่าใช้จ่ายอื่นๆ
4. การกระทำของลูกจ้างทำไปในทางการจ้างจึงเป็นผู้เปรียบเสมือน นายจ้างกระทำการเอง ฉะนั้นการกระทำของลูกจ้างแม้มีความเสียหายก็ย่อมอยู่ในความรับผิดชอบของนายจ้าง
5. ไม่ตัดสิทธิในการไล่เบี้ยจากลูกจ้างหากลูกจ้างกระทำละเมิดในการจ้างจริง ซึ่งเป็นความผิดเพื่อละเมิดในการกระทำของผู้อื่นหรือความรับผิดชอบแทนกัน (Vicarious Liability) เพราะกฎหมายต้องการหาคนที่ควรชดใช้เยียวยาความเสียหายให้ดีที่สุดเท่าที่จะทำได้ แม้จะสามารถเรียกจากลูกจ้างผู้ก่อการละเมิด แต่ก็ให้สามารถเรียกเองจากผู้เป็นนายจ้างอันอยู่ในฐานะที่จะชดใช้ความเสียหายได้ดีกว่าลูกจ้างนั่นเอง

สังเกตได้จากประมวลกฎหมายเยอรมันใน มาตรา 831 ได้กล่าวถึงผู้ใดเป็นผู้ว่าจ้างผู้อื่นทำงานอะไรก็ตามนั้นเป็นผู้ที่มีความรับผิดชอบที่จะต้องชดใช้ค่าเสียหายของการกระทำผิดกฎหมายให้แก่บุคคลที่ 3 ในการกระทำของงานเขานั้นเอง พบว่ามีการขยายความว่า แต่ทั้งนี้ นายจ้างไม่ต้องร่วมรับผิดชอบหากว่าใช้ความระมัดระวัง เลือกจ้าง คนงานดีแล้วแต่ก็ยังคงเกิดความเสียหาย

ดังนั้นความรับผิดชอบของนายจ้างจะเป็นความรับผิดชอบเด็ดขาดประเภทหนึ่งหรือไม่เป็นความรับผิดชอบเด็ดขาดก็ตาม ไม่ว่าลูกจ้างได้กระทำละเมิดในการจ้างนั้นโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อแล้วหรือไม่สำคัญ เพราะอย่างไรก็ดี นายจ้างต้องเป็นผู้รับผิดชอบหากลูกจ้างได้กระทำไปในการจ้างแรงงานตามสัญญาจ้างแรงงาน มาตรา 425\* และไม่รวมการจ้างทำของซึ่งผู้ว่าจ้างไม่มีอำนาจบังคับซึ่งความสัมพันธ์ของผู้ว่าจ้างทำของกับผู้รับจ้างทำของก็ย่อมแตกต่างกันไปเมื่อไม่มีอำนาจบังคับ ผู้ว่าจ้างทำของก็ไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่ผู้รับจ้างได้ก่อให้เกิดแก่บุคคลภายนอกในระหว่าง

---

\* ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 425 บัญญัติว่า “นายจ้างต้องร่วมกันรับผิดชอบกับลูกจ้างในผลแห่งละเมิดซึ่งลูกจ้างได้กระทำไปในการที่จ้างนั้น”

ทำงาน \*\* เว้นแต่ผู้ว่าจ้างมีส่วนผิด ไม่ว่าจะเป็นส่วนในส่วนของงาน คำสั่ง หรือวิธีการคัดเลือกผู้รับจ้างที่ไม่ดีพอ การจะตกลงปฏิบัติงานให้แก่กันในการจ้างแล้วมีค่าตอบแทนหรือมีสินจ้างหรือทำให้เปล่าก็ถือว่าได้สินจ้างด้วย เรียกได้ว่าเป็นการกระทำไปในการจ้าง

ความสัมพันธ์ของนายจ้างและลูกจ้างนี้จะไม่นำไปใช้ในกรณีข้าราชการหรือเจ้าหน้าที่ของฝ่ายปกครองกับหน่วยงานราชการหรือหน่วยงานฝ่ายปกครองซึ่งได้มีการทำละเมิดในการจ้างเนื่องจากไม่ได้เป็นความสัมพันธ์แบบนายจ้างลูกจ้าง แต่กลับอยู่ภายใต้กฎหมายเฉพาะ คือพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ใช้กับข้าราชการ พนักงาน ลูกจ้าง ผู้ปฏิบัติงานประเภทอื่นไม่ว่าจะถูกแต่งตั้งในฐานะกรรมการ หรือในฐานะอื่นใด หรือเจ้าหน้าที่ตามภารกิจ \*\*\* ฯลฯ เนื่องจากการกระทำไปของเจ้าหน้าที่ไม่ได้ทำไปด้วยเหตุส่วนตัว แต่ถือว่าการกระทำก็ใช้อำนาจตามกฎหมายหรือตามกฎหมายคำสั่งอื่นๆตามภารกิจของหน่วยงานของรัฐ จึงนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ยอมเป็นการไม่เหมาะสม ไม่เกิดความเป็นธรรม และเป็นการบั่นทอนกำลังใจของเจ้าหน้าที่ทำให้เจ้าหน้าที่ไม่กล้าตัดสินใจในการดำเนินการทางปกครองไปในทางที่ควร การที่หน่วยงานของรัฐต้องมารับผิดเพื่อการกระทำละเมิดของเจ้าหน้าที่เพราะเหตุผลที่ต้องการคุ้มครองเจ้าหน้าที่ของรัฐ จึงมีลักษณะเป็นกฎหมายมหาชนที่จะมาจัดระบบการบริหารงานของรัฐและหน่วยงาน แต่ทั้งนี้เมื่อมีคดีเกี่ยวกับความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่จะต้องนำคดีสู่ศาลยุติธรรมเพื่อพิจารณาในมูลสาระสำคัญว่าละเมิดหรือไม่ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

---

\*\* ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 428 บัญญัติว่า “ผู้ว่าจ้างทำของไม่ต้องรับผิดเพื่อความเสียหายอันผู้รับจ้างได้ก่อให้เกิดขึ้นแก่บุคคลภายนอกในระหว่างทำการงานที่จ้าง เว้นแต่ผู้ว่าจ้างจะเป็นผู้ผิดในส่วนงานที่สั่งให้ทำ หรือในคำสั่งที่ตนให้ไว้ หรือในการเลือกหา ผู้รับจ้าง” ซึ่งการว่าจ้างทำของตามความในมาตรา 587 หมายถึง สัญญาที่บุคคลหนึ่งคือผู้รับจ้างตกลงจะทำการให้สำเร็จแก่บุคคลหนึ่งเรียกว่าผู้ว่าจ้าง และผู้ว่าจ้างตกลงให้สินจ้างเพื่อการนั้น

\*\*\* พระราชบัญญัติว่าด้วยความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 มาตรา 4 “เจ้าหน้าที่ หมายความว่า ข้าราชการ พนักงาน ลูกจ้าง หรือผู้ปฏิบัติงานประเภทอื่นไม่ว่าจะถูกแต่งตั้งในฐานะเป็นกรรมการหรือในฐานะอื่นใด”

หน่วยงานของรัฐ หมายความว่า กระทรวง ทบวง กรม หรือส่วนราชการที่เรียกชื่ออย่างอื่นและมีฐานะเป็นกรม ราชการส่วนภูมิภาค ราชการส่วนท้องถิ่น และรัฐวิสาหกิจที่ตั้งขึ้นโดยพระราชบัญญัติหรือพระราชกฤษฎีกา และให้หมายความรวมถึงหน่วยงานอื่นของรัฐที่มีพระราชกฤษฎีกากำหนดให้เป็นหน่วยงานของรัฐตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย

## ตารางแสดงความแตกต่างของการมีผลบังคับใช้ของกฎหมายกรณีละเมิดธรรมดาและละเมิดโดยเจ้าหน้าที่

ประเด็น	มาตรา 76 ของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์	พระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่
การมีผลใช้บังคับ	ละเมิดไว้ในกรณีลูกจ้างหน่วยงานเท่านั้น	บังคับกับหน่วยงานของรัฐทุกประเภท ไม่ว่าจะมีส่วนภาพทางกฎหมายเป็นอย่างไร
จุดประสงค์ในการหาเจ้าหน้าที่เยียวยาและรับผิด	ตามหลัก Vicarious Liability ในประมวลกฎหมายแพ่งที่ผู้เสียหายฟ้องคนใดคนหนึ่งเป็นจำเลยก็ได้	ฟ้องคนที่มีฐานะจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนดีที่สุดคือหน่วยงานรัฐ
วิธีการฟ้องร้อง	ฟ้องศาลแพ่งตามปกติโดยอาศัยมาตรา 426	อาศัยมาตรา 8 - ถ้านอกหน้าที่ ฟ้องละเมิดตามมาตรา 420 - ถ้าในหน้าที่แต่ประมาทอย่างเลินเล่อ ร้ายแรงหรือจงใจจะฟ้องผู้กระทำผิดเลยทันทีไม่ได้ ต้องฟ้องหน่วยงานรัฐแล้วหน่วยงานรัฐไล่เบี้ยเอากับเจ้าหน้าที่
อายุความใช้สิทธิไล่เบี้ย	นายจ้างไล่เบี้ยลูกจ้างผู้ทำละเมิดอายุความ 10 ปี	ถ้าไม่ได้จงใจ หรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงไล่เบี้ยเจ้าหน้าที่ไม่ได้ - ถ้าเจ้าหน้าที่จ่ายแทนหน่วยงานไปก่อน หน่วยงานคืนเจ้าหน้าที่ภายใน 1 ปี - ถ้าหน่วยงานจ่ายไปก่อน หน่วยงานก็มีสิทธิเรียกคืนโดยเป็นไปตามระเบียบคณะรัฐมนตรีว่าด้วยการผ่อนชำระหนี้โดยค้ำเงินถึงรายได้ ฐานะทางครอบครัว และพฤติการณ์คดีประกอบ
การนำหลักฐานนี้ร่วมมาใช้	นำหลักฐานนี้ร่วมมาใช้ หากเป็นความผิดของลูกจ้างให้มีการไล่เบี้ยกันเองระหว่างนายจ้างและลูกจ้าง	ไม่ได้นำหลักฐานนี้ร่วมมาใช้

ตั้งคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2092/2526 หากองค์การเชื้อเพลิงโจทก์ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจไม่ใช่ส่วนราชการ ความสัมพันธ์ระหว่างโจทก์กับพนักงานจึงมิใช่ความสัมพันธ์ระหว่างกรมกระทรวงในรัฐบาลกับข้าราชการซึ่งมีขึ้นตามกฎหมายฝ่ายปกครอง แต่เป็นความสัมพันธ์ตามสัญญาจ้างแรงงาน ลูกหนี้มีหนี้ตามสัญญาที่ต้องปฏิบัติตามนายจ้างโดยไม่ขัดต่อกฎหมาย ไม่ละเลยการปฏิบัติตามคำสั่งทั้งจะต้องไม่กระทำความผิดอย่างร้ายแรง หรือทำประการอื่นอันไม่สมแก่การปฏิบัติหน้าที่ของตนให้ลุล่วงไปโดยถูกต้องและสุจริต ดังที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 583

โจทก์มีคำสั่งให้ ส. กับ ว.รับผิดชอบในการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงของโจทก์ และในกรณีที่จ้างบุคคลอื่นขนส่งแทนก็ให้อยู่ในความควบคุมตรวจตราดูแลให้เรียบร้อย แต่บุคคลทั้งสองกลับละเลยไม่นำพาต่อคำสั่ง จนเป็นเหตุให้ผู้รับจ้างร่วมกันเอาน้ำมันเชื้อเพลิงไปใช้เป็นประโยชน์ต่อตนเอง โดยผิดกฎหมายไม่เป็นการปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญาจ้างแรงงานย่อมเป็นการไม่ชำระหนี้แก่โจทก์ซึ่งเป็นนายจ้าง ถึงแม้โจทก์ได้รับความเสียหายแก่ทรัพย์สินเนื่องจากความประมาทเลินเล่อในการปฏิบัติหน้าที่ของบุคคลทั้งสองอันว่าได้ถือว่าเป็นการละเมิดแล้ว แต่การไม่ชำระหนี้ของลูกจ้างก็เป็นการผิดสัญญา โจทก์ย่อมมีสิทธิฟ้องได้สองทาง คือ อย่างแรกคือฟ้องมูลละเมิดซึ่งใช้อายุความ 1 ปี แต่อายุความฟ้องร้องในการผิดสัญญาจ้างแรงงานมีอายุความ 10 ปี การที่จำเลยไม่ได้ฟ้องบุคคลทั้งสองภายในเวลา 1 ปีไม่ได้ทำให้โจทก์เสียหายเนื่องจากสามารถฟ้องโดยมูลคดีจ้างแรงงานเป็นเวลา 10 ปี และยังไม่ขาดอายุความดังกล่าว<sup>13</sup>

สำหรับการงานที่จ้างถ้าเป็นสัญญาจ้างแรงงานต้องพิจารณาว่าเป็นไปตามคำสั่งของผู้บังคับบัญชาซึ่งเป็นไปในทางการจ้างหรือไม่ วิธีการดำเนินงานเป็นไปตามที่สั่งหรือที่ได้รับมอบอำนาจ ลูกจ้างเป็นผู้กระทำ รับมอบอำนาจได้โดยเฉพาะหรือมีแต่นายจ้างมีคำสั่งห้ามไว้ การที่นายจ้างต้องรับผิดชอบในทางละเมิดการจ้าง ไม่ใช่ว่าแค่การมอบอำนาจให้กระทำการแทนเท่านั้น แต่ต้องพิจารณาขยายถึงว่าลูกจ้างได้ปฏิบัติไปโดยความเอาใจใส่หรือรักษาผลประโยชน์ของนายจ้าง และเกี่ยวข้องกับงานหรือไม่<sup>14</sup> จึงไม่ได้พิจารณาแต่เกิดในขณะที่กำลังปฏิบัติงานอยู่เท่านั้น<sup>15</sup> วิธีการปฏิบัติงานของลูกจ้างเป็นอย่างไร ถ้าไม่นอกเหนือจากการปฏิบัติงานก็ถือว่าเป็นละเมิดในทางการจ้างทั้งสิ้น นายจ้างจะต้องรับผิดชอบ

<sup>13</sup> สุขุม ศุภนิത്യ. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะละเมิด, พิมพ์ครั้งที่ 7, กรุงเทพฯ : นิติบรรณการ, มกราคม 2553) หน้า 40-41.

<sup>14</sup> จิตติ ดิงศภัทรี. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 2 ว่าด้วยมูลแห่งหนี้, พิมพ์ครั้งที่ 5, กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์เรือนแก้วการพิมพ์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์) หน้า 248 ข้อ 26.

<sup>15</sup> ไพจิตร ปุญญพันธ์. ความรับผิดในผลแห่งการทำละเมิดของลูกจ้าง, พ.ศ.2507 หน้า 57-58 ข้อ 61

ดังนั้น การที่ผู้ขนส่งซึ่งเป็นลูกจ้างได้รับการจ้างมาขับรถยนต์ แต่ขับรถยนต์ของคนอื่นหรือสิ่งของ ทำให้มีความเสียหายเช่นนี้ นายจ้างต้องมีความรับผิดชอบด้วย ซึ่งนายจ้างก็มีสิทธิไล่เบี่ยเอาจากลูกจ้างได้ เนื่องจากแม้กฎหมายกำหนดให้นายจ้างต้องรับผิดชอบในค่าเสียหายไปก่อนแต่เมื่อผู้กระทำผิดที่แท้จริงคือลูกจ้าง กฎหมายไม่ได้ห้ามสิทธิไม่ให้นายจ้างไล่เบี่ยเอากับลูกจ้างแต่อย่างใด ดังเห็นได้จาก กฎหมายแพ่งของประเทศญี่ปุ่น เรื่องการชดใช้จากลูกจ้างซึ่งเป็นที่มาของกฎหมายมาตรา 426\* เรื่องนายจ้างที่ได้ใช้สินไหมทดแทนให้บุคคลภายนอกไปก่อนแล้วเพื่อการกระทำละเมิดของลูกจ้าง สามารถที่จะได้รับชดใช้จากลูกจ้างนั้นๆ ของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทย ตามมาตรา 715 วรรค 3 มีหลักว่า “The provision of the preceding two paragraphs do not prevent the exercise of the Claim for reimbursement (the right of recourse) of the employer or the supervisor against the person employed”

จึงมีการรวมค่าฤชาธรรมเนียม ซึ่งปกติศาลพิพากษาให้จำเลยชำระแทนเจ้าหนี้คือผู้เสียหาย ลูกจ้างจึงสามารถถูกเรียกค่าฤชาธรรมเนียมที่นายจ้างจ่ายไปก่อนได้ แต่คำสั่งใหม่ทดแทนนี้แต่ทั้งนี้ไม่รวมค่าทนายความที่นายจ้างจำเป็นต้องเสียเพื่อแก้คดี เป็นประโยชน์แก่นายจ้างไม่ได้เป็นค่าใดๆ ที่ให้ชดใช้แก่บุคคลภายนอก<sup>16</sup>

เมื่อนายจ้างต้องรับผิดชอบในการกระทำใดของลูกจ้างที่เข้าไปในทางการจ้าง เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับกรณีผู้ประกอบการขนส่งแล้ว จึงกล่าวได้ว่ากรณีผู้ประกอบการขนส่งที่เป็นนายจ้างก็ต้องมีความรับผิดชอบในการกระทำของลูกจ้างซึ่งเป็นผู้ขับรถยนต์ขนส่งเช่นกัน ซึ่งศาลไทยเองก็มีแนวทางการวินิจฉัยไปในทิศทางคุ้มครองผู้ที่ต้องเสียหาย ดังนั้นหากไม่มีกรณีที่สามารถพิสูจน์ให้เห็นได้อย่างแน่ชัดว่าลูกจ้างได้กระทำไปเพื่อประโยชน์ของตนเองแล้ว หรือไม่ได้ใช้วิธีการทำงานหรือโอกาสที่เกี่ยวข้องในหน้าที่การงานเพื่อทำการของตนเองโดยตรง เมื่อเกิดละเมิดจะตีความไปในทางที่ละเมิดไปในการจ้างส่วนมาก และให้นายจ้างต้องชดใช้ค่าเสียหายให้กับบุคคลภายนอกไปก่อน แม้จะไปทำธุระส่วนตัวซึ่งเป็นเรื่องนอกทางการงานที่จ้างแต่ไม่ถึงขนาดเป็นการละเมิดต่อนายจ้าง หรือนายจ้างได้อนุญาตให้ปฏิบัติได้ก็ตาม เช่น นายจ้างอนุญาตให้นำรถจักรยานยนต์ไปเก็บที่บ้านของลูกจ้างเองก่อนแล้วมาทำงานในวันรุ่งขึ้นเพื่อความสะดวกแก่ลูกจ้างและเป็นไปทางการปกติการที่ลูกจ้างนำรถยนต์ไปแวะกินเหล้าแล้วกลับบ้าน เกิดชนผู้อื่น ก็ถือว่าได้อยู่ในกรอบแห่งการจ้าง ดังปรากฏในคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1681/2523 , หรือการที่ลูกจ้างคนที่ 1 ของนายจ้างไปติดเครื่องดื่มในระหว่างทำงานให้แก่บริษัทนายจ้างโดยลูกจ้างที่มีหน้าที่ขับรถยนต์ไม่ได้ดูแลควบคุมก็ตาม

\*ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 426 บัญญัติว่า “นายจ้างซึ่งได้ใช้สินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกเพื่อละเมิดอันลูกจ้างได้ทำนั้นชอบที่จะได้ชดใช้จากลูกจ้างนั้น”

<sup>16</sup> สุขุม ศุภนิติย์. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะละเมิด. พิมพ์ครั้งที่ 7 , กรุงเทพฯ : นิติบรรณการ , มกราคม 2553. หน้า 133.

ทำให้เกิดเหตุรถแล่นไปชนโจทก์ถึงแก่ความตาย เห็นว่าละเมิดได้ทำไปในระหว่างที่มีความสัมพันธ์ นายจ้างและลูกจ้างยังคงมีอยู่ นายจ้างต้องรับผิดชอบ ดังคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1160/2546 ดังนั้น การกระทำละเมิดของลูกจ้างไม่ได้อยู่เพียงแค่เวลาทำงานของนายจ้างเท่านั้นต้อง ต้องคู่ประกอบอื่นๆ ด้วย ซึ่งแนวความคิดเช่นนี้ปรากฏในแนวการพิพากษาของศาลในประเทศอังกฤษเช่นกัน ทั้งนี้หาก ความเสียหายเกิดจากความผิดของลูกจ้างโดยตรงซึ่งมีการฝ่าฝืนข้อบังคับเกี่ยวกับการทำงาน เช่น ห้ามดื่มสุราหรือของมึนเมาก่อนทำการขนส่งวัตถุอันตราย หรือปฏิบัติงานที่ต้องใช้ความระมัดระวัง อย่างสูง\* แล้วทำให้เกิดความเสียหายอย่างมากแก่นายจ้างซึ่งเป็นกรณีร้ายแรงแล้วนั้น การกระทำของ ลูกจ้างเช่นนี้เป็นการฝ่าฝืนข้อบังคับของนายจ้าง นอกจากนายจ้างจะสามารถไล่เบี่ยค่าเสียหายที่ตน ต้องเสียให้แก่บุคคลภายนอกแล้ว ยังสามารถเลิกจ้างลูกจ้างได้ทันทีโดยไม่ต้องจ่ายค่าชดเชย<sup>17</sup> เนื่องจากเป็นความผิดที่ลูกจ้างกระทำล้วนๆ

งานบางชนิดรวมทั้งงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุกำมันตรังสี ได้แก่ งานเกี่ยวกับกำมันตภาพรังสี การขนส่งวัตถุอันตราย ถือว่าเป็นงานที่อาจเป็นอันตรายต่อ สุขภาพและความปลอดภัยของลูกจ้าง กฎหมายกำหนดไว้ว่าต้องมีเวลาทำงานปกติไม่เกินวันละแปด ชั่วโมง<sup>18</sup> หากเกินกำหนดเวลาดังกล่าวนอกจากเป็นความผิดอาญาเนื่องจากกฎหมายคุ้มครองแรงงาน เป็นกฎหมายลักษณะกฎหมายมหาชน ไม่สามารถกำหนดข้อยกเว้นให้ขัดต่อความสงบเรียบร้อยของ ประชาชนและศีลธรรมอันดีได้แล้ว เมื่อเกิดความเสียหายหรืออุบัติเหตุในการขนส่งหรือการทำงาน เกี่ยวกับรังสี นอกจากนายจ้างจะต้องรับผิดชอบทางแพ่งแล้ว จะต้องมีความผิดทางอาญาด้วยเพราะมี

---

\*คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1108/2534 การที่ลูกจ้างออกไปดื่มสุราข้างนอกบริษัทแล้วเมาสุรากลั้มมาเข้าไปทำงานใน โรงงาน ถือว่าลูกจ้างได้ปฏิบัติงานอันเป็นการฝ่าฝืนระเบียบข้อบังคับของนายจ้าง โดยที่งานขับรถเครนเคยทำให้พนักงานของ นายจ้างได้รับบาดเจ็บสาหัส เมื่อลูกจ้างเมาสุราเข้ามาทำงานที่ต้องใช้ความระมัดระวังอย่างสูง เป็นการฝ่าฝืนข้อบังคับที่ ร้ายแรง

<sup>17</sup> เกษมสันต์ วิจารณ์ธรรม, คำอธิบายกฎหมายแรงงาน, พิมพ์ครั้งที่ 11, (กรุงเทพฯ : วิญญูชน, 2550), หน้า 152-155.

<sup>18</sup> กฎกระทรวง ฉบับที่ 2 (พ.ศ.2541) ข้อ 1 “ให้งานทุกประเภทมีเวลาทำงานปกติวันหนึ่งไม่เกินแปดชั่วโมง”

ข้อ 2 “งานที่อาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพและความปลอดภัยของลูกจ้าง ได้แก่

- (1) งานที่ต้องทำใต้ดิน ใต้น้ำ ในถ้ำ ในอุโมงค์ หรือในที่อับอากาศ
- (2) งานเกี่ยวกับกำมันตภาพรังสี
- (3) งานเชื่อมโลหะ
- (4) งานขนส่งวัตถุอันตราย
- (5) งานผลิตสารเคมีอันตราย
- (6) ....
- (7) ....

ทั้งนี้โดยสภาพของงานมีความเสี่ยงอันตรายสูง หรือมีภาวะแวดล้อมในการทำงานเกินมาตรฐานความปลอดภัยที่กำหนดไว้ ในกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 103 ซึ่งไม่สามารถปรับปรุงแก้ไขที่แหล่งกำเนิดได้ และต้องจัดให้มีการป้องกันที่ตัวบุคคล”

ข้อบังคับเกี่ยวกับการทำงาน ระเบียบ หรือคำสั่งที่ไม่ชอบด้วยกฎหมายและกระทบต่อตัวลูกจ้างด้วย และไม่สามารถกระทำการใดๆให้ขัดต่อกฎหมายได้

และในกรณีที่หากผู้รับจ้างขนส่งเคลื่อนย้ายมิได้เป็นผู้ประกอบอาชีพในการรับขนส่งเป็นปกติธุระแล้ว และมีความสัมพันธ์ในลักษณะสัญญาจ้างทำของ<sup>19</sup> จึงเกิดประเด็นข้อสงสัยว่าหากเกิดความเสียหายในระหว่างการขนส่ง ผู้รับผิดชอบจะเป็นผู้ใด เนื่องจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการจ้างทำของนั้น มีลักษณะของนิติสัมพันธ์คือผู้รับจ้างจะตกลงทำงานสิ่งใดสิ่งหนึ่งให้แก่บุคคลที่เป็นผู้ว่าจ้าง ซึ่งมีการแลกกับสินจ้างเพื่อผลสำเร็จการงาน ดังนั้นผลงานที่แลกมาต้องเป็นความสำเร็จของงาน และต้องเป็นงานอย่างใดอย่างหนึ่งที่ตกลงไว้ชัดเจนแน่นอนจากัดเท่านั้น สัญญาจ้างทำของ เช่น สัญญาจ้างตัดเสื้อ จ้างวาดรูป จ้างทนายความว่าความ จ้างทำความสะอาด ส่วนกรณีที่เป็นการขนส่ง เช่นสัญญาจ้างเหมาแท็กซี่ไปต่างจังหวัด สัญญาจ้างรถรับจ้างขนส่ง เป็นต้น หากมีความเสียหายเกิดขึ้นต่อบุคคลภายนอก ความเสียหายเกิดขึ้นระหว่างผู้รับจ้างจัดทำกรงานให้แก่ผู้ว่าจ้างแล้วนั้น กรณีที่ผู้ว่าจ้างต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่ลูกจ้างได้กระทำการ มีดังต่อไปนี้

1. กรณีผู้รับจ้างก่อความเสียหายแก่บุคคลภายนอก แบ่งได้เป็น 2 กรณี

(1) ผู้รับจ้างไม่ได้ตั้งใจและไม่ได้ประมาทเลินเล่อ ผู้ว่าจ้างเองก็ไม่ผิด ผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้างไม่ต้องรับผิดชอบ

(2) ผู้รับจ้างจงใจหรือประมาทเลินเล่อทำให้เกิดความเสียหายของผู้ว่าจ้างเอง เช่นนี้ ผู้ว่าจ้างไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่ผู้รับจ้างก่อเพราะโดยหลักแล้วผู้ว่าจ้างไม่ได้มีการกำกับดูแลแบบบังคับบัญชาการทำงานของผู้ว่าจ้างโดยตรง ต้องการเพียงผลสำเร็จของงานเท่านั้น

2. กรณีเกิดจากความผิดของผู้ว่าจ้าง ได้แก่ การมอบหมายงานที่ผิดพลาด การมีคำสั่งหรือสั่งการที่ก่อให้เกิดความเสียหาย เช่น การสั่งให้เร่งความเร็วรถเกินกว่ามาตรฐาน การที่ผู้ว่าจ้างละเว้นหรือไม่เลือกเฟ้นหาผู้รับจ้างที่มีลักษณะดีและเหมาะสมกับงานแต่กลับเลือกลูกจ้างที่มีคุณภาพด้อยในราคาค่าจ้างที่ต่ำกว่า และทำให้เกิดผลเสียหายตามมา เช่นนี้ผู้ว่าจ้างถือว่ามีส่วนผิดและต้องรับผิดชอบในความเสียหายเนื่องจากการทำละเมิดของตนเองตามมาตรา 428 และไม่ต้องรับผิดชอบตามมาตรา 420 เนื่องจากไม่ได้ก่อความเสียหายเองโดยตรง

ส่วนผู้รับจ้างต้องรับผิดชอบต่อผู้เสียหายหรือไม่นั้น ต้องพิจารณาไปด้วยว่าการกระทำของผู้รับจ้างเข้าองค์ประกอบละเมิดตามมาตรา 420 หรือไม่ ถ้าครบองค์ประกอบความผิดตามมาตรา 420 แล้วผู้รับจ้างก็ต้องมีส่วนรับผิดชอบต่อผู้ที่ทำละเมิดเช่นกัน

<sup>19</sup> ไพฑูริย์ เอกจริยกร .คำอธิบายจ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขนส่ง.พิมพ์ครั้งที่ 8 แก้ไขเพิ่มเติม, กรุงเทพฯ : วิทยุชน, 2550. หน้า 231



สำหรับกรณีความรับผิดชอบของผู้ขนส่งสาธารณะ (Common carrier) ตามหลักของกฎหมายอังกฤษ ผู้ขนส่งสาธารณะมีหน้าที่ที่จะต้องประกันต่อความปลอดภัยของสินค้าที่ทำกรขนส่ง รับผิดชอบความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นไม่ว่าจะเกิดจากความประมาทเงินแล้วหรือไม่ก็ตามโดยยังสามารถใช้เหตุเพื่อให้อตนเองหลุดพ้นได้แก่ การกระทำของพระเจ้า สภาพของที่ส่ง คัศรุของพระราชินี ความผิดหรือการฉ้อโกงของผู้ส่ง<sup>20</sup>

แต่หากผู้ส่งเป็นผู้บังคับบัญชาผู้ขนส่งความสัมพันธ์ของผู้ส่งกับผู้ขนส่งจะเป็นสัญญาจ้างแรงงาน และการที่นายจ้างต้องการให้ลูกจ้างทำงานให้โดยเปรียบเสมือนเป็นคนขับรถยนต์ไปส่งของให้ความสัมพันธ์จะเป็นในแง่สัญญาจ้างแรงงาน จึงต้องรับผิดชอบตามลักษณะความสัมพันธ์นายจ้างกับลูกจ้าง

## (2) ตัวการ-ตัวแทน

ในบางกรณีผู้ขนส่งนอกจ้างจะมีความสัมพันธ์ในลักษณะนายจ้าง-ลูกจ้างแล้ว อาจจะมีลักษณะความสัมพันธ์ระหว่างกันแบบอื่นเช่น ตัวการ-ตัวแทน โดยมีการมอบให้กระทำการกับบุคคลที่ 3 ในนามตัวการตัวแทนกัน แต่จะสังเกตได้ว่าความสัมพันธ์ของนายจ้างลูกจ้างจะมีมากกว่าตัวแทนที่กระทำการแทนตัวการ เพราะสัญญาตัวการตัวแทนมีการมอบอำนาจให้ทำการจึงจะทำการ และทำการไปเฉพาะเรื่องได้ มีประเด็นที่น่าสนใจในกรณีการขนส่งวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุกัมมันตรังสีในปัจจุบันที่ผู้ขนส่งมีการครอบครองใบอนุญาตแทน โดยนำใบอนุญาตที่ได้รับจากผู้ผลิตผู้นำเข้า ผู้ส่งออกมาใช้เสมือนเป็นใบอนุญาตของการขนส่งตามนี้จะมีลักษณะเป็นตัวการตัวแทนหรือไม่ เพราะกฎหมายบัญญัติให้ตัวการต้องร่วมกันรับผิดชอบในผลแห่งละเมิดที่ตัวแทนกระทำไปเพื่อจุดประสงค์ให้ผู้เสียหายได้รับการชดใช้และเยียวยา การกระทำเพื่อประโยชน์ของตัวการในลักษณะนี้ไม่ใช่เป็นกรณีตัวแทนชัด เนื่องจากได้มีการตกลงกัน หากมีความเสียหายตัวการต้องเข้ามา ร่วมกันกับตัวแทนในการมอบอำนาจ ซึ่งมีได้หลายวิธี เช่น แต่งตั้งและแสดงออกโดยชัดแจ้งตามสัญญา ไม่ว่าจะโดยปริยายหรือให้สัตยาบัน การมีป้ายในนามบริษัทข้างรถ เบอร์โทรศัพท์ของตัวการ และทำให้บุคคลอื่นเข้าใจได้ว่าเป็นหน่วยงานของบริษัทใด รวมไปถึงการเชิดการเข้าร่วมอื่นๆ<sup>21</sup> ดังคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 650/2545 การที่จำเลยที่ 4 ได้จดทะเบียนเข้าร่วมประกอบการขนส่งกับกับจำเลยที่ 1 มีการพนีสด้านข้างรถยนต์ให้เข้าใจได้ว่าเป็นผู้ประกอบการขนส่งจำเลยที่ 1 และรถบรรทุกทั้งหมดจะไม่ได้มีจำเลยที่ 1 เป็นเจ้าของรถยนต์เพียงแต่ติดสัญญาเช่าซื้อรถ มีเพียงแต่สิทธิครอบครอง จึงถือได้ว่าจำเลยที่ 1 และจำเลยที่ 4 ยอมผูกพันตนเข้าร่วมกิจการและรับผลประโยชน์ร่วมกัน ในทาง

<sup>20</sup> ไผทชิต เอกจริยกร .คำอธิบายจ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน,พิมพ์ครั้งที่ 8 แก้วไขเพิ่มเติม, กรุงเทพฯ : วิญญูชน, 2550. หน้า 265.

<sup>21</sup> สุขุม ศุภนิศย์. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะละเมิด. พิมพ์ครั้งที่ 7, กรุงเทพฯ : นิติบรรณการ, มกราคม 2553)หน้า 139.

กลับกันก็ต้องร่วมรับผิดชอบในการที่จำเลยที่ 5 ลูกจ้างจำเลยที่ 4 ละเมิดข้อบรรณนัตโดยการประมาทด้วย เป็นต้น แต่หากเป็นการตั้งตัวแทนโดยเด่นชัดก็จะมีกรมอบอำนาจกระทำกรไปเป็นเรื่อยๆ ในขอบเขตอำนาจนั้นจึงแสดงถึงการกระทำกรแทนตัวกรชัดเจน

หากผู้ขนส่งกับผู้ว่าจ้างขนส่งหรือผู้ขนส่ง มีการกอนติสัมพันธ์ในสัญญารับขนซึ่งผู้รับขนต้องมีหน้าที่ขนส่งให้ไปจนถึงที่จุดมุ่งหมายปลายทาง เพื่อแลกกับเบี้ยหรือค่าจ้างในการขนส่งนั้น ผู้เขียนเห็นว่าในกรณีที่มีมอบใบอนุญาตให้ครอบครองแทนแล้วเป็นเสมือนตัวกรตัวแทนในทุกกรณี ย่อมไม่ถูกต้อง เพราะการที่ตัวกรจะสามารถมอบอำนาจให้ตัวแทนทำกรแทนได้ต้องเป็นกรณีที่มีบริษัทนำเข้า ผลิต ส่งออก บริษัทนั้นเป็นผู้ได้รับใบอนุญาต และภาษาที่ใช้ในการขนส่งเป็นของบริษัทนั้นๆ ซึ่งการจะมีการขอใบอนุญาตขนส่งวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุกำมันตรังสีนี้เป็นเรื่องเฉพาะตัว และการขออนุญาตเป็นไปเพื่อการในสินค้าลอตนั้นๆ เท่านั้น หากเป็นการกระทำกรของบริษัทที่ได้รับใบอนุญาตการนำเข้ามาเองแล้วย่อมสามารถกระทำในลักษณะตัวกรตัวแทนได้ แต่สำหรับกรณีที่บริษัทนำเข้า ผลิต ส่งออก บริษัทนั้นเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตต้องว่าจ้างผู้ขนส่งรายอื่นก็ควรที่จะให้บริษัทขนส่งเหล่านั้นมีการขอใบอนุญาตในการขนส่งวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุกำมันตรังสีดังกล่าวด้วย เป็นการเฉพาะไป สำหรับบริษัทผู้นำเข้า ผลิต ส่งออก มอบเอกสารประกอบว่าสินค้าอันตรายดังกล่าวเข้ามาในประเทศโดยสมบูรณ์ไม่ติดขัดเรื่องการได้รับใบอนุญาต (Licensing) แต่อย่างใด

-มาตรฐานในการประกอบวิชาชีพของผู้ประกอบการ

รากฐานของการใช้สิทธิเรียกร้องของผู้ประกอบวิชาชีพให้มีความรับผิดชอบในการปฏิบัติวิชาชีพ (Professional Liability)<sup>22</sup> มีผลทำให้ผู้ประกอบวิชาชีพบางอาชีพเกิดความหวั่นวิตกและปฏิเสธไม่ทำตามหน้าที่ของตนที่อาจทำให้เกิดความเสี่ยง เช่น แพทย์ ในปัจจุบันแพทย์ในประเทศไทยมักปฏิเสธไม่รักษาผู้ป่วย หากเสี่ยงต่อการเป็นอันตรายและรักษาไม่หายขาด ทั้งๆที่เป็นหน้าที่ความรับผิดชอบและศีลธรรมอันดีที่ต้องรักษาชีวิตเพื่อนมนุษย์ จึงเห็นวายังเป็นเรื่องที่ควรได้รับการแก้ไขพิเศษ ไม่ใช่สิทธิฟ้องต่อศาลดังคดีปกติธรรมดาอย่างคดีฟ้องร้องเรื่องละเมิด แต่มีบางประเทศมีแนวความคิดในรูปแบบกองทุนที่ทุกฝ่ายที่มีส่วนเกี่ยวข้องมีภาระจ่ายสมทบความเสี่ยงจากระบบแนวทางประกันสังคมโดยนำภาษีสะสมมาเป็นกองทุนประกันความเสียหายเพื่อชดใช้ให้แก่ผู้เสียหายโดยไม่เน้นการฟ้องคดี ไม่ต้องนำสืบการประมาทเล็กน้อย ดังปรากฏในประเทศแถบสแกนดิเนเวีย และในประเทศแถบตะวันตกที่มีการแจ้งให้คนใช้ทราบและมีการตกลงยอมรับหากมีความ

<sup>22</sup>

สุขุม ศุภนิตย์ คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะละเมิด-พิมพ์ครั้งที่ 7 , กรุงเทพฯ : นิติบรรณการ , มกราคม 2553. หน้า 26

เสียหายเกิดขึ้นเกินกว่าความคาดหมาย มีการนำระบบประกันความเสียหายจากผู้ประกอบวิชาชีพมาใช้ ทำให้ค่ารักษาพยาบาลในแถบตะวันตกสูงมาก<sup>23</sup>

ผู้ขนส่งเป็นผู้ที่มีหน้าที่ต้องใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษยิ่งกว่าสามัญชนธรรมดาในการประกอบอาชีพที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง การจัดการรถยนต์บรรทุกที่เหมาะสมและสามารถบรรทุกของได้สัดส่วนกับสินค้า สามารถป้องกันภัยอันตรายไม่ให้เกิดได้ อีกทั้งหากอนุญาตให้ผู้ขนส่งสามารถจำกัดความรับผิดชอบของตนเองมากเกินไปย่อมเป็นการไม่ยุติธรรมและไม่เป็นประโยชน์ต่อธุรกิจของผู้ส่ง เนื่องจากผู้ขนส่งทำกิจการขนส่งเป็นประจำย่อมรู้ดีว่าการทำสัญญา รับขนหรือเอกสารใดๆ เพื่อให้ตนเสียเปรียบน้อยที่สุด แตกต่างจากผู้ส่งซึ่งเป็นผู้ขายสินค้าซึ่งอาจจะทำการรับขนเป็นครั้งคราว แล้วแต่ตามการสั่งซื้อสินค้าจากลูกค้า จึงย่อมไม่มีความเชี่ยวชาญในเอกสารและอาจถูกเอาเปรียบจากผู้ขนส่งได้ ดังนั้นการยกเว้นความรับผิดชอบหรือกำหนดความรับผิดชอบที่น้อยกว่าปกติต้องมีการตกลงโดยชัดแจ้งและดูเป็นกรณีๆไป และต้องมีการตกลงกับผู้ส่งก่อนด้วยเสมอ ดังคำพิพากษาศาลฎีกา ที่ 1969/2511, 1123/2519, 447/2521 ที่ ว่าต้องมีการตกลงยกเว้นความรับผิดชอบโดยแจ้งชัดระหว่างผู้ส่งกับผู้ขนส่งเท่านั้นมิฉะนั้นข้อความนั้นจะเป็นโมฆะ และไม่ใช่ว่าเพียงการเอาใบตราส่งไปยื่นขอรับเงินจากธนาคารแล้วจะถือว่าเป็นการตกลงโดยแจ้งชัด ไม่ถือว่าการกระทำดังกล่าวเป็นการตกลงยกเว้นความรับผิดชอบได้ จึงต้องมีการตกลงอย่างแน่ชัดเสมอ ดังคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 763/2522 การตกลงอย่างแน่ชัด ได้แก่ การลงลายมือชื่อหรือทำเป็นเอกสารเพิ่มเติมแยกต่างหาก แม้มีข้อความที่แสดงให้เห็นการจำกัดความรับผิดชอบแต่หากไม่ปรากฏการรับรู้ของ ผู้ส่ง หรือได้รับอนุญาตจากผู้ส่งกรณีที่ถูกจ้างผู้ส่งทำความตกลงแทน ผู้ขนส่งจะใช้นับผู้รับตราส่งและบุคคลอื่นที่ได้รับการโอนสลักใบตราส่งไม่ได้

### 3.1.4.3 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งสินค้าหรือวัตถุอันตรายตามกฎหมายอื่นๆ

ความรับผิดชอบในความเสียหายในระหว่างการขนส่งวัตถุอันตรายนั้น ซึ่งได้แก่ ความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย อนามัย เสรีภาพ ชื่อเสียงของบุคคลหรือต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอก ในลักษณะของการละเมิด การขนส่งวัตถุอันตรายจึงมีความเสี่ยงในการที่จะก่อให้เกิดความเสียหาย ซึ่งความเสียหายที่เกิดจากวัตถุอันตรายเป็นความเสียหายที่รุนแรง น่าสะพรึงกลัวและมักส่งผลกระทบต่อประชาชนของประเทศ ทั้งนี้กฎหมายไทยได้มีบทบัญญัติความรับผิดไว้เป็นการเฉพาะ และได้กำหนดให้บุคคลที่เกี่ยวข้องที่ทำการขนส่งสินค้าอันตรายต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจากตัวสินค้าหรือวัตถุอันตราย ดังหลักเกณฑ์ที่จะได้ศึกษาดังต่อไปนี้

<sup>23</sup> สุขุม ศุภนิธย์. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะละเมิด, พิมพ์ครั้งที่ 7, กรุงเทพฯ : นิติบรรณการ, มกราคม 2553. หน้า 27

### 3.1.4.3.1 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งสินค้าหรือวัตถุดิบตามกฎหมาย

#### วัตถุดิบทราย

คำนิยามของมาตรา 4 วรรค 6 ของพระราชบัญญัติวัตถุดิบทราย พบคำว่า “มีไว้ในครอบครอง” ซึ่งหมายถึงการมีไว้ในครอบครองไม่ว่าเพื่อตนเองหรือผู้อื่น และไม่จำเป็นต้องเป็นการมีไว้เพื่อขาย เพื่อขนส่ง เพื่อใช้ หรือเพื่อประการอื่นใด และรวมถึงการทิ้งอยู่หรือปรากฏอยู่ในบริเวณที่อยู่ในครอบครองด้วย จึงอนุมานได้ว่าการมีไว้ในครอบครองในที่นี้หมายถึงความรวมถึงการมีไว้เพื่อตนเองหรือผู้อื่น ดังกรณีผู้ประกอบการขนส่งวัตถุดิบทรายที่มีการครอบครองวัตถุดิบทราย แต่ไม่ได้ครอบครองเพื่อตนเองอย่างเป็นเจ้าของ แต่เป็นการครอบครองแทนในสินค้าอันตรายนั้นๆ เพื่อการขนส่งไปยังจุดหมายปลายทาง จึงถือว่าผู้ขนส่งนั้นมีไว้ในครอบครองวัตถุดิบทรายเช่นกัน และด้วยคำนิยามในมาตรา 4 ที่ได้กล่าวชัดถึงครอบครองรวมการมีไว้ในครอบครองเพื่อขนส่ง ดังนั้นผู้ขนส่งวัตถุดิบทรายจึงมีความรับผิดชอบในฐานะผู้มีไว้ในครอบครองเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนดอย่างชัดเจน

การควบคุมวัตถุดิบทรายของผู้ประกอบการขนส่งวัตถุดิบทราย เป็นไปตามพระราชบัญญัติวัตถุดิบทราย พ.ศ.2535 ผู้ประกอบการขนส่งจะต้องปฏิบัติตามบทบัญญัติในเรื่องของการควบคุมตามมาตรา 18 ต้องมีการปฏิบัติตามข้อกำหนดเพื่อควบคุม ป้องกัน บรรเทาหรือระงับอันตรายที่อาจเกิดแก่บุคคล สัตว์ พืช ทรัพย์สินหรือสิ่งแวดล้อม รวมไปถึงกรณีกำหนดองค์ประกอบคุณสมบัติและสิ่งเจือปน ภาชนะบรรจุ วิธีการตรวจและทดสอบภาชนะ ฉลาก การผลิต การนำเข้า การส่งออก การขาย การเก็บรักษา การกำจัด การทำลาย การปฏิบัติกับภาชนะของวัตถุดิบทราย การแจ้งข้อเท็จจริงให้ทราบ หรือการอื่นใดเกี่ยวกับวัตถุดิบทราย ให้มีผู้เชี่ยวชาญหรือบุคลากรเฉพาะรับผิดชอบสำหรับการดำเนินการอย่างใดอย่างหนึ่ง หากผู้ได้รับอนุญาตฝ่าฝืน ไม่ปฏิบัติตามนี้ พนักงานเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจพิจารณาสั่งพักใช้ใบอนุญาตมีกำหนดเวลาตามที่เห็นสมควรแต่ไม่เกิน 1 ปี หากเป็นกรณีที่สำคัญจะสั่งเพิกถอนใบอนุญาตนั้นได้ และผู้ถูกสั่งเพิกถอนใบอนุญาตจะขออนุญาตใหม่อีกไม่ได้จนกว่าจะครบกำหนด 5 ปีนับแต่วันที่ถูกเพิกถอน การกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งวัตถุดิบทรายต้องปฏิบัติตามที่ได้กำหนดไว้ในแต่ละประเภทของวัตถุดิบทราย เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการขนส่งวัตถุดิบทราย เพราะวัตถุดิบทรายต่างประเภทกันย่อมมีวิธีที่ต้องปฏิบัติหรือการควบคุมดูแลแตกต่างกัน เพื่อให้เหมาะสมกับคุณสมบัติของวัตถุดิบทรายนั้นๆ การเก็บ บรรจุ การจัดวางของบนรถขนส่ง การขนส่งวัตถุดิบทรายโดยทางรถขนส่ง ไม่ว่าจะประเภทใดจะเป็นผู้ที่มีความใกล้ชิดกับบุคคลอื่นๆ มากน้อยแตกต่างกันไป เพราะการขนส่งอาจจะต้องมีการขับผ่านหรือเข้าไปยังชุมชนที่มีผู้อยู่อาศัยอย่างหนาแน่น หากเกิดอุบัติเหตุหรือความเสียหายจากรถที่ใช้ในการขนส่งวัตถุดิบทรายแล้ว จะมีความเสียหายที่จะเกิดขึ้นแก่บุคคลเป็นจำนวนมากและส่งผลกระทบต่อ

สิ่งแวดล้อมจากคุณสมบัติหรือพิษของวัตถุอันตรายนั้นๆ จะเกิดความเสียหายที่ร้ายแรงมากกว่าการพาหนะที่ใช้ในการขนส่งสินค้าทั่วไป

ตามพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. 2535 มาตรา 63 ได้บัญญัติว่า “ผู้ผลิต ผู้นำเข้า ผู้ขนส่ง หรือผู้มิไว้ในครอบครองซึ่งวัตถุอันตรายต้องรับผิดชอบ เพื่อการเสียหายอันเกิดแต่วัตถุอันตรายที่อยู่ในความครอบครองของตน เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิดเพราะความผิดของผู้ต้องเสียหายนั่นเอง” ซึ่งทำให้ผู้ประกอบการขนส่งจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากวัตถุอันตรายที่อยู่ในความครอบครองของผู้ขนส่ง เนื่องจากกฎหมายได้มีการกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต้องระมัดระวังในการตรวจสอบความถูกต้องของสิ่งที่ใช้ในการขนส่งหรือยานพาหนะหรืออุปกรณ์ความถูกต้องของภาชนะบรรจุและฉลาก ความเหมาะสมของวิธีการขนส่ง ความถูกต้องของการจัดวางบนรถที่ใช้ในการขนส่ง ซึ่งเป็นหน้าที่หลักของผู้ประกอบการขนส่งอยู่แล้ว เพียงแต่เรื่องการขนส่งวัตถุอันตรายกฎหมายกำหนดให้ชัดเจนยิ่งขึ้น เพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่งระมัดระวังมากขึ้นเพราะหากผู้ประกอบการขนส่งไม่ปฏิบัติตาม เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นแล้วจะมีความรับผิดชอบทั้งทางแพ่งและทางอาญ่อีกด้วย

ความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งเพื่อความเสียหายอันเกิดจากวัตถุอันตรายในความครอบครองของตนเป็นความรับผิดเด็ดขาด (Strict liability) เพราะเป็นความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งจากความเสียหายที่เกิดจากวัตถุอันตรายที่ตนต้องดูแล แม้ความเสียหายที่เกิดขึ้นอาจไม่ได้เกิดจากความจงใจ หรือความประมาทเลินเล่อของผู้ประกอบการขนส่งก็ตาม ดังนั้นไม่ว่าจะไม่ได้มีการประมาทในการขนส่ง แต่เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นจากวัตถุอันตรายที่ได้อยู่ในความครอบครองของตนแล้ว ผู้ประกอบการขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายนั้น

แต่ทั้งนี้หากผู้ประกอบการขนส่งสามารถพิสูจน์ได้ว่าเกิดขึ้นเพราะเหตุสุดวิสัย หรือเป็นเพราะความผิดของผู้เสียหายนั่นเอง ผู้ประกอบการขนส่งก็ไม่ต้องรับผิดชอบเสียหาย แต่การที่กฎหมายบัญญัติให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบไปก่อนเนื่องจากเพื่อให้เกิดความเป็นธรรมและเป็นประโยชน์ในทางสังคมมากที่สุด โดยต้องมีผู้ที่รับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น เพราะผู้เสียหายไม่อาจพิสูจน์ถึงสาเหตุที่เกิดขึ้นหรือพิสูจน์ได้ยาก อาจจะเป็นได้ว่าเกิดขึ้นอยู่ในความรู้นั้นของฝ่ายผู้ก่อความเสียหายแต่เพียงฝ่ายเดียว หรือว่าอาจพิสูจน์ได้ว่าเหตุความเสียหายเกิดขึ้นจริง แต่ไม่อาจพิสูจน์ว่าสาเหตุที่เกิดขึ้นได้อย่างไร<sup>24</sup>

<sup>24</sup> ไพจิตร ปุญญพันธ์. คำอธิบายกฎหมายเฉพาะเรื่อง ประมวลกฎหมายอาญาหลักทรัพย์โดยใช้กลอุบายมิได้หรือไม่ และประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ข้อสันนิษฐานความผิดทางกฎหมาย. กรุงเทพมหานคร :แสงทองการพิมพ์ ,2517. หน้า 52

เรื่องความรับผิดในความเสียหายที่เกิดจากทรัพย์สินอันตรายซึ่งเป็นความรับผิดเด็ดขาด และเป็นข้อสันนิษฐานตามกฎหมาย ผู้ที่จะต้องรับผิดในความเสียหายคือ ผู้ครอบครองทรัพย์สินอันตราย\* หากมีความเสียหายเกิดขึ้นจากทรัพย์สินอันตรายนั้น ไม่ว่าจะผู้ครอบครองทรัพย์สินนั้นจะจงใจหรือประมาทเลินเล่อก็ตาม เว้นแต่เป็นเหตุสุดวิสัยหรือเพราะความผิดของผู้เสียหายเอง “ผู้ครอบครอง” ในที่นี้จึงหมายถึงผู้ครอบครองทรัพย์สินที่เป็นเหตุแห่งความเสียหายในขณะที่เกิดความเสียหาย จึงไม่มีความจำเป็นว่าต้องเป็นเจ้าของทรัพย์สินเสมอไป อาจเป็นเพียงผู้มีสิทธิครอบครองเท่านั้น และไม่จำเป็นต้องยึดถือทรัพย์สินนั้นไว้ตามความเป็นจริงในขณะที่เกิดเหตุ ดังนั้นเมื่อลูกจ้างผู้ที่ทำหน้าที่ขับรถขนส่งวัตถุอันตราย ได้เกิดความเสียหายในขณะที่ทำการขนส่ง ผู้ประกอบการขนส่งจะต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากวัตถุอันตรายที่ตนขนส่งนั้น เพราะถือว่าความเสียหายเกิดขึ้นจากทรัพย์สินที่อยู่ในความครอบครองของผู้ประกอบการขนส่ง

ดังนั้นเมื่อนำมาเปรียบเทียบกับกันระหว่างความรับผิดตามพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. 2535 มาตรา 63 และความรับผิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437 วรรค 2 แล้วพบว่ามึลักษณะความรับผิดและข้อยกเว้นความรับผิดที่คล้ายคลึงกัน เพียงแต่ว่าความรับผิดตาม มาตรา 63 นี้บัญญัติชัดเจนขึ้นไปอีกว่าผู้ขนส่งจะต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดจากวัตถุอันตรายที่ตนได้ทำการขนส่งนี้ ส่วนมาตรา 437 วรรค 2 เป็นบทบัญญัติในเรื่องละเมิดและมีหลักตีความโดยเคร่งครัด (Strict Liability) แต่พระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ.2535 มาตรา 63 เป็นความผิดที่กฎหมายบัญญัติความรับผิดไว้เป็นการเฉพาะผู้ที่มีความเกี่ยวข้องกับวัตถุอันตราย

### - กรณีความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งในการกระทำของลูกจ้าง

ผู้ประกอบการขนส่งมีหน้าที่จัดหาลูกจ้างหรือผู้ทำงานให้แก่ตน โดยเฉพาะผู้ขับรถยนต์ที่มีความสามารถและไว้วางใจเพื่อดูแลวัตถุอันตรายในระหว่างการเดินทางในเส้นทางขนส่ง ผู้ประกอบการขนส่งที่ผู้ประกอบการขนส่งหามาจึงต้องมีทักษะ ความสามารถในการขับรถขนส่งวัตถุอันตราย เนื่องจากที่ได้มีการบรรทุกวัตถุอันตรายลงในรถที่ขนส่งแล้วนั้น ส่วนที่เหลือจึงอยู่ในความดูแลของผู้

---

\*คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1919/2523 จำเลยที่ 1 และจำเลยที่ 2 เป็นสามีภรรยา เป็นเจ้าของบ้านที่เกิดเหตุ จำเลย ซิงสายแดงเปลือยปลอยกระแสไฟฟ้าไว้รอบบ้านแต่ไม่ดูแลให้สายไฟอยู่ในสภาพเรียบร้อย เป็นเหตุให้สายไฟฟ้าตกลงมาฟาดรั้ว คุกผู้อื่นถึงแก่ความตาย จำเลยที่ 1 และจำเลยที่ 2 เป็นผู้ครอบครองทรัพย์สินซึ่งเป็นของเกิดอันตรายได้โดยสภาพต้องรับผิด ส่วน จำเลยที่ 3 เป็นเพียงผู้ดูแลบ้านเท่านั้น แม้จะเป็นผู้ว่าจ้างให้ช่างไฟฟ้าเดินสายไฟฟ้าดังกล่าว ก็ไม่เป็นผู้ครอบครองไฟฟ้าจึงไม่ ต้องรับผิด

ชัดลงไปจนถึงจุดหมายปลายทาง และในพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย มาตรา 65\* ได้กำหนดให้นายจ้าง ตัวการ ผู้ว่าจ้าง หรือเจ้าของกิจการต้องร่วมรับผิดชอบในผลแห่งละเมิดที่บุคคลตามมาตรา 63 หรือมาตรา 64 (ผู้ผลิต ผู้นำเข้า ผู้ขนส่ง ผู้ครอบครอง ผู้ขาย หรือผู้ส่งมอบวัตถุอันตราย) ได้กระทำไปในการทำงานให้แก่ตน หากผู้ประกอบการขนส่งมีส่วนผิดในการสั่งให้ทำ การเลือกหาตัวบุคคล การควบคุม หรือการอื่นที่มีผลโดยตรงให้เกิดละเมิดขึ้น ความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งที่ต้องรับผิดชอบในการกระทำของลูกจ้างนี้เป็นความรับผิดชอบเพื่อการกระทำของผู้อื่น ซึ่งเป็นการกระทำโดยอ้อมของผู้ที่ต้องรับผิดชอบ เป็นนโยบายของสังคมในการคุ้มครองทางกฎหมายเพื่อไม่ให้สังคมได้รับความเสียหายเป็นความผิดที่ไม่ต้องการเจตนาหรือการกระทำที่ก่อให้เกิดความเสียหาย เพราะหากมีส่วนในการกระทำผิดแล้วย่อมได้รับผลนั้นโดยตรง

การกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งที่เป็นนายจ้างหรือเจ้าของกิจการต้องรับผิดชอบในการกระทำของลูกจ้าง ในกรณีการขนส่งซึ่งผู้ขับรถขนส่งเป็นลูกจ้างที่ได้กระทำการไปในหน้าที่การทำงานให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งและเป็นผู้ที่ครอบครองวัตถุอันตราย\*\* เพราะผู้ประกอบการขนส่งนายจ้างเป็นผู้ที่ได้รับประโยชน์จากการกระทำนั้น ซึ่งเป็นผู้ที่มีอำนาจบังคับบัญชาและคัดเลือกตัวลูกจ้างเข้ามาทำงานในหน้าที่ดังกล่าว จึงเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 425 ซึ่งกำหนดให้นายจ้างร่วมรับผิดชอบกับลูกจ้างในผลแห่งการละเมิด ที่ลูกจ้างได้กระทำไปในทางการที่จ้างนั้น ส่วนการไล่เบียดของผู้ประกอบการขนส่งซึ่งเป็นนายจ้างเอากับลูกจ้างนั้น ในมาตรา 426 นายจ้างที่ได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เสียหายเพื่อการละเมิดที่ลูกจ้างได้กระทำไว้ นายจ้างสามารถไล่เบียดเอากับลูกจ้างได้ ซึ่งมาตรา 65 ของพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย ก็กำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งซึ่งเป็นนายจ้างได้รับการชดใช้จากบุคคลที่ต้องรับผิดชอบในที่นี้คือลูกจ้างที่มีส่วนกระทำผิดด้วย แต่ตามมาตรา 65 ได้กำหนดข้อยกเว้นว่าหากผู้ประกอบการขนส่งมีส่วนผิดในการสั่งให้ลูกจ้างทำ หรือคัดเลือกตัวลูกจ้างเข้ามาทำงาน หรือในการควบคุมลูกจ้างให้ทำงานหรือปฏิบัติตาม อันมีผลโดยตรงให้เกิดการละเมิดแล้วนั้น นายจ้างไม่สามารถไล่เบียดได้อย่างเต็มที่เพราะถือ

\* พระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. 2535 มาตรา 65 บัญญัติว่า นายจ้าง ตัวการ ผู้ว่าจ้าง หรือเจ้าของกิจการต้องร่วมรับผิดชอบในผลแห่งละเมิดที่บุคคลตามมาตรา 63 หรือมาตรา 64 ได้กระทำไปในการทำงานให้แก่ตน แต่ชอบที่จะได้ชดใช้จากบุคคลดังกล่าว เว้นแต่ตนจะมีส่วนผิดในการสั่ง ให้ทำ การเลือกหาตัวบุคคล การควบคุม หรือการอื่นอันมีผลโดยตรงให้เกิดการละเมิดขึ้น

\*\* คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 241/2516 ลูกจ้างของจำเลยนำเรือไปบรรทุกน้ำมันเบนซินจากคลังน้ำมันตามที่จำเลยใช้เมื่อถ่ายน้ำมันเสร็จลูกจ้างของจำเลยแก่เชือกผูกเรือติดเครื่องยนต์เพื่อจะนำเรือออกจากท่า จึงเกิดไฟไหม้น้ำมันเรือ เรือลอยไปปะทะกับทรัพย์สินของโจทก์ ไฟไหม้ทรัพย์สินของโจทก์เสียหายเช่นนี้ ความเสียหายเกิดจากน้ำมันเบนซินซึ่งเป็นทรัพย์สินอันอันตรายได้โดยสภาพและอยู่ในความครอบครองของจำเลย จำเลยต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายนั้น เว้นแต่พิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นเกิดขึ้นแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิดเพราะความผิดของโจทก์เอง

ว่าตนเองมีส่วนผิดในการสั่งให้กระทำละเมิดหรือการอื่นใดให้มีผลโดยตรงกับการละเมิดขึ้น เช่นการอนุญาตให้มีรถที่มีสภาพไม่แข็งแรง ไม่ได้รับการตรวจความสมบูรณ์ของเครื่องยนต์ไปใช้ในการขนส่งหรือสั่งให้บรรทุกวัตถุอันตรายเกินน้ำหนักหรือผิดวิธี เป็นความผิดของผู้ประกอบการขนส่งที่ต้องรับผิดชอบเองตามมาตรา 420 และกรณีที่สองหากเกิดจากการขาดความเอาใจใส่หรือขาดความระมัดระวังในการคัดเลือกลูกจ้างให้มีคุณภาพและเหมาะสมกับงานที่มอบหมาย โดยเฉพาะผู้ขับรถขนส่งวัตถุอันตรายที่ต้องมีการคัดเลือกและคัดกรองอย่างมีประสิทธิภาพ มิฉะนั้นผู้ประกอบการขนส่งจะต้องชดใช้ค่าเสียหายและไม่มีสิทธิไล่เบียดเอากับลูกจ้างของตนเองอีกด้วย

นอกจากผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในฐานะผู้ซึ่งมีไว้ครอบครองวัตถุอันตรายแล้วนั้น ยังต้องมีความรับผิดชอบในการกระทำของผู้อื่นที่อยู่ในลูกโซ่การกระจาย (chain of distribution) เนื่องจากความรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย กำหนดให้ผู้ผลิต ผู้นำเข้า ผู้ขายส่ง ผู้ขายปลีก คนกลางและผู้ที่มีส่วนในการจำหน่ายจ่ายแจกทุกช่วงต่อจากผู้ผลิตจนถึงผู้ที่รับผิดชอบในขณะเกิดการละเมิด ต้องร่วมรับผิดชอบในผลแห่งการละเมิด ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งหรือผู้ขนส่งนี้ถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของการจำหน่ายจ่ายแจกวัตถุอันตราย ซึ่งเป็นหลักกฎหมายที่ทำให้ผู้ที่มีส่วนร่วมในการกระจายวัตถุอันตรายต้องมีความระมัดระวังในทุกขั้นตอนที่ตนมีส่วนรับผิดชอบนั้นไม่ให้เกิดอันตรายเกิดขึ้น เป็นการระมัดระวังกันเป็นลำดับขั้นตอนในกลุ่มอาชีพที่มีความสัมพันธ์กัน ได้แก่ ผู้ผลิตหรือผู้ส่งวัตถุอันตราย ต้องมีการคัดเลือกผู้ประกอบการขนส่งรายที่สามารถไว้วางใจ น่าเชื่อถือ มีมาตรฐานในการขนส่งที่ดี และในทิศทางกลับกันผู้ประกอบการขนส่งก็ควรที่จะมีนิติสัมพันธ์กับผู้ส่งที่มีความน่าเชื่อถือว่ามีกรบรรจุกีบห่อ การแจ้งว่าเป็นวัตถุอันตรายหรือสินค้าอันตรายมาตั้งแต่ออกจากผู้ส่งแล้ว เพราะบุคคลเหล่านี้ย่อมทราบดีมากกว่าบุคคลธรรมดาในระดับความปลอดภัยและเชื่อมั่น ด้วยทั้งทุกฝ่ายไม่ต้องการความเสี่ยงที่จะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่ตนเองไม่ได้ก่อ การที่บุคคลในห่วงโซ่การกระจายวัตถุอันตรายต้องร่วมรับผิดชอบแก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายแม้ไม่ได้มีนิติสัมพันธ์กันก็ตาม อย่างไรก็ตามการรับผิดชอบในขั้นที่สุดอาจจะตกอยู่ในขั้นตอนใดๆในห่วงโซ่การกระจายก็ได้ และผู้ที่ได้รับผิดชอบค่าเสียหายไปแล้วย่อมที่จะไล่เบียดเอากับบุคคลที่อยู่ในห่วงโซ่ของการกระจายได้ไปตามลำดับตลอดสาย ซึ่งการขนส่งเป็นส่วนหนึ่งของห่วงโซ่การกระจายวัตถุอันตราย ผู้ประกอบการขนส่งจึงต้องร่วมรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น หากตนมิใช่ผู้ที่ต้องรับผิดชอบแท้จริงก็ย่อมมีสิทธิที่จะไล่เบียดกับบุคคลอื่นได้ การกำหนดการความรับผิดชอบความเสียหายในลักษณะนี้เพื่อให้ผู้เสียหายได้รับการชดใช้ค่าเสียหายและได้รับการเยียวยาได้อย่างแท้จริงและสะดวกขึ้น เพราะผู้เสียหายสามารถฟ้องบุคคลใดก็ได้ในห่วงโซ่การกระจาย มีความแน่นอนว่าจะได้รับค่าเสียหาย และเป็นการทำให้ผู้รับผิดชอบแท้จริงปรากฏตัวขึ้นด้วย นอกจากนี้ระบบดังกล่าวจะส่งผลให้มีการระมัดระวังและมีการตรวจสอบกันเอง แล้วยังเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพและความน่าเชื่อถือในกิจการของตน เพราะมีการคัดกรองและคัดเลือกตัวบุคคลที่



จะเข้ามาเป็นลูกจ้างอย่างเคร่งครัดมากขึ้น เพราะหากมีความเสียหายเกิดขึ้นในการขนส่ง ผู้ที่ต้องการส่งสินค้าหรือวัตถุดิบอันตรายจะไม่ต้องทำให้ผู้ประกอบการขนส่งรายเดิมขนส่งวัตถุดิบอันตรายนี้ต่อไป เพราะหลีกเลี่ยงความเสี่ยงภัยที่อาจเกิดขึ้นซ้ำ

### การชดเชยค่าสินไหมทดแทนและการใช้สิทธิเรียกร้อง

การชดเชยค่าสินไหมทดแทนที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติอันตราย พ.ศ.2535 เป็นค่าสินไหมที่เกิดแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน รวมถึงค่าเสียหายที่เกิดจากที่รัฐต้องเข้าไปช่วยเหลือ เคลื่อนย้าย บำบัด หรือขจัดความเสียหายให้เกิดการคืนสู่สภาพเดิมหรือใกล้เคียงกับสภาพเดิมมากที่สุดให้แก่รัฐ ซึ่งค่าเสียหายดังกล่าวไม่ได้ปรากฏในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด

อีกทั้งเมื่อพิจารณาจากมาตรา 57 ของพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. 2535 ซึ่งนอกจากจะกำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบตามกฎหมายในพระราชบัญญัติวัตถุอันตรายแล้ว ผู้ขนส่งอาจต้องมีความรับผิดชอบต่อประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437 อีกด้วย แต่ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับกรอบว่าผู้เสียหายต้องได้รับการเยียวยาค่าเสียหายหรือค่าสินไหมไปตามจริงเท่านั้น ไม่ได้เปิดช่องให้เรียกค่าเสียหายที่เกินไปกว่าที่ต้องเสียหายจริง

สำหรับสิทธิไล่เบี่ยของพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย กำหนดเพียงกรณีให้ผู้ประกอบการขนส่งที่เป็นนายจ้างซึ่งได้ชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ที่ต้องเสียหายแล้ว ขอบที่จะได้จากลูกจ้างของเขาหรือได้จากผู้ที่ทำความเสียหายโดยแท้จริงตามมาตรา 68\*

ระยะเวลาในการใช้สิทธิเรียกร้องของบุคคลภายนอกที่ได้รับความเสียหาย หากต้องการให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบชดเชยค่าสินไหมทดแทน จะต้องใช้สิทธิเรียกร้องทางศาลภายในอายุความ 3 ปีนับแต่วันที่ผู้เสียหายได้รับความเสียหายจากตัวสินค้าอันตรายและรู้ตัวผู้ที่จะต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทนนี้\*\*

\* พระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. 2535 มาตรา 68 มีหลักว่า “ผู้ที่ต้องรับผิดชอบตามมาตรา 63 มาตรา 64 มาตรา 65 หรือมาตรา 66 ที่ได้ชำระ ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เสียหายแล้ว ย่อมมีสิทธิไล่เบี่ยเอาจากผู้ขนส่งมอบวัตถุอันตรายให้แก่ตนหรือแก่ผู้ซึ่งทำงานให้แก่ตน และบรรดาผู้ที่มีส่วนในการส่งมอบวัตถุอันตรายดังกล่าวในลำดับต่างๆ ถัดขึ้นไปคนหนึ่งคนใดหรือหลายคนก็ได้ไปจนถึงผู้ผลิต โดยต้องใช้สิทธิไล่เบี่ยภายในสามปีนับแต่ วันที่ตนได้ชำระค่าสินไหมทดแทน แต่ถ้าผู้ใช้สิทธิไล่เบี่ยนั้นเป็นผู้ที่จงใจหรือประมาทเลินเล่อทำให้เกิดการละเมิดขึ้น ผู้นั้นจะมีสิทธิไล่เบี่ยเฉพาะส่วนที่เกินจากความรับผิดโดยเฉพาะของตนเท่านั้น”

\*\* พระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. 2535 มาตรา 67 มีหลักว่า “สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายอันเกิดแต่วัตถุอันตรายตามพระราชบัญญัตินี้เป็นอันขาดอายุความเมื่อพ้นสามปีนับแต่วันที่ผู้ต้องเสียหายรู้ถึงการเสียหายความเป็นวัตถุอันตรายและผู้ที่จะต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทน ถ้ามีการเจรจาเกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทนที่พึงจ่ายระหว่างผู้ที่เข้าใจกันว่าต้องรับผิดชอบชดเชยค่าสินไหมทดแทนและผู้มีสิทธิได้ค่าสินไหมทดแทน ให้อายุความสะดุดหยุดอยู่จนกว่าจะปรากฏว่าการเจรจานั้น ไม่อาจตกลงกันได้ ”

โดยสรุปแล้วตามพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ.2535 ได้กำหนดให้ ผู้ประกอบการขนส่งวัตถุอันตรายมีความรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นในระหว่างการขนส่ง ซึ่งมีทั้ง ความรับผิดชอบโดยเด็ดขาดและความรับผิดชอบในการกระทำของผู้อื่น อีกทั้งยังรับผิดชอบในฐานะเป็นห่วงโซ่การ กระจายวัตถุอันตรายอีกด้วย เหตุที่ผู้ประกอบการขนส่งวัตถุอันตรายต้องรับผิดชอบตามกฎหมายฉบับนี้ เพราะความเสียหายเกิดขึ้นในขณะที่อยู่ในความรับผิดชอบของตนตลอดเวลาที่อยู่ในการขนส่ง เป็นผู้ที่เกี่ยวข้องใกล้ชิดกับวัตถุอันตรายในขณะการขนส่งมากที่สุด อีกทั้งเป็นผู้ที่ได้รับผลประโยชน์ สูงสุดในการขนส่งนั้น จึงต้องเป็นผู้ที่รับผิดชอบในความเสียหายดังกล่าวเพื่อเป็นการคุ้มครองสังคม และคนส่วนใหญ่ไม่ได้รับความเสียหายจากการขนส่ง อีกทั้งทำให้ผู้ประกอบการขนส่งเพิ่มความ ระมัดระวังในการดำเนินงานกิจการมากขึ้น และสามารถควบคุมลดความเสี่ยงอันเกิดจากการขนส่งวัตถุ อันตราย

### 3.1.4.3.2 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งสินค้าอันตรายหรือวัตถุอันตรายตามกฎหมาย สิ่งแวดล้อม

ในหลักของเรื่องการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมซึ่งกล่าวไว้ใน พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2535 ตามบทนิยามในมาตรา 4 “มลพิษ หมายความว่า ของเสีย วัตถุอันตราย และมลสารอื่นๆ รวมทั้งกาก ตะกอน หรือสิ่งตกค้างจาก สิ่งเหล่านั้น ที่ถูกปล่อยทิ้งจากแหล่งกำเนิดมลพิษ หรือที่มีอยู่ในสิ่งแวดล้อมตามธรรมชาติ ซึ่งก่อให้เกิด หรืออาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อม หรือภาวะที่เป็นพิษภัยอันตรายต่อสุขภาพอนามัย ของประชาชนได้ และให้หมายความรวมถึงรังสี ความร้อน แสง เสียง กลิ่น ความสั่นสะเทือน หรือ เหตุรำคาญอื่นๆ ที่เกิดหรือถูกปล่อยออกจากแหล่งกำเนิดมลพิษด้วย” จะเห็นได้ว่าเมื่อมีการกำหนด คำว่า “รังสี” ในมาตรา 4 ของพระราชบัญญัติดังกล่าวจึงถือได้ว่ารังสีเป็นมลพิษอย่างหนึ่งได้ ถ้านำ พระราชบัญญัติฉบับนี้มาปรับใช้ให้สอดคล้องระหว่างการขนส่ง ผู้ขนส่งเมื่อถือว่าเป็นผู้ครอบครอง ทรัพย์สินในขณะนั้นๆแล้ว ต้องมีหน้าที่ดูแลทรัพย์สินนั้นๆไม่ให้ก่อให้เกิดมลพิษได้ หากผู้ขนส่งทำให้เกิด มลพิษในที่นี้คือ “รังสี” “ที่เกิดหรือถูกปล่อยออกจากแหล่งกำเนิดมลพิษ” ผู้ขนส่งจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบ ตามหลักผู้ก่อมลพิษต้องเป็นผู้จ่ายเช่นกัน

ในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2535 ได้บัญญัติไว้ใน มาตรา 96 ซึ่งได้กำหนดให้แหล่งกำเนิดมลพิษใด ก่อให้เกิดหรือเป็นแหล่งกำเนิดของการรั่วไหลหรือ แพร่กระจายของมลพิษอันเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่ชีวิต ร่างกายหรือสุขภาพอนามัย หรือเป็น เหตุให้ทรัพย์สินของผู้อื่นหรือของรัฐเสียหายด้วยประการใดๆ เจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิด

มลพิษนั้น มีหน้าที่ต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนหรือค่าเสียหายเพื่อการนั้น ไม่ว่าจะรั่วไหลหรือแพร่กระจายของมลพิษนั้นจะเกิดจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของเจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษหรือไม่ก็ตาม เป็นหลักความรับผิดตามกฎหมายที่บัญญัติให้แหล่งกำเนิดมลพิษต้องมีความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict Liability) หากมีการรั่วไหลแพร่กระจายของมลพิษ เนื่องจากความรับผิดชอบดังกล่าวตกเป็นหน้าที่ของแหล่งกำเนิดมลพิษ ไม่ว่าจะเกิดโดยเจตนาหรือประมาทเลินเล่อ

ข้อยกเว้นความรับผิด ในกรณีที่พิสูจน์ได้ว่ามลพิษเช่นว่านั้นเกิดจาก

(1) เหตุสุดวิสัยหรือการสงคราม

(2) การกระทำตามคำสั่งของรัฐบาลหรือเจ้าพนักงานของรัฐ

(3) การกระทำหรือละเว้นการกระทำของผู้ที่ได้รับอันตรายหรือความเสียหายเอง หรือของ บุคคลอื่น ซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรงหรือโดยอ้อม ในการรั่วไหลหรือการแพร่กระจายของมลพิษนั้น

สำหรับการชดใช้ค่าเสียหายตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2535 มีแนวทางในการชดใช้ค่าเสียหายเป็นไปในลักษณะการชดใช้มลพิษในสิ่งแวดล้อม ดังที่กล่าวในมาตรา 96 วรรคสอง โดยกำหนดให้สินไหมทดแทนหรือค่าเสียหายที่เจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษมีหน้าที่ต้องรับผิดชอบจ่ายเป็นหลัก รวมถึงค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่ทางราชการต้องรับภาระจ่ายจริงในการขจัดมลพิษที่เกิดขึ้นนั้น เมื่อราชการหรือรัฐบาลต้องเสียค่าใช้จ่ายใดๆในการบำบัดหรือฟื้นฟูมลภาวะหรือมลพิษที่ผู้กำเนิดแหล่งมลพิษ

ความรับผิดตามมาตรา 96 นี้ถือเป็นความรับผิดต่อความเสียหายอันเนื่องมาจากแหล่งกำเนิดมลพิษที่ก่อให้เกิดมลพิษ เนื่องจากมีการกำหนดค่าความมลพิษไว้ค่อนข้างกว้าง การรั่วไหลหรือแพร่กระจายของมลพิษตามมาตรา 96 ไม่จำเป็นต้องรั่วไหลหรือแพร่กระจายออกจากโรงงานเท่านั้นแต่หากแพร่กระจายอยู่ในโรงงานก็มีความผิดเช่นเดียวกัน เพราะไม่ได้กำหนดขอบเขตในทางพื้นที่ที่ต้องแพร่กระจายไปออกไปนอกแหล่งกำเนิดมลพิษหรือไม่ก็ตาม แม้กระทั่งฝุ่นฝ้ายก็นับว่าเป็นมลพิษ เช่นดังปรากฏในคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 5185-5221/2553 โจทก์แต่ละคนจะทราบว่าตนป่วยเป็นโรคบิสซิโนซิสตั้งแต่วันที่แพทย์หญิงอรพรรณตรวจและรับรอง แต่โจทก์แต่ละคนก็ได้บรรยายฟ้องว่าจำเลยทั้งสองได้ร่วมกันทำละเมิดโจทก์ตลอดมาจนถึงวันฟ้อง สิทธิเรียกร้องของโจทก์แต่ละคนใน ส่วนนี้ย่อมไม่ขาดอายุความ ส่วนสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2535 แต่มาตรา 96 นั้น กฎหมายไม่ได้บัญญัติอายุความไว้โดยเฉพาะ จึงมีอายุความ 10 ปี ไม่นับวันที่โจทก์แต่ละคนทราบว่าตนเป็นโรคบิสซิโนซิส หรือวันที่พระราชบัญญัติ

ดังกล่าวใช้บังคับ (วันที่ 14 มิถุนายน 2535) หรือออกจากงานจนถึงวันที่ฟ้องก็ยังมีระยะเวลาไม่เกิน 10 ปี สิทธิเรียกร้องของโจทก์ส่วนนี้จึงยังไม่ขาดอายุความ

ทั้งนี้เมื่อข้ออ้างที่ว่ามาตรา 96 ของพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 นี้เป็นบทกฎหมายที่อยู่ในหมวดความรับผิดทางแพ่ง (civil liability)<sup>25</sup> ซึ่งกรณีความรับผิดตามมาตรา 96 นั้น ผู้เป็นเจ้าของหรือครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษจะต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายหากปรากฏว่าครบหลักทั้ง 4 ประการ ได้แก่ 1) มีการรั่วไหลหรือแพร่กระจายของมลพิษจากแหล่งกำเนิดมลพิษ 2) การรั่วไหลหรือแพร่กระจายดังกล่าวเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกายหรือสุขภาพอนามัย หรือเป็นเหตุให้ทรัพย์สินของผู้อื่นหรือของรัฐเสียหายด้วยประการอื่นใด 3) ความเสียหายที่เกิดขึ้นกฎหมายกำหนดให้ผู้ที่เป็นเจ้าของหรือครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษเป็นผู้ที่ต้องรับผิดชอบ 4) ไม่ว่าจะการรั่วไหลหรือแพร่กระจายมลพิษจะเกิดจากความจงใจหรือประมาทเลินเล่อก็ตาม ความรับผิดดังกล่าวจึงเทียบเท่าได้กับมาตรา 433 และมาตรา 437 ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งมีหลักความรับผิดเป็นความผิดแบบเคร่งครัด หรือ strict liability เนื่องจากมีการสันนิษฐานความผิดแบบ (no fault liability) แม้ว่าบุคคลนั้นจะไม่ได้เป็นผู้ก่อความเสียหายโดยจงใจหรือโดยประมาทเลินเล่อก็ตามอีกทั้งมีการกำหนดข้อยกเว้นความรับผิดไว้คล้ายกับมาตรา 96 เช่นกัน

### การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนและการใช้สิทธิเรียกร้อง

การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ที่ได้รับอันตรายถึงแก่ชีวิต ร่างกาย หรือสุขภาพอนามัย จำนวนค่าเสียหายนั้นต้องเป็นไปตามจริง หากเกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินของผู้อื่นหรือรัฐเสียหายด้วย เจ้าของหรือผู้ครอบครองมลพิษต้องรับผิดชอบค่าเสียหายนั้นด้วย

สิทธิไล่เบี่ยของเจ้าของหรือผู้ครอบครองมลพิษ เมื่อพิจารณาจากพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2535 แล้วไม่มีมาตราใดที่กำหนดสิทธิไล่เบี่ย แต่อาจจะนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 229(3) ที่ให้สิทธิผู้ถูกพันใช้หนี้แทนผู้อื่น เจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งมลพิษมาปรับใช้ไล่เบี่ยกับผู้กระทำความผิด มาพิจารณาใช้ร่วมกันได้

อาจสรุปได้ว่าความรับผิดตามมาตรา 96 นี้เป็นความรับผิดแบบเคร่งครัดอย่างหนึ่ง เพียงแต่มีลักษณะเป็นกฎหมายเฉพาะที่ใช้บังคับกับความเสียหายเนื่องจากมลพิษ ซึ่งโดยหลักหากมีความเสียหายเกิดขึ้นจากมลพิษก็ต้องไปบังคับตามพระราชบัญญัตินี้ ซึ่งมีความเห็นของนักกฎหมายส่วนใหญ่เห็นว่าความผิดตามมาตรา 96 เป็นความรับผิดตามกฎหมายที่มีพื้นฐานลักษณะ

<sup>25</sup> สุรศักดิ์ บุญเรือง .วารสารนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. มิถุนายน 2555 ปีที่ 41 ฉบับที่ 2 : 367

เดียวกันกับกฎหมายละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์<sup>26</sup> แต่เป็นความรับผิดเพื่อละเมิดตามกฎหมายเฉพาะซึ่งหลักเกณฑ์ความรับผิดต้องเป็นไปตามที่กฎหมายบัญญัติไว้โดยเฉพาะ แต่ปัญหาการตีความเรื่องอายุความของพระราชบัญญัตินี้ไม่ชัดเจน เนื่องจากมาตรา 96 ไม่ได้บัญญัติเรื่องอายุความไว้โดยเฉพาะ จึงต้องกลับไปใช้อายุความเรียกค่าเสียหายทั่วไป 10 ปี แต่เนื่องจากอายุความที่เกี่ยวข้องกับเรื่องดังกล่าวอาจมีสองแนวทาง คือ มาตรา 448 และมาตรา 193/30 อายุความตามมาตรา 193/30 เป็นหลักกฎหมายทั่วไปที่กำหนดให้อาจเรียกร้องค่าเสียหายได้ภายใน 10 ปี โดยนับแต่วันที่อาจใช้สิทธิเรียกร้อง ส่วนอายุความของมาตรา 448 วรรคหนึ่ง อายุความสั้นกว่าอายุความในมาตรา 193/30 กล่าวคือว่านอกจากจะต้องใช้สิทธิเรียกร้องภายใน 10 ปีแล้ว หากในระหว่างนั้นผู้เสียหายรู้ถึงการกระทำแห่งละเมิด และรู้ตัวผู้ที่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทน จะต้องใช้สิทธิเรียกร้องภายใน 1 ปีนับแต่รู้ถึงการกระทำละเมิดและรู้ตัวผู้ที่ต้องรับผิดชอบค่าสินไหมทดแทนนั้น

การกำหนดอายุความที่บังคับเป็นกรณีเฉพาะกับเรื่องต่างๆ นั้นย่อมเป็นเจตนารมณ์ของกฎหมายที่จะเลือกผลล่วงหน้าเอาไว้แล้วสำหรับเกิดกรณีพิพาทอันเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องตามกฎหมายในเรื่องใดเรื่องหนึ่งแล้วใช้อายุความเรื่องนั้น เพราะหากว่าไม่ใช้อายุความเฉพาะและไปบังคับใช้หลักกฎหมายทั่วไป ก็ย่อมแทบไม่มีความจำเป็นในการกำหนดอายุความเฉพาะไว้ การตีความบังคับใช้เรื่องอายุความตามมาตรา 96 น่าจะยึดตามหลักการใช้อายุความเฉพาะมากกว่า<sup>27</sup>

หากใช้อายุความตามมาตรา 448 วรรคหนึ่ง แล้วอาจจะทำให้สิทธิของโจทก์ส่วนใหญ่จะขาดอายุความ ซึ่งศาลฎีกาให้เหตุผลว่าการกระทำของจำเลยเป็นการละเมิดต่อเนื่องมาจนถึงวันฟ้อง (ศาลวินิจฉัยว่ามีอายุความ 10 ปี ตามมาตรา 193/30) แม้โจทก์ส่วนใหญ่จะนำคดีมาฟ้องเมื่อล่วงเลยเวลากำหนด 1 ปี นับแต่วันที่แพทย์วินิจฉัยว่าป่วยเป็นโรคบิสซิโนซิสและจะทำให้ขาดอายุความ แต่เนื่องจากคดีละเมิดนี้กว่าผู้เสียหายจะรู้ตัวและทราบว่าตัวเองได้รับความเสียหายระยะเวลาที่ล่วงเลยมานานจนอาการเจ็บป่วยปรากฏให้เห็น และผู้เสียหายหลายคนเป็นลูกจ้างได้รับความเสียหายอันเนื่องมาจากการทำงานให้นายจ้างผู้ละเมิดซึ่งเป็นเรื่องที่น่าเห็นใจ หากศาลตัดสินโดยยึดตามหลักกฎหมายโดยเคร่งครัดโดยละเลยความยุติธรรมที่จะเยียวยาความเสียหายที่ปรากฏจะเป็นการตัดสินที่ไม่ได้ตั้งอยู่บนหลักของความเป็นธรรม ศาลจึงตัดสินโดยวินิจฉัยเรื่องเงื่อนไขความรับผิดกรณีเกิดการรั่วไหลหรือแพร่กระจายของมลพิษจากแหล่งมลพิษ ตามมาตรา 96 ส่วนเรื่องอายุความใช้สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายยังไม่มี ความชัดเจนเนื่องจากกฎหมายไม่ได้กำหนดอายุความไว้ แต่ทั้งนี้ศาลใช้หลักตีความว่ามีอายุความ 10 ปี โดยไม่มีเหตุว่าทำไมใช้อายุความ 10 ปี ดังนั้นพระราชบัญญัติ

<sup>26</sup> ณรงค์ ไจหาญ ,เอกสารการสอนชุดวิชากฎหมายสิ่งแวดล้อม หน่วยที่ 15 มาตราการเยียวยาความเสียหายในคดีสิ่งแวดล้อม ชุดที่ 8-15, พิมพ์ครั้งที่ 3 (นนทบุรี : มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช,2554 ) หน้า 15-34.

<sup>27</sup> สุรศักดิ์ บุญเรือง .วารสารนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. มิถุนายน 2555 ปีที่ 41 ฉบับที่ 2 : 369-370

ส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมอาจจะต้องแก้ไขโดยระบุให้ชัดเจนในเรื่องอายุความไว้เป็นการเฉพาะไปเลย

เมื่อวิเคราะห์ความรับผิดของผู้ขนส่งตามบทบัญญัติเรื่องผู้มีไว้ในครอบครองทรัพย์สินอันตรายตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437 วรรค 2 พระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ.2535 และพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พบว่ามีหลักกฎหมายมาตรา 437 วรรค 2 ได้บัญญัติความรับผิดในลักษณะความรับผิดแบบเคร่งครัดหากเกิดความเสียหายในลักษณะละเมิด และความรับผิดต้องเกิดจากการครอบครองทรัพย์สินอันตรายนั้น ผู้มีไว้ในครอบครองต้องรับผิดชอบความเสียหายนั้นไปพลางก่อน แต่สำหรับพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ.2535 มาตรา 63 และพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม มาตรา 2535 มาตรา 96 เป็นความรับผิดโดยเคร่งครัดเช่นกัน แต่เป็นความรับผิดตามที่กฎหมายเฉพาะบัญญัติ และไม่ได้มีลักษณะละเมิดโดยตรง แต่ทั้งนี้ก็ได้ครอบคลุมความเสียหายที่เกิดจากความเสียหายจากละเมิดในทางแพ่งเช่นเดียวกันกับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437 วรรค 2 นั้นเอง

วัตถุประสงค์ในการเยียวยาความเสียหายของทั้ง 3 มาตรา มีความแตกต่างกัน กล่าวคือ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437 วรรค 2 กำหนดความรับผิดในความเสียหายลักษณะของการละเมิดในทางแพ่ง พระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ.2535 มาตรา 63 กำหนดหลักความรับผิดในความเสียหายในวงจรห่วงโซ่วัตถุอันตราย และพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2535 มาตรา 96 กำหนดหลักความรับผิดในความเสียหายตามกฎหมายในการจัดมลพิษมลภาวะ แต่กฎหมายทั้ง 3 มาตรานี้มีการบัญญัติหน้าที่ให้ผู้ที่เกี่ยวข้องในการมีไว้ในครอบครอง ในที่นี้คือผู้ขนส่งต้องเป็นผู้ที่มีหน้าที่รับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจากวัตถุอันตรายหรือสินค้าอันตรายเหมือนกัน

## 3.2 ลักษณะของความเสียหายและความรับผิดทางนิเวศลิยร์

### 3.2.1 ลักษณะของความเสียหายทางนิเวศลิยร์

การขนส่งสินค้าอันตรายสากลมีที่มาจากคณะกรรมการการขนส่งและการสื่อสาร (Transport and Communications Commission) ของสภาเศรษฐกิจและสังคมแห่งสหประชาชาติ (ECOSOC) มองเห็นปัญหาการกำกับดูแลการขนส่งสินค้าอันตรายที่มีความแตกต่างไปตามประเภทการขนส่งของแต่ละภูมิภาคของโลกที่แตกต่างและไม่มีความสอดคล้องกัน จึงได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการผู้เชี่ยวชาญการขนส่งสินค้าอันตราย หรือที่เรียกว่า “CETDG”(UN Committee of Experts

on the Transport of Dangerous Goods ) เพื่อศึกษาและทำรายงานเสนอแก่คณะกรรมการ  
การขนส่งและการสื่อสาร สภาเศรษฐกิจและสังคมแห่งสหประชาชาติ ได้รับรอง “ข้อเสนอแนะ  
สหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตราย (UN Recommendations on the Transport of  
Dangerous Goods หรือที่เรียกว่า Orange Book) เมื่อเดือนเมษายน 1957 ที่มีกนิยมเรียกว่า  
“UN Recommendations” ระบบการจำแนกประเภทสินค้าอันตรายออกเป็น 9 ประเภท ได้แก่...  
ประเภทที่ 7 วัสดุกัมมันตรังสี (Class 7-Radioactive Materials)

แต่อย่างไรก็ดี ต่อมาเมื่อมีทบวงการพลังงานปรมาณูระหว่างประเทศ หรือ  
IAEA (International Atomic Energy Agency) มีขอบเขตหน้าที่ความรับผิดชอบครอบคลุมไปถึง  
การขนส่งวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุกัมมันตรังสีทั้งระบบให้เกิดความปลอดภัย ต่อมา IAEA ได้กำหนดข้อ  
เสนอแนะการขนส่ง วัสดุกัมมันตรังสีซึ่งมีเนื้อหาสอดคล้องกับ UN Recommendations เป็นมาตรการ  
กำกับดูแลการขนส่งวัสดุกัมมันตรังสีอย่างปลอดภัย (Regulations for the Safe Transport of  
Radioactive Material) ซึ่งรู้จักกันในนาม มาตรฐานความปลอดภัย IAEA ที่ “TS-R-1” (IAEA  
Safety Standard Series No.TS-R-1) โดยล่าสุดเป็นฉบับปี 2009

จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางนิวเคลียร์ไม่ว่าจะเกิดจากโรงไฟฟ้าพลังงาน  
นิวเคลียร์ สารกัมมันตรังสี หรือเหตุฉุกเฉินทางรังสีจากการขนส่งวัสดุกัมมันตรังสีก็ตามย่อมมีความ  
เสี่ยงหรือการก่อให้เกิดความเสียหายอย่างร้ายแรงมากกว่าวัตถุอันตรายชนิดอื่นๆ ความเสียหายนั้น  
เป็นความเสียหายที่เรียกว่า “ความเสียหายทางนิวเคลียร์” ซึ่งมีค่านิยมและลักษณะเป็นอย่างไรใด  
และความเสียหายนี้เมื่อมีความเสี่ยงภัยที่จะเกิดขึ้นได้แล้ว ผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อบุคคลภายนอกหรือ  
สังคมนั้น ความเสียหายดังกล่าวจะปรากฏในลักษณะใดได้บ้าง เหตุผลที่ต้องศึกษาความเสียหายทาง  
นิวเคลียร์นี้ด้วย เพื่อจะนำมาแก้ไขปัญหาคือความเสี่ยงภัยในระหว่างการขนส่งวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุ  
กัมมันตรังสีต่อไป

### 3.2.1.1 ความเสียหายทางนิวเคลียร์ตามกฎหมายระหว่างประเทศ

ในภาคองค์ระหว่างประเทศได้มีความตระหนักมาเป็นเวลานานถึงความ  
เสี่ยงในการเกิดความเสียหายของอุบัติเหตุทางนิวเคลียร์ ข้อกังวลนี้นำไปสู่การพัฒนาเครือข่าย  
ข้อตกลงระหว่างประเทศ(International framework)ซึ่งทำให้มีความมั่นใจว่าจะมีความยุติธรรม  
สำหรับผู้เสียหายจากอุบัติเหตุทางนิวเคลียร์ ซึ่งในปัจจุบันอนุสัญญาระหว่างประเทศที่สำคัญๆที่ได้มี  
การบัญญัติถึงการกำหนดความรับผิดชอบทางนิวเคลียร์เมื่อเกิดอุบัติเหตุทางนิวเคลียร์ ความเสียหายทาง  
นิวเคลียร์ มีดังต่อไปนี้

- อนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายทางนิวเคลียร์ ค.ศ.1963<sup>28</sup> (The Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage) ซึ่งต่อไปจะเรียกว่า อนุสัญญากรุงเวียนนา

อนุสัญญากรุงเวียนนามีทบวงการพลังงานปรมาณูระหว่างประเทศ (International Atomic Energy Agency หรือเรียกย่อๆว่า IAEA)<sup>29</sup> เป็นหน่วยงานรักษาการของอนุสัญญาดังกล่าวอยู่

ใน The Vienna convention ได้กำหนดเหตุการณ์แห่งความเสียหายทางนิวเคลียร์โดยใช้คำว่า “อุบัติเหตุทางนิวเคลียร์” (Nuclear Incident) ซึ่งหมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นครั้งหนึ่งหรือเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องจากเหตุเดียวกันเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายทางนิวเคลียร์ (Nuclear incident means any occurrence or series of occurrences having the same origin which causes nuclear damage) และกำหนดความเสียหายทางนิวเคลียร์ (Nuclear Damage) ให้หมายถึง<sup>30</sup>

\* ประเทศสมาชิกในอนุสัญญากรุงเวียนนาส่วนใหญ่เป็นประเทศยุโรปตะวันตก รวมทั้งอาเจนตินา บัลแกเรีย สาธารณรัฐเช็ก อียิปต์ ฮังการี ลิทัวเนีย เม็กซิโก โปแลนด์ โรมาเนีย สโลวาเกีย ยูเครน ดูข้อมูลเพิ่มเติม IAEA.org ,[ออนไลน์], 14 March 2013 available from [http://www.iaea.org/Publications/Document/Conventions/liability\\_status.pdf](http://www.iaea.org/Publications/Document/Conventions/liability_status.pdf)

\*\* IAEA หรือทบวงการพลังงานปรมาณูระหว่างประเทศ (International Atomic Energy Agency)เป็นองค์การระหว่างประเทศที่จัดตั้งตามธรรมนูญของทบวงการพลังงานปรมาณูระหว่างประเทศ ค.ศ.1957 และจัดเป็นทบวงชำนาญพิเศษ (Specialized Agency)ที่มีความเกี่ยวพันอยู่ในระบบสหประชาชาติ โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อขยายการใช้พลังงานปรมาณูไปในทางสันติ ให้การสนับสนุนและช่วยเหลือด้านการวิจัยและพัฒนา แลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารด้านวิทยาศาสตร์และด้านเทคนิคการค้นคว้าเกี่ยวกับการใช้พลังงาน ฝึกอบรมนักวิทยาศาสตร์และผู้เชี่ยวชาญเกี่ยวกับการใช้พลังงานปรมาณู กำหนดมาตรฐานความปลอดภัยเพื่อคุ้มครองสุขภาพอนามัยและลดอันตรายต่อชีวิตและทรัพย์สินอันเกิดจากการใช้พลังงานปรมาณู อีกทั้งมีบทบาทในการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมจากการปนเปื้อนสารกัมมันตภาพรังสี

\*\*\* The Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage Article I

k. "Nuclear damage" means -

- I. loss of life, any personal injury or any loss of, or damage to, property which arises out of or results from the radioactive properties or a combination of radioactive properties with toxic, explosive or other hazardous properties of nuclear fuel or radioactive products or waste in, or of nuclear material coming from, originating in, or sent to, a nuclear installation;
- II. any other loss or damage so arising or resulting if and to the extent that the law of the competent court so provides; and
- III. if the law of the Installation State so provides, loss of life, any personal injury or any loss of, or damage to, property which arises out of or results from other ionizing radiation emitted by any other source of radiation inside a nuclear installation.



1. การสูญเสียชีวิต ความบาดเจ็บส่วนบุคคลใดๆ หรือความสูญเสียใดๆ ของทรัพย์สินหรือความเสียหายต่อทรัพย์สินหรือเกิดขึ้นจากหรือเป็นผลจากรังสีชนิดก่อกำเนิดจากแหล่งกำเนิดกัมมันตรังสีใดๆหรือเกิดขึ้นจากการผสมกันระหว่างคุณสมบัติทางกัมมันตรังสีกับคุณสมบัติทางพิษ ระเบิด หรือคุณสมบัติอันตรายอื่นใดของเชื้อเพลิงนิวเคลียร์หรือผลิตภัณฑ์กัมมันตรังสีหรือกากกัมมันตรังสีหรือวัสดุนิวเคลียร์ที่มาจากที่ทำการทางนิวเคลียร์หรือเกิดขึ้นในที่ทำการทางนิวเคลียร์หรือถูกส่งไปที่ที่ทำการทางนิวเคลียร์

2. ความสูญเสียหรือความเสียหายอื่นใดที่เกิดขึ้นจากหรือเป็นผลภายในขอบเขตของกฎหมายแห่งศาลผู้ทรงอำนาจตัดสินจะกำหนด และ

3. หากกฎหมายแห่งรัฐจัดตั้งได้ตราไว้อันเกี่ยวแก่การสูญเสียชีวิตความบาดเจ็บส่วนบุคคลใดๆ หรือความสูญเสีย หรือความเสียหายต่อทรัพย์สินหรือเกิดขึ้นจากหรือเป็นผลจากรังสีชนิดก่อกำเนิดจากแหล่งกำเนิดกัมมันตรังสีใดๆภายในที่ทำการทางนิวเคลียร์

- **อนุสัญญากรุงปารีสหรืออนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบบุคคลที่สามในด้านพลังงานนิวเคลียร์ (Paris Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy of 1960)\*** ซึ่งต่อไปจะเรียกว่า อนุสัญญากรุงปารีส

อนุสัญญานี้เป็นอนุสัญญาที่ผ่านการเจรจาและตกลงกันภายใต้ต้องการความร่วมมือเศรษฐกิจยุโรป (Organisation for European Economic Co-operation, OEEC) ซึ่งได้กลายมาเป็น OECD ในเวลาต่อมา ส่วนของ OEEC ที่เกี่ยวข้องโดยเฉพาะคือองค์การพลังงานนิวเคลียร์ยุโรป (European Nuclear Energy Agency) ซึ่งต่อมาเปลี่ยนชื่อเป็น องค์การพลังงานนิวเคลียร์ (Nuclear Energy Agency, NEA) แรงแปลกดันของการเจรจានี้ส่วนหนึ่งมาจากข้อ 98 ของสนธิสัญญาโรม (Treaty of Rome) ที่เพิ่งผ่านการลงนามซึ่งบังคับให้สมาชิกทั้งหมดของ European Atomic Energy Community (Euratom) โดยมีพื้นฐานว่า “ต้องมีมาตรการที่จำเป็นเพื่อช่วยในการหาข้อสรุปเรื่องการประกันต่อความเสี่ยงทางนิวเคลียร์” และอีกส่วนหนึ่งมาจากข้อผูกพันตาม

---

\* ประเทศที่เป็นสมาชิกของอนุสัญญาปารีสฉบับนี้และอนุสัญญาบรัสเซลส์ ประกอบไปด้วยประเทศยุโรปตะวันออกเกือบทั้งหมด ได้แก่ เบลเยียม เดนมาร์ก ฟินแลนด์ ฝรั่งเศส เยอรมนี อิตาลี เนเธอร์แลนด์ นอร์เวย์ สโลเวเนีย สเปน สหราชอาณาจักร ประเทศที่เป็นเฉพาะสมาชิกสนธิสัญญาปารีส คือ โปตุเกสและตุรกี ดูข้อมูลเพิ่มเติมจาก <http://www.nea.fr/html/law/brussels-convention-ratification.html>

ข้อตกลงความร่วมมือระหว่าง Euratom\* และสหรัฐอเมริกาในการพัฒนามาตรการที่เหมาะสมเพื่อป้องกันความรับผิดของบุคคลที่สามดังที่ได้กล่าวมาแล้วภาคีของอนุสัญญาปารีสได้แก่สหราชอาณาจักรและรัฐในยุโรปตะวันตกที่มีการพัฒนาพลังงานนิวเคลียร์

อนุสัญญาปารีสได้กำหนดความหมายของอุบัติเหตุทางนิวเคลียร์ (nuclear incident)\*\* ว่าหมายถึงเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นครั้งหนึ่งหรืออนุกรมของเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องกันไปอันจากเหตุกำเนิดเดียวกันซึ่งส่งผลให้เกิดความเสียหาย โดยเหตุการณ์หนึ่งหรือเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นต่อเนื่องกันนั้น หรือความเสียหายใดๆที่เป็นสาเหตุซึ่งเกิดขึ้นจากหรือเป็นผลของคุณสมบัติทางกัมมันตรังสี หรือผลรวมของคุณสมบัติทางกัมมันตรังสีกับความเป็นพิษ การระเบิด หรือคุณสมบัติที่เป็นอันตรายอื่นใดของเชื้อเพลิงนิวเคลียร์หรือผลิตภัณฑ์ที่เป็นสารกัมมันตรังสีหรือกากกัมมันตรังสีหรืออย่างหนึ่งอย่างใดหรือจากรังสีชนิดก่อก่อไอออนที่ส่งออกจากแหล่งกำเนิดรังสีใดๆจากภายในที่ทำการทางนิวเคลียร์

และถึงแม้ไม่ได้กำหนดคำนิยามของความเสียหายทางนิวเคลียร์\*\*\* ไว้เฉพาะ แต่กลับกำหนดลักษณะความเสียหายทางนิวเคลียร์ไว้ในความรับผิดของผู้ที่ต้องรับผิดไปด้วย

---

\* สมาชิกร EURATOM ได้แก่ ประเทศเบลเยียม เดนมาร์ก ฟินแลนด์ ฝรั่งเศส เยอรมนี กรีซ อิตาลี เนเธอร์แลนด์ นอร์เวย์ โปรตุเกส สโลวีเนีย สเปน สวีเดน ตุรกี และ สหราชอาณาจักร สวิตเซอร์แลนด์ให้สัตยาบันอนุสัญญาเดือนมีนาคม 2009 แต่ให้ข้อแก้ไขโดยพิธีสาร ปี ค.ศ. 2004 เท่านั้น การให้สัตยาบันจึงไม่มีผลจนกว่าพิธีสาร ปี ค.ศ. 2004 จะมีผลใช้บังคับ ออสเตรียและลักเซมเบิร์กลงนาม แต่ไม่เคยให้สัตยาบัน เครือข่าย EURATOM พิจารณาถึงการภาคยานุวัติอนุสัญญาปารีสและความจำเป็นที่ระดับด้านความรับผิดทางนิวเคลียร์ในกลุ่มประเทศ EU ต้องเหมือนกันแต่ทั้งนี้สมาชิกของ EURATOM เองก็มีทั้งสมาชิกของอนุสัญญาปารีส และอนุสัญญาเวียนนา และอีกหลายประเทศที่ไม่ได้เป็นสมาชิกของทั้งสองอนุสัญญา

\*\* Article 1 a. i "A nuclear incident" means any occurrence or succession of occurrences having the same origin which causes damage, provided that such occurrence or succession of occurrences, or any of the damage caused, arises out of or results either from the radioactive properties, or a combination of radioactive properties with toxic, explosive, or other hazardous properties of nuclear fuel or radioactive products or waste or with any of them, or from ionizing radiations emitted by any source of radiation inside a nuclear installation.

\*\*\* Article 3 a. The operator of a nuclear installation shall be liable, in accordance with this Convention, for:

- i. damage to or loss of life of any person; and
- ii. damage to or loss of any property other than
  1. the nuclear installation itself and any other nuclear installation, including a nuclear installation under construction, on the site where that installation is located; and
  2. any property on that same site which is used or to be used in connection with any such installation,

ในตัว ซึ่งอนุสัญญาฉบับนี้ได้กำหนดผู้ดำเนินการของที่ทำการทางนิวเคลียร์ต้องรับผิดชอบที่บัญญัติไว้ในกฎหมายฉบับนี้ในกรณี

1. ความเสียหายหรือการสูญเสียชีวิตและ
2. ความเสียหายหรือการสูญเสียทรัพย์สินนอกเหนือจาก

1. ที่ทำการทางนิวเคลียร์เองและที่ทำการทางนิวเคลียร์อื่นใด ซึ่งรวมถึงที่ทำการทางนิวเคลียร์ที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างในบริเวณที่ที่ทำการทางนิวเคลียร์ที่เกิดเหตุตั้งอยู่และ

2. ทรัพย์สินใดๆในบริเวณเดียวกันนั้นที่ถูกใช้หรือจะถูกใช้โดยเกี่ยวเนื่องกับที่ทำการทางนิวเคลียร์ไม่ว่าแห่งใด หลังจากที่ได้พิสูจน์ทราบถึงความเสียหายหรือสูญเสีย(จากนี้จะให้คำว่า “ความเสียหาย”) มีสาเหตุจากอุบัติเหตุทางนิวเคลียร์ที่เกิดขึ้น ณ ที่ทำการทางนิวเคลียร์แห่งนั้นหรือเกี่ยวข้องกับวัสดุนิวเคลียร์ที่ออกมาจากที่ทำการนั้น

3. ความเสียหายหรือความสูญเสียที่เป็นผลร่วมระหว่างอุบัติเหตุทางนิวเคลียร์และโดยอุบัติเหตุอื่นนอกเหนือจากอุบัติเหตุทางนิวเคลียร์ หากความเสียหายหรือความสูญเสียซึ่งเกิดขึ้นอันมีเหตุเนื่องจากอุบัติเหตุอื่น ไม่สามารถแยกออกจากความเสียหายหรือความสูญเสียซึ่งเกิดจากอุบัติเหตุทางนิวเคลียร์ได้อย่างชัดเจน ให้ถือเสียว่าความเสียหายหรือความสูญเสียนั้นเกิดขึ้นเนื่องจากอุบัติเหตุทางนิวเคลียร์เพียงอย่างเดียว\*

ความเสียหายทางนิวเคลียร์ของอนุสัญญาปารีสได้กำหนดไว้คล้ายคลึงกับอนุสัญญากรุงเวียนนา และอนุสัญญาทั้งสองฉบับไม่ได้หยุดการพัฒนาเพียงเท่านี้แต่ได้มีการปรับปรุงแก้ไขพิธีสาร โดยเฉพาะการนำแนวความคิดในการเพิ่มความเสียหายทางนิวเคลียร์ในคำนิยาม “ความเสียหายทางนิวเคลียร์” ของอนุสัญญากรุงเวียนนา จากเดิมมีเพียงการสูญเสียชีวิต การได้รับบาดเจ็บส่วนบุคคลและความเสียหายต่อทรัพย์สิน ให้รวมถึงความสูญเสียทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นจากความเสียหายนั้น ค่าใช้จ่ายสำหรับมาตรการฟื้นฟูสิ่งแวดล้อมที่เสื่อมโทรมลง การสูญเสียรายได้จากผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจจากการใช้สิ่งแวดล้อมนั้นเพื่อประโยชน์หรือความบันเทิง ค่าใช้จ่ายสำหรับมาตรการ

---

upon proof that such damage or loss (hereinafter referred to as "damage") was caused by a nuclear incident in such installation or involving nuclear substances coming from such installation, except as otherwise provided for in Article 4.

\* Article 3 b. Where the damage or loss is caused jointly by a nuclear incident and by an incident other than a nuclear incident, that part of the damage or loss which is caused by such other incident, shall, to the extent that it is not reasonably separable from the damage or loss caused by the nuclear incident, be considered to be damage caused by the nuclear incident. Where the damage or loss is caused jointly by a nuclear incident and by an emission of ionizing radiation not covered by this Convention, nothing in this Convention shall limit or otherwise affect the liability of any person in connection with that emission of ionizing radiation.

ป้องกัน และความเสียหายทางเศรษฐกิจอื่นตามกฎหมายจารีตประเพณีเรื่องความรับผิดทางแพ่งของศาลที่มีความสามารถนั้น ทั้งนี้เพื่อให้สอดคล้องและตอบสนองต่อผู้ที่ได้รับเคราะห์ร้ายจากความเสียหายทางนิวเคลียร์ให้ได้มากที่สุด

สำหรับอนุสัญญาปารีสได้มีการปรับปรุงแก้ไขความหมาย “ความเสียหายทางนิวเคลียร์” และคำอื่นที่เกี่ยวข้อง “ความเสียหายทางนิวเคลียร์” ให้ครอบคลุมดังนี้ คือ

1. การเสียชีวิตหรือการได้รับบาดเจ็บ
2. ความเสียหายหรือสูญหายของทรัพย์สิน

และความเสียหายแต่ละข้อต่อไปนี้ “ตามกฎหมายของศาลที่มีความสามารถตัดสิน”

3. ความเสียหายทางเศรษฐกิจที่เกิดจากความเสียหายหรือสูญหายที่ไม่ได้อยู่ในข้อ 1 , 2

4. ค่าใช้จ่ายสำหรับมาตรการฟื้นฟูของสิ่งแวดล้อมที่เสื่อมโทรมลง นอกจากนี้ความเสื่อมโทรมนั้นจะไม่มีนัยสำคัญ ถ้ามาตรการดังกล่าวได้มีการปฏิบัติตามหรือจะถูกนำไปปฏิบัติ แต่ไม่ใช่กรณีตามข้อ 2

5. การสูญเสยรายได้จากผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจของการใช้สิ่งแวดล้อมนั้นเพื่อประโยชน์หรือความบันเทิง ซึ่งเกิดจากการเสื่อมโทรมของสิ่งแวดล้อมอย่างมีนัยสำคัญ

6. ค่าใช้จ่ายสำหรับมาตรการป้องกัน\* และความเสียหายที่เกิดจากมาตรการนั้น

ดังนั้นจึงเห็นได้ว่าอนุสัญญาทั้งสองดังกล่าวได้มีการปรับปรุงแก้ไขความหมายของความเสียหายทางนิวเคลียร์ให้ครอบคลุมกว้างขวาง และระบบอนุสัญญาของอนุสัญญาปารีสและเวียนนาโดยพื้นฐานแล้วเหมือนกันในการกำหนดความรับผิด คือ ให้ผู้ดำเนินการสถานปฏิบัติการทางนิวเคลียร์ถือเป็นผู้รับผิดชอบอย่างเคร่งครัดต่อความเสียหายที่เกิดจากเหตุการณ์ทางนิวเคลียร์ ความรับผิดนั้นมีข้อจำกัดด้านวงเงินและเวลา และผู้ดำเนินการต้องมีหลักประกันทางการเงินและตอบสนองแก่ความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้นในยุคปัจจุบัน ซึ่งหลักพื้นฐาน

---

\* มาตรการป้องกัน หมายถึง มาตรการที่มีเหตุผล กระทำโดยบุคคลใดหลังจากเกิดเหตุการณ์นิวเคลียร์หรือเหตุการณ์ที่มีความเสี่ยงในการก่อให้เกิดความเสียหายทางนิวเคลียร์ เพื่อป้องกันหรือกำจัดความเสียหาย ขึ้นอยู่กับการพิจารณาเห็นชอบของหน่วยงานที่มีอำนาจตามกฎหมายระดับชาติ “มาตรการที่มีเหตุผล” หมายถึง มาตรการภายใต้กฎหมายของรัฐ เพื่อให้มีความเหมาะสมและสมควร โดยพิจารณาถึงสถานการณ์ทั้งหมด รวมถึง ลักษณะและความรุนแรงของความเสียหายหรือความเสี่ยงที่จะเกิดความเสียหาย ระดับประสิทธิผลที่น่าจะเกิดขึ้นจากการปฏิบัติตามมาตรการนั้น และความเชี่ยวชาญในด้านวิทยาศาสตร์และเทคนิคที่เกี่ยวข้อง

ของความรับผิดชอบทางนิวเคลียร์ ข้อตกลงหรือกฎหมายส่วนใหญ่ที่เกี่ยวข้องกับการรับผิดชอบทางนิวเคลียร์ที่มีต่อบุคคลที่สามในระดับกฎหมายระหว่างประเทศ มักมีสาระสำคัญดังนี้

1. ความรับผิดชอบอย่างเข้มงวดของผู้ดำเนินการทางนิวเคลียร์
2. ความรับผิดชอบอย่างผูกขาดของผู้ดำเนินการสถานประกอบการทางนิวเคลียร์
3. การชดใช้โดยไม่แบ่งแยกจากพื้นฐานของสัญชาติ หรือถิ่นที่อยู่
4. การคุ้มครองทางการเงินแบบจำเป็นของผู้ดำเนินงาน
5. อำนาจในการตัดสินแต่เพียงผู้เดียวของรัฐที่เกิดอุบัติเหตุทางนิวเคลียร์นั้น มีอำนาจการตัดสินเพียงผู้เดียว
6. ข้อจำกัดของความรับผิดชอบเป็นจำนวนและเวลา

หลังจากอุบัติเหตุที่เซอร์โนบิลเมื่อปี ค.ศ. 1986 IAEA ได้ริเริ่มงานทุกด้านที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดชอบทางนิวเคลียร์ โดยมีทัศนวิสัยในการปรับปรุงสนธิสัญญาพื้นฐานและสร้างระบบความรับผิดชอบอย่างสมบูรณ์ ในปี 1988 จากผลของความร่วมมือระหว่าง IAEA และ OECD/NEA พิธีสารร่วมเกี่ยวกับการประยุกต์ใช้สนธิสัญญาเวียนนาและสนธิสัญญาปารีสจึงได้ถูกนำมาใช้ กลุ่มสมาชิกของพิธีสารร่วมถูกปฏิบัติเสมือนว่าเป็นสมาชิกของทั้งสองสนธิสัญญา ถ้าอุบัติเหตุเกิดขึ้นในประเทศที่ร่วมในสัญญาปารีสซึ่งสร้างความเสียหายให้กับประเทศที่ร่วมในสัญญาเวียนนา การชดใช้ค่าเสียหายสำหรับประเทศหลังจะถูกชดใช้เช่นเดียวกับที่ระบุไว้ในสนธิสัญญาปารีส ในทางกลับกันก็เช่นเดียวกัน โดยปกติไม่มีประเทศใดจะสามารถเป็นสมาชิกได้ทั้งสองสนธิสัญญา เนื่องจากรายละเอียดปลีกย่อยมีความไม่เหมือนกัน และจะทำให้เกิดความขัดแย้งในการนำไปประยุกต์ใช้ พิธีสารร่วมนำมาแก้ไขข้อขัดแย้งด้านกฎหมายที่จะเป็นไปได้ในกรณีของการขนส่งวัสดุทางนิวเคลียร์ระหว่างประเทศ มีผลบังคับใช้ในปี 1992

นอกจากนี้ ในปี 1997 กลุ่มสมาชิก IAEA ได้นำอนุสัญญาเกี่ยวกับการชดใช้เพิ่มเติมสำหรับความเสียหายทางนิวเคลียร์ (Convention on Supplementary Compensation for Nuclear Damage; หรือที่เรียกย่อๆว่า CSC,<sup>31</sup> มาใช้ ซึ่งกำหนดจำนวนเงินเพิ่มเติมที่กลุ่มประเทศสมาชิกจะสนับสนุนจากพื้นฐานของประสิทธิภาพทางนิวเคลียร์และการประเมินของสหประชาชาติ โดยปกติอยู่ที่ 300 SDR ต่อ MW thermal (ทั้งหมดประมาณ 360 ล้านยูโร) CSC ซึ่งยังไม่ได้ถูกนำมาใช้บังคับ เป็นพันธะที่ทุกประเทศสามารถเข้าร่วมได้ โดยไม่ต้องคำนึงถึงว่าเป็นสมาชิกของสนธิสัญญาเกี่ยวกับความรับผิดชอบทางนิวเคลียร์ใดๆ หรือไม่มีสถานประกอบการทางนิวเคลียร์ตั้งอยู่

<sup>31</sup> IAEA.ORG ,[ออนไลน์]2011, available from [www.iaea.org/Publications/Documents/Conventions/supcomp.html](http://www.iaea.org/Publications/Documents/Conventions/supcomp.html) [1 December 2011]

ในเขตแดน แม้แต่ในกรณีที่ไม่ได้เป็นสมาชิกของทั้งสนธิสัญญาเวียนนาหรือปารีส ก็ยังสามารถดำเนินการนำ CSC มาใส่ไว้ในบทเพิ่มเติมของกฎหมายของประเทศ ในปัจจุบันมีเพียงประเทศเดียวที่ร่วมสัตยาบันและมีประสิทธิภาพทางนิวเคลียร์อยู่ในระดับสูง คือ สหรัฐอเมริกา (300 GWt) และนอกนั้นลงนามอีก 14 ประเทศ แต่ว่าส่วนใหญ่ยังไม่ได้ร่วมสัตยาบัน

ในปี 2010 ทั้ง CEA ของฝรั่งเศส และ IAEA เรียกร้องให้มีการปรับปรุงแก้ไขและอธิบายสนธิสัญญานานาชาติหลายฉบับ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง สนธิสัญญาปารีสที่อนุญาตให้เฉพาะกลุ่มประเทศสมาชิกของ OECD เข้าร่วม สนธิสัญญาโดยได้รับความไม่พอใจจากผู้ผลิตและผู้ใช้ประโยชน์จากเครื่องปฏิกรณ์และโรงไฟฟ้านิวเคลียร์ให้กับประเทศที่ไม่ได้อยู่ใน OECD บางส่วนมาจากประเทศสหรัฐอเมริกา ดังนั้น CSC หรืออนุสัญญาเกี่ยวกับการชดใช้เพิ่มเติมสำหรับความเสียหายทางนิวเคลียร์จึงอาจเป็นทางออกที่เป็นไปได้สำหรับทุกระบบกฎหมายนานาชาติ

### 3.2.1.2 ความเสียหายทางนิวเคลียร์ตามกฎหมายต่างประเทศ

นอกเหนือจากอนุสัญญานานาชาติ ประเทศส่วนใหญ่ที่มีโปรแกรมโรงไฟฟ้านิวเคลียร์ในเชิงพาณิชย์มีระบบกฎหมายของประเทศตนที่เกี่ยวกับความรับผิดชอบทางนิวเคลียร์ ระบบกฎหมายเหล่านี้นำพื้นฐานของสนธิสัญญามาใช้ และบังคับให้มีข้อกำหนดของความมั่นคงทางการเงินซึ่งจะแตกต่างกันในแต่ละประเทศ สามารถแบ่งประเทศที่มีกฎหมายในลักษณะนี้ได้เป็น 3 กลุ่ม คือ

- (1) กลุ่มที่เป็นสมาชิกของหนึ่งหรือสองสนธิสัญญานานาชาติ และยังมีกฎหมายของประเทศตน ได้แก่ ประเทศอังกฤษ และออสเตรเลีย
- (2) กลุ่มที่ไม่ได้เป็นสมาชิกของสนธิสัญญานานาชาติแต่มีกฎหมายของตน ได้แก่ สหรัฐอเมริกา แคนาดา ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ และ
- (3) กลุ่มที่ไม่ได้เป็นสมาชิกของสนธิสัญญานานาชาติและไม่มีกฎหมายของตน เช่น สาธารณรัฐประชาชนจีน

ซึ่งวิทยานิพนธ์เล่มนี้ได้วางแนวทางเพื่อจะศึกษาระบบกฎหมายนิวเคลียร์ของประเทศ 2 ประเทศ คือประเทศสหรัฐอเมริกา และประเทศญี่ปุ่นซึ่งเป็นประเทศในกลุ่มที่ (2) คือกลุ่มที่ไม่ได้เป็นสมาชิกของสนธิสัญญานานาชาติใดๆแต่มีกฎหมายของตน ทั้งนี้เนื่องจากสองประเทศนี้ต่างเคยได้รับความเสียหายทางนิวเคลียร์มาแล้ว และสามารถหาทางแก้ไขบรรเทาความเสียหายได้เป็นกรณีๆไป จึงเห็นสมควรน่าจะนำมาศึกษาเพื่อเทียบเคียง

### -ประเทศสหรัฐอเมริกา

ตามกฎหมาย Atomic Energy Act ซึ่งเป็นกฎหมายหลักในความรับผิดชอบทางนิวเคลียร์ของสหรัฐอเมริกา ได้กำหนดความหมาย อุบัติเหตุทางนิวเคลียร์ หมายความว่า เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นใด ๆ รวมถึง “อุบัติเหตุทางนิวเคลียร์ผิดปกติ ภายในประเทศสหรัฐอเมริกา อันมีสาเหตุมาจากภายในและภายนอกประเทศสหรัฐอเมริกา การบาดเจ็บทางร่างกาย การเจ็บป่วย การเป็นโรค หรือการเสียชีวิต หรือการสูญเสียหรือเสียหายในทรัพย์สิน หรือการสูญเสียการใช้ทรัพย์สิน อันเป็นมาจากกัมมันตภาพรังสี การเป็นพิษ การระเบิด หรือทรัพย์สินที่เป็นอันตรายของวัสดุนิวเคลียร์ พิเศษ หรือวัสดุที่เป็นผลพลอยได้

ส่วน “อุบัติเหตุทางนิวเคลียร์ที่ผิดปกติ” หมายความว่า เหตุการณ์ใด ๆ ที่ก่อให้เกิดการปล่อยหรือกระจายของแหล่งกำเนิดวัสดุนิวเคลียร์พิเศษ หรือวัสดุที่เป็นผลพลอยได้ จากสถานที่กักเก็บห่างออกไปจากสถานที่ตั้งหรือจากสถานที่ตั้งตามสัญญา หรือการแพร่กระจายของกัมมันตภาพรังสีออกไปจากสถานที่ตั้งหรือจากสถานที่ตั้งตามสัญญา ซึ่งคณะกรรมการควบคุมนิวเคลียร์หรือรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงานกำหนดหลักเกณฑ์ไว้เป็นหนังสือว่าเป็นผลหรืออาจเป็นผลให้เกิดความเสียหายอย่างมากต่อบุคคลหรือทรัพย์สินออกไปจากสถานที่ตั้งหรือจากสถานที่ตั้งตามสัญญา

### -ประเทศญี่ปุ่น

กฎหมาย Law on Compensation for Nuclear Damage No. 147 of 17 June 1961 (หรือที่เรียกว่า The Compensation Law) ของประเทศญี่ปุ่นได้กำหนดให้ความเสียหายทางนิวเคลียร์รวมไปกับความรับผิดชอบที่ผู้ประกอบการทางนิวเคลียร์ต้องรับผิดชอบเมื่อเกิดความเสียหายทางนิวเคลียร์ขึ้นอันเป็นผลมาจากการดำเนินการเครื่องปฏิกรณ์และอื่นๆ ระหว่างการดำเนินการเครื่องปฏิกรณ์นั้น ผู้ดำเนินการกิจการทางนิวเคลียร์ซึ่งดำเนินการเครื่องปฏิกรณ์และอื่นๆ อยู่ ณ ขณะนั้นพึงต้องรับผิดชอบสำหรับความเสียหาย

ยกเว้นแต่ในกรณีที่ความเสียหายนั้นเป็นผลจากภัยพิบัติทางธรรมชาติที่มีลักษณะพิเศษหรือจลาจลตั้งเท่า่นั้นที่ผู้ประกอบการนิวเคลียร์ไม่ต้องรับผิดชอบ

ตารางสรุปนิยามอุบัติเหตุทางนิวเคลียร์และความเสียหายทางนิวเคลียร์ของอนุสัญญาเวียนนา อนุสัญญากรุงปารีส กฎหมายนิวเคลียร์ของประเทศสหรัฐอเมริกา และกฎหมายนิวเคลียร์ของประเทศญี่ปุ่น

ประเด็น / หัวข้อ	อนุสัญญาเวียนนา	อนุสัญญากรุงปารีส	Atomic Energy Act ของประเทศสหรัฐอเมริกา	The Compensation Law ของประเทศญี่ปุ่น
อุบัติเหตุทางนิวเคลียร์หรืออุบัติเหตุทางนิวเคลียร์	เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นครั้งหนึ่งหรือเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องเนื่องจากเหตุเดียวกันเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายทางนิวเคลียร์	เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นครั้งหนึ่งหรืออนุกรมของเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องกันไปอันจากเหตุกำเนิดเดียวกันซึ่งส่งผลให้เกิดความเสียหายที่มีสาเหตุจากผลคุณสมบัติทางกัมมันตรังสี ผลรวมคุณสมบัติกัมมันตรังสีกับความเป็นพิษ ระเบิดคุณสมบัติอันตรายของเชื้อเพลิงนิวเคลียร์ หรือผลิตภัณฑ์ที่เป็นสารกัมมันตรังสีหรือรังสีก่อไอออนจากแหล่งกำเนิดรังสี	แบ่งเป็น 2 กรณีคือ 1. อุบัติเหตุทางนิวเคลียร์เป็นเหตุการณ์ใดๆ รวมถึงอุบัติเหตุทางนิวเคลียร์ผิดปกติภายในสหรัฐอเมริกา โดยมีสาเหตุมาจากทั้งใน-นอกประเทศ ทำให้เกิดความเสียหายทางร่างกาย การเจ็บปวด เป็นโรค หรือเสียชีวิต ความเสียหายในทรัพย์สินอันเป็นผลมาจากการใช้กัมมันตภาพรังสี การเป็นพิษ การระเบิดหรือทรัพย์สินที่เป็นอันตรายจากวัสดุนิวเคลียร์พิเศษและวัสดุพลอยได้ 2. อุบัติเหตุทางนิวเคลียร์ที่ผิดปกติคือเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดการปล่อยหรือกระจายของแหล่งกำเนิดวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุกัมมันตรังสี หรือการ	ผลจากการแตกตัวของวัตถุเชื้อเพลิงนิวเคลียร์ หรือจากกัมมันตรังสีหรือความเป็นพิษของวัตถุเชื้อเพลิงนิวเคลียร์



			แพ ร ่ ก ร ะ จ าย กั ม ม ัน ต ภา พ ร ัง ส ี อ อ ก ใ ป จ าก ท ี่ ต ั้ง ห ร ือ จ าก ส ถาน ท ี่ ต ั้ง	
ความ เสียหายทาง นิวเคลียร์	1.การสูญเสียชีวิต การ ได้รับบาดเจ็บส่วนบุคคล และความเสียหายต่อ ทรัพย์สิน 2.ความสูญเสียทาง เศรษฐกิจที่เกิดขึ้นจาก ความเสียหายนั้น 3.ค่าใช้จ่ายสำหรับ มาตรการฟื้นฟู สิ่งแวดล้อมที่เสื่อมโทรม ลง 4.การสูญเสียรายได้จาก ผลประโยชน์ทาง เศรษฐกิจจากการใช้ สิ่งแวดล้อมนั้นเพื่อ ประโยชน์หรือความ บันเทิง 5.ค่าใช้จ่ายสำหรับ มาตรการป้องกัน และ 6.ความเสียหายทาง เศรษฐกิจอื่นตาม กฎหมายจารีตประเพณี เรื่องความรับผิดชอบ แห่งของศาลที่มี ความสามารถนั้น	1.การเสียชีวิตและได้รับ บาดเจ็บ 2.การเสียหายหรือสูญหาย ทางทรัพย์สิน 3.ความเสียหายทางเศรษฐกิจ กิจหรือที่ไม่ได้อยู่ในข้อ 1,2 4.ค่าใช้จ่ายในการฟื้นฟู สิ่งแวดล้อม 5.การสูญเสียรายได้ทาง เศรษฐกิจของการใช้ ทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม 6.ค่าใช้จ่ายมาตรการ ป้องกัน 7.ค่าใช้จ่ายที่เป็นผลรวม ความเสียหายกับความ เสียหายทางนิวเคลียร์ซึ่ง ไม่สามารถแยกออกจาก ความเสียหายนิวเคลียร์ได้ อย่างแน่ชัด	กำหนดรวมไปในนิยาม ความหมายของ อุบัติเหตุทางนิวเคลียร์ ในพระราชบัญญัตินี้	กำหนดรวมไปกับ ความรับผิดชอบว่าต้อง รับผิดชอบเมื่อเกิดความ เสียหายทาง นิวเคลียร์ขึ้นอันเป็น ผลมาจากการ ดำเนินการเครื่อง ปฏิกรณ์และอื่นๆ ระหว่าง การ ดำเนินการเครื่อง ปฏิกรณ์นั้น ผู้ดำเนิน กิจการทางนิวเคลียร์ ซึ่งดำเนินการเครื่อง ปฏิกรณ์และอื่นๆ อยู่ ณ ขณะนั้นพึง ต้องรับผิดชอบสำหรับ ความเสียหาย

### 3.2.1.3 ความเสียหายทางนิวเคลียร์ตามกฎหมายในประเทศไทย

ความเสียหายทางนิวเคลียร์ตามกฎหมายลักษณะละเมิดของ  
ประเทศไทยและกฎหมายเฉพาะยังไม่ได้มีการกำหนดหลักความเสียหายทางนิวเคลียร์ว่ามีลักษณะ  
เป็นประการใด แต่ทั้งนี้ได้มีร่างพระราชบัญญัติกำกับกิจการพลังงานนิวเคลียร์ พ.ศ. ... และ

พระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งสำหรับความเสียหายจากนิวเคลียร์ พ.ศ. ... ได้กำหนดนิยามความเสียหายทางนิวเคลียร์ ให้หมายความถึง ความเสียหายซึ่งเกิดหรือเป็นผลมาจาก

(1) คุณสมบัติของกัมมันตรังสี

(2) ผลรวมของคุณสมบัติของกัมมันตรังสีกับคุณสมบัติพิเศษ คุณสมบัติของการระเบิดหรือคุณสมบัติอันตรายอื่นของเชื้อเพลิงนิวเคลียร์หรือผลิตภัณฑ์กัมมันตรังสีหรือกากกัมมันตรังสีของนิวเคลียร์ที่มาจากหรือเกิดในสถานที่ติดตั้งนิวเคลียร์หรือที่ส่งไปยังสถานที่ติดตั้งนิวเคลียร์

(3) รังสีไอโอโนซ์ของวัสดุต้นกำเนิด ที่แผ่รังสีภายในสถานที่ติดตั้งนิวเคลียร์ แสดงให้เห็นว่าร่างพระราชบัญญัตินี้กำหนดให้ความเสียหายทางนิวเคลียร์

ประกอบไปด้วยกรณีที่กัมมันตรังสีแผ่กัมมันตรังสีหรือเพราะด้วยคุณสมบัติของกัมมันตรังสีเอง กรณีเกิดการแผ่รังสีของเชื้อเพลิงนิวเคลียร์และกากกัมมันตรังสี รวมทั้งรังสีไอโอโนซ์ ซึ่งหมายความรวมทั้งหมดไม่ว่าเป็นความเสียหายทางรังสีหรือความเสียหายทางนิวเคลียร์ก็ให้อยู่ในความหมายความเสียหายทางนิวเคลียร์ในบทบัญญัตินี้ด้วย

สำหรับเหตุแห่งความเสียหายทางนิวเคลียร์ ในร่างพระราชบัญญัตินี้ได้กำหนดความหมายให้เป็นคำว่า “เหตุการณ์ทางนิวเคลียร์” หมายความว่า เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นหรือเกิดขึ้นต่อเนื่องมาจากต้นเหตุเดียวกันอันก่อให้เกิดความเสียหายจากนิวเคลียร์

ความหมายของความเสียหายทางนิวเคลียร์ไม่ได้ถูกจำกัดคำนิยามในร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว เพียงแต่กำหนดนิยามของความเสียหายสาธารณะ ให้หมายความว่า ความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อทรัพย์สินของรัฐ สิ่งแวดล้อมทรัพยากรธรรมชาติ หรือที่เกิดขึ้นต่อชีวิตหรือสุขภาพของบุคคลที่มีได้เป็นผู้กระทำกิจกรรมอันต้องห้ามตามพระราชบัญญัตินี้ หรือมีได้เป็นลูกจ้างหรือผู้ปฏิบัติงานในสถานที่ซึ่งประกอบกิจการซึ่งต้องได้รับใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้ หรือมีได้เป็นผู้รับบริการซึ่งได้รับความเสียหายโดยตรงจากการให้บริการของผู้ประกอบกิจการซึ่งต้องได้รับใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้

มีคดีตัวอย่างในประเทศไทยเป็นกรณีที่เกิดความเสียหายทางรังสีเกิดขึ้นในกรณีโคบอลต์ 60 ซึ่งถือว่าเป็นความเสียหายทางนิวเคลียร์อย่างหนึ่งในคำนิยามของร่างพระราชบัญญัตินี้ กำนับกิจการพลังงานนิวเคลียร์ พ.ศ. ... จากคำพิพากษาศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขแดงที่

1820/2545\* เรื่อง ละเมิดและความรับผิดชอบอย่างอื่น (กรณีไม่ดำเนินการตรวจสอบควบคุมการดำเนินการเกี่ยวกับการจัดเก็บเครื่องฉายรังสีโคบอลต์ 60 อย่างถูกต้องและปลอดภัย)

กรณีตามคำพิพากษานี้ ผู้ฟ้องคดีได้รับผลกระทบจากการรั่วไหลของสารกัมมันตรังสีโคบอลต์ 60 ที่เป็นวัสดุให้รังสีแกรมมาที่อยู่ในรูปของเครื่องฉายรังสีถูกเก็บไว้บริเวณลานจอดรถเก่าของบริษัท กมลสุโกศล อีเล็กทริก จำกัด ต่อมามีคนร้ายลักอุปกรณ์เครื่องฉายรังสีเป็นแท่งตะกั่วบรรจุกัมมันตรังสีไปขายให้แก่ผู้รับซื้อของเก่าโดยไม่ได้รับใบอนุญาตซึ่งได้มีการแยกแท่งตะกั่วจนก่อให้เกิดการแพร่กระจายรังสีแกรมมา

ในกรณีตามข้อเท็จจริงดังกล่าวเมื่อพิจารณาแห่งพระราชบัญญัติพลังงานปรมาณูเพื่อสันติ พ.ศ. 2504 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติพลังงานปรมาณูเพื่อสันติ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2508 กำหนดคำนิยาม "พลังงานปรมาณู" ให้ความหมายว่า พลังงานที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงนิวเคลียร์ของปรมาณู หรือพลังงานรังสีเอกซ์ และกำหนดคำนิยาม "วัสดุพลอยได้" ให้ความหมายว่า วัสดุกัมมันตรังสีทุกชนิดซึ่งเกิดจากการผลิตหรือการใช้วัสดุนิวเคลียร์

จากบทนิยามดังกล่าวเมื่อเปรียบเทียบกับนิยามในมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ที่กำหนดให้ "มลพิษ" หมายความว่า ของเสียวัตถุอันตราย ฯลฯ และกำหนดให้ "วัตถุอันตราย" หมายความว่า วัตถุกัมมันตรังสี ฯลฯ ประกอบกับมาตรา 96 ที่บัญญัติให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษที่ก่อให้เกิด หรือเป็นแหล่งกำเนิดของการรั่วไหลหรือแพร่กระจายของมลพิษอันเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่ชีวิต ร่างกาย หรือสุขภาพอนามัย หรือเป็นเหตุให้ทรัพย์สินของผู้อื่นหรือของรัฐเสียหาย มีหน้าที่ต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าสินไหมทดแทนหรือค่าเสียหายเพื่อการนั้นแล้ว จะเห็นได้ว่า สามารถนำบทบัญญัติมาตรา 96 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 มาใช้บังคับเพื่อกำหนดให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดการรั่วไหลหรือแพร่กระจายวัตถุกัมมันตรังสี มีหน้าที่ต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าสินไหมทดแทนหรือค่าเสียหายที่เกิดจากวัตถุกัมมันตรังสีนั้นได้

---

\* คดีนี้ศาลปกครองกลางพิพากษาว่า สำนักงานปรมาณูเพื่อสันติละเลยการปฏิบัติหน้าที่เพื่อควบคุมดูแลเกี่ยวกับการใช้ประโยชน์พลังงานปรมาณู การเก็บรักษาวัสดุกัมมันตรังสี และการจัดการกากกัมมันตรังสีให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้ใช้และประชาชน โดยไม่ติดตามให้ผู้ครอบครองเครื่องฉายรังสีดังกล่าวทำการขออนุญาตเพื่อจัดเก็บไว้ในสถานที่เก็บที่ปลอดภัยและติดเครื่องหมายแสดงบริเวณรังสีให้ถูกต้อง อันเป็นหน้าที่ของสำนักงานปรมาณูเพื่อสันติต้องปฏิบัติอย่างเคร่งครัด ซึ่งถือว่าเป็นการกระทำละเมิดต่อผู้เสียหาย โดยให้สำนักงานปรมาณูเพื่อสันติจ่ายค่าเสียหายและค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหาย

นอกจากพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติแล้ว ยังมีกฎหมายฉบับอื่นที่สามารถนำมาใช้เพื่อฟ้องเรียกค่าสินไหมทดแทนเนื่องจากความเสียหายจากอุบัติเหตุทางนิวเคลียร์ได้ คือ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์และพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. 2535 กล่าวคือ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มีมาตรา 420 และมาตรา 437 เป็นบทบัญญัติทั่วไปที่กำหนดความรับผิดของผู้มีไว้ในครอบครองซึ่งทรัพย์สินอันเป็นของเกิดอันตรายได้โดยสภาพ ฯลฯ และได้ก่อให้เกิดความเสียหายต่อผู้อื่นให้ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพราะเหตุละเมิด สารกัมมันตรังสีนับได้ว่าเป็นของเกิดอันตรายได้โดยสภาพ ดังนั้น ถ้าเกิดอุบัติเหตุทางนิวเคลียร์ขึ้น ผู้ครอบครองสารกัมมันตรังสีย่อมจะต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้น สำหรับพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. 2535 มีเจตนารมณ์ที่จะควบคุมสิ่งที่เป็นวัตถุอันตรายชนิดต่างๆ เช่น วัตถุระเบิด วัตถุไวไฟ ฯลฯ รวมทั้งวัตถุกัมมันตรังสี โดยกำหนดมาตรการควบคุมตั้งแต่การผลิต การนำเข้า การส่งออก การมีไว้ในครอบครองเพื่อใช้ ขาย ขนส่ง หรือเพื่อการใดๆ รวมทั้งการเก็บรักษาและการทำลายวัตถุเหล่านั้น ซึ่งเมื่อพิจารณามาตรา 4 ที่กำหนดคำนิยาม "วัตถุอันตราย" ให้มีความหมายครอบคลุมถึงวัตถุกัมมันตรังสีด้วยแล้ว จะเห็นได้ว่า ถ้าวัตถุกัมมันตรังสีก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคล สัตว์ พืช หรือสิ่งแวดล้อม ผู้ผลิต ผู้นำเข้า ผู้ขายส่ง ผู้ขายปลีก คนกลาง ฯลฯ ต้องร่วมกันรับผิดชอบในผลแห่งการละเมิดตามมาตรา 66 และพนักงานอัยการมีอำนาจฟ้องเพื่อเรียกค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายของรัฐได้ตามมาตรา 69 โดยกฎหมายฉบับนี้กำหนดอายุความการใช้สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายไว้สามปี ซึ่งยาวนานกว่าอายุความละเมิดทั่วไป นอกจากนี้ความรับผิดตามกฎหมายว่าด้วยวัตถุอันตรายไม่เป็นการลบล้างหรือจำกัดความรับผิดทางแพ่งที่มีอยู่ตามกฎหมายอื่นตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 57 ฉะนั้น เมื่อพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ได้บัญญัติครอบคลุมถึงมาตรการรักษาสุขภาพแวดล้อม มาตรการป้องกัน แก๊ซ บำบัดมลพิษที่จะเกิดกับสิ่งแวดล้อมและประชาชน และครอบคลุมถึงมลพิษอันอาจเกิดขึ้นจากการรั่วไหลหรือแพร่กระจายของวัตถุอันตราย เช่น วัตถุกัมมันตรังสีด้วยแล้ว พระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวจึงนำมาใช้บังคับสำหรับกรณีอุบัติเหตุทางนิวเคลียร์ที่ก่อให้เกิดความเสียหายได้

เมื่อกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับการใช้พลังงานปรมาณูได้แก่ พระราชบัญญัติพลังงานปรมาณูเพื่อสันติ พ.ศ. 2504 พระราชบัญญัติพลังงานปรมาณูเพื่อสันติ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2508 ในปัจจุบัน ซึ่งเป็นกฎหมายหลักระดับพระราชบัญญัติที่ออกมาใช้บังคับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2504 จนปัจจุบัน และยังพบว่ามีความหมายลำดับรอง ได้แก่ กฎกระทรวง กำหนดเงื่อนไข วิธีการขอใบอนุญาต และการดำเนินการเกี่ยวกับวัสดุนิวเคลียร์พิเศษ วัสดุต้นกำลัง วัสดุพลอยได้ หรือพลังงานปรมาณู พ.ศ. 2550 , กฎกระทรวง กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการจัดการกากกัมมันตรังสี พ.ศ. 2546 รวมทั้งระเบียบและประกาศที่ออกตามความในพระราชบัญญัติและกฎกระทรวงต่างๆ มีลักษณะในเชิงการกำกับดูแล และระเบียบวิธีการทางเทคนิค เรื่องการดำเนินการขนส่ง สถานที่เก็บและวิธีการ

ป้องกันระงับอันตรายเพื่อให้ผู้ที่จะต้องขอใบอนุญาต กำหนดให้มีการแจ้งและรายงานเมื่อมีการรั่วไหล หรือสูญหายแก่สำนักงานเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องจึงเป็นการกำหนดหลักเกณฑ์แนวทางในการแก้ไข ปัญหาที่จะเกิดขึ้นในทางเทคนิค แต่ไม่ได้กำหนดความรับผิดชอบทางแพ่ง การเยียวยาความเสียหายว่า ควรจะเป็นไปในทางใด เมื่อเกิดความเสียหายทางนิวเคลียร์ขึ้นจึงนำหลักกฎหมายเรื่องความรับผิดในการกระทำละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 ที่ต้องการการพิสูจน์ทั้ง องค์ประกอบความผิด และเจตนาหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ละเมิด แต่ความเสียหายทาง นิวเคลียร์และรังสีอยู่บนหลักความรับผิดแบบเคร่งครัด หากจะปรับใช้เพียงมาตรา 437 เรื่องทรัพย์สิน รั่วไหลมาปรับใช้ไปพลางก่อนได้ แต่จะไม่ทำให้ครอบคลุมความเสียหายทางนิวเคลียร์ได้อย่างแท้จริง

### 3.2.2 หลักความรับผิดและผู้ที่ต้องรับผิดต่อความเสียหายทางนิวเคลียร์

#### 3.2.2.1 หลักความรับผิดโดยเคร่งครัด และความรับผิดโดยเด็ดขาด

จากทฤษฎีกฎหมายละเมิดในช่วงศตวรรษที่ 19 ถึงปัจจุบันมี 2 ทฤษฎีที่มีความแตกต่างกัน กล่าวคือทฤษฎีแรกใจทักก็ได้รับค่าชดใช้สินไหมทดแทนก็ต่อเมื่อได้มีการพิสูจน์ว่า จำเลยได้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ใจทักโดยจงใจหรือบกพร่องในการใช้ความระมัดระวัง กับทฤษฎีที่สองคือ ทฤษฎีความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict Liability) ซึ่งเป็นหลักให้จำเลยต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้น แม้จะไม่ปรากฏความจงใจหรือประมาทเลินเล่อแต่อย่างใด หลักความรับผิดโดยเคร่งครัดนี้ไม่ใช่ความคิดใหม่แต่อย่างใด แต่เป็นแนวความคิดที่แสดงความรู้สึกผิดชอบทางศีลธรรมของผู้พิพากษาคิดว่าบุคคลผู้ที่ทำให้ผู้อื่นเสียหายเกิดขึ้นต้องเป็นผู้จ่ายค่าสินไหมทดแทน หากบุคคลนั้นทำให้ผู้อื่นบาดเจ็บโดยไม่เจตนา หรือประมาทเลินเล่อก็ต้องรับผิดชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้ แต่สาเหตุที่ในสังคมปัจจุบันได้นิยมนำหลักการนี้มาใช้เริ่มมาจากเหตุผลดังนี้

1. สังคมในปัจจุบันมีความต้องการให้มีผู้รับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นกับเขา ไม่ใช่เพียงแต่ต้องมีการพิสูจน์การกระทำผิดเสมอไป เนื่องจากเทคโนโลยีอุตสาหกรรมที่พัฒนาขึ้นในทุกๆวัน สถิติการเกิดอุบัติเหตุย่อมมากขึ้นไม่ว่าจะเป็นโรงงาน จราจร การใช้ทรัพย์สินอันตราย โดยผู้ที่ได้รับความเสียหายอาจจะถูกศาลปฏิเสธการรับฟัง หรือไม่อาจจะสามารถให้มีการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนได้ เนื่องจากหาความผิดไม่เจอจากภาระการพิสูจน์ ทำให้เกิดความขัดแย้งในความคิดทางสังคมว่าต้องมีผู้เข้ามารับผิดชอบต่อความเสียหายเหล่านี้ จึงเป็นความกดดันเพื่อให้เร่งมีการแก้ไขปัญหาและมักมีทางออกด้วยความรับผิดโดยเคร่งครัดมากขึ้น

2. หลักเกณฑ์ทั่วไปทางละเมิดว่าโดยความผิด ถ้าเป็นต้นเหตุแห่งความเสียหาย ผู้กระทำต้องรับผิด และความผิด (Fault) คือการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อนั่นเอง Grotius

เห็นว่าเป็นกฎธรรมชาติโดยหลักพื้นฐานว่าความผิดนี้เป็นสิ่งที่เกิดขึ้นเองทุกคนต้องยอมรับ เมื่อได้มีการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมาย ให้เขาได้รับความเสียหาย ผู้กระทำนั้นจะต้องรับผิด (Responsabilite delictuelle)<sup>32</sup> แต่การเอาไปผูกกับความผิด (Fault) ย่อมเป็นการไม่ถูกต้องเสมอไป และถือว่าเป็นข้อบกพร่องที่ไม่ยุติธรรมแก่ผู้รับเคราะห์หากไม่สามารถพิสูจน์ถึงละเมิดได้ทำให้ขาดความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำกับผลจนเป็นเหตุให้ศาลยกฟ้อง จึงทำให้ไม่มีหลักประกันได้ว่าผู้เคราะห์ร้ายจะได้รับการชดเชยอย่างเหมาะสม

ด้วยแนวความคิดดังกล่าว จึงมีการนำความรับผิดโดยเคร่งครัดมาใช้ในปัจจุบันและปรากฏในกฎหมายหลายฉบับทั้งในประเทศและต่างประเทศ เห็นได้ชัดในความผิดเกี่ยวกับสัตว์หรือทรัพย์สินของตนหรืออยู่ในความดูแลของตน ความรับผิดในการครอบครองและควบคุมยานพาหนะ เครื่องจักรกล และทรัพย์สินอันตราย ความรับผิดที่เกิดจากวัตถุอันตรายตามพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ.2535 ความรับผิดในมลพิษในสิ่งแวดล้อมตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 หรือความรับผิดจากสินค้าไม่ปลอดภัยตามพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายอันเกิดจากสินค้าไม่ปลอดภัย พ.ศ.2551 แต่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่เห็นได้อย่างชัดเจนโดยเฉพาะตามมาตรา 436 ความรับผิดของผู้อาศัยในโรงแรม\* ทั้งนี้ลักษณะของความรับผิดเคร่งครัดที่นำมาใช้ก็มีลักษณะต่อไปนี้ คือ

(1) บุคคลที่จะต้องรับผิดจากการที่เขาต้องรับผิดเนื่องจากว่าอยู่ในสถานการณ์ที่เขาเป็นผู้รับผิดชอบ เป็นผู้ดูแล หรืออาจเป็นเจ้าของ การพิจารณาว่าจะต้องรับผิดหรือไม่นั้นหากในสถานการณ์นั้นเขาถือว่าเป็นผู้ที่ก่อให้เกิดภัย เขาต้องเป็นคนรับผิด เพราะความรับผิดโดยเคร่งครัดขึ้นอยู่กับความเสียหายนั้นเกิดจากความผิดใคร ด้วยเหตุดังกล่าวบุคคลจึงต้องรับผิดกับความเสียหายที่เกิดขึ้นเพราะเขาอยู่ในสถานะผู้ก่อภัย มิใช่ว่าความรับผิดเขาเกิดจากความผิดของเขาเสมอไป ซึ่งสอดคล้องกับหลักเศรษฐศาสตร์และการประกันภัยว่าบุคคลใดก็ตามที่ได้รับประโยชน์จากเศรษฐกิจมากที่สุด จะต้องรับผิดในความเสียหายของกิจการนั้น

(2) ข้อยกเว้นความรับผิด ถึงแม้ว่าความรับผิดโดยเคร่งครัดจะมีความหมายไปในทิศทางให้รับผิดโดยไม่มีข้อยกเว้น แต่ที่จริงแล้วสาเหตุที่บุคคลต้องรับผิดตามความรับผิดเคร่งครัด เพราะมีความเสียหายบางประการเกิดขึ้นจากสิ่งของโดยไม่ปรากฏความผิด (fault) ของบุคคลใด แต่ในลักษณะเดียวกันก็เห็นสมควรให้บุคคลบางฐานะมารับผิด เช่น ผู้ควบคุม ผู้ดูแล เป็นต้น มีความรับผิดโดยปราศจากความจงใจหรือความประมาทเลินเล่อ ความรับผิดโดยเคร่งครัดจึงไม่ใช่

<sup>32</sup> วาริ นาสกุล ปรับปรุงโดยจรัญ ภักดีธนากุล .คำอธิบายกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสิ่ง  
 ภาควิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ กรุงเทพฯ : พลสยามพริ้นติ้ง,2555,หน้า 25-30.

\* ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 436 มีหลักว่า บุคคลผู้อยู่ในโรงแรมต้องรับผิดในความเสียหายอันเกิด  
 เพราะของตกหล่นจากโรงแรมนั้น หรือเพราะสิ่งขวางของไปตกในที่อันสมควร

ข้อยกเว้นความรับผิดว่า “บุคคลนั้นไม่มีความผิด” เพราะความรับผิดโดยเคร่งครัดไม่ได้อยู่บนรากฐานของของความผิด แม้บุคคลในฐานดังกล่าวจะอยู่ในฐานะที่ต้องรับผิดชอบได้ว่าตนเองไม่มีความผิด เขาก็ยังไม่พ้นความรับผิด แต่กฎหมายไม่ได้หมายความว่าต้องให้ผู้นั้นรับผิดในทุกกรณีไป เนื่องจากบางครั้งเกิดเหตุสุดวิสัยหรือเกิดจากความผิดของผู้เสียหายเองเช่นนี้ หากจะให้บุคคลบางฐานะดังกล่าวนั้นมารับผิดโดยเคร่งครัดเสมอไปย่อมเป็นการไม่ยุติธรรมกับเขาเช่นกัน

อนึ่งการเรียกร้องค่าเสียหายโดยดำเนินการฟ้องร้องคดีต่อศาล ผู้เสียหายต้องประสบปัญหาในการดำเนินการกระบวนการพิจารณาของศาล ไม่ว่าจะเป็นเรื่องอำนาจฟ้องร้องและอำนาจในการเรียกร้องค่าเสียหายว่ามีหรือไม่ ทำให้ผู้เสียหายมีความจำเป็นต้องพิสูจน์ต่อศาลให้ได้ว่าตนมีสิทธิตามกฎหมายเพียงใด รวมถึงการต้องพิสูจน์ความสัมพันธ์ของการกระทำกับผลตามวิธีพิจารณาความ<sup>\*</sup> การพิสูจน์แต่ละประเด็นเป็นภาระหนักแก่โจทก์หรือผู้เสียหายที่ต้องนำสืบก่อนตามมาตรา 84 โดยเฉพาะประเด็นการพิสูจน์ถึงความเสียหายที่ผู้เสียหายหรือโจทก์ได้รับ หากนำสืบไม่ได้ว่าความเสียหายเท่าไร ศาลมีอำนาจใช้ดุลยพินิจกำหนดให้ตามสมควรแก่พฤติการณ์ และความร้ายแรงแห่งละเมิด ตามมาตรา 438 ของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์<sup>\*\*</sup> เรื่องการพิสูจน์ความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำกับผลก็เป็นปัญหาที่ยุ้งยากให้แก่โจทก์อีกประการหนึ่งที่ต้องสืบให้ได้เรื่องราวสารพิษใดก่อให้เกิดโรคร้ายกับตัวผู้เสียหาย ต้องอาศัยความรู้ทั้งทางด้านวิทยาศาสตร์ ความรู้เกี่ยวกับพิษวิทยา พยานผู้เชี่ยวชาญเฉพาะ หลักวิชาการบาดวิทยา การพิสูจน์บางคดีมีการปฏิบัติในห้องทดลอง จึงเป็นการยากที่จะพิสูจน์ว่าโจทก์และรับความเสียหายจากจำเลย

แม้ความรับผิดโดยเคร่งครัด strict liability หรือ No fault liability หรือ liability without fault จะไม่ได้มีพื้นฐานอยู่บนความผิด และบุคคลดังกล่าวจะอยู่ในฐานะที่ต้องพิสูจน์ว่าตนไม่มีความผิด ก็หาพ้นความรับผิดไม่ ดังคดีชื่อดังที่เป็นต้นแบบของความรับผิดโดยเคร่งครัดคือ Rylands V. Fletcher L.R.3 H.L. 330 (1868)<sup>33</sup> ซึ่งเป็นกรณีที่เจ้าของโรงงานสีซึ่งเป็นจำเลยมีโรงงานตั้งอยู่บนที่ดินที่เคยเป็นพื้นที่ที่เคยทำเหมืองแร่มาก่อน ภายใต้อาคารดังกล่าวเคยเป็นปล่อง

<sup>\*</sup> ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 55 มีหลักว่า เมื่อมีข้อโต้แย้งเกิดขึ้นเกี่ยวกับสิทธิหน้าที่ของบุคคลใด ตามกฎหมายแพ่ง หรือบุคคลใดต้องใช้สิทธิทางศาล บุคคลนั้นชอบที่จะเสนอคดีของตนต่อศาลส่วนแพ่งที่มีเขตอำนาจได้ตาม บทบัญญัติแห่งกฎหมายแพ่งและกฎหมายนี้

<sup>\*\*</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 438 มีหลักว่า คำสินไหมทดแทนจะพึงใช้โดยสถานเพียงใดนั้น ให้ศาลวินิจฉัยตามควรแก่พฤติการณ์และความร้ายแรงแห่งละเมิด

<sup>33</sup> Richard A. Posner .TORT LAW: Cases and Economic Analysis. (Limited Printed in the United States of American : by Little ,Brown&Company (Canada)). P.498-501.

เหมืองร้าง แต่จำเลยไม่ทราบจึงได้จ้างผู้รับเหมาก่อสร้างเชื่อมกันน้ำเหนือพื้นดินดังกล่าว เพื่อใช้ในกิจการโรงสี ต่อมาปรากฏว่าพื้นดินใต้เขื่อนรับน้ำหนักไม่ไหวพังยุบลงมาทับเหมืองร้างใต้ดิน น้ำทะเลลึกลงตามร่องท่วมปล่องเหมืองซึ่งเชื่อมถึงบริเวณพื้นที่สัมปทานของโจทก์ ทำให้โจทก์เสียหาย ข้อเท็จจริงปรากฏว่าผู้ก่อสร้างได้พบปล่องเหมืองแล้วแต่ทำการประมาทเลินเล่อก่อสร้างในการคำนวณอย่างเก้บง้ำอย่างพอเพียงโดยจำเลยไม่ได้มีส่วนรู้เห็นด้วย คดีนี้อนุญาโตตุลาการชี้ว่าจำเลยไม่ได้ประมาทเลินเล่อ ความผิดนี้ไม่ได้เกิดขึ้นทันที แต่ต่อมาศาลสูงได้พิพากษาให้จำเลยรับผิดชอบใช้ค่าเสียหาย โดยผู้พิพากษา Black burn ที่ศาลอุทธรณ์ตัดสินให้จำเลยรับผิดชอบเด็ดขาด แม้จำเลยไม่มีทางทราบและป้องกันความเสียหายที่จะเกิดขึ้นได้ โดยเน้นหลักการใช้ทรัพย์สินเป็นพิเศษแตกต่างไปจากปกติธรรมดาแล้วก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้อื่น ว่าหลักกฎหมายที่แท้จริงอยู่ที่ว่าบุคคลใดนำสิ่งของมายังที่ดินของตนต้องรับผิดชอบหากสิ่งนั้นหลุดไปก่อความเสียหาย บุคคลนั้นต้องรักษาสิ่งนั้นโดยความเสียหายของเขาเอง ถ้าหากไม่สามารถทำได้ต้องรับผิดชอบ และไม่สามารถจะแก้ตัวให้พ้นผิดโดยอ้างเหตุสุดวิสัยหรือการกระทำของพระเจ้า โดยไม่จำเป็นต้องมีคำแก้ตัว เหมือนกรณีที่ว่าเพื่อนบ้านหลุดออกไปกินหญ้าหรือข้าวโพดของบุคคลใด หรือการที่น้ำจากเขื่อนท่วมไหลเหมือง หรือเขม่าจากบ้านข้างๆปลิวไปในบ้าน หรือโรงงานเพื่อนบ้านปล่อยควัน เสียง รบกวนต่อสุขภาพ แม้ว่าการกระทำปราศจากความผิดของเพื่อนบ้าน เพื่อนบ้านได้นำสิ่งใดเข้าไปในที่ดินของตนอันเป็นการผิดปกติธรรมดาจะไม่เป็นอันตรายหากเก็บให้อยู่ในเฉพาะที่ดินของตนเอง<sup>34</sup> แต่ถ้าไม่เก็บดูแลให้ดีก็ย่อมมีความผิดไม่ได้มีเจตนาก็ตาม จึงทำให้เห็นว่าเรื่องนี้เป็นตัวอย่างคดีที่เน้นความรับผิดชอบโดยเคร่งครัด เช่นเดียวกับกับคดีของ Dixon Vs. Bell, (1815) M & S 198,199 เจ้าของปิ่นซึ่งบรรจุกระสุนอยู่ได้ใช้ให้เด็กหญิงไปหยิบปิ่นมาให้ตน จะต้องรับผิดชอบเมื่อเด็กหญิงเอาปิ่นไปยิงเด็กเล็กเล่น<sup>35</sup> คดีระหว่าง Philco V. Spurling Ltd. And others, (1949) 2 All E.R. 882<sup>36</sup> ซึ่งเจ้าของทึบห่อจำนวน 5 ใบซึ่งบรรจุชิ้นส่วนเซลล์ลอยด์ เป็นวัตถุไวไฟชนิดหนึ่งจะต้องรับผิดชอบต่อผู้เสียหายที่เป็นคนพิมพ์คัตและได้จุดบุหรี่ที่ห่อทึบนั้นจนเกิดการระเบิดได้ รวมไปถึงการนำหลักของคดี Rylands Vs. Flecher ไปปรับใช้ในกรณีสิ่งของที่ทำให้เกิดความเสียหายคล้ายๆกัน เช่น พระราชบัญญัติ Factories Act 1961 พระราชบัญญัติ Mines and Quarries Act 1954 ให้ผู้ประกอบการเหมืองแร่หามาตรการเพื่อความปลอดภัยของคนงานเหมืองแร่ จนต่อมามีการพัฒนาไปสู่กฎหมาย พระราชบัญญัติ Health and

<sup>34</sup> Thomas C.Galligan,JR, Phobe A.Haddon and Frank M.Mcclellan. *Tort Law : Cases ,Prespectives and Problems* .Revised Fourth Edition ,(Lexisnexis Law School Publishing), p.425-450.

<sup>35</sup> Ami tage .*Clerk & Lindcell on Tort* p. 535

<sup>36</sup> วิมล สุวรรณ *ความรับผิดทางแพ่งอันเนื่องมาจากวัตถุอันตราย* .วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิต, คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ,2550. หน้า 69-71.



Safety etc. Act 1974 ส่วนใหญ่เพื่อจุดมุ่งหมายในการป้องกันอุบัติเหตุและความเสียหายที่จะเกิดขึ้น

ส่วนข้อยกเว้นของความรับผิดโดยเคร่งครัดมีประการขึ้นอยู่กับกฎหมายนั้นๆ หากไม่มีข้อยกเว้นไว้ก็ถือว่าไม่มีการยกเว้นความรับผิดใดๆทั้งสิ้นซึ่งนักกฎหมายเรียกความรับผิดโดยเคร่งครัดแบบนี้ว่า “ความรับผิดโดยสมบูรณ์” เป็นกรณีที่ สันนิษฐานให้บุคคลต้องรับผิดในความเสียหายทุกอย่างที่เกิดขึ้นในเรื่องที่มีส่วนเกี่ยวข้อง

### - หลักความรับผิดโดยสมบูรณ์ (Absolute Liability)

อย่างไรก็ดี ความรับผิดโดยเคร่งครัด หรือ Strict liability อาจเรียกอีกอย่างหนึ่งว่า ความรับผิดโดยสมบูรณ์ หรือ Absolute Liability โดยความรับผิดโดยเคร่งครัดจะเป็นความรับผิดที่ไม่มีผิด (no fault) แต่ก็ไม่ได้หมายความว่า no fault อย่างสมบูรณ์จริงๆ เพราะยังมีข้อแก้ตัวและข้อยกเว้นความรับผิดได้ ส่วน Absolute Liability เป็นกรณีที่บุคคลสันนิษฐานว่าต้องรับผิดโดยสมบูรณ์ย่อมจะต้องรับผิดในความเสียหายทุกอย่างที่เกิดขึ้นในเรื่องที่เขามีส่วนเกี่ยวข้อง จึงทำให้เกิดความแตกต่างระหว่างสองความรับผิดนี้ คือความรับผิดโดยเคร่งครัด มีข้อยกเว้นความรับผิดอยู่สองประการได้แก่ เหตุสุดวิสัย กับความเสียหายเกิดจากผู้เสียหายเอง แต่ความรับผิดโดยสมบูรณ์จะไม่มีข้อแก้ตัวให้พ้นความรับผิดได้ และมักจะใช้กับความรับผิดในเชิงวิธีพิจารณาความทางอาญามากกว่า

เมื่อพิจารณาประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิดมาตรา 420 มีแนวความคิดจากทฤษฎีความรับผิด (Theory of Fault) จึงทำให้บางกรณีไม่สามารถมาแก้ไขปัญหาความเสียหายที่เกิดจากทรัพย์สินอันตราย วัตถุอันตราย โดยเฉพาะวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุแก๊มมันตรังสี เนื่องจากหากนำแนวความคิดทฤษฎีความรับผิดมาปรับใช้เสมอไปย่อมไม่สามารถหาตัวผู้รับผิดได้ทุกกรณี และผู้ที่ได้รับเคราะห์จะไม่ได้การเยียวยาอย่างเหมาะสมแน่แท้ สังเกตได้จากว่าความรับผิดในทรัพย์สินอันตรายตามมาตรา 437 และความรับผิดทางละเมิดที่บุคคลก่อขึ้นมีรากฐานความรับผิดอยู่บนหลักความรับผิดอย่างเคร่งครัด ดังนั้นความรับผิดในวัตถุอันตรายอย่างกรณีนิวเคลียร์และวัสดุแก๊มมันตรังสี พื้นฐานอย่างต่ำจะอยู่บนพื้นฐานความรับผิดโดยเคร่งครัดเป็นต้นไป ซึ่งบุคคลต้องรับผิดแม้ไม่ได้ตั้งใจหรือประมาทเลินเล่อก็ตาม

อนึ่งจากคำนิยามของความเสียหายทางนิวเคลียร์และผู้ที่ต้องรับผิดชอบในการเกิดอุบัติเหตุทางนิวเคลียร์ที่ปรากฏในกฎหมายระหว่างประเทศและกฎหมายต่างประเทศย่อมแสดงให้เห็นว่าความรับผิดทางนิวเคลียร์เป็นความรับผิดโดยเคร่งครัด ซึ่งกำหนดให้ผู้ประกอบกิจการนิวเคลียร์เป็นผู้รับผิดชอบในความเสียหายทั้งหมดเป็นหลักแต่ทั้งนี้ยังมีกรณีที่ผู้ดำเนินการไม่ต้องรับผิด หรือ

มีข้อยกเว้นความรับผิดเมื่อพิสูจน์ได้ว่าเกิดจากความประมาทอย่างร้ายแรงของบุคคลผู้ได้รับความเสียหายเอง หรือเกิดจากสงครามการใช้กำลัง อาวุธ หรือภัยพิบัติทางธรรมชาติอย่างรุนแรง แสดงให้เห็นว่าความรับผิดในความเสียหายทางนิวเคลียร์มีข้อยกเว้นความรับผิดได้ จึงน่าจะตีความไปในทางที่ว่าความรับผิดทางนิวเคลียร์เป็นความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict Liability) มากกว่าความรับผิดแบบสมบูรณ์ (Absolute Liability) ซึ่งไม่สามารถยกเว้นความรับผิดได้เลย

### 3.2.2.2 หลักผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่าย

ผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่าย (Polluter Pays Principle หรือ PPP) เป็นแนวความคิดทางเศรษฐศาสตร์ที่มาจากความเชื่อที่ว่าปัจจุบันผู้ประกอบการผลิตสินค้าหรือให้บริการได้ใช้ทรัพยากรธรรมชาติหรือสินค้าสาธารณะโดยไม่ต้องจ่ายค่าตอบแทนทำให้ไม่มีการรักษาคุณภาพของทรัพยากรธรรมชาติหรือสิ่งแวดล้อมนอกจากการตัดทวง ซึ่งเป็นการใช้ทรัพยากรอย่างไม่เหมาะสมตามหลักการทางเศรษฐศาสตร์ คือไม่สามารถใช้ทรัพยากรได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุดแล้ว ยังเป็นการทำลายทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัดอีกด้วย โดยเฉพาะกรณีการบริโภคทรัพยากรธรรมชาติในลักษณะของการปล่อยมลพิษลงสู่แหล่งธรรมชาติ ซึ่งเป็นแหล่งบำบัดของเสียขนาดใหญ่ที่มีค่าใช้จ่ายน้อยที่สุดแล้ว ทำให้เกินความสามารถในการกำจัดของเสียตามธรรมชาติเกินขีดจำกัดธรรมชาติตามปกติ และก่อให้เกิดผลกระทบต่อสังคมโดยรวม ดังนั้นจึงจำเป็นต้องกระตุ้นให้ผู้ปล่อยของเสียดังกล่าวเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายของตนเอง โดยกำหนดค่าธรรมเนียมที่ผู้ก่อมลพิษ (ผู้ปล่อยของเสีย) ต้องเสียค่าใช้จ่ายเพื่อบำบัดมลพิษ หรือเพื่อการอื่นๆ<sup>37</sup>

หลัก PPP นี้มีที่มาจากข้อเสนอแนะของการประชุมรัฐมนตรีฝ่ายสิ่งแวดล้อมของสมาชิกองค์กรเพื่อความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการพัฒนา (The Organization for Economic Cooperation and Development (OECD) )จำนวน 24 ประเทศ เมื่อวันที่ 26 พฤษภาคม 1972 ที่ประชุมได้ชี้แนะให้ประเทศสมาชิกใช้หลักการผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่าย (Polluter Pays Principle (PPP)) หมายถึงผู้ก่อมลพิษต่อสิ่งแวดล้อมจะต้องรับผิดชอบจ่ายค่าเสียหายหรือค่าใช้จ่ายในการป้องกันและการควบคุมมลพิษสิ่งแวดล้อม ตลอดให้กับสู่สภาพเดิม

ในส่วนของความหมายของผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่าย ได้มีผู้ให้ความหมายไว้หลายประการเช่น “การที่ผู้ก่อมลพิษจะต้องรับภาระค่าใช้จ่ายในการป้องกันและควบคุมมลพิษซึ่งเกิดจากการจัดสรรค่าใช้จ่ายตามอัตราส่วนของการใช้ทรัพยากรซึ่งจำกัด และหลีกเลี่ยงจากการทำลายการค้าระหว่างประเทศและการลงทุน โดยค่าใช้จ่ายดังกล่าวจะกำหนดโดยหน่วยงานรัฐ เพื่อเป็นหลักประกัน

<sup>37</sup> มงคล วุฒินากุล. การใช้หลักการผู้สร้างปัญหามลพิษเป็นผู้รับภาระในการแก้ปัญหามลพิษทางน้ำจากภาคอุตสาหกรรม. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิต, คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2536 หน้า 115.

ว่าสิ่งแวดล้อมอยู่ในสถานภาพที่ยอมรับได้ หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งค่าใช้จ่ายในการดำเนินการจะกระทบถึง ราคาสินค้าและบริการซึ่งก่อให้เกิดมลพิษในการผลิตและ/หรือการบริโภคและวิธีการเหล่านี้จะไม่ได้รับการสนับสนุน เพราะจะทำให้เกิดการส่งผลร้ายต่อการค้าระหว่างประเทศ และการลงทุน<sup>38</sup>

“ค่าใช้จ่ายในกิจกรรมทางธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับมลพิษสิ่งแวดล้อม (ค่าใช้จ่ายทางตรง) ซึ่งรวมถึงค่าใช้จ่ายในการหลีกเลี่ยง (avoiding) ค่าจำกัด (eliminating) และค่าปรับ (compensating) แม้ว่ามลพิษนั้นจะยังไม่เกิดจากผู้ก่อมลพิษ (ค่าใช้จ่ายทางอ้อม) โดยรวมถึงค่าใช้จ่ายในปัจจุบัน อนาคต และกำไรที่สูญเสียไป และแม้จะไม่อาจคำนวณเป็นเงินได้ก็ตาม<sup>39</sup>

จากความหมายข้างต้นเห็นได้ว่ามาจากแนวความคิดเริ่มต้นของ OECD ทั้งสิ้น โดยได้กำหนดให้ผู้ก่อมลพิษเป็นผู้รับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น เพื่อป้องกันและปรับปรุงคุณภาพของสิ่งแวดล้อมให้อยู่ในสภาวะที่สมดุล ซึ่งรัฐจะเป็นผู้มีหน้าที่รับผิดชอบในการกำหนดมาตรฐานคุณภาพของสิ่งแวดล้อม และในขณะเดียวกันก็จะเป็นผู้กำหนดอัตราส่วนแห่งค่าใช้จ่ายในการกำหนดค่าใช้จ่าย ซึ่งผู้ก่อมลพิษเป็นผู้รับภาระด้วย

คำว่าผู้ก่อมลพิษนั้นมิได้หมายความจำกัดขอบเขตอยู่แต่เพียงเฉพาะกลุ่มบุคคลใดบุคคลหนึ่งเท่านั้น แต่ครอบคลุมไปถึงการก่อมลพิษทุกประเภท ไม่ว่าจะเป็นการผลิตการให้บริการ หรือแม้กระทั่งการบริโภคที่เกิดขึ้นและก่อให้เกิดความเสียหายแก่สิ่งแวดล้อมก็ตามแต่ อย่างไรก็ตามการใช้หลักเกณฑ์ดังกล่าวนี้ในแนวความคิดเดิมของ OECD จำกัดอยู่แต่เฉพาะกิจกรรมที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการค้าระหว่างประเทศและการลงทุนเท่านั้น ทั้งนี้เป็นเพราะเหตุแห่งการนำวิทยาการต่างๆมาใช้อย่างรวดเร็วเพื่อก่อให้เกิดความเจริญในประเทศที่กำลังพัฒนาหรือด้อยพัฒนาทั้งหลาย ซึ่งในบางครั้งวิทยาการเหล่านี้มิได้มีการวิเคราะห์ถึงผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นในสิ่งแวดล้อมทั่วไป ก่อให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมอย่างรุนแรง แต่ในขณะเดียวกันหากไม่มีการนำวิทยาการใหม่ๆไปใช้ประโยชน์ ก็จะไม่สามารถนำทรัพยากรโดยเฉพาะสิ่งแวดล้อมไปใช้ในการพัฒนาประเทศ โดยเฉพาะการแก้ไขปัญหาในเรื่องมาตรฐานความเป็นอยู่ของประชาชน ซึ่งประสบปัญหาความด้อยโอกาสในเรื่องต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นเรื่องสุขอนามัย การศึกษา มาตรฐานในการครองชีพซึ่งเท่ากับไม่ได้ใช้ทรัพยากรที่มีอยู่อย่างมีเหตุผล อันเป็นข้อจำกัดระหว่างการอนุรักษ์กับการพัฒนาดังที่ได้กล่าวถึงแล้วในตอนนั้น ดังนั้นการปรับหลัก “ผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่าย” ในร่างเดิม OECD จึงได้ระบุแต่เพียงกิจกรรมที่ก่อให้เกิดผลเสียต่อการค้าระหว่างประเทศและการลงทุนเท่านั้น มิได้ครอบคลุมไปถึงทุกกรณี

<sup>38</sup> OECD , Economic Instrument for Environmental Protection ,(Paris :OECD Publication, 1989) p.27 อ้างถึงใน สุนีย์ มัลลิกะมาลย์ ,ทางเลือกหนึ่งในการเยียวยาผู้เสียหายจากปัญหามลพิษ ,ตุลพาห เล่ม 1 ปีที่ 43 มกราคม - มีนาคม 2539 : 104.

<sup>39</sup> OECD , Economic Instrument for Environmental Protection ,(Paris :OECD Publication, 1989) p.27 อ้างถึงใน สุนีย์ มัลลิกะมาลย์ ,ทางเลือกหนึ่งในการเยียวยาผู้เสียหายจากปัญหามลพิษ ,ตุลพาห เล่ม 1 ปีที่ 43 มกราคม- มีนาคม 2539 : 117

ในประเทศต่างๆ ได้นำแนวคิดนี้มาบัญญัติไว้ในกฎหมาย เช่น กฎหมายของประเทศญี่ปุ่นบัญญัติไว้ในมาตรา 22 ของกฎหมายพื้นฐานการควบคุมสิ่งแวดล้อมเป็นพิษ (Basic Law of Environmental Pollution Control) โดยบัญญัติให้โรงงานอุตสาหกรรมต้องจ่ายค่าใช้จ่าย ทั้งหมดหรือบางส่วนของมูลค่าที่องค์กรฝ่ายบริหารได้จ่ายไปสำหรับการควบคุมมลพิษนั้น เช่น การทำลายตะกอนที่เกิดจากการตกตะกอนน้ำทิ้งของโรงงาน การปรับคืนสภาพของที่ดินเพาะปลูกที่มีมลพิษ การจัดระบบบำบัดของอุตสาหกรรมและการย้ายผู้คนอยู่อาศัยออกจากโรงงาน เป็นต้น และมีในกฎหมายค่าทดแทนสิ่งแวดล้อมเป็นพิษต่อสุขภาพ (Pollution Related Health Damage Compensation Law)<sup>40</sup>

และในประเทศสหรัฐอเมริกาแนวความคิดเรื่องผู้ก่อมลพิษเป็นผู้รับภาระนั้นได้ปรากฏในกฎหมายหลายฉบับ เช่น The Comprehensive Environmental Response, Compensation and Liability Act of 1980 โดยกำหนดให้เจ้าของหรือผู้ดำเนินการโรงงานเกี่ยวกับการกำจัดวัตถุที่มีอันตรายจ่ายค่าใช้จ่ายและค่าเสียหายที่รัฐบาลออกไป เพื่อการกำจัดหรือเยียวยาความเสียหาย

สำหรับประเทศไทยหลักการผู้ก่อมลพิษเป็นผู้รับภาระเริ่มปรากฏชัดเจนในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 (พ.ศ.2535-2539) ซึ่งแผนพัฒนาฉบับดังกล่าวได้กำหนดว่า “ให้นำหลักการผู้สร้างปัญหามลพิษต้องเป็นผู้รับภาระในการบำบัดและกำจัดมลพิษ”<sup>41</sup>

หลักการ PPP ดังที่ได้กล่าวมาในข้างต้น เป็นเครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์ตามหลัก PPP ที่ประเทศไทยนำมาใช้ แต่ยังมีเครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์ตามหลัก PPP ที่ยังไม่มีนำมาใช้ในประเทศไทยในลักษณะของการมีกฎหมายรองรับ คือ การเก็บค่าธรรมเนียมปล่อยมลพิษ<sup>42</sup> (effluent charge หรือ emission charge) หมายถึง ค่าธรรมเนียมซึ่งเก็บจากผู้ก่อมลพิษในการปล่อยของเสียโดยวัตถุประสงค์ของการกำหนดให้มีการจัดเก็บค่าธรรมเนียมเพื่อกระตุ้นให้มีการลดการแพร่กระจายของมลพิษ ซึ่งจะก่อให้เกิดผลสองประการ คือ

1. ผู้ก่อมลพิษแต่ละรายจะต้องลดการแพร่กระจายของมลพิษมาอยู่ในระดับที่กฎหมายกำหนด
2. จะมีการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการปล่อยของเสียของผู้ก่อมลพิษถ้วนเฉลี่ย ซึ่งปล่อยอยู่ในระดับสูงกว่าที่กฎหมายกำหนด

<sup>40</sup> สุนีย์ มัลลิกะมาลย์ และคณะ. “การศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดตั้งกองทุนทดแทนความเสียหายต่อสุขภาพจากมลพิษ.” หน้า 89

<sup>41</sup> สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2535 หน้า 226.

<sup>42</sup> OECD. Pollution Charge in Practice .(Paris : OECD Publication, 1980)

การนำหลักเศรษฐศาสตร์นี้ไปใช้ ก็เพื่อกระตุ้นให้มีการบำบัดหรือขจัดมลพิษลดการแพร่กระจายมลพิษให้ได้ประสิทธิภาพมากที่สุด โดยการจัดเก็บเงินทุนจากผู้ก่อมลพิษด้วยกันโดยเงินดังกล่าวจะคำนวณจากค่าบำบัด ซึ่งเกิดจากอัตราการปล่อยมลพิษสูงสุด (โดยถัวเฉลี่ยจากกลุ่มผู้ก่อมลพิษด้วยกันและจัดเก็บในอัตราเดียวกัน แม้ว่าจะมีการปล่อยต่ำกว่าก็ตาม) ทั้งนี้ เพื่อกระตุ้นให้มีการลดปริมาณการปล่อยของเสียลงให้มากที่สุด ซึ่งจะช่วยให้ปัญหามลพิษจากสิ่งแวดล้อมได้อย่างได้ผลที่สุด ซึ่งจากอัตราดังกล่าว トラบไคที่ค่าใช้จ่ายในการบำบัดมลพิษมีความแตกต่างระหว่างการจ่ายในฐานะผู้ก่อมลพิษมากเท่าใด การกระตุ้นให้เกิดการบำบัดมลพิษมีมากขึ้นเท่านั้น

ดังนั้น การกำหนดอัตราการจัดเก็บค่าธรรมเนียมในฐานะผู้ก่อมลพิษเกิดขึ้นก็ย่อมมีผลกระทบทางตรงและทางอ้อมแก่ผู้ก่อมลพิษ กล่าวคือ หากการจ่ายค่าธรรมเนียมในฐานะผู้ก่อมลพิษมีมูลค่าสูงกว่าค่าใช้จ่ายในการบำบัดมลพิษเท่าใดก็ยิ่งเป็นการกระตุ้นให้เกิดการลดการแพร่กระจายมลพิษมากขึ้นเท่านั้น เพราะผู้ประกอบการย่อมจะเลือกวิธีการที่สามารถลดรายจ่ายได้มากที่สุด เมื่อผู้ประกอบการในฐานะผู้ก่อมลพิษมีสิทธิเลือกวิธีการที่ตนเองเสียค่าใช้จ่ายน้อยที่สุดก็ย่อมต้องการจะลดค่าใช้จ่ายของตนโดยสร้างระบบบำบัดมลพิษขึ้นมาใช้เอง แทนที่จะต้องเสียค่าธรรมเนียมในฐานะผู้ก่อมลพิษ แต่หากการจ่ายค่าธรรมเนียมในฐานะผู้ก่อมลพิษมีมูลค่าเท่ากับหรือต่ำกว่าค่าใช้จ่ายในการบำบัดมลพิษ ผู้ประกอบหรือผู้ก่อมลพิษก็ย่อมยินดีที่จะชำระค่าธรรมเนียมแทนที่จะบำบัดมลพิษเสียเอง เพราะมีราคาถูกกว่า ดังนั้นเพื่อกระตุ้นให้ผู้ก่อมลพิษที่มีประสิทธิภาพมากที่สุด บำบัดของเสียอย่างดีที่สุด ค่าธรรมเนียมในการปล่อยมลพิษของผู้ก่อมลพิษจะต้องเป็นภาระที่หนักที่สุดของผู้ประกอบการแต่ละราย ในขณะที่เมื่อมองภาพรวมแล้ว จะต้องไม่กระทบถึงเศรษฐกิจโดยรวม

หลักการผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่าย เป็นแนวความคิดพื้นฐานอีกประการหนึ่งในการมีกองทุนทดแทนความเสียหายจากมลพิษ (Compensation for Damage from Pollution) เพื่อกำหนดให้ผู้ก่อมลพิษโดยเฉพาะโรงงานอุตสาหกรรมต้องจ่ายค่าใช้จ่ายทั้งหมดหรือบางส่วนเพื่อการฟื้นฟูสภาพแวดล้อม และการเยียวยาผู้เสียหายจากปัญหามลพิษในสิ่งแวดล้อม

การคุ้มครองผู้เสียหายจากปัญหาสิ่งแวดล้อมเป็นพิษนั้น ผู้เสียหายที่ได้รับการคุ้มครอง (Victim Certification) เป็นปัญหาทางกฎหมายมาก เนื่องจากการยากที่จะพิสูจน์ถึงความสัมพันธ์ระหว่างโรคกับเหตุที่ก่อให้เกิดโรค เพราะในบางครั้งผู้ป่วยที่เป็นโรคอาจไม่ได้มีสาเหตุมาจากมลพิษทางน้ำหรือทางอากาศก็เป็นได้ อย่างไรก็ตาม การพิจารณาจากระบาดวิทยา (Epidemiology) ในความเป็นไปได้ที่จะเกิดโรคนั้นๆ นอกจากนี้ยังสามารถพิจารณาได้จากพื้นที่ที่มีมลพิษตามที่กำหนดไว้ของประเภทของโรค และระยะเวลาที่อยู่ในพื้นที่ที่กำหนดนั้นเป็นตัวประกอบในการพิจารณาเพื่อจัดทะเบียนผู้เสียหายที่จะได้รับความคุ้มครองตามกฎหมาย กล่าวคือผู้เสียหายได้รับความคุ้มครอง เช่น กรณีผู้เสียหายเกิดโรคที่อาจเกี่ยวเนื่องกับสิ่งแวดล้อมเป็นพิษ

ซึ่งเคยได้ทำงานหรืออาศัยอยู่ในเขตบริเวณนั้นๆ ในเวลาดังกล่าวนั้น และเจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองและแพทย์ของรัฐบาลได้รับรองว่าผู้นั้นอยู่ในขอบเขตแห่งกฎหมายว่าด้วยค่าทดแทนดังกล่าว<sup>43</sup>

เมื่อพิจารณาคำว่าแหล่งกำเนิดมลพิษตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 มาตรา 96 แล้วผู้ประกอบการขนส่งวัตถุอันตรายอื่น หรือผู้ประกอบการขนส่งวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุกำมันตรังสี ซึ่งจะถือว่าผู้ประกอบการขนส่งเป็นแหล่งกำเนิดมลพิษได้ เพราะหากเกิดการรั่วไหลหรือการแพร่กระจายของมลพิษ และมลพิษของวัตถุอันตรายจำพวกนี้ คือการแพร่รังสี การรั่วไหลของสารรังสี เป็นเหตุให้ผู้อื่นหรือสิ่งแวดล้อมรอบตัวเกิดความเสียหายแล้วนั้น กฎหมายฉบับนี้กำหนดให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทน ดังนั้นหากผู้ประกอบการขนส่งเป็นผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษได้ก่อนมลพิษขึ้น จึงต้องเป็นผู้รับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนนั้น ไม่ว่าจะเกิดจากความจงใจหรือประมาทเลินเล่อก็ตาม ตามหลักผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่ายนั่นเอง

### 3.2.2.3 ความรับผิดชอบต่อความเสียหายทางนิวเคลียร์

จากบทบัญญัติในกฎหมายระหว่างประเทศคืออนุสัญญากรุงเวียนนา และอนุสัญญากรุงปารีส รวมทั้งอนุสัญญาเกี่ยวกับความรับผิดทางนิวเคลียร์ฉบับอื่นๆ มีการกำหนดให้ผู้ประกอบกิจการของสถานประกอบกิจการทางนิวเคลียร์เป็นผู้รับผิดชอบในความเสียหายทางนิวเคลียร์ โดยมีคำจำกัดนิยามดังต่อไปนี้

- ผู้ประกอบกิจการ (Operator)<sup>44</sup> หมายความว่า ที่ทำการทางนิวเคลียร์ หมายถึง บุคคลที่ได้รับมอบหมายหรือยอมรับจากรัฐจัดตั้งว่าเป็นผู้ดำเนินการของที่ทำการทางนิวเคลียร์แห่งนั้น ปรากฏใน Article I c.

- สถานประกอบกิจการทางนิวเคลียร์ (Nuclear installation)<sup>45</sup> หมายถึง

<sup>43</sup> Organization for Economic Co-operation and Development ,*Environmental Policies in Japan*. (Paris : Printed by Organization for Economic Co- operation and Development, 1997) p.42.

<sup>44</sup> The Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage Article I

c. "Operator", in relation to a nuclear installation, means the person designated or recognized by the Installation State as the operator of that installation.

<sup>45</sup> j "Nuclear installation" means –

- i. any nuclear reactor other than one with which a means of sea or air transport is equipped for use as a source of power, whether for propulsion thereof or for any other purpose;
- ii. any factory using nuclear fuel for the production of nuclear material, or any factory for the

(1) เครื่องปฏิกรณ์ทางนิวเคลียร์ใด นอกเหนือจากที่ติดตั้งเพื่อการขนส่งทางทะเลหรือทางอากาศเพื่อเป็นแหล่งกำเนิดพลังไม่ว่าสำหรับขับเคลื่อนหรือจุดประสงค์อื่นใด

(2) โรงงานอุตสาหกรรมใดที่ใช้เชื้อเพลิงนิวเคลียร์สำหรับการผลิตวัสดุนิวเคลียร์หรือโรงงานอุตสาหกรรมอื่นใดสำหรับการแปรรูปวัสดุนิวเคลียร์ซึ่งรวมถึงโรงงานอุตสาหกรรมสำหรับนำเอาเชื้อเพลิงใช้แล้วกลับมาใช้ใหม่ และ

(3) สิ่งก่อสร้างใดซึ่งใช้สำหรับการจัดเก็บวัสดุนิวเคลียร์ โดยการจัดเก็บนี้มีได้เป็นส่วนหนึ่งในขั้นตอนการขนส่งเคลื่อนย้ายวัสดุนิวเคลียร์ดังกล่าว ซึ่งปรากฏใน Article I j. i-iii

ซึ่งปรากฏนิยามในความหมายที่ใกล้เคียงกันในอนุสัญญากรุงปารีสโดยหลักแล้วเมื่อมีความเสียหายหรือสูญหายดังกล่าวมีสาเหตุมาจากเหตุการณ์ทางนิวเคลียร์ซึ่งมีการใช้เชื้อเพลิงนิวเคลียร์สารกัมมันตรังสีหรือกากกัมมันตรังสี

*ประการแรก* ต้องมีเหตุการณ์ทางนิวเคลียร์เกิดขึ้นซึ่งเป็นเหตุการณ์หนึ่งหรือหลายเหตุการณ์ต่อกันที่ก่อให้เกิดความเสียหายโดยเหตุการณ์หรือความเสียหายเกิดขึ้นจากหรือเป็นผลของคุณสมบัติทางรังสีของเชื้อเพลิงนิวเคลียร์สารกัมมันตรังสีหรือกากกัมมันตรังสีหรือการรวมกันของคุณสมบัติทางรังสีและคุณสมบัตินี้เป็นอันตรายเช่นเป็นพิษก่อให้เกิดระเบิด

*ประการที่สอง* ต้องพิสูจน์ได้ว่าเหตุการณ์นั้นมีเชื้อเพลิงนิวเคลียร์สารกัมมันตรังสีหรือกากกัมมันตรังสีในสถานปฏิบัติการหรือวัสดุนิวเคลียร์ที่มาจากสถานปฏิบัติการ (nuclear installation)<sup>46</sup> เข้ามาเกี่ยวข้อง หากเหตุการณ์ความเสียหายที่มีสาเหตุบางส่วนมาจากเหตุการณ์ทาง

processing of nuclear material, including any factory for the re-processing of irradiated nuclear fuel; and

iii. any facility where nuclear material is stored, other than storage incidental to the carriage of such material; provided that the Installation State may determine that several nuclear installations of one operator which are located at the same site shall be considered as a single nuclear installation.

<sup>46</sup> Paris Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy of 1960 Article I a

ii "Nuclear installation" means reactors other than those comprised in any means of transport; factories for the manufacture or processing of nuclear substances; factories for the separation of isotopes of nuclear fuel; factories for the reprocessing of irradiated nuclear fuel; facilities for the storage of nuclear

นิวเคลียร์ ถ้าความเสียหายทางนิวเคลียร์และที่ไม่ใช่นิวเคลียร์ไม่สามารถแยกจากกันได้อย่าง สมเหตุสมผลให้ถือว่าความเสียหายที่ไม่ใช่ทางนิวเคลียร์มีสาเหตุมาจากเหตุการณ์ทางนิวเคลียร์

หลักเกณฑ์ทางกฎหมายเมื่อเกิดเหตุความเสียหายและผลลัพธ์ที่ได้จากอุบัติเหตุทางนิวเคลียร์ ระบบพิเศษนี้ถูกกำหนดขึ้นมาเพื่อให้ตอบสนองกับความเสียหายทางนิวเคลียร์ที่อาจเกิดขึ้นให้เพียงพอ อุบัติการณ์ทางนิวเคลียร์อาจมีทั้งความเสียหายในระดับต่ำที่อาจเกิดขึ้นและบางทีอาจเกิดความเสียหายจำนวนมากด้วย ซึ่งต้องการการเยียวยาที่เป็นจำนวนมาก ดังนั้นการชดเชยค่าเสียหายจะรวมไปถึงการเกิดความเสียหายไปสู่ภายนอกอาณาเขตพื้นที่ของรัฐที่เป็นต้นเกิดเหตุขึ้นด้วย รวมทั้งผลกระทบการการสื่อสารพิษและเกิดปรากฏในสุขภาพร่างกายแม้เวลาในการเกิดเหตุจะผ่านไปนานมากแล้ว เนื่องด้วยสาเหตุหลายๆประการรวมทั้งเหตุอื่น ๆ ด้วย ข้อตกลงจารีตประเพณีปฏิบัติใดๆในความผิดที่กระทำต่อผู้อื่น หรือกฎหมายละเมิดเท่าที่มีอยู่ไม่สามารถครอบคลุมไปถึงความเสียหายทางนิวเคลียร์ได้ครบถ้วนสมบูรณ์ได้ ความรับผิดอย่างเข้มงวด (Strict Liability) จึงเป็นความรับผิดที่ทำให้เหยื่อหรือผู้ที่ได้รับความเสียหายได้รับการบรรเทาจากความผิดพลาดที่พิสูจน์ได้ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุผู้ประกอบกิจการ

นอกจากแนวความคิดความรับผิดชอบในความเสียหายทางนิวเคลียร์แล้ว ประเด็นเรื่องความคุ้มครองทางการเงินที่จำเป็น (Mandatory financial coverage) เป็นสิ่งสำคัญที่จะมากำหนดให้ผู้ดำเนินการจะต้องรักษาความคุ้มครองจากการประกัน และต้องทำให้มั่นใจว่าผู้ดำเนินการหรือผู้รับทำประกันมีเงินทุนที่สามารถใช้ค่าเสียหายได้ จำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องมีกันไว้จะ ถูกกำหนดเป็นกฎหมายระดับชาตินั้นๆ โดยให้สอดคล้องกับกฎหมายนานาชาติ จำนวนเงินดังกล่าวนี้ อาจเพิ่มได้ตามระยะเวลา อัตราเงินเฟ้อที่เพิ่มขึ้น

อำนาจการตัดสินใจเพียงผู้เดียว เฉพาะศาลของประเทศที่เกิดอุบัติเหตุเกิดขึ้นมีอำนาจตัดสินใจในการเรียกร้องค่าเสียหาย โดยเพื่อประโยชน์ได้แก่ ประการแรกเพื่อป้องกันการที่ผู้ที่ต้องชดเชยค่าเสียหายอาจพยายามหากกฎหมายของประเทศซึ่งเอื้อประโยชน์ให้แก่ตนเองมากที่สุด ดังนั้นเพื่อให้เกิดความเป็นธรรมและเกี่ยวข้องกับความเสียหายมากที่สุดจึงควรเป็นศาลที่อุบัติเหตุดังกล่าวเกิดขึ้น

---

substances other than storage incidental to the carriage of such substances; and such other installations in which there are nuclear fuel or radioactive products or waste as the Steering Committee for Nuclear Energy of the Organisation (hereinafter referred to as the "Steering Committee") shall from time to time determine; any Contracting Party may determine that two or more nuclear installations of one operator which are located on the same site shall, together with any other premises on that site where radioactive material is held, be treated as a single nuclear installation.



ประการที่สองจะทำให้ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ซึ่งจากเหตุผลทั้งสองประการนี้ เมื่อรวมกับแนวความรับผิดชอบอย่างผูกขาด (Exclusive liability) แล้วศาลที่เกี่ยวข้องสามารถทำงานได้แม้ว่าอุบัติเหตุจะเกิดในระหว่างการขนส่งหรือที่ไกลออกไป

เพราะด้วยความจำกัดเรื่องความรับผิดชอบจะช่วยให้ผู้ดำเนินกิจการมีโอกาสเสี่ยงของอุบัติเหตุมากขึ้น เมื่อมีระบบกองทุน ความรับผิดชอบจะถูกส่งต่อจากผู้ดำเนินการไปยังรัฐหรือกองทุนสำรองของผู้ดำเนินการทางนิเวศลิเยร์ โดยรวมเพื่อให้เกิดความมั่นใจหากเกิดอุบัติเหตุทางนิเวศลิเยร์ว่าจะมีการชดเชยความเสียหายในระดับหนึ่ง และมีความยุ่งยากและขั้นตอนทางกฎหมายน้อยที่สุด

ความรับผิดชอบในความเสียหายของอุบัติเหตุทางนิเวศลิเยร์ ซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายต่อบุคคลภายนอก เป็นความรับผิดชอบโดยเคร่งครัด (Strict Liability หรือเรียกว่า Absolute Liability) ของผู้ประกอบการทางนิเวศลิเยร์โดยสิ้นเชิง แต่ทั้งนี้ ความรับผิดชอบของผู้ประกอบการสถานประกอบการทางนิเวศลิเยร์ไม่ได้อยู่ในขอบเขตวัตถุประสงค์การศึกษานี้ ผู้เขียนจึงขอกกล่าวสรุปแต่โดยเบื้องต้นเพื่อประกอบความเข้าใจเท่านั้น

### 3.2.2.4 หลักความรับผิดชอบในระหว่างการขนส่งวัสดุนิเวศลิเยร์และวัสดุแก๊สมันตรังสี

จากการศึกษาในข้างต้นดังกล่าวพบว่าความรับผิดชอบของความเสียหายทางนิเวศลิเยร์เป็นความรับผิดชอบแบบเคร่งครัดหรือเป็นแบบ Strict Liability ซึ่งมีลักษณะให้ผู้ที่อยู่ในฐานะที่ต้องรับผิดชอบมารับผิดโดยแม้ปราศจากความจงใจหรือประมาทเลินเล่อ กฎหมายให้สันนิษฐานว่ามีความผิดและต้องชดใช้ในค่าเสียหายทางนิเวศลิเยร์แก่บุคคลผู้ได้รับผลกระทบนั้น

อย่างไรก็ดีในระหว่างการขนส่งวัสดุนิเวศลิเยร์และวัสดุแก๊สมันตรังสี เชื้อเพลิงใช้แล้ว และกากแก๊สมันตรังสี ซึ่งไม่ว่าจะอยู่ในภาวะที่มีรังสีระดับต่ำหรือระดับสูงก็ตาม วัตถุอันตรายหรือสินค้าอันตรายเหล่านี้ล้วนเป็นทรัพย์สินที่มีความอันตรายในตัวทั้งสิ้น ซึ่งในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437 วรรค 2 ได้บัญญัติให้ผู้ที่มีไว้ในครอบครองทรัพย์สินอันอาจก่อให้เกิดอันตรายนั้น ต้องเป็นผู้รับผิดชอบในค่าสินไหมทดแทนที่เกิดจากอันตราย ดังนั้นเมื่อเกิดเหตุละเมิด ผู้ครอบครองยานพาหนะซึ่งเป็นผู้ครอบครองทรัพย์สินอันเป็นของเกิดอันตรายในระหว่างการขนส่งต้องรับผิดชอบในละเมิดดังกล่าว

และในระหว่างการขนส่งวัตถุดิบอันตรายชนิดวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุกัมมันตรังสีนี้ ผู้ที่ใกล้ชิดกับวัตถุดิบอันตรายมากที่สุดคือผู้ประกอบการขนส่งวัตถุดิบอันตราย ไม่ใช่ผู้ประกอบการกิจการทางนิวเคลียร์ ผู้ที่ครอบครองและดูแลวัตถุดิบอันตรายในขณะนั้นคือผู้ประกอบการกิจการขนส่งและลูกจ้างของผู้ประกอบการกิจการขนส่ง ซึ่งเมื่อพิจารณาจากความรับผิดชอบของผู้ขนส่งวัตถุดิบอันตรายแล้วพบว่า ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจากวัตถุดิบอันตรายที่ตนได้ทำการขนส่ง ซึ่งได้แก่ในช่วงที่อยู่ในความครอบครองของผู้ประกอบการขนส่ง โดยการมีไว้ในครอบครองไม่ว่าเพื่อตนเองหรือผู้อื่น และไม่ว่าจะเป็นการมีไว้เพื่อขาย เพื่อขนส่ง เพื่อใช้ หรือเพื่อประการอื่นใด และรวมถึงการทิ้งอยู่หรือปรากฏอยู่ในบริเวณที่อยู่ในครอบครองด้วย จึงอนุมานได้ว่าการมีไว้ในครอบครองในที่นี้ นั้นหมายความว่ารวมถึงการมีไว้เพื่อตนเองหรือผู้อื่น ผู้ประกอบการขนส่งวัตถุดิบอันตรายในที่นี้คือวัสดุ นิวเคลียร์และวัสดุกัมมันตรังสีได้มีการครอบครองวัตถุดิบอันตรายนั้น แต่ไม่ได้เพื่อตนเองซึ่งเป็นเจ้าของ แต่เป็นการครอบครองแทนในสินค้าอันตรายนั้นเพื่อการขนส่งไปยังจุดหมายปลายทาง จึงถือว่า ผู้ขนส่งนั้นมีไว้ในครอบครองวัตถุดิบอันตรายเช่นกัน และต้องรับผิดชอบในความเสียหายทางนิวเคลียร์ของการขนส่งวัตถุดิบอันตรายนั้น เพื่อให้เกิดความตระหนักเข้าใจถึงความรับผิดชอบของคนที่อาจเกิดขึ้นจากวัตถุดิบอันตรายที่ทำการขนส่ง และจะส่งผลให้ผู้ประกอบการขนส่งจะต้องรับผิดชอบในการกระทำของลูกจ้างของตนเองอีกด้วย

#### ตัวอย่างกรณีศึกษาสัญญาซื้อขายวัสดุนิวเคลียร์ระหว่างประเทศ

ในประเทศไทยมีการตกลงทำเป็นสัญญาซื้อขายวัสดุนิวเคลียร์ระหว่าง Supply of TRIGA ® Standard Fuel Rods กับ Office of Atoms for Peace Bangkok, Thailand หรือสำนักงานปรมาณูเพื่อสันติ ซึ่ง TRIGA Reactor Fuel Elements หรือ TRIGA's offer เป็นข้อเสนอการจำหน่ายวัสดุแท่งเชื้อเพลิง โดยเมื่อพิจารณาถึงเงื่อนไขข้อตกลงการซื้อขายเชื้อเพลิงดังกล่าว พบว่ามีหลายประเด็นที่น่าสนใจและเกี่ยวข้องกับวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ได้แก่ การกำหนดความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกของสัญญาฉบับนี้พบว่า กำหนดให้ผู้ซื้อปกป้องผู้ขายจากความรับผิดจากการเรียกร้องจากบุคคลภายนอก รวมถึงความรับผิดตาม Paris Convention on Third Party Liability in field of Nuclear Energy 1960 as amended และ Vienna Convention of Civil Liability for Nuclear Damage 1963 as amended<sup>47</sup> ซึ่งกฎหมายระหว่างประเทศทั้งสองนี้ได้กำหนดหลักการ

<sup>47</sup> Attachmant A 4. INDEMNIFICATION : Purchaser waives all claims against TRIGA except claims to repair or replacement of defective Fuel pursuant to Article 10, hereof ,and shall indemnify and hold TRIGA harmless from any and all claims of Purchaser and of any third party for all liabilities (including any liability for a nuclear incident as such terms are defined in the Paris Convention on third party liability in the field of nuclear energy dated July 23,1960, as amended ,and in the Vienna Convention on civil liability for nuclear damage dated May 21,1963 as amended) arising out of operation, use, or handling of the Fuel furnished

ความรับผิดของผู้เดินเครื่องปฏิกรณ์ (operator) เป็นแบบเด็ดขาด (absolute) รายเดี่ยว (Exclusive) วงเงินความรับผิด (limitation of liability in amount) อายุความ (limitation of liability in time) และเขตอำนาจศาลและการบังคับตามคำพิพากษาศาล (jurisdiction and recognition of judgements) ไว้แตกต่างจากกฎหมายไทยในส่วนที่เกี่ยวกับความรับผิดต่อการเกิดเหตุทางนิวเคลียร์ (Nuclear Incident)

จากการศึกษาพบว่าได้ว่าสัญญาซื้อขายแท่งเชื้อเพลิงนิวเคลียร์มีประเด็นที่สำคัญ คือ ข้อความที่กำหนดหน้าที่ในการรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดแก่บุคคลภายนอกสำหรับความรับผิดในความเสียหายทางนิวเคลียร์ไม่ว่าจะเป็นความรับผิดด้วยจากอนุสัญญากรุงปารีสหรืออนุสัญญาเวียนนาให้ตกอยู่แก่ฝ่ายผู้ซื้อต้องรับภาระค่าใช้จ่ายหากเกิดความเสียหายเพียงผู้เดียว ทั้งๆที่ประเทศไทยยังไม่ได้เข้าร่วมเป็นภาคีในอนุสัญญาทั้งสอง สังเกตได้ว่าแม้ประเทศมหาอำนาจซึ่งเป็นผู้กุมวัสดุนิวเคลียร์หรือแท่งเชื้อเพลิงตั้งสัญญาฉบับนี้กำหนดให้ผู้ซื้อหรือผู้ประกอบการในประเทศไทยรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่บุคคลภายนอกตามหลักกฎหมายนิวเคลียร์ซึ่งเป็นไปตามหลักสากลก็ตาม ย่อมเป็นความสัมพันธ์ตามสัญญาระหว่างประเทศระหว่าง Operator กับ Operator ซึ่งมีความรับผิดชอบแบบ Strict Liability

แต่หากความเสียหายเกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งในประเทศไทยแล้วผู้ขนส่งที่รับขนส่งแท่งเชื้อเพลิงนิวเคลียร์ (วัสดุนิวเคลียร์หรือยูเรเนียม) มีส่วนกระทำความผิด ผู้ขนส่งต้องมีความรับผิดชอบในความเสียหายต่อบุคคลภายนอกในแง่หลักกฎหมายละเมิด

---

hereunder, to the extent TRIGA is not indemnified under indemnification agreements maintained by Purchaser and acceptable to TRIGA.

In no event shall TRIGA be liable to Purchaser in contract or in tort (including negligence), or in strict liability or otherwise, for any incidental or consequential damages, including but not limited to loss of use ,loss of revenue, loss of use of revenue, loss of anticipated profits, costs of capital, damage to Purchaser's property, claims of customers and injury to or death of any person. This provision shall apply, notwithstanding any other provisions of this contract or of any other contract, to the full extent permitted by law and regardless of fault.

In Purchaser is not the ultimate user of any Fuel furnished hereunder, Purchaser shall require the ultimate user of any such Fuel to agree in writing to the provisions of this Article4 and specifically to indemnify and hold TRIGA harmless from all liabilities including liability for a nuclear incident, arising out of operation, use, or handling of the Fuel furnished hereunder. Purchaser further agrees to furnish evidence of such agreement upon request by TRIGA.

### 3.2.2.5 การชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

ตามที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 438 วรรคแรกกำหนดให้ศาลสามารถใช้ดุลยพินิจในการกำหนดค่าสินไหมทดแทนและจะกำหนดค่าสินไหมทดแทนคืออะไรบ้าง และโดยกรณีที่ถูกกฎหมายได้กำหนดค่าสินไหมทดแทนไว้เป็นการเฉพาะซึ่งมีส่วนเกี่ยวข้องกับความเสี่ยงหายทางนิวเคลียร์ที่อยู่ในขอบเขตของการศึกษาตามวิทยานิพนธ์นี้ ได้แก่ ค่าสินไหมทดแทนต่อความเสียหายต่อชีวิต ค่าสินไหมทดแทนต่อความเสียหายร่างกาย อนามัย และทรัพย์สิน

(1) ค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายต่อชีวิต ด้วยเพราะการเสียชีวิตเป็นการสูญเสียที่ไม่อาจจะเรียกกลับคืนมาได้ และค่าสินไหมทดแทนตามมาตรา 443 ไม่ได้กำหนด “ค่าแห่งความมีชีวิตไว้”<sup>48</sup> แต่จะเป็นประโยชน์ในส่วนผู้ที่อยู่ในอุปการะของผู้เสียชีวิตที่จะได้ค่าสินไหมทดแทนกรณีที่ตาย

- ค่าปลงศพ คือค่าใช้จ่ายในการจัดการศพตามประเพณีของผู้ตายโดยเป็นหน้าที่ของทายาทผู้ตายหรือผู้จัดการ ซึ่งเรียกได้ถึงค่าใช้จ่ายจริงเกี่ยวกับการตายซึ่งจ่ายไปโดยสมควรและตามจริงตามฐานะ ดังคำพิพากษาศาลฎีกา ที่ 2707/2516\* และคำพิพากษาศาลฎีกา ที่ 1437/2526\*\*

- กรณีไม่ได้ตายทันที กฎหมายกำหนดให้ค่าสินไหมทดแทนเป็นค่ารักษาพยาบาลรวมทั้งค่าขาดรายได้ที่ไม่ได้ทำมาประกอบอาชีพก่อนตายซึ่งต้องขาดเพราะไม่สามารถประกอบการงานเท่านั้น ไม่ใช่เป็นค่าสินไหมทดแทนที่ผู้ทำละเมิดต้องให้หลังผู้ตายถึงแก่ความตาย และค่าปลงศพ

- กรณีค่าอุปการะเลี้ยงดู ซึ่งผู้มีสิทธิเรียกร้องในกรณีผู้ถูกทำละเมิดตาย ได้แก่ บิดามารดา สามีภรรยา บุตรที่ชอบด้วยกฎหมายหรือบุตรบุญธรรมเท่านั้นที่จะมีสิทธิเรียกค่าอุปการะเลี้ยงดูได้ ไม่นับบุตรที่บิดารับรองแล้วซึ่งมีสิทธิเพียงรับมรดกในฐานะทายาทโดยธรรม แต่ไม่มีสิทธิฟ้องผู้ละเมิดในเหตุขาดการอุปการะจากผู้ที่ทำละเมิดทำให้บิดาตายได้ ตามคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 508/2519

<sup>48</sup> สุขุม ศุภนิธย์.คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะละเมิด .พิมพ์ครั้งที่ 7 กรุงเทพฯ : นิติบรรณการ,มกราคม 2553 ,หน้า 246.

\* คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2707/2516 ค่าใช้จ่ายในการพิมพ์หนังสือแรงงานศพและค่าเจดีย์บรรจุอัฐิของผู้ตาย เป็นค่าใช้จ่ายตามสมควรและตามฐานะ

\*\* คำพิพากษาศาลฎีกา ที่ 1437/2526 อนุสาวรีย์ไว้กระดูก ค่าขาดรายได้ของโจทก์ (ทายาท) ค่าจ้างคนเฝ้าบ้านมาทำงานศพ ไม่ใช่ค่าใช้จ่าย ตามมาตรา 443

อาจไม่ต้องถึงการมีอุปการะกันอยู่จริงในขณะที่ทำละเมิดหรือไม่ และไม่ต้องคำนึงถึงฐานะของผู้มีสิทธิได้รับอุปการะด้วย แต่ทั้งนี้ค่าอุปการะจะเรียกร้องได้ เมื่อมีการทำละเมิดถึงตายเท่านั้น

(2) ค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายทางร่างกายและอนามัย ตามมาตรา 444\* ซึ่งเดิมร่างกายเคยเป็นปกติสุข ปราศจากโรคและอันตรายหรืออาการบาดเจ็บใดๆทั้งปวง เช่น ค่ารักษาพยาบาล ค่าจ้างพยาบาล ค่ายานพาหนะไปโรงพยาบาล ซึ่งความวรรคสอง ได้เปิดโอกาสให้ศาลสงวนไว้ในคำพิพากษาซึ่งสิทธิในการแก้ไขคำพิพากษาภายในเวลา 2 ปี ซึ่งหมายความว่าหากมีข้อเท็จจริงเปลี่ยนแปลงไป อาจกำหนดค่าสินไหมทดแทนใหม่ได้

- ค่าใช้จ่ายอันต้องเสียไป เนื่องจากความเสียหายในกรณีละเมิด ได้แก่ การที่โจทก์ไม่สามารถเลี้ยงลูกเองได้ อาจต้องจ้างคนใช้เลี้ยงอันเป็นผลจากความเสียหายที่จำเลยได้ทำละเมิด ค่าแท็กซี่ที่ต้องไปพบแพทย์ ค่าแท็กซี่ที่ต้องเดินทางไปทำงานเนื่องจากยังเดินไม่ได้ ค่ายา เป็นต้น

- ค่าเสียหายเพื่อการที่เสียความสามารถประกอบงาน เสียความสามารถในการประกอบงานทั้งสิ้นเชิงหรือบางส่วน ทั้งในปัจจุบันและในอนาคต เช่น การถูกออกจากราชการออกเกษียณอายุเพราะขาดความสามารถประกอบงาน

ซึ่งการชดเชยค่าสินไหมทดแทนในกรณีความเสียหายในชีวิตและร่างกายตามหลักประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นี้มีความเหมือนกับความเสียหายทางนิวเคลียร์ที่ก่อให้เกิดการเสียชีวิตและบาดเจ็บร่างกายเพียงแต่ ค่าเสียหายที่ร่างกายได้รับการบาดเจ็บที่เกิดจากอันตรายทางนิวเคลียร์และรังสีอาจไม่ได้ปรากฏในทันที แต่เป็นการสะสมสารเป็นเวลานานกว่าจะเกิดความเสียหายปรากฏ

(3) ค่าขาดแรงงาน เมื่อผู้ต้องเสียหายมีความผูกพันตามกฎหมายที่ต้องทำการงานให้เป็นคุณแก่บุคคลภายในครัวเรือนหรืออุตสาหกรรมของบุคคลภายนอก ตามมาตรา 445\*\* เช่น ลูกจ้างมีความผูกพันตามกฎหมายที่ต้องทำงานให้นายจ้าง เมื่อถูกทำละเมิดจนได้รับบาดเจ็บไม่

\* ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 444 มีหลักว่า “ในกรณีทำให้เสียหายแก่ร่างกายหรืออนามัยนั้น ผู้ต้องเสียหายชอบที่จะได้ชดใช้ค่าใช้จ่ายอันตนต้องเสียไป และค่าเสียหายเพื่อการที่เสียความสามารถประกอบการทำงานสิ้นเชิงหรือแต่บางส่วนทั้งในเวลาปัจจุบันนั้นและในเวลาอนาคตด้วย

ถ้าในเวลาพิพากษาคดี เป็นพันวิสัยจะหยั่งรู้ได้แน่ว่าความเสียหายนั้นมีแท้จริงเพียงใด ศาลจะกล่าวในคำพิพากษาว่า ยังสงวนไว้ซึ่งสิทธิที่จะแก้ไขคำพิพากษานั้นอีกภายในระยะเวลาไม่เกินสองปี”

\*\* ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 445 มีหลักว่า “ในกรณีทำให้เขาถึงตาย หรือให้เสียหายแก่ร่างกาย หรืออนามัยก็ดี ในกรณีที่ทำให้เขาเสียเสรีภาพก็ดี ถ้าผู้ต้องเสียหายมีความผูกพันตามกฎหมายจะต้องทำการงานให้เป็นคุณแก่บุคคลภายนอกในครัวเรือน หรืออุตสาหกรรมของบุคคลภายนอกนั้นไซ้ร้ ท่านว่าบุคคลจำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนนั้น จะต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกเพื่อที่เขาต้องขาดแรงงานอันนั้นไปด้วย”

สามารถทำงานให้นายจ้างได้ นายจ้างยอมขาดแรงงาน และมีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนจากผู้ทำละเมิดเท่ากับค่าจ้างที่นายจ้างชำระให้ลูกจ้างตั้งคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3983/2528 เป็นต้น

(4) ค่าสินไหมทดแทนอันมิใช่ตัวเงิน ซึ่งเป็นค่าสินไหมทดแทนที่ไม่อาจคำนวณเป็นตัวเงินได้ ปรากฏตาม มาตรา 446\* เช่น ค่าทนทุกข์ทรมานกับการเสียโฉม การเสียบุคลิกภาพ ซึ่งบางครั้งอาจมีความเสียหายมากกว่าความเสียหายต่อร่างกายอีกด้วย แต่ค่าเสียหายในกรณีความเศร้าโศกเสียใจ ค่าเสียหายในความรักไม่สามารถเรียกได้

ค่าสินไหมทดแทนอันมิใช่ตัวเงินเป็นความเสียหายเฉพาะตัวผู้เสียหาย ถ้าผู้เสียหายเสียชีวิตไปแล้ว ทายาทไม่สามารถเรียกได้

(5) ค่าสินไหมทดแทนความเสียหายทางทรัพย์สิน ซึ่งการละเมิดเป็นการทำให้ทรัพย์สินของผู้อื่นเสียหาย หรือสูญหาย ในกรณีความเสียหายทางนิวเคลียร์จะเกิดการปนเปื้อนของสารกัมมันตรังสีตกค้างในบ้านเรือนอาคาร ไร่นาที่ทำการเพาะปลูก การแพร่รังสีสู่สัตว์เลี้ยงทั้งทางบก เช่น ปศุสัตว์ สัตว์ปีก ทางน้ำ เช่น ปลาจากประเทศญี่ปุ่นหลังจากเกิดเหตุการณ์โรงไฟฟ้าพลังงานนิวเคลียร์ Fukushima ซึ่งต้องทิ้งหรือทำลายทรัพย์สินนั้น

ซึ่งตามหลักการชดใช้ทรัพย์สินของ มาตรา 439\*\* ให้ผู้ที่ทำละเมิดชดใช้ทรัพย์สินคืนแก่ผู้อื่นนั้น ถ้าสามารถคืนทรัพย์สินได้ เช่น บ้านเรือนมีการตรวจสอบแล้วไม่มีการตกค้างของปริมาณกัมมันตรังสีอยู่และชาวบ้านย้ายเข้าไปอาศัยอยู่เช่นเดิม แต่ในความเป็นจริงอาจจะทำได้ยาก หรือผู้ที่ต้องรับผิดชอบในความเสียหาย หรือภาครัฐอาจต้องจัดหาแหล่งที่อยู่ใหม่ให้กับประชาชนที่มีถิ่นที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียงที่เกิดเหตุมากไป โดยการบังคับเวียนคืนที่ดิน เป็นต้น

---

\* ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 446 มีหลักว่า “ในกรณีทำให้เขาเสียหายแก่ร่างกายหรือนามยาก็ดี ในกรณีทำให้เขาเสียเสรีภาพก็ดี ผู้ต้องเสียหายจะเรียกร้องเอาค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายอย่างอื่นอันมิใช่ตัวเงินด้วยอีกก็ได้ สิทธิเรียกร้องอันนี้ไม่โอนกันได้ และไม่ตกสืบไปถึงทายาท เว้นแต่สิทธินั้นจะได้รับสภาพกันไว้โดยสัญญาหรือได้เริ่มฟ้องคดีตามสิทธินั้นแล้ว

อนึ่ง หญิงที่ต้องเสียหายเพราะผู้ใดทำผิดอาญาเป็นทุลากรรมแก่ตน ก็ย่อมมีสิทธิเรียกร้องทำนองเดียวกันนี้”

\*\* ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 439 มีหลักว่า “บุคคลผู้จำต้องคืนทรัพย์สินผู้อื่นต้องเสียไปเพราะละเมิดแห่งตนนั้น ยังต้องรับผิดชอบตลอดถึงการที่ทรัพย์สินนั้นทำลายลงโดยอุบัติเหตุ หรือการคืนทรัพย์สินตกเป็นพันวิสัยเพราะเหตุอย่างอื่นโดยอุบัติเหตุ หรือทรัพย์สินนั้นเสื่อมเสียลงโดยอุบัติเหตุด้วย เว้นแต่เมื่อการที่ทรัพย์สินทำลาย หรือตกเป็นพันวิสัยจะคืน หรือเสื่อมเสียนั้น ถึงแม้ว่าจะมิได้มีการทำลายละเมิดก็คงจะตกไปเป็นอย่างนั้นอยู่เอง”

สำหรับหลักค่าเสียหายเชิงลงโทษ (Punitive damage) ซึ่งปรากฏในกฎหมายคุ้มครองผู้บริโภคและความรับผิดของสินค้าไม่ปลอดภัยนั้น ผู้เขียนเห็นว่าไม่ได้มีบทกำหนดหลักการเรียกค่าเสียหายเชิงลงโทษไว้ในอนุสัญญาหรือกฎหมายต่างประเทศฉบับใดๆ เพราะสำหรับความรับผิดจากความเสียหายทางนิวเคลียร์ของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับทุกฝ่าย ไม่ว่าจะเป็นผู้ประกอบการ หรือผู้ขนส่ง ย่อมมีภาระในการชดใช้ค่าเสียหายในจำนวนที่สูงมากพอแล้วตามหลักความรับผิดโดยเคร่งครัด หากนำหลักค่าเสียหายเชิงลงโทษมาเพื่อลงโทษผู้ที่ต้องรับผิดเพิ่ม จะยิ่งเป็นการซ้ำเติมผู้ประกอบการธุรกิจทางด้านนิวเคลียร์และรังสีจนอาจต้องนำสินทรัพย์ทั้งหมดมาชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้ที่ต้องเสียหายได้ อีกทั้งไม่เป็นการสอดคล้องกับหลักการจำกัดความรับผิดของผู้ต้องรับผิดขอในความเสียหายทางนิวเคลียร์ ซึ่งมีแนวทางการกระจายความเสี่ยงด้วยการจัดทำประกันภัยความเสียหายทางนิวเคลียร์อีกด้วย

### 3.3 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการเยียวยาชดเชยความเสียหายโดยการประกันภัย

#### 3.3.1 หลักการประกันภัยทั่วไป

การประกันภัยหรือสัญญาประกันภัย เป็นข้อตกลงระหว่างบริษัทผู้รับประกันภัยกับผู้เอาประกันภัย ก่อให้เกิดความผูกพันความทางกฎหมายที่อาจเรียกร้องให้อีกฝ่ายหนึ่งปฏิบัติตามสัญญา ซึ่งมีข้อตกลงเกี่ยวกับการชำระเบี้ยประกันภัย ผู้ที่เอาประกันภัยนั้นต้องเป็นผู้ที่มีส่วนได้เสียในความเสียหายในทรัพย์สิน หรือความเสียหายในความรับผิดตามสัญญา หรือละเมิด โดยพื้นฐานสัญญาประกันภัยมีลักษณะเหมือนสัญญาทั่วไป กล่าวคือ ต้องมีวัตถุประสงค์ที่ถูกต้องตามกฎหมาย ไม่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน สัญญาประกันภัยดังกล่าวจะพิจารณาจากตัวบุคคลหรือพิจารณาแต่ละกรณีไปเป็นสำคัญ โดยมีบุคคลที่เกี่ยวข้องกับสัญญาประกันภัยดังต่อไปนี้<sup>49</sup>

- (1) ผู้รับประกันภัย (insurer) เป็นคู่สัญญาซึ่งตกลงจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทน หรือใช้เงินให้แก่ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์ ผู้รับประกันภัย ได้แก่ บริษัทประกันภัยต่างๆ ซึ่งต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนเพื่อเป็นการชดใช้ค่าเสียหายหรือบรรเทาความเสียหายให้น้อยลง
- (2) ผู้เอาประกันภัย (insured) คือคู่สัญญาที่ตกลงจะส่งเบี้ยประกันภัยจำนวนหนึ่งให้ผู้รับประกันภัย จึงมีหน้าที่ในการส่งเบี้ยประกันภัยเพื่อแลกกับการมีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนหรือได้รับเงินจากผู้รับประกันภัย

<sup>49</sup> สุธรรม พงศ์สารานุกาญ, วิรัช ณ สงขลา และพิงใจ พิงพานิช, หลักการประกันวินาศภัย, พิมพ์ครั้งที่ 1, กรุงเทพฯ : โอ.เอส.พรินติ้ง เฮาส์, 2539, หน้า 24.

### 3.3.2 ผู้ที่มีส่วนได้เสีย

ส่วนได้เสียในเหตุประกันภัย หมายถึง ส่วนได้เสียที่อาจเอาประกันได้ (Insurable Interest) กล่าวคือ ผู้เอาประกันภัยจะต้องมีกรรมสิทธิ์ สิทธิ และประโยชน์ หรือความรับผิดชอบตามกฎหมายในวัตถุหรือเหตุที่เอาประกันภัยในขณะที่ทำสัญญาประกันภัย<sup>50</sup> เพื่อที่จะนำส่วนได้เสียไปทำสัญญาประกันภัยความเสียหายได้

เนื่องจากความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นแก่ผู้มีส่วนได้เสีย ได้แก่ เรือ (Ships, hulls) สินค้า (goods ,cargoes ,merchandises) หรือสิ่งหามทรัพย์อย่างอื่นที่ตกอยู่ภายใต้การเสี่ยงภัย รายได้หรือค่าจ้างที่ควรได้ เช่น ค่าขนส่ง (Freight) ค่านายหน้า กำไรหรือผลประโยชน์อื่นๆ หรือเงินที่จ่ายล่วงหน้า ความรับผิดชอบตามกฎหมายของเจ้าของหรือบุคคลอื่นๆ หรือรับผิดชอบต่อทรัพย์ดังที่กล่าวมาข้างต้น ดังนั้นบุคคลผู้มีส่วนได้เสียในเหตุที่เอาประกันภัย อาจมีดังต่อไปนี้ คือ

1. เจ้าของทรัพย์ เจ้าของทรัพย์สิน หากเป็นเรือหรือสินค้าการเอาประกันได้ประกันได้เพียงความเป็นเจ้าของหรือจำนวนสัดส่วนการเป็นกรรมสิทธิ์นั้น
2. ผู้เป็นเจ้าของได้แก่ เจ้าหนี้ผู้เป็นเจ้าของเรือ หรือสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง ย่อมมีส่วนได้เสียเท่าจำนวนที่ตนเองเป็นเจ้าของ แต่อาจจะประกันเต็มค่าของทรัพย์สินนั้นก็ได
3. ผู้มีสิทธิตามสัญญา ผู้ที่ได้รับมอบหมายให้ควบคุมดูแลทรัพย์ปกติ ได้แก่ ผู้เช่าตามสัญญาเช่า ผู้รับมอบให้ทำการขนส่ง ผู้ยืมพาหนะเพื่อใช้ในธุรกิจชั่วคราวซึ่งมีหน้าที่ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดแก่ทรัพย์ในความรับผิดชอบของตน ผู้ขนส่งย่อมรับผิดชอบในความสูญเสียหรือเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ทรัพย์ที่ตนกำลังขนส่งตามสัญญารับขน หรือสัญญารับของของทางทะเล<sup>51</sup> ผู้พิทักษ์ทรัพย์ของลูกหนี้ที่ถูกแต่งตั้งขึ้นเนื่องจากลูกหนี้เป็นบุคคลล้มละลาย ผู้รับจ้างดูแลทรัพย์สินของผู้อื่น ผู้รับเหมาก่อสร้าง ตัวแทนที่รับผิดชอบแทนตัวการย่อมสามารถทำสัญญาประกันภัยในนามตัวการผู้มีส่วนได้เสีย โดยระบุอำนาจกระทำการแทนอย่างชัดเจน

บุคคลใดก็ตามที่ได้กระทำต่อเจ้าของทรัพย์ในอันที่ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายอันเกิดแก่ทรัพย์นั้นไม่ว่าจะครอบครองในลักษณะผู้รับขน (รับขนของทางทะเล พื้นดิน อากาศ) นายท่า นายคลังสินค้า หรือเจ้าพนักงานผู้ทำงานเกี่ยวกับสินค้า เจ้าของโรงรับจำนำ เจ้าสำนักโรงแรมต่างก็ไม่ได้เป็นอุปสรรคตามเจตนารมณ์ของกฎหมายที่บุคคลเหล่านี้จะเป็นผู้ที่ยึดถือทรัพย์ ถึงแม้ว่า

<sup>50</sup> คณะอนุกรรมการค้นคว้าและวิชาการ สมาคมประกันวินาศภัย.คู่มือการประกันภัย .กรุงเทพฯ : วิกตอรีเพาเวอร์พอยท์,2530 .หน้า 52

<sup>51</sup> ไชยยศ เหมะรัชตะ .คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วย ประกันภัย.พิมพ์ครั้งที่ 7 กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์นิติธรรม ,กรกฎาคม 2549, หน้า 345-346.



ลำดับชั้นในการรับชำระหนี้ในฐานะเจ้าหนี้แตกต่างกันไปก็ตาม โดยพิจารณาได้ว่าปกติบุคคลก็มีสิทธิยึดหน่วงทรัพย์สินจนกว่าจะได้ค่าธรรมเนียม ค่าขนส่ง ยิ่งไปกว่านั้นแม้ไม่มีสิทธิยึดหน่วงได้เลย ก็อาจมีส่วนได้เสียเอาได้จากค่านายหน้า กำไร และผลประโยชน์อื่นๆ เหล่านี้ที่คาดว่าจะได้รับจากการยึดถือทรัพย์สินไว้ จึงต้องถือว่าบุคคลเหล่านี้เป็นผู้มีส่วนได้เสีย

ปรากฏแนวความคิดของการมีส่วนได้เสียของผู้รับขนทั้งในกฎหมายในประเทศ และต่างประเทศ ได้แก่ประเทศฟิลิปปินส์ กล่าวว่าผู้รับขนย่อมมีส่วนได้เสียในการอันอาจเอาประกันภัยได้ในทรัพย์สินที่ตนครอบครองในฐานะเช่นนี้ มีจำนวนเท่ากับความเสี่ยงของตน แต่ไม่เกินราคาทรัพย์สินที่แท้จริง ทั้งนี้ผู้ครอบครองสินค้าของผู้อื่น นายคลังสินค้า ผู้รับจำนำ จะมีความรับผิดชอบแก่เจ้าของสินค้านั้นเพื่อความปลอดภัยหรือวินาศภัย อันเกิดจากความประมาทเลินเล่อของผู้ครอบครองได้

ผู้ครอบครองสินค้าที่สัญญาว่าจะประกันภัยสินค้าที่ตนครอบครองเพื่อประโยชน์ของเจ้าของสินค้า มีความรับผิดชอบเพื่อความปลอดภัยอันเกิดจากภัยที่สัญญาดังกล่าวนั้นผูกมัดให้ผู้ครอบครองสินค้าประกันภัยทรัพย์สินนั้น ดังนั้นผู้ครอบครองสินค้าจึงสามารถเรียกค่าชดใช้จาก ผู้รับประกันอย่างเต็มมูลค่า เมื่อเกิดวินาศภัยขึ้น

และเมื่อนำไปเปรียบเทียบกับผู้รับขน หรือผู้ขนส่งก็น่าจะเป็นผู้ที่มีส่วนได้เสียในระหว่างการดำเนินการขนส่ง ผู้รับขนมีสิทธิครอบครองและดูแลทรัพย์สินในระหว่างขนส่งซึ่งเป็นเวลาที่อาจเกิดเหตุที่ทำให้เกิดความเสียหายได้ จึงน่าจะเป็นผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับทรัพย์สินในทอดนั้นมากที่สุด และมีความเสี่ยงที่อาจได้รับผลการเกิดวินาศภัยขึ้นแล้วทำให้สินค้าเสียหาย รวมทั้งสินค้าอาจไปทำ ความเสียหายกับบุคคลภายนอกด้วย อาศัยเหตุดังกล่าวข้างต้นจึงกล่าวได้ว่าผู้ขนส่งเป็นผู้มีส่วนได้เสียในขั้นตอนระหว่างการขนส่ง นอกเหนือจากเจ้าของสินค้าจริงที่แท้จริง

4. ผู้มีความรับผิดชอบต่อบุคคลอื่นตามกฎหมาย ซึ่งเกิดความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สินของบุคคลภายนอกโดยทรัพย์สินดังกล่าว เช่น ผู้ผลิต ผู้นำเข้า ผู้ขาย ผู้ซึ่งใช้ชื่อทางการค้า ต้องรับผิดชอบต่อผู้เสียหายที่เกิดจากสินค้าไม่ปลอดภัย และในระหว่างการขนส่งหากเกิดความเสียหายที่เกิดจากสินค้าหรือวัตถุอันตรายในระหว่างการครอบครองนั้นต่อบุคคลอื่น ผู้ขนส่งในฐานะผู้ครอบครองวัตถุอันตรายนั้นต้องเป็นผู้รับผิดชอบในความเสียหายดังกล่าว

ผู้ที่มีส่วนได้เสียในการเอาประกันภัยจากสัญญาประกันภัย ได้แก่บุคคลที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการรับผิดชอบตามมูลหนี้ที่เกิดขึ้นหลัก ซึ่งขึ้นอยู่กับว่าโอกาสความเสียหายที่จะเกิดขึ้นในขั้นตอนใด และใครเป็นผู้ที่ต้องรับผิดชอบในขณะนั้นๆ เช่น หากในระหว่างการขนส่งวัตถุอันตราย ผู้ส่งไม่ได้แจ้งแก่ผู้ขนส่งว่าสินค้าที่ขนส่งนั้นเป็นวัตถุอันตราย แล้วสินค้าเกิดเสียหายหรือทำให้สินค้าอื่นเสียหาย ผู้ส่งต้องเป็นผู้รับผิดชอบในความเสียหายนั้น เช่นนี้ผู้ส่งสินค้าต้องมีการทำประกัน

สินค้า หากเป็นกรณีผู้ขนส่งสินค้าอันตรายทราบว่าสินค้าเป็นสินค้าอันตรายก็ตกลงรับขนส่งสินค้านั้น ในระหว่างการขนส่งเกิดอันตรายแก่ผู้อื่นหรือทรัพย์สินอื่นโดยอยู่ในความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งจึงสมควรทำประกันภัยความรับผิดชอบในการขนส่งสินค้าอันตราย แต่ถ้าความเสียหายที่เกิดขึ้นไม่ได้มีเหตุจากความผิดของผู้ขนส่งแล้ว จะให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบจะเป็นการไม่สมควรมิใช่ ซึ่งต้องนำสืบให้ได้ว่าอยู่ในความรับผิดชอบของผู้ใด

### 3.3.3 สัญญาประกันวินาศภัย

วินาศภัย ตามความหมายของประมวลแพ่งและพาณิชย์และพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ.2535 หมายถึงความเสียหายที่พึงประมาณเป็นเงินได้ หรือบรรดาที่จะพึงประมาณเป็นเงินได้ ผลประโยชน์หรือรายได้ ความเสียหายซึ่งเกิดขึ้นจากการส่งมอบซักชำในกรณีที่อาจจะคำนวณเป็นเงินได้ ทั้งหมดถือว่าเป็นวินาศภัยที่สามารถทำประกันภัยความรับผิดชอบได้เช่นกัน หากเป็นกรณีการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมีเงื่อนไขว่าต้องขึ้นอยู่กับภาระของผู้ตราส่งก่อนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบว่าจะต้องมีการรับผิดชอบหากส่งมอบซักชำประกอบด้วย วินาศภัยลักษณะที่เอาประกันภัยได้ต้องเป็นเหตุการณ์ที่ไม่แน่นอนและเป็นเหตุการณ์ในอนาคต ถ้าเกิดขึ้นแล้วย่อมเป็นเหตุประกันภัยไม่ได้

เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นตามสัญญาประกันวินาศภัย ผู้รับประกันต้องรับผิดชอบก็ต่อเมื่อ

1. มีเหตุการณ์เกิดขึ้นตามสัญญา
2. มีความเสียหายเกิดแก่วัตถุที่เอาประกันรวมตลอดถึงค่าใช้จ่ายอัน

สมควรเพื่อป้องกันวัตถุที่เอาประกันไว้ไม่ให้วินาศภัย

3. ความเสียหายที่เกิดขึ้นจะต้องเป็นผลโดยตรงปกติเนื่องมาจาก

เหตุการณ์นั้น<sup>52</sup>

แต่ทั้งนี้มีข้อยกเว้น 2 กรณีคือ

1. เมื่อเหตุวินาศภัยเกิดขึ้นเพราะความทุจริตหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประกันภัย การกระทำทุจริตนั้นเป็นการกระทำที่มุ่งหมายก่อให้เกิดภัยโดยตรงเห็นแล้วว่าจะต้องเกิดจากผลการกระทำนั้นๆ
2. เมื่อความเสียหายอันเป็นผลโดยตรงของความไม่สมประกอบกับวัตถุที่เอา

<sup>52</sup> จิตติ ดิงศภัทย์ .กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการประกันภัย .พิมพ์ครั้งที่ 10 ,กรุงเทพฯ ฯ : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ,2539 ,หน้า 82.

ประกันภัยเว้นแต่จะตกลงกันเป็นอย่างอื่น ซึ่งเมื่อการประกันภัยย่อมมุ่งป้องกันผลร้ายที่เกิดแก่วัตถุที่เอาประกันภัย ไม่ได้ป้องกันผลที่เกิดโดยวัตถุนั้นเองซึ่งจะเสื่อมโทรมไปตามธรรมชาติที่ไม่อาจป้องกันได้ ผู้รับประกันจึงไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นตามธรรมชาติของวัตถุนั้น

### 3.3.4 การประกันภัยค่าจุน

เป็นสัญญาประกันภัยที่ผู้รับประกันภัยตกลงจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในนามของผู้เอาประกันภัยเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคลภายนอกผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบเพื่อเกิดความเสียหายแก่บุคคลดังกล่าว<sup>53</sup> จำนวนค่าสินไหมทดแทนที่ผู้รับประกันภัยจะต้องชดใช้ให้แก่บุคคลภายนอกที่ได้รับความเสียหายนั้น จะต้องไม่เกินจำนวนค่าเสียหายที่เกิดขึ้นจริงและไม่เกินวงเงินที่ได้เอาประกันไว้

ประกันภัยค่าจุนเป็นการประกันวินาศภัยอย่างหนึ่งซึ่งวัตถุเป็นการประกันภัยไม่ใช่ทรัพย์สินโดยตรงแต่เป็นความรับผิดชอบ ความรับผิดชอบนี้อาจจะเกิดขึ้นจากการที่กฎหมายกำหนดความรับผิดไว้ หรือเกิดจากสัญญา ละเมิด ซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องชำระหนี้แก่ผู้อื่นเป็นความเสียหายที่ประมาณเป็นเงินได้ และทั้งนี้นำบทบัญญัติเรื่องประกันวินาศภัยมาใช้กับประกันภัยค่าจุนด้วยเช่นกัน ดังนั้นจึงมีข้อยกเว้นความรับผิดใน 2 กรณี คือ

1.เกิดขึ้นเพราะความทุจริตหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประกันภัย

2.เกิดขึ้นเป็นผลโดยตรงไม่สมประกอบกับวัตถุที่เอาประกันภัย

ผู้ที่เป็นผู้รับประกันภัยตามสัญญาประกันภัยค่าจุน คือผู้เสียหายที่มีสิทธิฟ้องเรียกค่าเสียหายจากผู้รับประกันภัยได้โดยตรงแม้ว่าจะไม่ได้เป็นคู่สัญญาประกันภัยก็ตาม เมื่อการประกันภัยค่าจุนเป็นเรื่องที่ผู้รับประกันภัยจะจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกที่ได้รับความเสียหายเนื่องจากการกระทำของผู้เอาประกันภัย เป็นการกระทำแทนผู้เอาประกันภัยมิใช่กระทำการในฐานะลูกหนี้ ดังนั้นผู้รับประกันภัยไม่สามารถรับช่วงสิทธิของบุคคลภายนอกในกรณีที่บุคคลภายนอกได้ทำประกันวินาศภัยธรรมดาเอากับผู้รับประกันภัยของบุคคลภายนอกได้<sup>54</sup>

<sup>53</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 887 “มีหลักว่าอันว่าการประกันค่าจุนนั้น คือสัญญาประกันภัยซึ่งผู้รับประกันภัยตกลงว่าจะใช้ค่าสินไหมทดแทนในนามของผู้เอาประกันภัยเพื่อความวินาศภัยอันเกิดแต่บุคคลอีกคนหนึ่งและซึ่งผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบ”

<sup>54</sup> สรพล สุขทรศนี .คำอธิบายกฎหมายลักษณะประกันภัย .พิมพ์ครั้งที่ 4 ,กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์วิญญูชน,2543 , หน้า 101.

ลักษณะรูปแบบกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก (การประกันภัยค้ำจุน) แบ่งได้เป็นสองรูปแบบ ดังนี้

รูปแบบกรมธรรม์แบบที่หนึ่ง แบบการเกิดเหตุการณ์ (Occurrence) เป็นการให้ความคุ้มครองตามเกิดเหตุการณ์มีหลักการว่า ภัยหรือเหตุการณ์ที่ทำให้บุคคลภายนอกเกิดสิทธิเรียกร้องต่อผู้เอาประกันภัย เกิดขึ้นในช่วงระยะเวลาเอาประกันภัยหรือช่วงเวลาที่กรมธรรม์ คุ้มครอง (policy period) บริษัทจึงจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้เฉพาะจำนวนเงินที่ผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย โดยการเรียกร้องของผู้เสียหายต่อผู้เอาประกันภัยหรือบริษัทอาจเกิดขึ้นหลังจากที่ระยะเวลาเอาประกันภัยสิ้นสุดลงแล้วก็ได้ อย่างไรก็ตาม ภัยหรือเหตุการณ์ที่ทำให้บุคคลภายนอกเกิดสิทธิเรียกร้อง และการเรียกร้องของบุคคลภายนอกต้องเกิดในระหว่างระยะเวลาเอาประกันภัยก็ได้

กรมธรรม์แบบ Occurrence จึงมีข้อดีที่สามารถคิดคำนวณการจ่ายค่าเรียกร้องได้ทั้งหมดและชัดเจนเป็นปัจจุบัน<sup>55</sup>

รูปแบบกรมธรรม์แบบที่สอง คือ แบบการเกิดสิทธิเรียกร้อง (Claims-made) ซึ่งนำมาใช้ในกรณีที่ผู้รับประกันภัยจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้เฉพาะในกรณีที่เป็นการใช้สิทธิเรียกร้องของบุคคลภายนอกต่อผู้เอาประกันภัยในระหว่างที่กรมธรรม์คุ้มครอง (Policy period) เฉพาะความสูญเสียที่เกิดขึ้นจากเหตุอุบัติ (incidents)

ด้วยความที่กรมธรรม์รูปแบบนี้ได้ให้ความคุ้มครองเฉพาะข้อเรียกร้องของบุคคลภายนอกที่เกิดขึ้นในระยะเวลาเอาประกันภัย แต่สาเหตุของความสูญเสียหรือเสียหายอาจเกิดขึ้นมาก่อนระยะเวลาหรือปีที่เอาประกันภัย ผู้รับประกันภัยอาจจะต้องเสี่ยงต่อกรณีข้อผิดพลาดที่เกิดขึ้นมาตั้งแต่อดีตก่อนที่รับประกันภัยนั้นๆ ผู้รับประกันภัยจึงได้กำหนดข้อจำกัดของการให้สัญญาคุ้มครองย้อนหลัง (Retroactive date) โดยมีกำหนดระยะเวลาที่แน่นอนเพื่อให้ความคุ้มครองต่อความสูญเสียเฉพาะที่เกิดขึ้นภายในระยะเวลาที่กำหนด แต่ไม่จำเป็นต้องว่ามีการตกลงให้กรมธรรม์มีผลคุ้มครองย้อนหลังเสมอไป

\*คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2730/2524 จำเลยที่ 1 ลูกจ้างของจำเลยที่ 2 ทำละเมิดต่อโจทก์ จำเลยที่ 2 ซึ่งเป็นนายจ้าง ต้องร่วมรับผิดชอบในค่าเสียหายแก่โจทก์ โจทก์จึงมีอำนาจฟ้องให้จำเลยที่ 3 ผู้รับประกันภัยค้ำจุนร่วมรับผิดชอบในค่าเสียหายตามที่กำหนดไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยให้แก่โจทก์ได้

\*\*คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 5813/2539 เมื่อผู้เอาประกันภัยมีสิทธิฟ้องร้องบุคคลภายนอกในอายุความอย่างใด ผู้รับประกันภัยย่อมมีสิทธิฟ้องร้องบุคคลภายนอกในอายุความอย่างเดียวกัน

<sup>55</sup> สุวรรณ โลหะประธาน .การประกันภัยความรับผิด : ศึกษาเฉพาะกรณีการประกันภัยคุ้มครองความเสียหายต่อบุคคล ทรัพย์สิน และสภาพสิ่งแวดล้อม อันเกิดจากวัตถุอันตรายและของเสียที่เป็นอันตราย, วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ พ.ศ.2548 ,หน้า 106-107.

สำหรับ “ระยะเวลาขยายการรายงาน” (extended reporting period) ส่วนใหญ่จะใช้ในกรณีที่ไม่มี การต่ออายุกรมธรรม์ และขยายระยะเวลาการรายงานเพื่อคุ้มครองสำหรับการเรียกร้องในเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในระหว่างระยะเวลาประกันภัยหรือเกิดขึ้นในระยะเวลา Retroactive Date หรือวันที่มีผลคุ้มครองย้อนหลัง (ถ้ามี) ซึ่งผู้เอาประกันภัยยังไม่รู้ถึงการเรียกร้อง ความเสียหายในเหตุการณ์นั้นในวันที่สัญญาประกันภัยสิ้นสุด จึงเป็นแนวทางเลือกให้ผู้เอาประกันภัย ต่อความเสี่ยงภัยในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยอาจจะขายทรัพย์สินไปแล้ว หรือเลิกประกอบกิจการแต่ ยังคงมีความกังวลในความเสียหายที่จะเกิดขึ้นจึงอยากให้กรมธรรม์คุ้มครองอยู่ และจะต้องมีการจ่าย ค่าเบี้ยประกันเพิ่มเติมด้วย เป็นหลักเกณฑ์ที่คู่กับกรมธรรม์รูปแบบ claims-made ในกรณีที่ไม่มี การต่ออายุกรมธรรม์จะมีระยะเวลาการรายงานที่ขยายออกไปเสมอ ระยะเวลาที่ขยายมีอยู่ 2 ส่วน ส่วน ขยายความคุ้มครองพิเศษ 60 วันโดยอัตโนมัติสำหรับการเรียกร้องจากเหตุการณ์ที่ผู้เอาประกันภัยไม่ ทราบ ที่เกิดขึ้นก่อนกรมธรรม์สิ้นอายุความคุ้มครอง อีกส่วนหนึ่งเป็นระยะเวลาขยายส่วนเสริม (Supplemental) ที่ต้องตกลงเป็นลายลักษณ์อักษรเพิ่มเติมภายในเวลาที่กำหนดหลังจากกรมธรรม์ สิ้นอายุความคุ้มครองโดยมีขีดจำกัดรวมเท่ากับกรมธรรม์เดิม

กรมธรรม์ในลักษณะนี้จึงมีข้อดีสำหรับความเสียหายที่เกิดกับเหตุการณ์ที่ ผลเกิดจากการสะสมมลพิษอาจต้องใช้เวลาานกว่าจะปรากฏอาการความเจ็บป่วยให้เห็นได้

หากพิจารณาจากความเสียหายทางนิวเคลียร์ที่อาจจะก่อให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย อนามัย ทรัพย์สิน รวมถึงความเสียหายทางมลพิษหรือสิ่งแวดล้อม ความเสียหายทางนิวเคลียร์และรังสีนี้เป็นอันตรายต่อสิ่งมีชีวิต ขึ้นอยู่กับว่าจะได้รับความรุนแรงทางรังสีใน ระดับใด โดยเฉพาะความน่าสะพรึงกลัวในการสะสมอันตรายของสารดังกล่าวตกค้างเป็นเวลานาน กว่าที่จะเห็นผลกระทบ หากจะนำลักษณะกรมธรรม์ประกันภัยที่สามารถคุ้มครองครอบคลุมความเสียหายทางนิวเคลียร์นี้ได้ ควรจะมีโครงสร้างลักษณะการเกิดสิทธิเรียกร้อง หรือ (Claims-made) มากกว่าแบบการเกิดเหตุการณ์ (Occurrence) เนื่องจากเหมาะสมกับความเสียหายที่เกิดกับ เหตุการณ์ที่ผลเกิดจากการสะสมมลพิษอาจต้องใช้เวลาานกว่าจะปรากฏอาการความเจ็บป่วยให้เห็น ได้และเพื่อให้เกิดความสงบสุขในสังคมเมื่อประชาชนต่างวิตกในอันตรายของนิวเคลียร์หรือรังสี

ทั้งนี้แม้ในประเทศไทยยังไม่มี การประกันภัยความรับผิดชอบทางนิวเคลียร์ไม่ว่า จะสำหรับผู้ประกอบการหรือผู้ประกอบการขนส่งแต่อย่างใด หลักการประกันการขนส่งวัสดุ นิวเคลียร์และวัสดุกัมมันตภาพรังสีน่าจะมีส่วนคล้ายคลึงกับการประกันภัยวัตถุอันตรายทางบก เนื่องจากมีความรับผิดชอบในความเสียหายของการรั่วไหลของวัตถุอันตราย วัตถุที่มีพิษ ต่อบุคคลที่สาม หรือต่อบุคคลภายนอก ซึ่งมีแนวทางการประกันภัยความรับผิดชอบในการขนส่งวัตถุอันตรายทางบกมีดังนี้

1. การประกันภัยความรับผิดเป็นสัญญาที่มีไว้เพื่อการชดใช้สำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคลภายนอก ซึ่งผู้เอาประกันภัยมีความผิดตามกฎหมาย ซึ่งผู้เอาประกันภัยในนี้จะต้องรับผิดหากเกิดกรณีอุบัติเหตุทางนิวเคลียร์และรังสี ซึ่งเป็นความรับผิดที่เคร่งครัด

2. การประกันภัยความรับผิดนั้น ความรับผิดของผู้เอาประกันภัย (the insured's liability) เป็นเงื่อนไขสำคัญที่จะต้องเกิดขึ้นก่อน<sup>56</sup> หากผู้เอาประกันภัยไม่มีความรับผิดต่อบุคคลภายนอก ผู้รับประกันภัยก็ไม่ต้องรับผิดต่อบุคคลภายนอกเช่นกัน

3. ถึงแม้ว่าผู้เอาประกันภัยจะมีความรับผิดต่อบุคคลภายนอก แต่ความรับผิดของผู้รับประกันภัยจะเป็นไปตามเงื่อนไขและข้อยกเว้นที่กำหนดไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย ดังนั้นในบางกรณีแม้ผู้เอาประกันภัยจะมีความรับผิดตามกฎหมายต่อบุคคลภายนอก แต่ผู้รับประกันภัยอาจไม่มีความรับผิดตามกรมธรรม์ประกันภัยหรือความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคลภายนอกตกอยู่ใต้ข้อยกเว้นของกรมธรรม์ประกันภัย ในกรณีลักษณะของประกันภัยความรับผิดประเภทนี้ต้องมีการกำหนดอย่างแน่ชัดว่าเหตุใดบ้าง เนื่องจากการเรียกค่าเสียหายที่เกิดจากสินค้าวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุกัมมันตรังสีนั้นขึ้นอยู่กับความรับผิดทางแพ่งที่เกี่ยวกับความเสียหายทางนิวเคลียร์

4. กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิด (Liability Policy) มักจะเป็นที่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนอันเกิดจากความรับผิดตามกฎหมาย (Liability at Law) การเกิดความเสียหายต้องมีผู้รับผิดชอบเพื่อชดเชยสิ่งที่เกิดขึ้นกับชีวิต ร่างกายและอนามัยของบุคคล รวมทั้งสังคมและสิ่งแวดล้อม

5. ความรับผิดตามกฎหมาย (Legal Liability) นั้นจะต้องมีกฎหมายกำหนดความรับผิดของผู้เอาประกันภัยไว้ กฎหมายที่บัญญัติความผิดของผู้เอาประกันอาจเป็นกฎหมายเฉพาะเรื่องที่ตราขึ้นในรูปแบบพระราชบัญญัติ เช่น พระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกัน พ.ศ.2548 หรือ พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้า ไม่ปลอดภัย พ.ศ.2551 หรืออาจจะเป็นความผิดตามหลักกฎหมายทั่วไปในเรื่องละเมิดตามมาตรา 420 โดยการกำหนดความรับผิดโดยกฎหมาย อาจมีได้ทั้งกรณีข้อสันนิษฐานของกฎหมายให้ต้องรับผิด หรือกฎหมายสันนิษฐานให้ต้องรับผิด เว้นแต่บุคคลนั้นจะพิสูจน์ข้อยกเว้นความรับผิดของตนได้ กับกรณีความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict Liability or Absolute Liability) ซึ่งจะเป็นกรณีที่เกี่ยวกับการรับผิดของผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับสถานกิจการทางด้านนิวเคลียร์ แต่เนื่องจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในส่วนละเมิดและการชดใช้ค่าเสียหายนั้น ยังไม่สามารถนำมาปรับใช้เรื่องความรับผิดทางแพ่งที่เกี่ยวกับความเสียหายทางนิวเคลียร์ได้ แม้มีพระราชบัญญัติพลังงานปรมาณูเพื่อสันติ พ.ศ.2504 และพระราชบัญญัติพลังงานปรมาณูเพื่อสันติ (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2508

<sup>56</sup> ประมวล จันทร์ชิวะ. การประกันภัยในอุตสาหกรรมขนส่งสินค้าและบริการโลจิสติกส์. พิมพ์ครั้งที่ 1, ชลบุรี : เนติกุลการพิมพ์ จัดพิมพ์โดยโครงการตำราคณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา, 2551. หน้า 69-70.

ก็ไม่ได้กำหนดเรื่องดังกล่าวไว้ ดังนั้นความรับผิดตามกฎหมาย (Legal Liability) ในเรื่อง nuclear Liability จะต้องมีการกำหนดไว้ในประเทศที่กำหนดไว้ก่อน จึงสามารถนำมาปรับใช้ในการประกันความรับผิดได้

ซึ่งจะเห็นว่าหลักการดังกล่าวเกี่ยวข้องกับลักษณะการประกัน 2 ประเภทหลักๆคือ การประกันวินาศภัย และการประกันภัยค้ำจุน ซึ่งสัญญาซึ่งผู้รับประกันวินาศภัยตกลงที่จะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยวินาศภัยในกรณีที่เกิดความเสียหายอย่างใด ๆ ขึ้นซึ่งเป็นเหตุการณ์ไม่แน่นอนในอนาคต ซึ่งรวมถึงความสูญเสียในสิทธิและประโยชน์หรือรายได้ที่อาจจะประมาณความเสียหายหรือเป็นเงินได้ สำหรับการประกันภัยค้ำจุนคือ สัญญาประกันภัยที่ผู้รับประกันภัยตกลงจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในนามของผู้เอาประกันภัยเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคลภายนอกผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบเพื่อเกิดความเสียหายแก่บุคคลดังกล่าว ส่วนความแตกต่างของผู้รับประกันภัยค้ำจุนกับผู้รับประกันในสัญญาวินาศภัยหลายประการ เช่นเมื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นกับรถยนต์ที่เอาประกันภัยไว้ ผู้รับประกันภัยค้ำจุนไม่มีหน้าที่ที่จะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยแต่อย่างใด ซึ่งแตกต่างกับสัญญาประกันวินาศภัยที่จะรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดแก่รถยนต์ที่เอาประกันภัยไว้ เมื่อเกิดความเสียหายแก่ตัวรถยนต์ ผู้รับประกันภัยมีหน้าที่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนหรือจัดการซ่อมแซมรถยนต์ที่เอาประกันภัยไว้ให้อยู่ในสภาพดี แต่กลับไม่มีหน้าที่ต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลที่ได้รับความเสียหาย<sup>57</sup>

การรับช่วงสิทธิของผู้รับประกันในสัญญาประกันภัยค้ำจุนเมื่อได้ชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้เสียหายไปแล้วนั้น จะมาใช้สิทธิไล่เบี้ยกับผู้เอาประกันภัยไม่ได้เพราะผู้เอาประกันภัยได้ชำระเบี้ยประกันภัยให้แก่ผู้รับประกันภัยไปเป็นการตอบแทนไปแล้ว แต่อาจมีกรณีที่ผู้รับประกันภัยอาจรับช่วงสิทธิของผู้เอาประกันภัยได้ ถ้าความรับผิดนั้นมีบุคคลอื่นได้ก่อให้เกิดขึ้นแต่มีผลพวงให้ผู้เอาประกันต้องมีความรับผิดชอบด้วย เช่น กรณีผู้เอาประกันภัยเป็นนายจ้างและลูกจ้างของผู้เอาประกันภัยไปทำละเมิดผู้อื่น ซึ่งนายจ้างต้องรับผิดตามมาตรา 425<sup>58</sup>

### 3.3.5 การประกันภัยต่อ

การประกันภัยต่อเป็นการที่บริษัทผู้รับประกันภัยโอนส่วนหนึ่งส่วนใดหรือทั้งหมดของการเสี่ยงภัยนั้นไปยังบริษัทอื่นๆ บริษัทที่โอนการเสี่ยงภัยให้บริษัทอื่นๆ เรียกว่าบริษัทผู้

<sup>57</sup> ภาสกร ญาณสุธี .ฟ้องบริษัทประกันภัย บริษัทประกันภัยฟ้อง ,กรุงเทพฯ : ร้านปณรัชช (ร้านสวัสดิการหนังสือ

กฎหมาย, หน้า 164

<sup>58</sup> ไชยยศ เหมะรัชตะ .ย่อหลักกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ : ประกันภัยพร้อมด้วยกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

พิมพ์ครั้งที่ 9 ,กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2553,หน้า 130-131.

เอาประกันภัยต่อ (Ceding Company) และบริษัทที่ยอมรับโอนการเสี่ยงภัยไว้เรียกว่าบริษัทผู้รับประกันภัยต่อ (Reinsurer) เหตุที่ต้องมีการโอนการเสี่ยงภัยเพราะว่าบริษัทประกันภัยโดยทั่วไปมักจะไม่ปฏิเสธการรับประกันภัยแก่ผู้เอาประกันภัยที่ดี แต่บางครั้งภัยที่รับเสี่ยงบางเรื่องอาจมีจำนวนมาก เช่น จำนวนเป็นพันล้านบาท เช่นนี้ บริษัทที่รับประกันภัยไม่สามารถรับความเสี่ยงได้หมด จึงมีการโอนความเสี่ยงภัยในส่วนที่เกินจากจำนวนที่ต้องการเก็บเป็นส่วนที่รับผิดชอบเองให้แก่บริษัทอื่นร่วมรับผิดชอบ ในกรณีดังกล่าวผู้รับประกันภัยต่อจะได้รับค่าตอบแทนในรูปค่าบำเหน็จจากการรับประกันภัยต่อจากผู้รับประกันในชั้นต้น แต่ก็จะแตกต่างกันแล้วแต่การรับประกันภัยแต่ละประเภท

เนื่องด้วยความเสียหายที่ต้องชดใช้ในแก่บุคคลที่เอาประกันภัยมีมูลค่าสูงกว่าเงินกองทุนของบริษัทประกันภัยธรรมดา ตามพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ.2535 บัญญัติว่าให้บริษัทประกันภัยรับความเสี่ยงภัยในแต่ละภัย หรือเรียกได้ว่าเก็บเบี้ยประกันไว้เองในบริษัท ได้ไม่เกินร้อยละ 10 ของเงินกองทุนดังกล่าว ทำให้เกิดความไม่มั่นคงทางการเงิน เนื่องจากเงินกองทุนนั้นอาจจะต้องแบ่งไปเพื่อชดใช้ค่าเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้นในการเยียวยาอุบัติเหตุทางรังสีและนิวเคลียร์ได้

การรับประกันภัยต่อนี้เหมาะกับภัยที่มีลักษณะเฉพาะ ซึ่งมักไม่อยู่ในเครือข่ายของความคุ้มครองการประกันภัยปกติ เหมาะสมสำหรับภัยที่มีขนาดใหญ่หลายๆ ซึ่งเกินกว่าจำนวนสูงสุดของการรับประกันภัยต่อประเภทสัญญา (treaty) ที่จะรับไว้ได้ โดยการรับประกันภัยต่อนี้มีหลายรูปแบบ ได้แก่

1. การรับประกันภัยต่อเฉพาะราย ( Facultative Reinsurance ) คือการรับประกันภัยซึ่งบริษัทเอาประกันภัยต่อต้องเสนอรายละเอียดของภัยแต่ละราย ไปให้กับบริษัทผู้รับประกันภัยต่อพิจารณา ซึ่งอาจจะกระทำโดยทางจดหมาย โทรศัพท์ โทรสาร หรืออื่น ๆ บริษัทรับประกันภัยต่อสามารถที่จะบอกรับหรือปฏิเสธการเอาประกันภัยต่อชนิดนี้ได้<sup>59</sup>

2. การรับประกันภัยต่อโดยทำสัญญาล่วงหน้า (Treaty Reinsurance) คือการรับประกันภัยที่เป็นข้อผูกมัดระหว่างบริษัทเอาประกันภัยต่อจะต้องรับประกันภัยต่อให้แก่ผู้รับประกันภัยต่อและผู้รับประกันภัยต่อสัญญาว่าจะรับประกันภัยต่อในสัดส่วนที่ได้ตกลงกันไว้ การรับประกันภัยต่อแบบนี้แบ่งออกเป็น

2.1 การรับประกันภัยต่อแบบเป็นสัดส่วน การรับประกันภัยต่อแบบนี้ กำหนดจากจำนวนเงินเอาประกันภัยเป็นหลักเบี้ยประกันภัยและค่าสินไหมทดแทนจะแบ่งกันระหว่างผู้เอา

<sup>59</sup> Ok nation.net .ประกันภัยน้ำท่วม[ออนไลน์],2554. แหล่งที่มา: <http://www.oknation.net/blog/print.php?id=23698> [1 กุมภาพันธ์ 2554]



ประกันภัยต่อกับผู้รับประกันภัยต่อตามอัตราส่วนของจำนวนเงินเอาประกันภัยของแต่ละฝ่ายที่รับเสี่ยงภัย

2.2 การประกันภัยต่อแบบไม่เป็นสัดส่วน การประกันภัยแบบนี้ จะไม่กำหนดจากจำนวนเงินเอาประกันภัยแต่จะกำหนดจากจำนวนค่าสินไหมทดแทนเป็นหลักโดยผู้รับประกันภัยต่อจะชดใช้ก็ต่อเมื่อค่าสินไหมทดแทนสูงกว่าวงเงินที่ได้ตกลงกันไว้ แต่ทั้งนี้ต้องไม่เกินจำนวนเงินที่ได้ตกลงกันไว้

การประกันภัยต่อโดยการรวมกลุ่ม (Pooling Schemes หรือ Syndicate) วิธีนี้มีขึ้นเพื่อการเสี่ยงภัยที่เป็นมหันตภัยเป็นสำคัญ เช่นในกรณีที่มีภัยที่ผิดปกติอันจะก่อให้เกิดความเสียหาย ทำลาย หรือความรับผิดชอบที่สูง ค่าสินไหมทดแทนทั้งหมด ความเสียหายส่วนที่เกินควรมีการรวมกันโดยวิธี pool โดยวิธีนี้ผู้รับประกันภัยที่เป็นสมาชิกของ pool จะได้รับคืนส่วนแบ่งจากจำนวนเอาประกันภัยต่อคนและส่วนแบ่งจากการเอาประกันต่อสมาชิกอื่นๆอันจะช่วยให้เกิดความรับผิดชอบในการเสี่ยงภัยในสัดส่วนที่น้อยลงของแต่ละสมาชิก วิธีนี้ทำให้เกิดการกระจายการเสี่ยงภัย ตัวอย่างการดำเนินงานโดย สมาคมประกันภัยโรงงาน (Factory Insurance Association) เป็นต้น

ผู้เขียนเห็นว่าการประกันภัยต่อ อาจจะเป็นวิธีการแก้ไขปัญหาในเบื้องต้นสำหรับ ผู้ประกอบกิจการทางนิวเคลียร์ และผู้ประกอบการอื่นๆที่เกี่ยวข้อง หากต้องมีการจัดทำสัญญาประกันภัยความเสี่ยงในกิจการขนาดใหญ่อย่างโรงงานไฟฟ้าพลังงานนิวเคลียร์แล้ว และบริษัทผู้รับประกันภัยไม่สามารถรับความเสี่ยงได้หมด จึงมีการโอนความเสี่ยงภัยในส่วนที่เกินจากจำนวนที่ต้องการเก็บเป็นส่วนที่รับผิดชอบเองให้แก่บริษัทอื่นร่วมรับผิดชอบด้วย ทั้งนี้เมื่อมีกฎหมายบังคับภายในให้จัดทำประกันภัยในแต่ละโรงก่อน และอาจเป็นวิธีการแก้ไขในเบื้องต้นดังปรากฏในแนวทางของต่างประเทศที่ต้องนำมาศึกษาเพิ่มคือประเทศสหรัฐอเมริกา และญี่ปุ่นดังที่จะกล่าวในส่วนการประกันภัยต่อไป

เนื่องจากภาคธุรกิจการขนส่งต้องเกี่ยวข้องกับกิจกรรมอุตสาหกรรมละ ผู้ประกอบอาชีพอื่นๆหลายสาขา การขนส่งจึงไม่อาจหลีกเลี่ยงถึงความเสี่ยงอันจะเกิดขึ้นได้ หากมีแต่ให้ผู้ขนส่งมีความรับผิดชอบแต่เพียง ผู้เดี่ยวย่อมทำให้ผู้ประกอบการขนส่งเกิดความไม่มั่นใจในธุรกิจของตนว่าจะสามารถดำเนินกิจการต่อเนื่องเป็นระยะเวลานานอีกเท่าใด ถ้าเงินทุนหมดไปกับการจ่ายค่าเสียหายในระหว่างการขนส่ง แต่ถ้าไม่มีมาตรการหรือค้ำประกันที่รับรองว่าจะรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นระหว่างขนส่งและปิดให้ผู้ขนส่งเป็นผู้รับผิดชอบแล้วแล้ว ผู้ประกอบการธุรกิจอื่นๆ เช่น ผู้ขายและผู้ซื้อก็จะหลีกเลี่ยงที่จะไม่ทำสัญญาขนส่งกับผู้ประกอบการขนส่งรายนั้นๆไป และแม้ว่าจะมีมาตรการต่างๆสำหรับการป้องกันการเกิดวินาศภัยเพื่อการควบคุมความเสี่ยงภัยไว้แล้วก็ตาม แต่ไม่มีใครสามารถรับรองได้ว่าจะไม่เกิดความเสียหายขึ้น ดังนั้นการจัดการความเสี่ยงภัยโดยการทำประกันภัยจึงเป็นสิ่งจำเป็นและเหมาะสม เพราะสัญญาประกันภัยเป็นสัญญาเพื่อการชดใช้ (Contract

of indemnity) โดยเมื่อเกิดความเสียหายที่ได้รับ ความคุ้มครองปรากฏตามกรมธรรม์ประกันภัยนั้น บริษัทผู้รับประกันภัยจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ที่เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์ตามที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ เนื่องจากเหตุดังกล่าวในปัจจุบันจึงเห็นได้ว่าการแก้ไขปัญหาความเสี่ยงของผู้ประกอบการด้านขนส่ง โดยมีการประกันภัยภาคอุตสาหกรรมขนส่งเกิดขึ้น<sup>60</sup> ซึ่งประกอบไปด้วย

1. การประกันแบบสมัครใจ (Voluntary Insurance) เป็นการทำสัญญาประกันภัยเองโดยที่ไม่มีข้อสัญญาหรือข้อตกลงกับบุคคลอื่น เช่นผู้ประกอบการธุรกิจตัวแทนเรือ (ship's agent) ที่รับทำหน้าที่ในพิธีการต่างๆแทนเรือตามเมืองต่างๆ ไม่มีกฎหมายบังคับให้ต้องทำประกันภัย แต่บางรายสามารถทำประกันภัยได้ เช่นประกันภัยความรับผิด (Liability insurance) เพื่อคุ้มครองความรับผิดจากค่าปรับและค่าเสียหายของบุคคลภายนอกอันเกิดจากการกระทำหน้าที่ของตัวแทนเรือ หรือกรณีการทำประกันออคซีภัยสำหรับอาคารสำนักงานของบริษัทเจ้าของเรือ ไม่มีกฎหมายบังคับให้ทำ แต่สามารถทำเองได้ หรืออาจเกิดจากการที่คู่สัญญาผูกพันกันตามสัญญาตามที่ในสัญญามีการระบุตัวผู้ที่ต้องรับผิดหรือต้องมีหน้าที่ในการทำประกันภัย เช่นสัญญาซื้อขายระหว่างประเทศที่กำหนดให้เป็นไปตามเงื่อนไขของ CIF ตาม Incoterms ซึ่งทำให้ผู้ขายมีหน้าที่ต้องทำสัญญาประกันภัยสินค้าไว้ในข้อกำหนดในสัญญาด้วยค่าใช้จ่ายของผู้ขายเองให้แก่ผู้ซื้อด้วย หรือกรณีที่สัญญาให้บริการโลจิสติกส์ มักตกลงให้ผู้ประกอบการให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Provider) ทำประกันภัยความรับผิดไว้ด้วย หรือกรณีที่กฎหมายหรืออนุสัญญาบัญญัติให้สามารถนำกรมธรรม์ประกันภัยหรือหลักฐานการทำประกันภัยไปใช้เป็นหลักประกันได้ซึ่งมีลักษณะเป็นทางเลือกเช่นนี้ ไม่ใช่เป็นการทำประกันภัยในภาคบังคับ แต่ถือว่าเป็นการทำประกันภัยแบบสมัครใจเพราะเลือกที่จะทำกรมธรรม์ประกันภัยเป็นหลักประกันมากกว่าเลือกหนังสือค้ำประกันของธนาคาร เช่น กรณีกฎหมายกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนตามพรบ.การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 จะต้องมีหลักประกันสำหรับความรับผิดตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ หรือสำหรับความเสี่ยงอื่นใดในการนำมาขอจดทะเบียน ซึ่งอาจจะเป็น 1. กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิด 2. หนังสือรับรองจากสมาคมหรือสถาบันการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน หรือ 3. หนังสือค้ำประกันของธนาคารก็ได้ หรือ ในอนุสัญญาระหว่างประเทศบางฉบับ เช่นอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งในความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน ค.ศ.1992 (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992 หรือเรียกว่าอนุสัญญา CLC 1992) ในวรรคหนึ่งของ Article VII กำหนดให้เจ้าของเรือที่จดทะเบียนในรัฐภาคีของอนุสัญญาที่ขนส่งน้ำมันในลักษณะที่เป็นสินค้าเกินกว่า 2,000 ตันต้องมีการทำประกันภัยหรือมีหลักทางการเงินอย่างอื่น เช่นหนังสือค้ำประกันภัยของธนาคารหรือหนังสือรับรองที่ออกให้โดยกองทุนเพื่อชดใช้ระหว่างประเทศ

<sup>60</sup> ประมวล จันทร์ชิวะ. การประกันภัยในอุตสาหกรรมขนส่งสินค้าและบริการโลจิสติกส์. พิมพ์ครั้งที่ 1, ชลบุรี : เนติกุล การพิมพ์ จัดพิมพ์โดยโครงการตำราคณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา, 2551. หน้า 15-17

2.การประกันภัยภาคบังคับ (Compulsory Insurance)เป็นการประกันภัยที่มีกฎหมายบังคับให้บุคคลใดบุคคลหนึ่งจะต้องทำประกันภัยเพื่อให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนดไว้ซึ่งมักจะเป็นเพื่อการคุ้มครองความเสียหายของบุคคลอื่นที่อาจไม่ใช่ผู้เอาประกันภัยและความเสียหายที่มีต่อสาธารณะ อาจจะออกโดยพระราชบัญญัติ เช่น การประกันภัยภาคบังคับ (compulsory motor insurance) ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์ พ.ศ.2535 ที่บังคับให้เจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้เพื่อใช้จะต้องทำประกันภัยความเสียหายสำหรับอันตรายต่อชีวิตร่างกาย หรืออนามัยของผู้ประสบภัยโดยทำประกันภัยไว้กับบริษัทประกันภัยที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการประกันภัยรถยนต์ หรือการประกันภัยความเสียหายในการขนส่งวัตถุอันตรายทางบกด้วยรถหรือยานพาหนะอื่นใดซึ่งตามประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่องการประกันภัยความเสียหายจากการขนส่งวัตถุอันตราย พ.ศ.2549 บังคับให้ผู้ขนส่งวัตถุอันตรายในทางค์ (Tasks)ที่มีลักษณะตามที่กฎกระทรวงฉบับนี้กำหนดให้ต้องทำประกันภัยกับบริษัทประกันภัยวินาศภัยที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยตามกฎหมายเพื่อคุ้มครองภัยอันเป็นผลมาจากการรั่วไหลการระเบิดหรือติดไฟของวัตถุอันตรายที่ทำการขนส่งทุกกรณี และหากเป็นการขนส่งทางน้ำ อาจมีกฎหมายบังคับให้ต้องมีการทำประกันภัย เช่น กระทรวงคมนาคมได้ออกกฎกระทรวงฉบับที่ 73 (พ.ศ.2549) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พุทธศักราช 2456 บังคับให้ผู้ประกอบการเรือสำหรับโดยสารซึ่งเป็นเรือที่ตามใบอนุญาตใช้เรือระบุว่าเป็นเรือประเภทเรือโดยสารหรือเรือประเภทอื่นที่ได้รับอนุญาตให้ใช้บรรทุกผู้โดยสารได้ด้วย โดยการบรรทุกผู้โดยสารนั้นไม่ว่าจะด้วยเป็นการบรรทุกตั้งแต่หนึ่งคนขึ้นไปไม่ว่าด้วยค่าตอบแทนหรือไม่ ผู้ประกอบการเรือดังกล่าวต้องจัดให้มีการประกันภัยเพื่อคุ้มครองชีวิตและร่างกายของผู้โดยสารในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากการใช้เรือสำหรับโดยสาร แม้กระทั่งธุรกิจเรือเล็กรับส่งพนักงานนำร่องระหว่างสถานีนำร่องกับเรือสินค้าหรือรับส่งคนเรือระหว่างสินค้ากับฝั่งจะต้องทำประกันภัยตามกฎหมายกระทรวงฉบับนี้ ดังนั้นการประกันภัยแบบภาคบังคับจึงเป็นการบังคับใช้ทำประกันภัยโดยที่กฎหมายไม่ได้เปิดช่องให้ให้หลักประกันหรือสิ่งอื่นใดแทน ผู้ประกอบกิจการที่ต้องทำภายใต้กฎหมายฉบับนั้นจึงไม่อาจหลีกเลี่ยงที่จะไม่ต้องทำประกันภัยได้

จึงจะเห็นได้ว่าในการทำประกันภัยในการขนส่งจึงมีทั้งการทำประกันภัยแบบสมัครใจและภาคบังคับไปในเวลาเดียวกัน เช่น การทำประกันภัยรถบรรทุกวัตถุอันตรายสิ่งหนึ่งอาจทำประกันภัยทรัพย์สิน(ตัวรถ) ภาคสมัครใจตามกฎหมายประกันภัยรถยนต์ และต้องทำประกันภัยความรับผิดซึ่งเป็นประกันภัยภาคบังคับเป็นการประกันภัยความรับผิด (Liability insurance) โดยอาศัยกฎหมายตาม พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 และประกาศกระทรวงอุตสาหกรรมการประกันภัยความเสียหายจากการขนส่งวัตถุอันตราย พ.ศ.2549

อีกทางหนึ่ง หรือหากเป็นกรณีการขนส่งน้ำมันระหว่างประเทศที่มีขนาดเกินกว่า 2,000 ตัน เจ้าของเรือผู้ประกอบการขนส่งที่รอบคอบจะทำประกันภัยในส่วนของตนอย่างน้อย 3 ส่วนได้แก่ 1.การประกันภัยตัวเรือและเครื่องจักร (Hull and Machinery Insurance) 2. การประกันภัยความรับผิดของผู้ขนส่งสำหรับสินค้าน้ำมัน (P&I Club) และ 3. การประกันภัยความรับผิดทางแพ่งในความเสียหายจากมลพิษน้ำมันตามอนุสัญญา International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992. หรือที่เรียกว่า CLC 1992. ซึ่งทั้งสามขั้นตอนนี้ยังไม่แน่ว่าครบถ้วน พอมาเทียบท่าเรือที่ประเทศไทยยังจะต้องมีขั้นตอนต่อไปอีก

จากการศึกษากฎหมายความรับผิดในการขนส่งวัตถุอันตรายหรือสินค้าอันตรายในกฎหมายไทย และหลักการเยียวยาโดยวิธีประกันภัยแล้วพบว่า ความรับผิดในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการรับขน ความรับผิดตามกฎหมายการขนส่งอื่นๆ เช่น พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พระราชบัญญัติการจัดวางการรถไฟและทางหลวง พ.ศ. 2464 และ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ได้กำหนดความรับผิดความสัมพันธ์ในระหว่างคู่สัญญารับขนเท่านั้น ซึ่งกำหนดหลักเกณฑ์สิทธิและหน้าที่ของผู้ส่ง ผู้ขนส่งให้ระมัดระวังในการขนส่งสินค้าหรือวัตถุอันตราย แจกจ่ายอันตรายของสินค้าดังกล่าว แต่กลับไม่ได้มีหลักเกณฑ์การเยียวยาความเสียหายให้แก่บุคคลภายนอกที่ได้รับความเสียหาย ทั้งนี้ทำให้ผู้ได้รับความเสียหายจะต้องใช้สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในลักษณะละเมิด

สำหรับกฎหมายในประเทศไทยที่ได้กำหนดความรับผิดของผู้ขนส่งในสินค้าอันตรายหรือวัตถุอันตรายที่พบในปัจจุบันมีเพียงพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. 2535 และพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 ซึ่งพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย กำหนดให้ผู้ขนส่งวัตถุอันตรายต้องรับผิดชอบเพื่อการเสียหายอันเกิดแก่วัตถุอันตรายที่อยู่ในความครอบครองของตน ซึ่งมีส่วนคล้ายคลึงกับหลักความรับผิดโดยเคร่ง (Strict Liability) ที่ปรากฏในมาตรา 437 วรรค 2 และผู้ขนส่งถือเป็นผู้มีไว้ในครอบครองของตนซึ่งทรัพย์สินอันเป็นของเกิดอันตราย จึงเป็นผู้ที่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายอันเกิดแก่ทรัพย์สินอันตรายที่อยู่ในความครอบครองของตนเอง ที่ก่อความเสียหายหรืออันตรายต่อบุคคลภายนอก

ทั้งนี้ไม่ว่าผู้ที่ครอบครองสินค้าหรือวัตถุอันตรายในขณะที่เกิดเหตุต้องรับผิดตามกฎหมายเรื่องวัตถุอันตรายหรือกฎหมายเรื่องคุ้มครองสิ่งแวดล้อมหรือตามละเมิดก็ตาม ก็มักจะประสบปัญหาว่าผู้ที่ครอบครองวัตถุอันตรายในระหว่างการขนส่งนั้นเป็นผู้ขับรถยนต์หรือลูกจ้าง จึงต้องให้ผู้ประกอบการขนส่งมีส่วนรับผิดในการกระทำละเมิดของลูกจ้างที่กระทำไปในการทางที่จ้าง

นั้นๆ เพื่อให้เกิดประโยชน์ในทางสังคมที่ผู้เสียหายได้รับการชดใช้จากผู้ที่มีฐานะทางการเงินสูงกว่า ลูกจ้าง แต่จะทำให้รับผิดชอบในความเสียหายอันเกิดจากการขนส่งวัตถุอันตรายแต่เพียงผู้เดียวย่อมก่อให้เกิดภาระทางการเงินของผู้ประกอบการขนส่งเช่นกัน แล้วอาจเกิดการผลักระยะโดยเพิ่มค่าขนส่งหรือค่าระวางมายังผู้บริโภค ถึงแม้ในปัจจุบันจะมีแนวทางการเยียวยาความเสียหายโดยการจัดให้มีการทำสัญญาประกันภัยในหลายรูปแบบก็ตาม แต่ทั้งนี้การทำสัญญาประกันภัยดังกล่าวอาจไม่เพียงพอในการเยียวยาความเสียหาย หรืออาจเป็นข้อยกเว้นในสัญญาประกันภัยต่างๆ เนื่องจากภัยจากการขนส่งวัตถุอันตรายอย่างวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุแก๊สอันตราย หากเกิดความเสียหายเป็นความเสียหายทางนิวเคลียร์แล้วนั้น เป็นความเสียหายที่ค่อนข้างสูง มีการแพร่กระจายรังสี และอาจตกค้างในสิ่งแวดล้อมเป็นเวลานาน และมักเป็นข้อยกเว้นจากการคุ้มครองในกรมธรรม์ประกันภัยต่างๆ ซึ่งถ้าหากปล่อยให้ปัญหาดังกล่าวคงอยู่จะทำให้เกิดความเสียหายภัยทั้งผู้ประกอบการขนส่งวัตถุอันตรายรวมทั้งประชาชนและสังคมต่อไปอีกด้วย

ด้วยเหตุดังที่กล่าวมาข้างต้น ผู้เขียนจะศึกษาถึงหลักเกณฑ์ในกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดชอบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งวัตถุอันตรายที่มีอยู่ในประเทศไทย ที่สามารถนำมาปรับใช้เมื่อเกิดความเสียหายทางนิวเคลียร์ในระหว่างการขนส่ง รวมทั้งศึกษาแนวทางการเยียวยาความเสียหายในรูปแบบอื่นนอกจากการประกันภัยเพื่อหาหนทางในการแก้ปัญหาความเสียหายนี้ โดยเปรียบเทียบกับแนวทางของต่างประเทศว่ามีหลักเกณฑ์อย่างไรบ้าง ดังที่จะศึกษาในบทต่อไป

## บทที่ 4

### วิเคราะห์หลักการประกันภัยความรับผิดในความเสียหายจากการขนส่ง วัสดุนิวเคลียร์และวัสดุกำมันตรังสีในประเทศไทย

ในบทนี้ผู้เขียนจะวิเคราะห์กรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้ขนส่งต่อบุคคลภายนอกประเภทต่างๆ ที่มีอยู่ในปัจจุบันว่ามีความเหมาะสม มีความคุ้มครอง ช้อยกเว้น สำหรับการประกันภัยความรับผิดในการขนส่ง และศึกษาการประกันภัยความรับผิดทางนิวเคลียร์ของต่างประเทศ ได้แก่ ประเทศสหรัฐอเมริกา และประเทศญี่ปุ่น รวมทั้งแนวทางการเยียวยาความเสียหายด้วยวิธีอื่นนอกจากการประกันภัย เพื่อหาแนวทางที่ดีและเหมาะสมที่สุดในการเยียวยาความเสียหายจากการขนส่งวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุกำมันตรังสี

#### 4.1 วิเคราะห์การประกันภัยที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุกำมันตรังสีในประเทศไทย

เมื่อมีการกระทำละเมิดเกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุกำมันตรังสี ค่าสินไหมทดแทนจะตกเป็นภาระหน้าที่ของผู้ประกอบการขนส่งเนื่องจากเป็นผู้ครอบครองทรัพย์สินอันตรายเหล่านั้น แต่ความเสียหายทางนิวเคลียร์ที่เกิดแก่บุคคลภายนอกไม่ว่าจะเป็นชีวิต ร่างกาย อนามัย ทรัพย์สิน และอาจรวมไปถึงการบำบัดการตกค้างของการแพร่รังสีซึ่งอาจมีมูลค่าสูงมหาศาลเกินกว่าฐานะทางเศรษฐกิจของผู้ประกอบการขนส่งได้

งานวิจัยนี้ผู้เขียนจึงได้ศึกษาแนวทางการบริหารความเสี่ยงของผู้ประกอบการขนส่งวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุกำมันตรังสีด้วยการประกันภัยในประเทศไทย โดยวิเคราะห์ประเภทของการประกันภัยที่เกี่ยวข้องคือการประกันภัยความรับผิดของผู้เอาประกันภัยต่อบุคคลภายนอก และกรรมธรรม์ประกันภัยที่มีขายอยู่ในตลาดประกันภัยในประเทศไทย

เพื่อให้สามารถหาแนวทางการเยียวยาความเสียหายในการขนส่งวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุกำมันตรังสีด้วยการประกันภัย ให้เป็นไปตามหลักกฎหมายและเพื่อคุ้มครองความเสียหายอย่างแท้จริง ผู้เขียนขอแนะนำกรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดที่มีอยู่ในประเทศไทยซึ่งมีความเกี่ยวข้องกับการขนส่งวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุกำมันตรังสีมาเปรียบเทียบถึงหลักการ ข้อดีข้อเสียที่อาจจะนำมาปรับใช้

กับหัวข้อการศึกษาจำนวน 5 กรรมธรรม์ ได้แก่ กรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดชอบที่ เกิดขึ้นจากสินค้าไม่ปลอดภัย กรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง กรรมธรรม์ประกันภัยความ รับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง กรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดชอบตามกฎหมายจากการขนส่ง วัตถุดิบตรงทางบก และกรรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ซึ่งมีลักษณะดังต่อไปนี้

#### 4.1.1 กรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าไม่ ปลอดภัย

กรรมธรรม์ประกันภัยสินค้าไม่ปลอดภัยที่ได้นำมาศึกษานี้เป็นกรณีฉบับเป็นใช้เกณฑ์ วันเรียกร้อง ซึ่งกรรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้กำหนดให้สินค้าหรือผลิตภัณฑ์ใดๆที่เป็นสิ่งหาปริมาณได้ ตามที่ระบุไว้ในตารางกรรมธรรม์ประกันภัย ซึ่งผลิต ขาย จำหน่าย จ่าย แจก หรือแลกเปลี่ยนเพื่อ ประโยชน์ทางการค้า โดยผู้เอาประกันรวมทั้งบรรพบุรุษของสินค้าและผลิตภัณฑ์ ต้องเป็นสินค้า ไม่ปลอดภัยตามความหมายในพระราชบัญญัติ คือสินค้าที่ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นได้ไม่ว่าจะเป็น เพราะเหตุจากความบกพร่องในการผลิตหรือการออกแบบ หรือไม่ได้กำหนดวิธีการในการเก็บรักษา คำเตือน หรือข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับสินค้า หรือกำหนดไว้แล้วแต่ถูกต้องหรือไม่ชัดเจนตามสมควรทั้งนี้ คำนี้ถึงสภาพของสินค้า รวมทั้งลักษณะการใช้งานและการเก็บรักษาตามปกติธรรมดาของสินค้าอัน พึงคาดหมายได้

กรรมธรรม์ชนิดนี้บริษัทประกันภัยจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในนามผู้เอาประกันภัย สำหรับความรับผิดชอบต่อความเสียหายของผู้เอาประกันภัยต่อผู้เสียหาย อันสืบเนื่องจากหรือเป็นผลมาจาก ผลิตภัณฑ์ที่เอาประกันภัยซึ่งเป็นสินค้าไม่ปลอดภัย และเกิดเหตุความเสียหายขึ้นภายในอาณาเขต ความคุ้มครองตั้งแต่วันที่ผลคุ้มครองย้อนหลัง (Retroactive Date) ตามที่ระบุในตารางกรรมธรรม์ และผู้เอาประกันภัยได้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนต่อบริษัทภายในระยะเวลาเอาประกันภัย ตาม เกณฑ์วันเรียกร้อง (Claim Made Basis) สำหรับความสูญเสียต่อชีวิต ร่างกาย สุขภาพ อนามัยของ ผู้เสียหาย ความเสียหายต่อทรัพย์สิน ค่าใช้จ่ายในการต่อสู้คดี หรือที่ได้รับการยินยอมเป็นลายลักษณ์ อักษรจากบริษัท แม้ผู้เอาประกันภัยจะมีหนี้สินพันตัวหรือล้มละลายก็จะเป็นการปลดเปลื้องภาระ ผูกพันตามกรรมธรรม์นี้

สังเกตได้ว่าอัตราเบี้ยประกันภัยรายปีแบบท้ายตารางกรรมธรรม์ประกันภัยความรับ ผิดตามกฎหมายต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยนั้นมีชนิดของกลุ่มผลิตภัณฑ์ที่ กำหนดได้แก่ กลุ่มก๊าซปิโตรเคมี น้ำมันปิโตรเลียม พลังงานทดแทน ผลิตภัณฑ์เคมี พลาสติก ผลิตภัณฑ์ยาง ยานยนต์ ชิ้นส่วนและอะไหล่ยานยนต์ อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ เครื่องไฟฟ้า เครื่องจักรกล (การเกษตรและโลหะการ)เฟอร์นิเจอร์ ไม้อัด ไม้บาง เครื่องนุ่งห่ม รองเท้า หนังสือและ

ผลิตภัณฑ์หนึ่ง อัญมณีและเครื่องประดับ อาหารและเครื่องดื่มทุกชนิด สินค้าเพื่อใช้ในชีวิตประจำวัน ยา สมุนไพร เครื่องมือแพทย์ แวนตา เลนส์ อุปกรณ์กีฬา ของเล่นเด็ก เครื่องดนตรี ซึ่งตามตารางประเภทธุรกิจ/สินค้าต่างๆในกรมธรรม์มักเป็นสินค้าที่ใกล้เคียงและเกือบทุกครัวเรือนต้องใช้สินค้า แต่กลับไม่พบสินค้าที่อยู่ในจำพวกวัตถุดิบหรืออย่างวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุกัมมันตรังสีเนื่องจากวัตถุดิบทั้งสองใช้ในกิจการอุตสาหกรรมหรือไม่ก็ทางด้านการแพทย์เป็นเฉพาะ จึงไม่ได้มีการแพร่หลายจนที่เป็นรู้จักเท่ากับสินค้าไม่ปลอดภัยชนิดอื่น ในตารางกรมธรรม์มีเพียงวัตถุดิบทรายประเภทชนิดก๊าซ น้ำมันปิโตรเลียม พลังงานทดแทน ผลิตภัณฑ์เคมี ซึ่งเป็นสินค้าไม่ปลอดภัยและเป็นวัตถุดิบทรายในคราวเดียวกันด้วย โดยมีอัตราเบี้ยประกันภัยดังนี้

ตารางอัตราเบี้ยประกันภัยสำหรับแต่ละประเภทธุรกิจ /สินค้า

กลุ่มผลิตภัณฑ์ประกันภัย	รหัส	ผลิตภัณฑ์ที่เอาประกันภัย	อัตราเบี้ยประกัน (ต่อยอดขาย 100 บาท)	
			ขั้นต่ำ	ขั้นสูง
01 ก๊าซ ปิโตรเคมี น้ำมันปิโตรเลียม พลังงานทดแทน	0101	ก๊าซ ปิโตรเคมี น้ำมันปิโตรเลียม พลังงานทดแทน	0.50	5.00
	0102	น้ำมันหล่อลื่น และจารบี	0.05	0.50
	0103	ยางอัสปัลต์ (ยางลาดถนน) น้ำมันดิน	0.04	0.40
02 ผลิตภัณฑ์เคมี	0201	ปุ๋ย เคมีเกษตร และยาฆ่าแมลง	0.15	1.50
	0202	ผลิตภัณฑ์เคมี	0.065	0.65

อัตราเบี้ยประกันเพิ่มสำหรับจำนวนเงินจำกัดความรับผิด จำนวนเงินจำกัดความรับผิดต่อครั้ง/ตลอดระยะเวลาที่เอาประกันภัย (Per occurrence/In Aggregate) 50,000,001 บาทขึ้นไป

	% ของเบี้ยประกันภัยสำหรับแต่ละประเภทธุรกิจ/สินค้าที่บริษัทกำหนดใช้
	10-50

กรณีพิเศษดังต่อไปนี้จะมีอัตราเบี้ยประกันเพิ่มเติมสำหรับเอกสารแนบท้าย ได้แก่

1. ขยายเขตอำนาจศาล (Territory) และ อาณาเขตความคุ้มครอง (Jurisdiction) 20-50% ของอัตราเบี้ยประกันภัยสำหรับแต่ละประเภทธุรกิจ/สินค้าที่บริษัทกำหนดใช้ กรณีขยายความ



คุ้มครองครอบคลุมถึงประเทศในทวีปเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ทั้งนี้ ประเทศในทวีปเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ประกอบด้วย ไทย พม่า ลาว เวียดนาม กัมพูชา มาเลเซีย สิงคโปร์ อินโดนีเซีย บรูไน ฟิลิปปินส์

2. ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการลงโทษ (Punitive Damages) 25-50% ของอัตราเบี้ยประกันภัยสำหรับแต่ละประเภทธุรกิจ/สินค้าที่บริษัทกำหนดใช้

3. ความเสียหายต่อจิตใจ (Mental Injury) 10-20% ของอัตราเบี้ยประกันภัยสำหรับแต่ละประเภทธุรกิจ/สินค้าที่บริษัทกำหนดใช้

4. การขยายระยะเวลาแจ้งการเรียกร้อง (Extended Reporting Period) 5-20% ของอัตราเบี้ยประกันภัยสำหรับแต่ละประเภทธุรกิจ/สินค้าที่บริษัทกำหนดใช้ แต่ความคุ้มครองจะมีเฉพาะสำหรับความเสียหายทางกายภาพต่อทรัพย์สิน รวมถึงความสูญเสียจากการใช้ประโยชน์จากทรัพย์สินนั้นที่เกิดขึ้นกับผู้เสียหาย เนื่องมาจากสินค้าไม่ปลอดภัย ก่อนวันมีผลบังคับของการบอกเลิกหรือปฏิเสธที่จะต่ออายุกรมธรรม์ประกันภัย เมื่อระยะเวลาการขยายระยะเวลาการเรียกร้องมีผลใช้บังคับแล้วจะยกเลิกไม่ได้

5. ผู้เอาประกันภัยเพิ่มเติม-ผู้ขาย (Additional Insured - Vendor) 10-30% ของอัตราเบี้ยประกันภัยสำหรับแต่ละประเภทธุรกิจ/สินค้าที่บริษัทกำหนดใช้ เพียงในส่วนการจัดจำหน่ายหรือการขายตามปกติของการดำเนินธุรกิจของผู้ขายที่เกี่ยวข้องกับผลิตภัณฑ์ของผู้เอาประกันภัยที่ระบุตามชื่อข้างต้นเท่านั้น แต่ไม่ได้คุ้มครองถึงการรับประกันอย่างชัดเจนหรือการจัดจำหน่ายหรือขายเพื่อวัตถุประสงค์ซึ่งไม่ได้รับอนุญาตจากผู้เอาประกันภัยที่ระบุชื่อ การบาดเจ็บทางร่างกายหรือความเสียหายต่อทรัพย์สินที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงสภาพของผลิตภัณฑ์ ไม่เก็บไว้ในที่เหมาะสมในเชิงพาณิชย์ ไม่ทำการตรวจสอบปรับปรุงซ่อมแซมตามที่ตกลงและพึงกระทำ ผลิตภัณฑ์ถูกติดฉลากใหม่หรือถูกใช้บรรจุสิ่งของอื่นหลังจากได้ทำการจำหน่ายหรือขายไปแล้ว การบาดเจ็บที่เกิดในสถานประกอบการของผู้ขาย และไม่คุ้มครองไปถึงผู้ใดหรือองค์กรที่เป็นผู้จัดทำผลิตภัณฑ์หรือส่วนประกอบก่อนที่จะนำมาผลิต ประกอบเป็นรูปร่างที่ผู้เอาประกันภัยระบุชื่อ

กรณีการยกเว้นความรับผิดที่ปรากฏในเอกสารแนบท้ายจะมีลักษณะว่ายกเว้นไม่คุ้มครอง แต่จะคุ้มครองความรับผิดก็ได้หากมีการตกลงเพิ่มตามเอกสารแนบท้าย

1. ค่าเสียหายหรือความสูญเสียจากแรงแยหินการบาดเจ็บจากการใช้สอย การมี การเคลื่อนย้าย การตรวจพบ ฯลฯ

2. พิษของสารตะกั่ว หรือวัสดุที่เจือปนจากสารตะกั่ว

3. ความเสี่ยงจากการโดนสนามแม่เหล็กไฟฟ้า สนามแม่เหล็กไฟฟ้าหรือการแผ่รังสีคลื่นแม่เหล็กไฟฟ้าโดยตรงหรือทางอ้อมไม่ว่าจะเกิดจากสาเหตุอะไร

4. ความบกพร่องหรือความไม่เพียงพอของฮาร์ดแวร์คอมพิวเตอร์ ซอร์ฟแวร์คอมพิวเตอร์ ระบบปฏิบัติการคอมพิวเตอร์ที่เกี่ยวข้อง เนื่องจากน่าจะมีปัจจัยหลายอย่างที่ทำให้ระบบไม่มั่นคงรวมกับความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีที่มีมากขึ้นในทุกๆวัน คำแนะนำ คำปรึกษา การประเมิน การตรวจสอบจึงมีความไม่เสถียรมากพอที่จะรับประกันได้ว่าจะมีกำจัดจำข้อมูลวันที่ (Date Information Recognition Exclusion) และการติดต่อสื่อสารผ่านระบบเครือข่ายข้อมูล (Cyber Risk) ผ่านระบบอินเทอร์เน็ต อินทราเน็ต เอ็กซ์ทราเน็ต

ทั้งนี้จะกล่าวได้ว่าพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย<sup>1</sup> มีหลักความรับผิดโดยเคร่งครัด (Doctrine of Strict Liability) ปรากฏในมาตรา 5<sup>1</sup> กำหนดความรับผิดสำหรับทุกคนที่อยู่ห่วงโซ่ระบบการจัดจำหน่ายสินค้า และหลักกฎหมายเรื่อง *res ipsa loquitur* (Thing speaks for itself) กำหนดให้ผู้เสียหายพิสูจน์เพียงแต่ว่าผู้เสียหายได้รับความเสียหายจากสินค้าของผู้ประกอบการและการเก็บรักษาสินค้านั้นเป็นไปตามปกติธรรมดา แต่ไม่ต้องพิสูจน์ว่าเกิดจากการกระทำผู้ประกอบการใดซึ่งเอื้ออำนวยต่อผู้บริโภคมากกว่าดังปรากฏในมาตรา 6<sup>2</sup> หลักการดังกล่าวปรากฏในกฎหมายประเทศสหรัฐอเมริกาโดยมีเป้าหมายเพื่อตอบสนองนโยบายสาธารณะ (Public policy) ให้การเยียวยาผู้เสียหายจากสินค้า ไม่ปลอดภัย จึงมีลักษณะเป็นกึ่งกฎหมายเอกชนเพราะเป็นทั้งกฎหมายละเมิด และกฎหมายมหาชนเข้าด้วยกัน เพราะเนื่องจากให้ผู้ผลิตสินค้าต้องรับผิดในความเสียหายแม้ไม่ได้ประมาทอย่างเลินเล่อ โจทก์ก็ยังคงมีภาระพิสูจน์ถึงสินค้าไม่ปลอดภัยเนื่องจากการผลิต ออกแบบ บรรจุภัณฑ์ หรือค่าเตือน อย่างใดอย่างหนึ่งหรือหลายอย่าง โดยกำหนดไว้ใน Section 402 A ของ The Restatement (second) of Torts ในปี ค.ศ. 1964 ซึ่งเป็นกฎหมายว่าด้วยความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าไม่ปลอดภัย (Product liability) ใช้หลักความรับผิดโดยเคร่งครัดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อสินค้าไม่ปลอดภัย (Strict liability) แก่ผู้ผลิตสินค้าที่ไม่ปลอดภัยและก่อให้เกิดอุบัติเหตุความเสียหายแก่ผู้บริโภคต้องรับผิดทางแพ่ง (Civil liability) ทั้งนี้ปรากฏในหลักเดียวกันว่าเป็นมาตรการที่คุ้มครองผู้บริโภค (Consumer protection) ที่ไม่ต้องมาเผชิญกับความยุ่งยากในการพิสูจน์ข้อเท็จจริง หลักเกณฑ์ความคาดหวังของผู้บริโภค (Consumer expectations) ในการพิจารณาการบกพร่องในการเตือน ผู้ผลิตต้องมีหน้าที่

<sup>1</sup> พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 มาตรา 5 หลักว่า ผู้ประกอบการทุกคนต้องร่วมกันรับผิดต่อผู้เสียหายในความเสียหายที่เกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย และสินค้านั้นได้มีการขายให้แก่ผู้บริโภคแล้ว ไม่ว่าความเสียหายนั้นจะเกิดจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ประกอบการหรือไม่ก็ตาม

<sup>2</sup> พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 มาตรา 6 มีหลักว่า เพื่อให้ผู้ประกอบการต้องรับผิดตามมาตรา 5 ผู้เสียหายหรือผู้มีสิทธิฟ้องคดีแทนตามมาตรา 10 ต้องพิสูจน์ว่าผู้เสียหายได้รับความเสียหายจากสินค้าของผู้ประกอบการและการใช้หรือการเก็บรักษาสินค้านั้นเป็นไปตามปกติธรรมดา แต่ไม่ต้องพิสูจน์ว่าความเสียหายเกิดจากการกระทำของผู้ประกอบการผู้ใด

แจ้งให้ทราบถึงอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้นแก่ผู้บริโภค มาตรการที่เหมาะสมและการป้องกันอันตรายดังกล่าว เนื่องด้วยหน้าที่ที่ต้องมีการตรวจสอบสินค้าว่ามีอันตรายหรือไม่ก่อนที่จะนำสินค้าเข้าสู่ตลาด เมื่อมีการส่งเข้าสู่ตลาดแล้ว หน้าที่ผู้ผลิตยังคงมีต่อเนื่องโดยตรวจสอบอยู่ตลอดเวลาว่าสินค้ามีอันตรายหรือไม่ในส่วนกฎหมาย PL Directive (Council Directive of 25 July 1985 on the Approximation of the Law, Regulations and Administrative Provisions of the Member State Concerning Liability for Defective Products (85/374/EEC)) ของประเทศในแถบยุโรป<sup>3</sup> มีการพัฒนาเป็นกฎหมายเฉพาะในประเทศตนเอง ได้แก่ ประเทศเยอรมนี เป็นต้น ในประเทศญี่ปุ่นมีกฎหมาย Product Liability ผู้ผลิตต้องรับผิดชอบใช้สินค้าใหม่ทดแทนสำหรับความเสียหายใดๆที่เกิดจากความไม่ปลอดภัยในสินค้า ซึ่งได้ส่งมอบ และผลิต แปรสภาพ นำเข้า หรือนำเสนอโดยมีชื่อ<sup>4</sup> ในเมื่ออยู่ในครอบครองของผู้ค้าส่ง (Wholesaler) และผู้นำเข้า ก็จำต้องรับผิดชอบ การที่ศาลจะใช้ดุลยพินิจในการพิจารณาว่าสินค้ามีความไม่ปลอดภัย ณ เวลาที่สินค้าถูกส่งมอบหรือไม่ ก็คือเวลาที่สินค้านั้นพ้นจากการควบคุมของผู้ผลิตนั่นเอง

ระบบกฎหมายความรับผิดของสินค้าไม่ปลอดภัยนั้นมีลักษณะให้โทษเพิ่มแก่ผู้ที่ต้องรับผิดชอบในสินค้าใหม่ทดแทนเชิงลงโทษ แม้ประเทศไทยรับหลักนี้เข้ามาใช้แต่กำหนดไว้ว่าศาลจะกำหนดค่าสินไหมทดแทนเพื่อการลงโทษได้ไม่เกินสองเท่าของค่าเสียหายแท้จริง ซึ่งมีที่มาจากระบบกฎหมาย Common law ของประเทศอังกฤษ แต่ปัจจุบันในประเทศอังกฤษแทบไม่มีหรือมีน้อยมาก แต่กลับมาพบมากในประเทศสหรัฐอเมริกาซึ่งมีการให้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อเป็นการลงโทษค่อนข้างบ่อย อีกทั้งค่าเสียหายเชิงลงโทษมีข้อเสียตรงที่ไม่ได้มีเพดานของค่าเสียหายว่าต้องมีจำนวนไม่เกินเท่าไรหรือต้องไม่เกินกี่เท่าของค่าเสียหายจริง จนบางครั้งจะสังเกตได้ว่าลูกขุนอาจจะกำหนดให้จ่ายค่าสินไหมทดแทนเชิงลงโทษที่มากเกินไป และเกิดผลเสียต่อธุรกิจประกันภัยตามมา แต่สำหรับประเทศญี่ปุ่นไม่ยอมรับแนวคิดนี้เท่าที่ควร ระบบกฎหมายภาคพื้นยุโรปก็เห็นว่าแนวความคิดนี้ควรเป็นเรื่องกฎหมายอาญามากกว่ากฎหมายแพ่ง<sup>5</sup>

<sup>3</sup> สุริสิทธิ์ แสงวีโรจนพัฒน์. “พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าไม่ปลอดภัยตามกฎหมายเยอรมัน” , *ตุลพาท* , เล่ม 1 ปีที่ 56 มกราคม-เมษายน 2552. หน้า 191-193.

<sup>4</sup> Article 3 ของกฎหมายProduct Liability ประเทศญี่ปุ่น บัญญัติว่า The manufacture etc. shall be liable to compensate for damage arising from a defect in a product which it has delivered and manufactured, processed, imported or presented with its name

<sup>5</sup> ศักดา ธนิตกุล. *คำอธิบายและคำพิพากษาเปรียบเทียบ กฎหมายความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าไม่ปลอดภัย* , กรุงเทพฯ: วิญญูชน, 2552. หน้า 55.

### -หลักเกณฑ์ความรับผิดของกรมธรรม์

คุ้มครองความรับผิดของผู้เอาประกันภัยในสินค้าไม่ปลอดภัยในความสูญเสียต่อชีวิต ร่างกาย สุขภาพ อนามัยของผู้เสียหาย ไม่ว่าจะเป็นการเสียชีวิต ร่างกาย สุขภาพ อนามัย ความเสียหายทางกายภาพต่อทรัพย์สิน รวมถึงการใช้ประโยชน์จากทรัพย์สินนั้นที่เกิดขึ้นกับผู้เสียหาย เนื่องจากสินค้าไม่ปลอดภัย อันเกิดจากการผลิต การขาย การจำหน่าย แจกแจง หรือแลกเปลี่ยนเพื่อประโยชน์ทางการค้า รวมทั้งบรรพบุรุษของสินค้านั้นด้วย สินค้านั้นต้องเป็นสินค้าไม่ปลอดภัยตามความหมายในพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าไม่ปลอดภัยพ.ศ.2551 คือสินค้าที่ก่อให้เกิดความเสียหายเพราะเหตุจากความบกพร่องในการผลิตหรือการออกแบบหรือไม่ได้กำหนดวิธีการในการเก็บรักษา คำเตือน หรือข้อมูลเกี่ยวกับสินค้า หรือกำหนดไว้แล้วแต่ถูกต้องหรือไม่ชัดเจนตามสมควร

### -ขอบเขตของความรับผิด

ขอบเขตความรับผิดของกรมธรรม์ประกันความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าไม่ปลอดภัย บริษัทประกันภัยจะจ่ายค่าชดเชยให้แก่ผู้เสียหายในนามผู้เอาประกันภัยในผลมาจากผลิตภัณฑ์ที่เอาประกันภัยซึ่งเป็นสินค้าไม่ปลอดภัย สำหรับความสูญเสียต่อชีวิต ร่างกาย สุขภาพ อนามัยของผู้เสียหาย ความเสียหายต่อทรัพย์สิน ค่าใช้จ่ายในการต่อสู้คดี หรือที่ได้รับการยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจากบริษัทในช่วงระยะเวลาที่กำหนดคือระยะเวลาวันที่มีผลคุ้มครองย้อนหลัง (Retroactive Date)

### -ข้อจำกัดความรับผิด

กรมธรรม์ประกันความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าไม่ปลอดภัย จะไม่รับผิดเกินไปกว่าความรับผิดในส่วนแรกคือความเสียหายต่างๆ รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการต่อสู้คดี แต่จำกัดความรับผิด 10-50 % ของเบี้ยประกันในแต่ละประเภทของธุรกิจ/สินค้าที่บริษัทกำหนดใช้ ซึ่งหากมีวงเงินความรับผิดที่เพิ่มขึ้น ก็จะมีอัตราเบี้ยประกันเพิ่มขึ้นเช่นกัน

### -ข้อยกเว้นความรับผิด

กรมธรรม์ฉบับนี้ไม่คุ้มครอง

1. ความรับผิดตามกฎหมายซึ่งเกิดขึ้นจากการใช้สถานประกอบการ ความรับผิด

ผิดตามกฎหมายอันเกิดจากผู้เอาประกันภัยหรือลูกจ้างผู้เอาประกันภัยซึ่งทำงานประจำ ณ สถานที่ประกอบการ หรือในขณะที่ออกไปปฏิบัติงานภายนอกสถานที่ประกอบการและไม่ครอบคลุมไปถึงความรับผิดชอบกับการประกอบวิชาชีพทุกชนิด

2. การที่ผลิตภัณฑ์หรือส่วนประกอบอื่นไม่ได้คุณภาพหรือไม่เป็นไปตามสรรพคุณที่กำหนดหรือไม่เป็นไปตามความคาดหวังของผู้บริโภค แต่กรณีนี้จะไม่ใช่กับความสูญเสียต่อชีวิตร่างกาย สุขภาพอนามัย หรือทรัพย์สินหากพิสูจน์ได้ว่าเป็นสินค้าไม่ปลอดภัยตามคำจำกัดความกรรมธรรม์ เนื่องจากความสูญเสียเช่นนี้หากไม่ได้รับการคุ้มครองก็จะไม่บรรลุวัตถุประสงค์ของตัวบทกฎหมายเลย

3. ความเสียหายที่เกิดจากการทดลองทางการแพทย์ หรือการทดลองใดๆที่เกิดขึ้นในนามผู้เอาประกันภัย ความตั้งใจหรือคาดหมายของผู้เอาประกันภัยควรคาดหมายได้

4. ไม่คุ้มครองความเสียหายที่เกิดจากแร่ใยหิน ซิลิกา หรือสิ่งมีชีวิตที่คัดต่อทางพันธุกรรม การสะสมสารฟอร์มาลีน ผลิตภัณฑ์ที่เป็นส่วนประกอบติดตั้งสำหรับอากาศยาน จรวด ยานอวกาศหรือดาวเทียม

5. ความรับผิดชอบตามกฎหมายที่เกิดขึ้นจากมลภาวะใดๆ ความรับผิดชอบที่เกิดจากสัญญาที่ผู้เอาประกันภัยได้ทำขึ้น

6. ค่าปรับทางแพ่ง ทางอาญา ค่าปรับโดยสัญญา ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการลงโทษเว้นแต่ได้มีการขยายความคุ้มครองตามเอกสารแนบท้าย

7. ความรับผิดชอบใดๆ ต่อความสูญเสียหรือเสียหายจากสินค้าไม่ปลอดภัย ซึ่งเกิดขึ้นในขณะที่สินค้าหรือผลิตภัณฑ์ยังอยู่ในความควบคุมดูแลของผู้เอาประกันภัย

8. การสูญเสียหรือเสียหายต่อผลิตภัณฑ์ที่เอาประกันภัย จึงไม่คุ้มครองไปถึง ความสูญเสียหรือเสียหายต่อผลิตภัณฑ์ที่เอาประกันภัย ค่าใช้จ่ายในการนำสินค้าหรือผลิตภัณฑ์มาทดแทน

9. ไม่คุ้มครองไปถึงความรับผิดชอบที่เกิดขึ้นจากหรือเกี่ยวเนื่องมาจาก หรือเป็นผลโดยตรงหรือโดยอ้อมจากสงคราม การแข็งข้อ การกบฏ การจลาจล การนัดหยุดงาน การก่อการร้าย การปฏิวัติ เหตุการณ์ตามกฎหมายการศึก

10. ไม่คุ้มครองไปถึงความเสียหายหรือสูญเสียใดๆที่เกิดขึ้นในระหว่างหรือสืบเนื่องจากการกระทำโดยเจ้าหน้าที่ของรัฐในการริบ ยึด ทำลาย หรือทำให้ยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งเสียหาย

สำหรับในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุกำมันตรังสี ธรรมเนียมฉบับนี้กำหนดว่า *ไม่คุ้มครองความรับผิดไม่ว่าลักษณะใดๆอันเกิดจาก หรือเกี่ยวเนื่องมาจาก หรือเป็นผลโดยตรงหรือโดยอ้อมจาก อาวุธนิวเคลียร์ การแผ่รังสี หรือการแพร่กำมันตภาพรังสีจากเชื้อเพลิงนิวเคลียร์ หรือกากนิวเคลียร์ใดๆ อันเนื่องมาจากการเผาไหม้ของเชื้อเพลิงนิวเคลียร์ และจากกรรมวิธีใดๆ แห่งการแตกตัวทางนิวเคลียร์ซึ่งดำเนินติดต่อกันไปด้วย*

สรุปได้ว่าธรรมเนียมประกันภัยความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าไม่ปลอดภัยมีหลักเกณฑ์สำคัญดังนี้

1. คุ้มครองความสูญเสียต่อชีวิต ร่างกาย สุขภาพ อนามัยของผู้เสียหาย ไม่ว่าจะเป็นการเสียชีวิต ร่างกาย สุขภาพ อนามัย ความเสียหายทางกายภาพต่อทรัพย์สิน รวมถึงการใช้ประโยชน์จากทรัพย์สินนั้นที่เกิดขึ้นกับผู้เสียหายเนื่องจากสินค้าไม่ปลอดภัย ซึ่งผลิตภัณฑ์ที่เอาประกันภัยคือสินค้า หรือผลิตภัณฑ์ใดๆที่เป็นสังหาริมทรัพย์ตามที่ระบุไว้ในตาราง ซึ่งผลิต ขาย จำหน่าย แจกจ่าย หรือแลกเปลี่ยนเพื่อประโยชน์ทางการค้าโดยผู้เอาประกันภัย

2. ระบบการเยียวยาความเสียหายให้ผู้เสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุสินค้าไม่ปลอดภัยอย่างเพียงพอและเป็นธรรม ภาระการพิสูจน์จึงเบาลง (Elimination of proof complication) เพราะได้นำหลักการความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict Liability) มาใช้ตามกฎหมายหลักคือพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าไม่ปลอดภัย พ.ศ.2551 และกำหนดความรับผิดอย่างชัดเจนไว้ในพระราชบัญญัติ ดังนั้นไม่ว่าจะเกิดจากความจงใจหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ประกอบการจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบต่อความเสียหายในสินค้าที่ตนผลิต นำเข้า หรือจำหน่าย และต้องเป็นผู้พิสูจน์ว่าความเสียหายไม่ได้เกิดจากความบกพร่องของสินค้าของตน

3. มีการคุ้มครองความเสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุ ภาวะความเสี่ยงที่สืบเนื่องติดต่อกัน หรือเป็นครั้งคราว หรือเกิดขึ้นซ้ำๆ โดยมีสาเหตุเดียวกัน อันก่อให้เกิดความสูญเสียต่อชีวิต ร่างกาย สุขภาพ อนามัยของผู้เสียหายหรือความเสียหายต่อทรัพย์สินของผู้เสียหายซึ่งผู้เอาประกันไม่ได้ตั้งใจก่อให้เกิดขึ้น

4. มีแนวทางคุ้มครองค่าเสียหายเชิงลงโทษ (Punitive Damages) แต่ต้องระบุเพิ่มเติมในกรมธรรม์

5. ทั้งนี้ความหมายของคำว่าผู้ประกอบการในมาตรา 4 ของพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวได้ให้ความหมายของคำว่า “ผู้ประกอบการ” หมายถึง ผู้ผลิตหรือผู้ว่าจ้างให้ผลิต ผู้นำเข้า ผู้ขายสินค้าที่ไม่สามารถระบุตัวผู้ผลิตผู้ว่าจ้างหรือผู้นำเข้าได้ ผู้ที่ใช้ชื่อทางการค้าในลักษณะให้เกิดความเข้าใจว่า

เป็นผู้ผลิต ผู้ว่าจ้าง หรือผู้นำเข้า แต่ไม่รวมไปถึง “ผู้ขนส่ง” สินค้าที่ไม่ปลอดภัยนั้น ทำให้กรรมธรรม์นี้ไม่ครอบคลุมไปถึงความรับผิดของผู้ขนส่งด้วย

ตามความเห็นของผู้เขียนเห็นว่ากรรมธรรม์ฉบับนี้ต้องการคุ้มครองความเสียหายที่เกิดในกระบวนการผลิต การจำหน่ายจ่ายแจก ทุกกระบวนการสำหรับผู้ที่มีส่วนในการคิดค้นนำเข้ามาจำหน่ายผลิตภัณฑ์สินค้าเฉพาะๆ ซึ่งเป็นผู้ทราบในขั้นตอนการผลิต คุณสมบัติของสินค้านั้นมากกว่าผู้ขนส่งที่มีหน้าที่ขนส่งตามสัญญา रखน ซึ่งห่างไกลกับการคิดค้นในทางสร้างสรรค์และเชิงประยุกต์ทำให้สินค้าไม่มีความปลอดภัยได้ ทำให้กรรมธรรม์ไม่ครอบคลุมความรับผิดของผู้ขนส่งไว้

6. ข้อดีของกรรมธรรม์นี้ คือการได้นำหลัก Claim made Basis หรือเกณฑ์วันเรียกร้อง ซึ่งคือการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในระยะเวลาประกันภัยหรือภายในระยะเวลาการเรียกร้องไป(หากมี) และเป็นการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนสำหรับเหตุการณ์ความเสียหายเดียวกันเป็นครั้งแรก ไม่ว่าจะเป็นการที่ผู้เอาประกันภัยได้รับการเรียกร้องเป็นลายลักษณ์อักษรจากผู้เสียหายหรือถูกฟ้องศาลแล้วแต่เหตุการณ์ใดจะเกิดขึ้นก่อน และได้แจ้งต่อบริษัททันทีให้ถือว่าเป็นวันที่ได้รับการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน และการประกันภัยนี้จะเริ่มให้ความคุ้มครองภายใต้กรรมธรรม์ประกันภัยสำหรับความสูญเสียต่อชีวิต ร่างกาย สุขภาพอนามัยของผู้เสียหายต่อทรัพย์สินซึ่งเกิดขึ้นตั้งแต่วันที่ได้ระบุไว้เป็นวันที่มีผลคุ้มครองย้อนหลัง (Retroactive Date) จึงเหมาะสมกับการนำกรรมธรรม์ลักษณะ Claim made Basis นี้ไปปรับใช้กับกรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้ขนส่ง วัสดุนิวเคลียร์และวัสดุกัมมันตรังสี

7. กรรมธรรม์ฉบับนี้ไม่คุ้มครองความรับผิดไม่ว่าลักษณะใดๆอันเกิดจาก หรือเกี่ยวเนื่องมาจาก หรือเป็นผลโดยตรงหรือโดยอ้อมจาก อาวุธนิวเคลียร์ การแผ่รังสี หรือการแพรงัมมันตภาพรังสีจากเชื้อเพลิงนิวเคลียร์ หรือกากนิวเคลียร์ใดๆ อันเนื่องมาจากการเผาไหม้ของเชื้อเพลิงนิวเคลียร์ และจากกรรมวิธีใดๆ แห่งการแตกตัวทางนิวเคลียร์ซึ่งดำเนินติดต่อกันไปด้วย ซึ่งหมายความว่าความเสียหายใดๆที่เกิดหรือเป็นผลจากการแตกตัวทางนิวเคลียร์และรังสี กรรมธรรม์นี้จะไม่คุ้มครอง

การยกเว้นความรับผิดตามกฎหมายซึ่งเกิดขึ้นจากการใช้สถานประกอบการ ความรับผิดตามกฎหมายอันเกิดจากผู้เอาประกันภัยหรือลูกจ้างผู้เอาประกันภัยซึ่งทำงานประจำ ณ สถานที่ประกอบการ และที่สำคัญไม่คุ้มครองความรับผิดตามกฎหมายซึ่งเกิดขึ้นจากมลภาวะใดๆ ซึ่งทำให้ไม่สามารถนำมาเยียวยาความเสียหายทางนิวเคลียร์ที่อาจก่อให้เกิดมลภาวะหรือมลพิษรังสีได้

#### 4.1.2 กรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้ขนส่ง

จากเดิมที่ประเทศไทยยังไม่มีกรมธรรม์ประกันภัยที่จัดทำเพื่อผู้ขนส่ง ซึ่งก่อนหน้านี้มีเพียงแต่กรมธรรม์ประกันภัยสินค้าภายในประเทศ (Inland Transit Policy) ซึ่งรูปแบบกรมธรรม์นี้สามารถประยุกต์มาใช้พลางก่อนในการรับประกันภัยในประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งความรับผิดชอบของผู้ประกอบการรถบรรทุก แต่ทั้งนี้กรมธรรม์ดังกล่าวไม่เหมาะสมกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเท่าไรนัก โดยเฉพาะในเรื่องการส่งมอบชักช้า (delay)

ต่อมากรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดชอบของผู้ขนส่งออกมาเพื่อแก้ปัญหาจากการใช้เงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยที่ผิดวัตถุประสงค์และเพื่อความชัดเจนสอดคล้องมาตรฐานสากล ซึ่งให้ผู้เอาประกันภัยได้รับประโยชน์จากเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยที่ถูกต้องและเป็นธรรมในการรับประกันความรับผิดชอบของผู้เอาประกันภัยหรือผู้ขนส่งตามกฎหมาย (Carrier's legal Liability)

กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเป็นกรมธรรม์ที่คุ้มครองความสูญหายหรือความเสียหายหรือส่งมอบชักช้าของสินค้าที่ผู้เอาประกันภัยรับขน ซึ่งเกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งและในระหว่างระยะเวลาประกันภัย ตั้งแต่เมื่อของได้บรรทุกขึ้นไปยังยานพาหนะขนส่งจนกระทั่งส่งมอบของและเป็นการขนส่งโดยยานพาหนะขนส่งที่ได้ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์ประกันภัย รวมทั้งความสูญหายหรือความเสียหายของของที่เกิดขึ้นในระหว่างการดำเนินการขนขึ้นไปยังยานพาหนะขนส่งและการขนถ่ายออกจากยานพาหนะขนส่งซึ่งกระทำโดยผู้เอาประกันภัยหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้เอาประกันภัยซึ่งกรมธรรม์ชนิดนี้มีจุดมุ่งหมายคุ้มครองความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเป็นหลัก แต่มีข้อจำกัดเนื่องจากเป็นกรมธรรม์ที่ออกมาเพื่อใช้ในการขนส่งในรูปแบบเดียวเท่านั้น

#### -หลักเกณฑ์ความรับผิดชอบของกรมธรรม์

คุ้มครองความรับผิดชอบของผู้เอาประกันภัยในความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าของสินค้าที่ผู้เอาประกันภัยรับขนซึ่งเกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งโดยผู้เอาประกันภัยหรือโดยยานพาหนะที่ได้ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์ประกันภัย อันมีสาเหตุมาจากภัยที่ได้ระบุไว้ในกรมธรรม์หรือภัยเพิ่มพิเศษหรือความคุ้มครองเพิ่มที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ในส่วนตารางกรมธรรม์ประกันภัยนั้น จึงเป็นการแบ่งแยกความคุ้มครองอย่างชัดเจนระหว่างกรมธรรม์สินค้าภายในประเทศกับกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ตรงส่วนได้เสียที่เอาประกันภัย (Interest insured) แตกต่างกัน

#### -ขอบเขตของความรับผิด

กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดชอบของผู้ขนส่งจะคุ้มครองความสูญหายหรือเสียหายหรือส่งมอบของชักช้าของผู้เอาประกันภัยรับขน หมายความว่าเมื่อมีความรับผิดชอบตามกฎหมายของผู้ขนส่งไม่ว่าจะเป็นผู้ขนส่งทางใด หลักพื้นฐานในการรับผิดชอบของผู้ขนส่งคือส่งของให้ถึงจุดหมาย



ปลายทางในเวลาที่กำหนดตั้งแต่เมื่อของได้บรรลุทุกขั้นไปยังยานพาหนะขนส่งจนกระทั่งส่งมอบของ และเป็นการขนส่งโดยยานพาหนะขนส่งที่ได้ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์ประกันภัยรวมทั้งความสูญหาย หรือความเสียหายของของที่เกิดขึ้นในระหว่างการดำเนินการขนส่งไปยังยานพาหนะขนส่งและการขนถ่ายออกจากยานพาหนะขนส่งซึ่งกระทำโดยผู้เอาประกันภัยหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้เอาประกันภัย จึงเป็นกรมธรรม์ที่มีข้อดีในการครอบคลุมแทบทุกขั้นตอนของการขนส่งนั้น เนื่องจากการขนส่งต้องประกอบไปด้วยการขนถ่าย การทำพิธีการทางศุลกากร ฯลฯ ซึ่งในขณะเวลาดังกล่าวอาจมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นได้

เพราะเนื่องจากการประกันภัยความรับผิดของผู้ขนส่ง ความรับผิดผู้ขนส่งจึงเป็นเงื่อนไขบังคับก่อนของความรับผิดตามกรมธรรม์ประกันภัย โดยการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนนั้น ผู้ขนส่งซึ่งเป็นผู้เอาประกันภัยต้องเป็นผู้รับผิดชอบในส่วนแรก (deductible) ก่อน ซึ่งอาจจะบุเป็นร้อยละของค่าเสียหายหรือระบุเป็นจำนวนเงินที่แน่นอนสำหรับความเสียหายส่วนแรกต่ออุบัติเหตุในแต่ละครั้ง

#### **-ข้อจำกัดความรับผิด**

การจำกัดความรับผิดของกรมธรรม์ความรับผิดของผู้ขนส่งเหมาะสมที่จะนำไปใช้กับผู้ประกอบการขนส่งที่ใช้การขนส่งเพียงรูปแบบเดียว เช่น ผู้ขนส่งทางอากาศ ผู้ขนส่งทางทะเล ผู้ขนส่งทางรถไฟ ผู้รับจัดการขนส่ง หรือผู้ขนส่งภายในประเทศ จึงมีข้อเสียที่ไม่สามารถนำไปใช้กับผู้ขนส่งที่ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบและผู้ขนส่งที่ต้องมีขนส่งหลายทางโดยเฉพาะการขนส่งสินค้านำเข้า-ส่งออก กับต่างประเทศ และจะอยู่ภายใต้บังคับว่าผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบเองก่อนในความเสียหายส่วนแรกตามจำนวนที่ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์ประกันภัยแล้วหักด้วยมูลค่าซาก (หากมี) ความเสียหายส่วนที่เหลือบริษัทจะรับผิดชอบไม่เกินจำนวนเงินจำกัดความรับผิดหรือจำนวนเงินจำกัดความรับผิดรวมตามที่ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์ประกันภัย แล้วแต่จำนวนใดจะน้อยกว่า บริษัทจะชดใช้ให้สำหรับจำนวนที่น้อยกว่า

#### **-ข้อยกเว้นความรับผิด**

เว้นแต่จะตกลงเป็นลายลักษณ์อักษรไว้เป็นอย่างอื่นหรือมีเอกสารแนบท้ายหรือใบสลักหลัง กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้ขนส่งฉบับนี้จะไม่คุ้มครองความเสียหาย ได้แก่

1. ความสูญหายหรือความเสียหายหรือส่งมอบซ้ำซ้ำของของที่ผู้เอาประกันภัยรับขน อันมีสาเหตุมาจาก เหตุสุดวิสัย หรือสภาพแห่งของนั่นเอง หรือความผิดของผู้ส่งของ ความบกพร่องหรือความผิดพลาดในเอกสารหรือคำสั่งเกี่ยวกับของที่รับขนของผู้ส่ง การรั่วไหลหรือการสึกหรอตามปกติ การบรรจุ การหีบห่อหรือการใช้ภาชนะขนส่งที่ไม่เหมาะสมหรือไม่ดีพอในการขนส่ง การกระทำโดยเจตนามุ่งร้ายของบุคคลใดก็ตามที่มีใช้ลูกจ้างของผู้เอาประกันภัยเพื่อทำให้ยานพาหนะ

ขนส่งหรือของผู้เอาประกันภัยรับชนไว้ถูกทำลายหรือเสียหาย ฯลฯ รวมถึงความรับผิดที่เกิดจากยานพาหนะเสื่อมสภาพ การที่ผู้ขับขี่หรือควบคุมยานพาหนะขนส่งอยู่ภายใต้ฤทธิ์ยาเสพติดให้โทษ หรือมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่า 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ การลักทรัพย์ในยานพาหนะที่ถูกทิ้งไว้โดยไม่มีผู้ดูแล ซึ่งข้อยกเว้นในส่วนนี้เป็นส่วนที่เป็นความผิดของผู้ขนส่งเองที่ไม่ใช่ความระมัดระวังอันควรในการประกอบวิชาชีพ การตรวจเช็คเครื่องมือยานพาหนะ หรือความสึกหรอของเครื่องยานพาหนะที่อยู่ในสภาพไม่ดี และเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

2. การขนส่งของต่อไปนี้ เว้นแต่ผู้ส่งของได้แจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรให้ผู้เอาประกันภัยทราบแล้วก่อนการขนส่งหรือได้มีการจดทะเบียนนั้นไว้ในใบตราส่งหรือเอกสารการขนส่งของผู้เอาประกันภัยและผู้เอาประกันภัยได้แจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรให้บริษัททราบก่อนเริ่มต้นการขนส่งและบริษัทได้ตกลงเป็นลายลักษณ์อักษรที่จะให้ความคุ้มครองเพิ่มเติม

2.1 เงินแท่ง เงินรูปพรรณ ทองคำแท่ง ทองรูปพรรณ อัญมณี หรือ ของมีค่าอื่น

2.2 เงินตรา ธนบัตร ตัวเงิน พันธบัตร ใบหุ้น ใบหุ้นกู้ หรือประหวนสินค้า

2.3 ศิลปวัตถุที่มีมูลค่าต่อชิ้นเกินกว่าสองหมื่นบาท หรือโบราณวัตถุ

2.4 ของที่ผิดกฎหมาย เช่น ยาเสพติดให้โทษ

2.5 ทรัพย์อันตราย วัตถุอันตราย วัตถุระเบิด อาวุธปืนและเครื่องกระสุนปืน รวมทั้ง

อาวุธสงคราม

2.6 ทรัพย์ของผู้เอาประกันภัยหรือที่ผู้เอาประกันภัยเป็นเจ้าของร่วม

แสดงให้เห็นว่าอาจมีการตกลงขนส่งทรัพย์อันตราย วัตถุอันตรายก็ได้ แต่ทั้งนี้ต้องมีเงื่อนไขที่ต้องตกลงเป็นลายลักษณ์อักษรและต้องซื้อความคุ้มครองเพิ่มเติม

3. สงครามไม่ว่าจะมีการประกาศหรือไม่ สงครามกลางเมือง การกบฏ การปฏิวัติ การรัฐประหาร การก่อการร้าย การก่อวินาศกรรม การจลาจล การแข็งข้อหรือการต่อสู้ของประชาชน การประกาศกฎอัยการศึกและการใช้อำนาจของรัฐตามที่กฎหมายได้ให้อำนาจไว้

กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้ขนส่งได้กำหนดข้อยกเว้นไม่คุ้มครองความสูญหายหรือความเสียหายหรือส่งมอบชกซ์ซ่า อันมีสาเหตุมาจากหรือสืบเนื่องมาจากการแผ่รังสี หรือการแผ่รังสีแกมมาหรือรังสีจากเชื้อเพลิงนิวเคลียร์ หรือจากกากนิวเคลียร์ใดๆ อันเนื่องมาจากการเผาไหม้ของเชื้อเพลิงนิวเคลียร์ การแตกตัวหรือการระเบิดของกัมมันตรังสีหรือส่วนประกอบของนิวเคลียร์ หรือทรัพย์อันตรายอื่นใดอันอาจเกิดการระเบิดในกระบวนการนิวเคลียร์ได้ แต่กรมธรรม์ชนิดนี้ได้มีช่องว่างให้มีการตกลงโดยแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรให้ผู้เอาประกันภัยทราบก่อนการขนส่งหรือได้มีการจดทะเบียนก่อนเริ่มต้นการขนส่งและบริษัทได้ตกลงเป็นลายลักษณ์อักษรที่จะให้ความคุ้มครองเพิ่มเติม ในทรัพย์อันตราย วัตถุอันตราย วัตถุระเบิด อาวุธปืนและเครื่องกระสุนปืน รวมทั้งอาวุธสงคราม แสดง

ว่ากรมธรรม์นี้จะคุ้มครองการขนส่งวัตถุอันตรายด้วยหากมีการตกลงกันเป็นลายลักษณ์อักษร แต่ทั้งนี้ แม้กรมธรรม์ชนิดนี้ได้มุ่งเจตนาคุ้มครองความรับผิดของผู้ขนส่งจริง แต่เป็นความรับผิดของผู้ขนส่งในแง่สัญญาที่ตนต้องรับผิดในความสูญเสีย เสียหาย ส่งมอบชกซ้ำ ไม่ใช่ความรับผิดในอันตรายของทรัพย์สินอันตรายต่อบุคคลภายนอก

สรุปได้ว่ากรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้ขนส่งมีหลักเกณฑ์สำคัญดังนี้

1. เป็นการประกันภัยความรับผิดของผู้ขนส่งสำหรับความสูญหาย เสียหายหรือ การส่งมอบชกซ้ำของของที่ผู้เอาประกันภัยรับขนตามสัญญาประกัน ซึ่งต้องเกิดขึ้นในระหว่างระยะเวลาการขนส่งระหว่างการดำเนินการขนขึ้นไปยังยานพาหนะขนส่งและขนถ่ายออกจากยานพาหนะขนส่งที่กระทำโดยผู้เอาประกันภัยหรือตัวแทนหรือลูกจ้างผู้เอาประกันภัย ความรับผิดของผู้ขนส่งจะเริ่มตั้งแต่เมื่อผู้ขนส่งได้รับมอบของไว้ แต่กรมธรรม์นี้มีความมุ่งหมายที่จะให้ความคุ้มครองความรับผิดของผู้ขนส่งของเท่านั้น โดยถือว่าของอยู่ในระหว่างการขนส่งเมื่อได้บรรทุกขึ้นไปยังยานพาหนะที่ขนส่งและสิ้นสุดการขนส่งเมื่อส่งมอบของ ดังนั้นหากสูญหายหรือเสียหายในระหว่างที่อยู่ในสถานที่เก็บหรือโกดังของผู้ขนส่งก่อนที่จะมีการบรรทุกขึ้นยานพาหนะเพื่อเริ่มต้นการขนส่ง จะไม่ได้รับความคุ้มครอง<sup>6</sup>

2. เป็นความคุ้มครองความรับผิดผู้เอาประกันภัยในความเสียหายทางกายภาพที่เกิดขึ้นกับของที่ขนส่ง (physical damage) อันได้แก่ความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นกับของที่ขนส่งและยังคุ้มครองความรับผิดในเชิงพาณิชย์ (commercial damage) อันเกิดจากการส่งมอบชกซ้ำ มีลักษณะเป็นกรมธรรม์แบบกำหนดเวลา (time policy) โดยระยะเวลาประกันภัย (period of insurance) จะกำหนดไว้ในตารางกรมธรรม์ประกันภัย หรือการประกันเฉพาะการขนส่งรายเที่ยว (voyage policy) จึงให้ความสำคัญในระยะเวลา และเส้นทางในการขนส่งมากกว่าตัวสินค้าว่าเป็นประเภทใด

3. กรมธรรม์ประกันภัยชนิดนี้ใช้หลัก Occurrence basis คือความคุ้มครองเฉพาะความรับผิดของผู้เอาประกันภัยที่เกิดขึ้นในระหว่างระยะเวลาประกันภัยและที่เฉพาะที่ได้รับความคุ้มครอง ดังนั้นการที่บริษัทผู้รับประกันภัยจะพิจารณาخذใช้ค่าสินไหมทดแทนให้ตามกรมธรรม์ประกันภัยต้องปรากฏข้อเท็จจริงก่อนว่าของผู้เอาประกันภัยรับขนเกิดการสูญหายหรือเสียหายหรือ

<sup>6</sup> คณะอนุกรรมการประกันภัยทางทะเลและขนส่ง ประจำปี 2550-2552 .สมาคมประกันวินาศภัย ,กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้ขนส่ง และคู่มือคำชี้แจงประกอบกรมธรรม์ประกันภัย,พิมพ์ครั้งที่ 2 จัดพิมพ์เมื่อ เมษายน 2551, หน้า 22-23

ส่งมอบซั๊กซ่าในระหว่างระยะเวลาประกันภัย และเป็นการประกันภัยค้ำจุน โดยผู้รับประกันภัยมีสิทธิใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกที่ได้รับความเสียหายโดยตรง

4. การขนส่งของหรือสินค้าที่ต้องมีการแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรให้บริษัท

รับประกันภัยทราบก่อนและมีการตกลงเป็นลายลักษณ์อักษรจึงจะให้ความคุ้มครองเพิ่มเติม ซึ่งในทรัพย์สินอันตราย วัตถุอันตราย วัตถุระเบิด อาวุธปืนและเครื่องกระสุนปืน รวมทั้งอาวุธสงคราม

5. กรมธรรม์ฉบับนี้ไม่คุ้มครองความสูญหายหรือเสียหายหรือส่งมอบซั๊กซ่า ซึ่งเกิดขึ้นในขณะที่ผู้เอาประกันภัยสามารถเรียกร้องหรือมีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนจากกรมธรรม์ประกันภัยอื่นใดตามหลัก non-contribution หมายถึงหากมีกรมธรรม์อื่นที่ให้ความคุ้มครองความรับผิดชอบความสูญหายหรือเสียหายหรือส่งมอบซั๊กซ่าอยู่แล้ว กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดชอบของผู้ขนส่งฉบับนี้จะไม่ให้ความคุ้มครองไม่ว่าจะเกิดขึ้นก่อนหรือหลังกรมธรรม์นี้ก็ตาม แต่ทั้งนี้สังเกตว่าเป็นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในลักษณะสัญญา รับขน ไม่รวมถึงความรับผิดชอบต่อความเสียหายจากการขนส่งวัตถุอันตรายไปยังบุคคลภายนอก

อีกทั้งกรมธรรม์ฉบับนี้ไม่ครอบคลุมไปถึงความเสียหายสืบเนื่องทุกชนิด (Consequential Loss) จากความสูญหายหรือเสียหายของของ เช่น การสูญเสียทางตลาด การหยุดชะงักทางธุรกิจ เป็นต้น

6. ได้มีการกำหนดข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัยนี้ไว้ ซึ่งความเสียหายหรือสูญเสียหรือการส่งมอบซั๊กซ่าที่เกิดขึ้นกับสินค้าที่ผู้เอาประกันภัยรับขนและไม่ได้ได้รับความคุ้มครองเพราะข้อยกเว้น แบ่งได้เป็น 2 กรณีคือ

(1) กรณีที่มีสาเหตุสืบเนื่องมาจากการแผ้วถางหรือการแพรง้ำมันตภาพรังสีจากหรือเชื้อเพลิงนิวเคลียร์ ตัวอย่างเช่น ของที่ผู้เอาประกันภัยรับขนเป็นสินค้าจำพวกอาหารสำเร็จรูปซึ่งได้ขนส่งรวมไปกับกากนิวเคลียร์ที่ผู้ขนส่งรับจ้างนำไปส่งเพื่อทำลาย แต่ปรากฏว่ามีการรั่วไหลของกัมมันตภาพรังสีออกมาจากภาชนะที่บรรจุกากนิวเคลียร์ในระหว่างการขนส่ง ทำให้สินค้าอาหารสำเร็จรูปนั้นเกิดการปนเปื้อนกัมมันตภาพรังสีไม่สามารถบริโภคได้และต้องทำลายทิ้งไป

(2) กรณีที่มีสาเหตุหรือสืบเนื่องจากการระเบิดของสารกัมมันตภาพรังสี ซึ่งสารกัมมันตภาพรังสีนี้หมายถึงสารหรือธาตุใดๆก็ตามที่สามารถเกิดกัมมันตภาพรังสีได้ รวมทั้งการเผาไหม้ของเชื้อเพลิงนิวเคลียร์หรือทรัพย์สินอันตรายอื่นใดอันอาจเกิดการระเบิดในกระบวนการนิวเคลียร์ได้

7. เนื่องจากกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ไม่ใช่การประกันภัยทรัพย์สิน (Property insurance) วัตถุแห่งการประกันภัย (subject-matter insured) จึงไม่ใช่ของ (goods) ที่ผู้เอาประกันภัยรับขน แต่เป็นความรับผิดชอบของผู้เอาประกันภัยต่อของที่รับขน (liability to

goods) จึงใช้คำว่า “จำนวนเงินจำกัดความรับผิดรวม” แทนคำว่า จำนวนเงินเอาประกัน ดังประกันภัยทรัพย์สิน แต่การประกันภัยการขนส่งวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุกำมันตรังสีนั้นต้องมีการประกันภัยความรับผิดที่เกิดความเสียหายต่อบุคคลภายนอกอันเนื่องมาจากอันตรายของวัสดุ ดังกล่าวด้วย แม้กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้ขนส่ง นี้จะให้ความคุ้มครองหากมีการซื้อความคุ้มครองเพิ่มเติมก็ตาม และกรมธรรม์นี้มุ่งเจตนาคุ้มครองความรับผิดของผู้ขนส่งจริง แต่เป็นความรับผิดของผู้ขนส่งในแง่สัญญา รับขนที่ต้องรับผิดในความสูญเสีย เสียหาย ส่งมอบชกช้า ไม่ใช่ความรับผิดในอันตรายของทรัพย์สินอันตรายต่อบุคคลภายนอกแต่อย่างใด

#### 4.1.3 กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง

กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องเป็น กรมธรรม์ที่ตอบสนองความต้องการของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่จะต้องรับผิดชอบ ในความเสี่ยงภัยที่เกิดขึ้น การจัดทำให้มีการทำประกันภัยก็เป็นแนวทางที่นำมาแก้ไขความเสี่ยงภัยโดย ครอบคลุมความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องสำหรับของที่ขนส่ง ลดความเสียหายความเสียหายที่เกิดขึ้นกับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจากผลที่ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายทั้งหมดนั้น

ใบตราส่งต่อเนื่องจึงเป็นสาระสำคัญของกรมธรรม์และสัญญาขนส่งต่อเนื่อง หลายรูปแบบเนื่องจากเป็นหลักฐานแห่งสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ทำให้เกิดผลผูกพันต่อ ฝ่ายเจ้าของสินค้าที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหายสูญหายของสินค้า แก่ฝ่ายนั้น กฎหมายจึงบังคับให้มีการออกใบตราส่งต่อเนื่องให้แก่ผู้ตราส่งเสมอไม่ว่าจะขอให้ออกให้ หรือไม่

#### -หลักเกณฑ์ความรับผิดของกรมธรรม์

กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง สำหรับความสูญหายหรือความเสียหายหรือส่งมอบชกช้าของสินค้าที่รับขนตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งเกิดขึ้นในระหว่างที่อยู่ในความรับผิดชอบหรือความคุ้มครองของผู้เอาประกันภัยคือผู้ขนส่ง ต่อเนื่องหลายรูปแบบในฐานะตัวการ (As principal) เป็นผู้รับผิดชอบในการปฏิบัติการขนส่งตาม สัญญานั้น ซึ่งมีความรับผิดต่อสินค้าที่รับขน แบ่งเป็น 2 ลักษณะ คือ

(1) ความเสียหายทางกายภาพ (Physical damage) ที่เกิดขึ้นกับของที่รับขน ได้แก่ ความเสียหาย (damage) และความสูญหาย (loss) ซึ่งรวมถึงการเสมือนการสูญหายเมื่อไม่มีการ ส่งมอบของเมื่อพ้นกำหนด 90 วัน นับแต่ถึงกำหนดเวลาส่งมอบหรือเวลาอันควรที่จะส่งมอบ

(2) ความรับผิดในความเสียหายทางการค้าหรือการเงิน (Commercial or

financial damage) ที่เกิดจากการส่งมอบช้า (Delay in delivery) ซึ่งผู้ประกอบการขนส่ง ต่อเนื่องต้องตกลงยินยอมกับผู้ส่งของว่าจะยอมรับผิดเมื่อส่งมอบของช้า

#### -ขอบเขตของความรับผิด

กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องเป็นการประกันภัย ค้ำจุนโดยบุคคลภายนอกหรือเจ้าของสินค้าที่ได้รับความเสียหายมีสิทธิเรียกร้องให้บริษัทผู้รับประกันภัยชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ตนได้โดยตรง แบบกำหนดเวลา (time policy) ซึ่งจะพิจารณาชดใช้ค่าเสียหายในหลัก “occurrence basic” โดยความรับผิดของผู้เอาประกันภัยจะได้รับความคุ้มครองเกิดในช่วงโดยมีระยะเวลาประกันภัย (period of insurance) และเป็นไปตามขอบเขต และเส้นทางการขนส่ง ในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงเส้นทางตามที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ต้องได้รับความเห็นชอบจากบริษัทเป็นลายลักษณ์อักษรก่อน มิฉะนั้นบริษัทรับประกันภัยจะไม่คุ้มครองความรับผิดที่เกิดขึ้น

เงื่อนไขทั่วไปของการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนของกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องนั้นกำหนดว่าผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายส่วนแรกตามจำนวนที่ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์ประกันภัย บริษัทจะรับผิดชอบความเสียหายส่วนที่เหลือไม่เกินจำนวนเงินจำกัดความรับผิดหรือจำนวนเงินจำกัดความรับผิดรวมตามที่ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์ประกันภัยและชดใช้ตามจำนวนเงินที่ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิจำกัดความรับผิดตามกฎหมายหรือตามความตกลงที่มีผลใช้บังคับได้ตามกฎหมาย ชดใช้โดยตรงให้แก่บุคคลภายนอกผู้ที่มีสิทธิเรียกร้องสำหรับความสูญเสียหรือความเสียหายของที่รับขนตามราคาที่จะพึงมี ณ สถานที่และเวลาที่ส่งมอบแก่ผู้รับตราส่งหรือ ณ สถานที่และเวลาอันควรจะได้ส่งมอบแก่ผู้รับตราส่งตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยให้คำนวณตามราคาที่พระราชบัญญัติฯ ได้บัญญัติไว้เพื่อการคำนวณราคาของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะต้องรับผิด แต่จะไม่เกินกว่าจำนวนเงินจำกัดความรับผิดตามที่ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์ประกันภัยและเมื่อรวมกันแล้วไม่เกินจำนวนเงินจำกัดความรับผิดรวมตามกรมธรรม์ประกันภัยนี้

#### -ข้อจำกัดความรับผิด

การจำกัดความรับผิดตามกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องเป็นไปตามที่บัญญัติในมาตรา 28 มาตรา 30 และมาตรา 31 ของพระราชบัญญัติการขนส่ง

ต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548\* ว่าให้จำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไว้เพียงหก ร้อยหกสิบหกจุดหกเจ็ดหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อหนึ่งหน่วยการขนส่ง หรือสองหน่วยสิทธิพิเศษ ถอนเงินต่อหนึ่งกิโลกรัมของน้ำหนักทั้งหมดแห่งของที่สูญหายหรือเสียหายแล้วแต่จำนวนเงินใดจะ มากกว่า เว้นแต่เป็นกรณีที่เสียสิทธิการจำกัดความรับผิดตามมาตรา 32\*\* ดังนั้นความรับผิดของบริษัท ผู้รับประกันภัยในการชดเช้ค่าสินไหมทดแทนจะเป็นไปตามจำนวนเงินจำกัดความรับผิดของ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องนั่นเอง

### -ข้อยกเว้นความรับผิด

ข้อยกเว้นความรับผิดของกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่ง ต่อเนื่องเป็นไปตามข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องซึ่งเป็นผู้เอาประกัน มีดังนี้

- เหตุสุดวิสัย
- การกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ตราส่ง ผู้รับตราส่ง

---

\* พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 มาตรา 28 ภายใต้บังคับมาตรา 30 มาตรา 31 และมาตรา 32 ในกรณีที่ของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้รับมอบไว้สูญหายหรือเสียหาย ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ให้จำกัด ความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไว้เพียงหก ร้อยหกสิบหกจุดหกเจ็ดหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อหนึ่งหน่วยการขนส่ง หรือสองหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อหนึ่งกิโลกรัมของน้ำหนักทั้งหมดแห่งของที่สูญหายหรือเสียหายแล้วแต่จำนวนเงินใดจะ มากกว่า

ในกรณีที่คำนวณราคาค่าเสียหายได้ตามมาตรา 34 และปรากฏว่าราคาของนั้นต่ำกว่าที่จำกัดความรับผิดไว้ ตามวรรคหนึ่ง ให้ถือเอาตามราคาที่คำนวณได้นั้น

ในกรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องรับผิดในความเสียหายอันเป็นผลจากการส่งมอบซ้กซ้าหรือความเสียหายอันเกิดแต่พฤติกรรมพิเศษนอกเหนือไปจากความเสียหายที่เกิดจากการสูญหายหรือเสียหายในของที่ขนส่ง ให้จำกัดความ รับผิดทั้งหมดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไว้เพียงไม่เกินค่าระวางตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

ในกรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องรับผิดทั้งตามวรรคหนึ่งและวรรคสาม ให้จำกัดความรับผิด โดยรวมของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไว้ไม่เกินจำนวนเงินที่กำหนดตามวรรคหนึ่ง

\*\* พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 มาตรา 32 การจำกัดความรับผิดของ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องมิให้ใช้บังคับแก่กรณี ดังต่อไปนี้

(1) ผู้ตราส่งได้แจ้งสภาพและราคาแห่งของไว้ก่อนที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะรับมอบของและ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้จัดแจ้งสภาพและราคาแห่งของนั้นไว้ในใบตราส่งต่อเนื่องแล้ว

(2) การสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซ้กซ้าที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลจากการที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง ลูกจ้าง ตัวแทน หรือบุคคลอื่นที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ใช้บริการในการปฏิบัติตามสัญญากระทำการหรือดเว้นกระทำการ โดยจงใจที่จะให้เกิดการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซ้กซ้าหรือโดยละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบ ซ้กซ้านั้นอาจเกิดขึ้นได้

ผู้แทน หรือตัวแทนของบุคคลดังกล่าว

- การบรรจุหีบห่อ การทำเครื่องหมาย หรือการระบุจำนวนของที่บกพร่องหรือไม่เพียงพอซึ่งกระทำโดยผู้ตราส่ง ผู้รับตราส่ง ลูกจ้างหรือตัวแทนของบุคคลดังกล่าว
- การยกขน การบรรจุหีบห่อ การขนถ่าย การเก็บรักษาของโดยผู้ตราส่ง ผู้รับตราส่งหรือลูกจ้างหรือตัวแทนของบุคคลดังกล่าว
- สภาพแห่งของนั้นเองหรือความชำรุดบกพร่องที่แฝงอยู่
- การนัดหยุดงาน การปิดงานงดจ้าง การผละงาน หรืออุปสรรคหรือเหตุขัดข้องในด้านแรงงานด้วยประการอื่นใด

- ความสูญหาย ความเสียหาย หรือการส่งมอบซ้กซ้ำของของที่ต้องรับขนในระหว่างการขนส่งทางทะเลหรือน่านน้ำที่เกิดขึ้นโดย

(ก) การกระทำโดยจงใจหรือความประมาทเลินเล่อหรือความผิดพลาดในการเดินเรือหรือในการบริหารจัดการเรือ ไม่ว่าจะเป็นการกระทำของนายเรือคนประจำเรือ หรือผู้นำร่อง หรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง

(ข) อัคคีภัย เว้นแต่เกิดจากความผิดหรืออยู่ในความรู้เห็นของผู้ขนส่ง ซึ่งความสูญหายหรือเสียหายนี้จะป็นข้อยกเว้นก็ต่อเมื่อผู้เอาประกันภัยสามารถพิสูจน์ได้ว่าตนหรือผู้ขนส่งได้กระทำการที่ควรจะต้องกระทำในฐานะเช่นนั้นเพื่อให้เรือสามารถอยู่ในสภาพที่เดินทะเลได้อย่างปลอดภัยแล้วเมื่อเริ่มต้นเดินทาง หากพิสูจน์ไม่ได้ ผู้เอาประกันภัยจะมีความรับผิดชอบของนั้นและกรรมธรรม์ประกันภัยให้ความคุ้มครองความรับผิดชอบนั้นได้

ข้อยกเว้นอื่นๆที่เกี่ยวข้องได้แก่ ความบกพร่องในเอกสารหรือคำสั่งเรื่องการขนที่ผู้ตราส่งมอบให้แก่ผู้เอาประกัน การกระทำโดยเจตนาของบุคคลอื่นมุ่งร้ายให้ยานพาหนะหรือของถูกทำลายหรือเสียหาย การรั่วไหลหรือการสึกหรอตามปกติ น้ำหนักสูญหายตามธรรมชาติ การส่งมอบของให้แก่บุคคลอื่นที่ไม่ใช่ผู้รับตราส่งหรือผู้ที่มีสิทธิรับของหรือการส่งมอบของที่มีได้ปฏิบัติตามกฎหมายหรือประเพณีการค้าเกี่ยวกับการส่งมอบของการซ้บซ้หรือควบคุมยานพาหนะที่ไม่มีใบอนุญาต การใช้พาหนะในการขนส่งที่เสื่อมสภาพและไม่เหมาะสมในการขนส่งหรือบรรจุหีบห่อน้ำหนักเกินกว่าที่จะบรรจุหีบห่อได้อย่างปลอดภัยหรือไม่มีสิ่งป้องกันความเสียหายของสิ่งรับขน ผู้ซ้บซ้หรือผู้ควบคุมมีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดสูงเกินกว่ากำหนด 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ สำหรับกรณีกรรมธรรม์ไม่คุ้มครองยกเว้นแต่มีการตกลงกันเป็นลายลักษณ์อักษรไว้ในสัญญาขนส่งและผู้รับประกันตกลงให้คุ้มครองเพิ่มเติม ได้แก่ เงินแท่งหรือรูปพรรณ ทองแท่งหรือรูปพรรณ อัญมณี เงินตรา



ธนบัตร ตัวเงิน พันธบัตร ใบหุ้น ของที่ผิดกฎหมาย เช่น ยาเสพติดให้โทษ ทรัพย์สินของผู้เอาประกันภัย หรือที่ผู้เอาประกันภัยเป็นเจ้าของร่วม

กรณีที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งวัตถุนิวเคลียร์และวัสดุกำมันตรังสี พบว่ากรมธรรม์ ประกันภัยชนิดนี้ ได้กำหนดการยกเว้นความคุ้มครองกรณีความเสียหายและความสูญเสียจากภัย สงครามต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นสงครามกลางเมือง การกบฏ การจลาจล การประกาศกบฏอัยการศึกและ การแผ่รังสีหรือการแพร่กำมันตภาพรังสีจากเชื้อเพลิงนิวเคลียร์ หรือจากกากนิวเคลียร์ใดๆอัน เนื่องมาจากการเผาไหม้ของเชื้อเพลิงนิวเคลียร์ การแตกตัวหรือการระเบิดของกำมันตรังสีหรือ ส่วนประกอบของนิวเคลียร์หรือทรัพย์สินอันตรายอื่นใดอันอาจเกิดการระเบิดในกระบวนการ นิวเคลียร์ได้ อีกทั้งไม่คุ้มครองความสูญหายหรือเสียหายที่สามารถเรียกร้องได้จากกรมธรรม์ฉบับอื่น ความเสียหายสืบเนื่อง (consequential loss) เช่น การสูญเสียทางการตลาด การหยุดชะงักของ ธุรกิจ ความเสียหายทั่วไป (general average contribution) ส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป และ ค่าช่วยเหลือกู้ภัย (salvage charge) และไม่คุ้มครองค่าใช้จ่ายในการกำจัดหรือขนย้ายซากหรือวัตถุ อันตราย และไม่คุ้มครองความรับผิดของผู้เอาประกันภัยในค่าเสียหาย ค่าใช้จ่ายและการเรียกร้อง ความเสียหายจากอันตรายที่เกิดจากการแพร่กระจายของมลพิษ แต่หากการกระทำใดเท่าที่จำเป็น และผู้เอาประกันภัยจำต้องทำเพื่อป้องกันมิให้ของที่รับขนเสียหายหรือสูญหายหรือเพื่อลดความเสียหายหรือสูญหายที่เกิดขึ้นให้น้อยลง ผู้เอาประกันภัยสามารถเรียกร้องได้จากบริษัทประกันภัย แต่ ไม่ต้องรับผิดเกินไปกว่าจำนวนที่ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์และเมื่อรวมกันแล้วไม่เกินกว่าจำนวนเงิน จำกัดความรับผิดรวมตามกรมธรรม์ประกันภัยนี้

สรุปได้ว่ากรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง มีหลักเกณฑ์สำคัญดังนี้

1. เป็นกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดสำหรับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง และไม่เหมาะสมกับการนำไปใช้กับผู้ประกอบการขนส่งรูปแบบเดียว
2. มีลักษณะเป็นการประกันภัยค่าจุนโดยบุคคลภายนอกหรือเจ้าของสินค้าที่ได้รับ ความเสียหายมีสิทธิเรียกร้องให้บริษัทผู้รับประกันภัยชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้แก่ตนได้ โดยตรง
3. มีลักษณะเป็นกรมธรรม์แบบกำหนดเวลา (time policy) โดยระยะเวลาประกันภัย (period of insurance) จะกำหนดไว้ในตารางกรมธรรม์ประกันภัย หรือการประกัน เฉพาะการขนส่งรายเที่ยว (voyage policy) จึงให้ความสำคัญในระยะเวลา และเส้นทางในการขนส่ง มากกว่าตัวสินค้าว่าเป็นประเภทใด

4. พิจารณาخذใช้ค่าเสียหายในหลัก “occurrence basic” ความรับผิดชอบของผู้เอาประกันภัยจะได้รับความคุ้มครองเกิดในช่วงระหว่างระยะเวลาประกันภัย และไม่ได้ขึ้นอยู่กับข้อยกเว้นความคุ้มครอง

5. ลักษณะของ Liability Insurance ตามกรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้มีลักษณะผสมระหว่างการประกันภัยความรับผิดตามสัญญา (Contractual Liability) และความรับผิดตามกฎหมาย (Legal Liability) กล่าวคือ ในกรณีความรับผิดชอบตามสัญญาจะให้ความคุ้มครองความสูญหาย หรือความเสียหายหรือการส่งมอบซ้กซ้ (เมื่อผู้เอาประกันภัยตกลงยินยอมในความรับผิดเมื่อส่งมอบซ้กซ้) ของสินค้าที่รับขนตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือใบตราส่งที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยแล้วได้แนบไว้ทำกรรมธรรม์ประกันภัยเท่านั้น ซึ่งสอดคล้องกับคำจำกัดความของกรมธรรม์ประกันภัยในส่วนที่ใช้คำว่าซึ่งมีหลักฐานแห่งสัญญาขนส่งตามข้อความและถ้อยคำในใบตราส่งที่เป็นแบบฟอร์มตามที่ได้แนบทำกรรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้ และเป็น Liability for the goods under Multimodal Transport Contract<sup>7</sup> จึงให้ความคุ้มครองรับผิดตามสัญญา ความสูญหาย หรือความเสียหาย กรณีส่งมอบซ้กซ้ (หากผู้เอาประกันภัยได้ตกลงยอมรับผิดกรณีส่งมอบซ้กซ้ ส่วนความรับผิดตามกฎหมาย เป็นกรณีที่ผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 มาตรา 50 ในเรื่องการรับเป็นตัวแทนของผู้ขนส่งหรือผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต่างประเทศ และตามมาตรา 25 ที่ให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องร่วมรับผิดชอบต่อการกระทำหรือละเว้นการกระทำของบุคคลอื่นตามหลัก vicarious liability

6. กรมธรรม์ฉบับนี้ไม่คุ้มครองความสูญหายหรือเสียหายหรือส่งมอบซ้กซ้ ซึ่งเกิดขึ้นในขณะที่ผู้เอาประกันภัยสามารถเรียกร้องหรือมีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนจากกรมธรรม์ประกันภัยอื่นใดตามหลัก non-contribution และความเสียหายสืบเนื่องทุกชนิด (Consequential Loss) จากความสูญหายหรือเสียหายของของ เช่น การสูญเสียดังกล่าว การหยุดชะงักทางธุรกิจ เหมือนกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้ขนส่ง

7. กรมธรรม์ประกันภัยชนิดนี้ ได้กำหนดการยกเว้นความคุ้มครองกรณีความเสียหายและความสูญเสียดังกล่าวจากภัยสงครามต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นสงครามกลางเมือง การกบฏ การจลาจล การประกาศกฎอัยการศึกและการแผ่รังสีหรือการแพร่กัมมันตภาพรังสีจากเชื้อเพลิงนิวเคลียร์ หรือ

<sup>7</sup> ประมวล จันทรชิวะ. การประกันภัยในอุตสาหกรรมขนส่งสินค้าและบริการโลจิสติกส์. พิมพ์ครั้งที่ 1, ชลบุรี : เนติกุล การพิมพ์ จัดพิมพ์โดยโครงการตำราคณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา, 2551. หน้า 200.

จากกานิวเคลียร์ใดๆอันเนื่องมาจากการเผาไหม้ของเชื้อเพลิงนิวเคลียร์ การแตกตัวหรือการระเบิดของกัมมันตรังสีหรือส่วนประกอบของนิวเคลียร์หรือทรัพย์สินอันตรายอื่นใดอันอาจเกิดการระเบิดในกระบวนการนิวเคลียร์

8. ธรรมเนียมนี้ไม่คุ้มครองค่าใช้จ่ายในการกำจัดและขนย้ายวัตถุอันตรายตามพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. 2535 หรือซากของวัตถุดังกล่าว

9. ไม่คุ้มครองค่าเสียหาย ค่าใช้จ่ายและการเรียกร้องสำหรับความเสียหายจากอันตรายที่เกิดจากการแพร่กระจายของมลพิษหรือภาวะมลพิษ ซึ่งหมายความรวมถึงรังสีในความหมายของคำวามลพิษด้วย

10. ถึงแม้วัตถุอันตรายจะไม่รวมอยู่ในทรัพย์สินที่ถูกยกเว้นการขนส่ง ซึ่งทำให้ผู้เอาประกันภัยหรือผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องมีความรับผิดชอบต่อความสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบซ้กซ้ำในการขนส่งวัตถุอันตราย และได้รับความคุ้มครองในธรรมเนียมนี้ได้ดีกว่าธรรมเนียมประกันภัยความรับผิดชอบของผู้ขนส่งก็ตาม แต่ธรรมเนียมนี้มุ่งเจตนาคุ้มครองความรับผิดชอบของผู้ขนส่งจริงซึ่งเป็นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในแง่สัญญาที่ตนต้องรับผิดชอบในความสูญหาย เสียหาย ส่งมอบซ้กซ้ำ ไม่ใช่ความรับผิดชอบในอันตรายของทรัพย์สินอันตรายต่อบุคคลภายนอกแต่อย่างใด

11. นอกจากธรรมเนียมประกันภัยความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่ได้รับความเห็นชอบจากกรมการประกันภัย ตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 แล้วยังมี ธรรมเนียมประกันภัยความรับผิดทางกฎหมายของผู้เชี่ยวชาญด้านขนส่ง (Transportation Specialist Legal Liability Insurance Policy) ของบริษัทซ้บ้ประกันภัย (ประเทศไทย)จำกัด ซึ่งใช้อยู่ในสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทยแห่งประเทศไทย (Thailand International Freight Forwarder Association : TIFFA ) เพื่อใช้กับสมาชิกของ TIFFA กับบริษัท ซ้บ้ประกันภัย (ประเทศไทย)จำกัด<sup>8</sup> ในธรรมเนียม Program II ซึ่งให้ความคุ้มครองในความคุ้มครองความเสียหายกับบุคคลภายนอกในกรณี ได้แก่ การเสียชีวิตโดยอุบัติเหตุ การบาดเจ็บทางร่างกาย หรือการเจ็บป่วยรวมทั้งค่ารักษาพยาบาล ค่ายารักษาโรค และค่าใช้จ่ายในการทำศพ หากเป็นความเสียหายที่ผลสืบเนื่องมาจากการเสียชีวิต การบาดเจ็บหรือการเจ็บป่วย เพิ่มมาด้วย

แต่อย่างไรก็ตามความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่บุคคลภายนอกข้างต้นไม่รวมถึง การเสียชีวิตโดยอุบัติเหตุ การบาดเจ็บทางร่างกาย หรือการเจ็บป่วยรวมทั้งค่ารักษาพยาบาล ค่ายารักษา

<sup>8</sup> สวรรส สุวรรณวัฒน์ .การประกันภัยความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ : ศึกษาเฉพาะธรรมเนียมประกันภัยความรับผิดที่ใช้ในสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแห่งประเทศไทย , วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต, คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ,2549. หน้า 88.

โรค และค่าใช้จ่ายในการทำศพของลูกจ้างของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตลอดจนบุคคลใดๆที่ทำการภายใต้สัญญาการบริการหรือการฝึกงานและผู้จัดการ หรือเจ้าหน้าที่ของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ คู่สัญญาของผู้ประกอบการขนส่งหรือคู่สัญญาช่วง หรือลูกจ้างของบุคคลดังกล่าวด้วย และไม่ครอบคลุมถึงการบาดเจ็บและข้อเรียกร้องที่เกิดจากการใช้ยานพาหนะและเครื่องจักร ที่สามารถเคลื่อนที่ได้ด้วยตนเองและใช้ในการขนส่งทางถนนหรือเดินรถหรือยานพาหนะที่ได้มีการประกันภัยไว้ในกรมธรรม์อื่นๆ แสดงให้เห็นว่ากรมธรรม์ฉบับนี้คุ้มครองความเสียหายแก่บุคคลภายนอกนั้น หมายถึงบุคคลภายนอกที่ไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบแต่อย่างใดเลย จึงไม่สามารถนำกรมธรรม์นี้มาใช้ในการคุ้มครองความเสียหายที่เกิดแก่ลูกจ้างผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้แม้มีสาเหตุหรือสืบเนื่องมาจากเหตุที่เกี่ยวกับการที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เป็นเจ้าของเรือ หรือครอบครองที่ดิน สิ่งปลูกสร้างก็ตาม

และประเด็นที่สำคัญคือกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดทางกฎหมายของผู้เชี่ยวชาญด้านขนส่ง ของบริษัทซันบีประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งใช้ใน TIFFA พบว่ามีการยกเว้นความคุ้มครองอันตรายที่มาจากนิวเคลียร์ คือข้อเรียกร้องที่เกิดขึ้นจากปฏิกิริยานิวเคลียร์ หรือการปนเปื้อน หรืออันตรายจากนิวเคลียร์ประการอื่นใด รวมทั้งการยกเว้นความรับผิดในการเกิดมลภาวะ การเกิดมลพิษไม่ว่าจะอยู่ในระหว่างการก่อตัว การเก็บรักษา การคมนาคมขนส่ง การขนถ่าย การปล่อยของเสีย การหนี การรั่วไหล การแพร่กระจาย การบำบัด การเคลื่อนย้ายหรือการกำจัดสารมีพิษต่อสิ่งแวดล้อม ค่าใช้จ่ายในการเคลื่อนย้าย ทำให้ไม่สามารถนำมาใช้คุ้มครองการขนส่งวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุกัมมันตรังสีได้

#### 4.1.4 กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดตามกฎหมายจากการขนส่งวัตถุอันตรายทางบก

กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดชนิดนี้มีเพื่อให้เป็นไปตามประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่องการประกันภัยความเสียหายจากการขนส่งวัตถุอันตราย พ.ศ.2549 และประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่องการประกันภัยความเสียหายจากการขนส่งวัตถุอันตราย (ฉบับที่2) พ.ศ.2550 ซึ่งกำหนดให้ผู้เอาประกันภัยในกรมธรรม์นี้ หมายถึงบุคคลหรือนิติบุคคลตามที่ระบุชื่อเป็นผู้เอาประกันภัยในหน้าตารางกรมธรรม์ประกันภัย และการขนส่ง หมายถึงการขนส่งวัตถุอันตรายทางบกด้วยรถหรือพาหนะอื่นใดแต่ ไม่หมายรวมถึงการขนส่งวัตถุอันตรายทางรถไฟและแพขนานยนต์ ความเสียหายที่เกิดจากวัตถุอันตรายหรือสินค้าอันตรายที่กรมธรรม์นี้คุ้มครองระบุไว้ในหน้าตารางกรมธรรม์ประกันภัยแบ่งตามคุณสมบัติความเป็นอันตราย 9 ประเภท ตามมติ

คณะกรรมการวัตถุอันตรายเรื่องการขนส่งวัตถุอันตรายทางบก พ.ศ.2545 คือ วัตถุระเบิด ก๊าซ ของเหลวไวไฟ ของแข็งไวไฟ สารที่ลุกไหม้ได้เอง และสารให้ก๊าซไวไฟเมื่อสัมผัสกับน้ำ สารออกซิไดส์ และสารอินทรีย์เปอร์ออกไซด์ สารพิษและสารติดเชื้อ วัสดุแก๊สมันตรังสี สารกัดกร่อน วัตถุอันตราย อย่างอื่นที่ไม่อยู่ในประเภท 1-8

ระยะเวลาที่ได้รับความคุ้มครองในการขนส่ง จะเริ่มเมื่อรถบรรทุกวัตถุอันตรายทำการขนส่งวัตถุอันตรายเคลื่อนที่ระหว่างจุดเริ่มต้นและจุดหมายปลายทาง (เที่ยวไป-กลับ) รวมถึงการเปลี่ยนยานพาหนะระหว่างการขนส่ง ทั้งนี้ระยะเวลาตั้งแต่เริ่มต้นจนกระทั่งสิ้นสุดการขนส่ง จะต้องอยู่ภายใต้ระยะเวลาเอาประกันภัยตามที่ระบุในหน้าตารางกรมธรรม์ประกันภัย เหตุการณ์ต่อเนื่องในแต่ละครั้งซึ่งเป็นผลทำให้เกิดความสูญเสียหรือเสียหายอันเนื่องมาจากสาเหตุเดียวกันแต่ละครั้ง

ในกรมธรรม์นี้ได้นิยามคำว่า ผู้ขับขี่ หมายถึงผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ได้รับใบอนุญาตตามกฎหมายให้ขับขี่ยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งวัตถุอันตราย ดังนั้นกรมธรรม์นี้จึงไม่ครอบคลุมความเสียหายที่เกิดจากผู้ขับขี่ที่ไม่ได้รับใบอนุญาตการขนส่งวัตถุอันตรายแต่อย่างใด บุคคลภายนอกที่ได้รับค่าเสียหาย คือบุคคลใดๆซึ่งไม่รวมผู้เอาประกันภัย หรือลูกจ้างของผู้เอาประกันภัยขณะอยู่ในระหว่างทางการที่จ้าง หรือบุคคลผู้ซึ่งในขณะที่เกิดเหตุอยู่ในระหว่างปฏิบัติงานให้ ผู้เอาประกันภัยภายใต้สัญญาว่าจ้างหรือการฝึกงาน หรือคู่สมรส บิดา มารดา และบุตรของผู้เอาประกันภัย หรือบุคคลที่อยู่ด้วยกันกับผู้เอาประกันภัย หรือบุคคลที่อยู่ด้วยกันกับผู้เอาประกันภัยซึ่งเกี่ยววข้องโดยตรงหรือโดยอ้อมกับกิจการของผู้เอาประกันภัย และผู้โดยสารในยานพาหนะขนส่งวัตถุอันตรายที่เอาประกันภัย

จึงสามารถแบ่งบุคคลภายนอกที่ได้รับความเสียหายได้เป็น 2 ประเภท คือ

1. ผู้เสียหายที่เป็นเอกชนหรือประชาชน ที่ได้รับผลกระทบจากความเสียหายในชีวิต ร่างกาย อนามัย หรือทรัพย์สิน เนื่องจากการขนส่งวัตถุอันตรายทางบก มีสิทธิในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในฐานะผู้ถูกละเมิดตามกฎหมาย
2. ผู้เสียหายในฐานะที่เป็นรัฐ ในกรณีเกิดความเสียหายต่อทรัพย์สินของรัฐ หรือทรัพยากรธรรมชาติ ซึ่งเป็นสินค้าสาธารณะตามหลักเศรษฐศาสตร์ หน่วยงานราชการของรัฐ ได้แก่ กระทรวง ทบวง กรม ฯลฯ มีสิทธิฟ้องร้องดำเนินคดีเรียกค่าเสียหายจากผู้ก่อให้เกิดความเสียหาย เพราะเมื่อทรัพยากรธรรมชาติทุกชนิดเป็นทรัพย์สิน

ในข้อตกลงความคุ้มครองแห่งกรมธรรม์ประกันภัยนี้ บริษัทจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความสูญเสีย หรือความเสียหายอันเกิดแก่บุคคลภายนอกซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบตามกฎหมายเนื่องจากการรั่วไหล การระเบิด หรือการติดไฟของวัตถุอันตรายที่ทำการขนส่งโดยผู้เอา

ประกันภัยในยานพาหนะขนส่งที่ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์ประกันภัย และเป็นผลทำให้เกิด (1) ความสูญเสียต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัยของบุคคลภายนอก (2) ความเสียหายต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอก (3) ค่าใช้จ่ายในการขจัด เคลื่อนย้าย บำบัด บรรเทาความเสียหาย รวมทั้งการฟื้นฟูให้กลับสู่สภาพเดิม หรือสภาพที่ใกล้เคียงกับสภาพเดิม ซึ่งรวมถึงความเสียหายแก่สัตว์ พืช สิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติ ทรัพย์สินของแผ่นดิน หรือทรัพย์สินที่ไม่มีเจ้าของ

ทั้งนี้ ความรับผิดชอบของบริษัทตามข้อตกลงคุ้มครองข้างต้น ให้รวมถึง ค่าใช้จ่าย ค่าธรรมเนียมในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามกรมธรรม์ประกันภัยนี้ที่ผู้เอาประกันภัยได้ขอใช้ให้กับผู้เรียกร้อง และค่าใช้จ่ายค่าธรรมเนียมซึ่งผู้เอาประกันภัยได้จ่ายไปด้วยความยินยอม เป็นลายลักษณ์อักษรจากบริษัท แต่เมื่อรวมกับความคุ้มครองอย่างอื่นแล้วจะต้องไม่เกินจำนวนเงินจำกัดความรับผิดที่ระบุในตารางกรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้

หน้าที่ของผู้เอาประกันภัย จึงต้องป้องกันหรือจัดให้มีการป้องกันตามสมควร เพื่อมิให้เกิดอุบัติเหตุ และต้องปฏิบัติตามบทบัญญัติของกฎหมายและข้อบังคับของเจ้าหน้าที่ราชการ และเมื่อต้องการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน ต้องแจ้งให้บริษัททราบโดยไม่ชักช้า ส่งต่อให้บริษัททันทีเมื่อได้รับหมายศาลหรือคำสั่งหรือคำสั่งของศาล ไม่ตกลงยินยอมเสนอ หรือให้สัญญาว่าจะขอใช้ค่าเสียหายให้แก่บุคคลใดๆ โดยไม่ได้รับความยินยอมจากบริษัท เว้นแต่บริษัทมิได้จัดการต่อการเรียกร้องนั้น ซึ่งเป็นหน้าที่คล้ายคลึงกับหน้าที่ของผู้เอาประกันภัยในกรมธรรม์ประกันภัยชนิดอื่นดังที่กล่าวมา

แต่สังเกตได้ว่าในกรมธรรม์ประกันภัยชนิดนี้มีการกำหนดหน้าที่ของผู้เอาประกันภัย ในการดำเนินการอย่างทันทีทันใดไว้ด้วยต้องมีหน้าที่ในการหยุดยั้งการทำปฏิกิริยา หรือการทำให้เป็นกลาง หรือการทำความสะอาดสารเคมีที่รั่วไหล เป็นต้น เพื่อป้องกันความเสียหายอันอาจเพิ่มขึ้นต่อ สิ่งแวดล้อม หรือบุคคลภายนอก ซึ่งค่าใช้จ่ายฉุกเฉินที่สมเหตุสมผลนี้อยู่ภายใต้ความคุ้มครองของกรมธรรม์ประกันภัยภายใต้จำนวนเงินจำกัดความรับผิดตามที่ระบุไว้ในหน้าตารางกรมธรรม์ ไม่ว่าจะดำเนินการโดยผู้เอาประกันภัยเอง หรือปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าหน้าที่ของรัฐ หรือกระทำโดยเจ้าหน้าที่ของรัฐ อนึ่งค่าใช้จ่ายนี้ไม่จำเป็นต้องได้รับความยินยอมจากบริษัทก่อนที่จะดำเนินการได้

สำหรับค่าเสียหาย และค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นหลังจากนั้นเพื่อฟื้นฟูสิ่งแวดล้อม ให้กลับคืนสู่สภาพเดิม หรือสภาพที่ ใกล้เคียงกับสภาพเดิมจะต้องได้รับความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจากบริษัทก่อน ค่าใช้จ่ายที่ผู้เอาประกันภัยได้จ่ายไปเพื่อ หยุดยั้งการทำปฏิกิริยา หรือ การทำให้เป็นกลาง หรือ การทำความสะอาดสารเคมีที่รั่วไหลดังกล่าว บริษัทฯจะจ่ายคืนให้แก่ผู้เอาประกันภัย ทั้งนี้ตามความคุ้มครองของกรมธรรม์ประกันภัย แต่ผู้เอาประกันภัย จะต้องส่งมอบเอกสาร หลักฐาน แสดงค่าใช้จ่ายตามความจำเป็นที่เกิดขึ้นให้แก่บริษัทฯ

หากกรณีที่ขนส่งวัตถุดิบรายมีการทำประกันภัยรถยนต์ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 หรือการประกันภัยภาคความสมัครใจซึ่งคุ้มครองความรับผิดต่อบุคคลภายนอกไว้แล้ว เมื่อสามารถเรียกร้องจากกรมธรรม์ประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้แล้ว กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดตามกฎหมายจากการขนส่งวัตถุดิบทางบกจะไปรับผิดชอบในส่วนที่ขาดเกินจากการชดใช้ภายใต้กรมธรรม์ดังกล่าว กรณีถ้าในขณะที่เกิดเหตุซึ่งเป็นผลให้มีการเรียกค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยนี้มีการประกันภัยอื่นนอกเหนือจากตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งคุ้มครองถึงความสูญเสียหรือเสียหายอย่างเดียวกัน บริษัทจะชดใช้ไม่เกินอัตราส่วนจำนวนเงินจำกัดความรับผิดของบริษัท สำหรับจำนวนเงินที่ต้องจ่ายเกี่ยวกับความสูญเสียหรือเสียหายนั้น

จำนวนเงินจำกัดความรับผิดสูงสุดของบริษัทจะไม่เกินจำนวนเงินจำกัดความรับผิดสูงสุดต่อเหตุการณ์แต่ละครั้ง และตลอดระยะเวลาเอาประกันภัยตามที่ระบุในหน้าตารางกรมธรรม์ประกันภัย

ในกรณีที่รถยนต์ลากจูง(หัวลาก) และรถพ่วง(หางลาก) ได้อเอาประกันภัยไว้กับบริษัทประกันภัยทั้งในส่วนรถยนต์ลากจูงและรถพ่วง หากเกิดเหตุความเสียหายผู้ได้รับความเสียหายจะได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนดังนี้

1) หากรถยนต์ลากจูง(หัวลาก) และรถพ่วง(หางลาก) ได้อเอาประกันภัยไว้ภายใต้บริษัทประกันภัยเดียวกันบริษัทประกันภัยจะชดใช้ไม่เกินวงเงินจำกัดความรับผิดเฉพาะกรมธรรม์ประกันภัยที่มีวงเงินจำกัดความรับผิดสูงสุดเพียงฉบับเดียวเท่านั้น

2) หากรถยนต์ลากจูง(หัวลาก) และรถพ่วง(หางลาก) ได้อเอาประกันภัยไว้ต่างบริษัทเมื่อเกิดความเสียหายขึ้นบริษัทประกันภัยจะร่วมกันเฉลี่ยชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามสัดส่วนของจำนวนเงินจำกัดความรับผิดของแต่ละ บริษัทประกันภัย และผู้ได้รับความเสียหายจะได้รับการชดใช้ไม่เกินจำนวนเงินจำกัดความรับผิดของกรมธรรม์ ประกันภัยฉบับที่มีวงเงินจำกัดความรับผิดสูงสุดเท่านั้น

เมื่อกรมธรรม์ฉบับนี้คุ้มครองการขนส่งวัตถุดิบแล้ว ดังนั้นการให้ข้อมูลเส้นทาง/ความถี่ในการขนส่ง จากที่ใดไปถึงที่ใด ระยะทางไป-กลับทั้งหมด โดยเฉลี่ยแล้วก็กิโลเมตร มีความถี่ในการขนส่งจำนวนเที่ยว/ปี จำนวนพนักงานขับรถขนส่งวัตถุดิบ ราย นโยบายในเรื่องการซ่อมบำรุงรถ การอบรมพนักงานขับรถ ทีมปฏิบัติการฉุกเฉินกรณีเกิดการรั่วไหล/ระเบิดของวัตถุดิบ การถูกปฏิเสธการขอเอาประกันภัยหรือเคยถูกบอกเลิกสัญญา การปฏิเสธการเรียกสัญญา

เรียกเบี้ยประกันเพิ่ม ประวัติความเสียหายในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา อันเป็นเหตุให้เกิดการรั่วไหลของวัตถุอันตราย\* จึงเป็นสิ่งที่เป็นมูลฐานของสัญญาระหว่างผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัย

อัตราเบี้ยประกันภัย (ต่อปี) สำหรับกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดชอบจากการขนส่งวัตถุอันตรายทางบก มีดังนี้คือ

1. ขั้นต่ำ 0.09% ของจำนวนเงินจำกัดความรับผิด
2. 2% ของจำนวนเงินจำกัดความรับผิด

ทั้งนี้ก็มีกำหนดส่วนลดสำหรับกรณีที่มีการประกันภัยกลุ่ม กรณีมีการประกันภัยรถยนต์ภาคความสมัครใจ ส่วนลดสำหรับความผิดส่วนแรก สำหรับค่าใช้จ่ายในการ clean up ซึ่งการมีส่วนลดสำหรับค่าใช้จ่ายในการ clean up ได้ จะต้องเป็นบริษัทที่ได้ทำสัญญาข้อตกลงร่วมกัน (MOU) กับผู้ผลิตผู้นำเข้า ผู้ขนส่ง หรือผู้ที่มีไว้ครอบครองซึ่งวัตถุอันตรายรายอื่นในการเข้าจัดการอุบัติเหตุ พร้อมทั้งมีการฝึกฝนร่วมกันกับคู่สัญญา ส่วนลดเรื่องการมีประวัติ หรือการได้ใบรับรองที่ดีจะได้รับส่วนลดเบี้ยประกันภัยในปีแรก

เอกสารแนบท้ายขยายความคุ้มครองกรณีแท็งก์บรรจุ ยังไม่ได้ผ่านการรับรองมาตรฐาน (Uncertified Tank Clause) เมื่อแท็งก์บางส่วนอาจจะอยู่ในการตรวจสอบของกรมโรงงานอุตสาหกรรมและใช้ระยะเวลาละแยะหนึ่งในการตรวจสอบ ตามแผนงานที่ได้ยื่นต่อกรมโรงงานอุตสาหกรรมไว้ โดยบริษัทจะคำนวณเบี้ยประกันภัยแบบระยะสั้น หากครบกำหนดดังกล่าวแล้วแท็งก์ก็ยังคงไม่ผ่านการรับรองหรือไม่ใบรับรองมาตรฐาน กรมธรรม์ฉบับนี้จะสิ้นสุดความคุ้มครองทันที

- เอกสารแนบท้ายขยายความคุ้มครองการขนถ่ายวัตถุอันตรายออกจากหรือใส่ในยานพาหนะหรือภาชนะที่ใช้ขนส่งวัตถุอันตราย (Loading and Unloading Clause)
- เอกสารแนบท้ายขยายความคุ้มครองถึงการขนส่งขณะข้ามแพขนานยนต์ภายในประเทศไทย (Ferry Extension Clause)
- เอกสารแนบท้ายขยายความคุ้มครองถึงการขนส่งโดยรถไฟภายในประเทศไทย (Train Extension Clause) การขนส่งวัตถุอันตรายทางรถไฟภายในอาณาเขตประเทศไทย

#### -หลักเกณฑ์ความรับผิดชอบของกรมธรรม์

รายละเอียดปรากฏใน ชื่อ-ที่อยู่บริษัท ใบคำขอเอาประกันภัย การประกันภัยความรับผิดชอบตามกฎหมายจากการขนส่งวัตถุอันตรายทางบก



กรมธรรม์ฉบับนี้คุ้มครองความรับผิดของผู้ขนส่งวัตถุอันตรายในความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยของบุคคลภายนอก ความเสียหายต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอก ค่าใช้จ่ายในการขจัด เคลื่อนย้าย บำบัด บรรเทาความเสียหาย รวมทั้งการฟื้นฟูให้กลับสู่สภาพเดิม หรือสภาพใกล้เคียงกับสภาพเดิม ซึ่งรวมถึงความเสียหายแก่สัตว์ พืช สิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติ ทรัพย์สินของแผ่นดินหรือทรัพย์สินไม่มีเจ้าของ

#### -ขอบเขตของความรับผิด

กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดตามกฎหมายจากการขนส่งวัตถุอันตรายทางบก จะคุ้มครองความสูญเสีย หรือความเสียหายอันเกิดแก่บุคคลภายนอกซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดตามกฎหมายเนื่องจากการรั่วไหล การระเบิด หรือการติดไฟของวัตถุอันตรายที่ทำการขนส่งโดยผู้เอาประกันภัย เป็นผลทำให้เกิด (1) ความสูญเสียต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัยของบุคคลภายนอก (2) ความเสียหายต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอก (3) ค่าใช้จ่ายในการขจัด เคลื่อนย้าย บำบัด บรรเทาความเสียหาย รวมทั้งการฟื้นฟูให้กลับสู่สภาพเดิม หรือสภาพที่ใกล้เคียงกับสภาพเดิม ซึ่งรวมถึงความเสียหายแก่สัตว์ พืช สิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติ ทรัพย์สินของแผ่นดิน หรือทรัพย์สินไม่มีเจ้าของ และค่าธรรมเนียมต่างๆ ข้อดีของกรมธรรม์นี้จะเป็นประโยชน์ต่อผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการขนส่งวัตถุอันตราย แต่มีข้อเสียที่ว่ากรมธรรม์นี้ใช้ได้ในการขนส่งภายในประเทศเท่านั้น ซึ่งอาจไม่เกิดความสะดวกต่อการขนส่งวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุกัมมันตรังสีที่มีการนำเข้า ส่งออก อย่างมากระหว่างประเทศ แต่เงื่อนไขของกรมธรรม์ฉบับนี้จะคุ้มครองเฉพาะในกรณีผู้ขับขี่ที่ได้รับใบอนุญาตกฎหมายให้ขับขี่ยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งวัตถุอันตรายเท่านั้น จึงไม่คุ้มครองความเสียหายหากเกิดจากผู้ขับขี่ที่ไม่ได้รับใบอนุญาตในการขับขี่หรือผู้ที่มาขับขี่แทนชั่วคราวได้

#### -ข้อจำกัดความรับผิด

กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดตามกฎหมายจากการขนส่งวัตถุอันตรายทางบก จะมีการจำกัดความรับผิดโดยให้เป็นไปตามอัตราเบี้ยประกันภัย (ต่อปี) ขั้นต่ำ 0.09% ของจำนวนเงินจำกัดความรับผิด และ 2% ของจำนวนเงินจำกัดความรับผิด ทั้งนี้ก็มีการกำหนดส่วนลดสำหรับกรณีที่มีการประกันภัยกลุ่มได้ แต่บริษัทรับประกันภัยที่รับกรมธรรม์ดังกล่าวต้องพิจารณาถึงเส้นทาง/ความถี่ในการขนส่ง การถูกปฏิเสธการขอเอาประกันภัยหรือเคยถูกบอกเลิกสัญญา การปฏิเสธการเรียกสัญญา เรียกเบี้ยประกันเพิ่ม ประวัติความเสียหายในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา นโยบายการบริหารบริษัท ผู้ขนส่ง การซ่อมบำรุงรถ การอบรมพนักงานขับรถ มาพิจารณาประกอบกัน

### -ช้อยกเว้นความรับผิด

- ช้อยกเว้นความคุ้มครองความรับผิดของกรมธรรม์เป็นไปตามช้อยกเว้นความคุ้มครองความรับผิดตามกฎหมายเหตุอันเกิดจาก
- (1) ความสูญเสียหรือความเสียหายใดๆ ที่เกิดแก่บุคคลภายนอกซึ่งเป็นผู้กระทำละเมิด
  - (2) ความรับผิดส่วนแรกที่ผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดเองตามที่ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์ประกันภัย
  - (3) ความสูญเสียหรือความเสียหายใด ๆ ต่อวัตถุอันตราย ภาชนะบรรจุวัตถุอันตราย รวมทั้งรถหรือพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง
  - (4) ความสูญเสียหรือความเสียหายใดๆ ต่อทรัพย์สินที่ผู้เอาประกันภัย หรือลูกจ้างของผู้เอาประกันภัย คู่สมรส บิดา มารดา และบุตรของผู้เอาประกันภัยเป็นเจ้าของ หรือครอบครอง หรือดูแล ควบคุม หรือกำลังใช้ หรือกำลังปฏิบัติงาน
  - (5) ความสูญเสียหรือความเสียหายใดๆ อันเกิดจากการบรรจุ การหีบห่อ หรือการใช้ภาชนะบรรจุ หรืออุปกรณ์ที่ไม่ได้มาตรฐานตามสภาพของวัตถุอันตราย
  - (6) ความสูญเสียหรือความเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้นนอกอาณาเขตประเทศไทย
  - (7) ค่าปรับทางแพ่ง ค่าปรับทางอาญา หรือค่าปรับโดยสัญญา
  - (8) ความสูญเสียหรือความเสียหายซึ่งเกิดขึ้นขณะขนถ่ายวัตถุอันตรายออกจากหรือใส่ในยานพาหนะหรือภาชนะที่ใช้ขนส่งวัตถุอันตราย
  - (9) ความสูญเสียหรือความเสียหายที่สืบเนื่องมาจากการเสื่อมสภาพของยานพาหนะ หรือการบรรทุกเกินขนาดน้ำหนักที่จะบรรทุกได้
  - (10) ความเสียหายต่อเนื้อใด ๆ ที่ไม่ได้เป็นผลมาจากความเสียหายต่อทรัพย์สิน หรือความสูญเสียต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัยของบุคคลภายนอก เช่น การสูญเสียการตลาด การหยุดชะงักของธุรกิจและสายการผลิต การเสียโอกาสในการใช้งาน เป็นต้น
  - (11) ความสูญเสียหรือความเสียหายใด ๆ ซึ่งเกิดจากผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ขนส่งวัตถุอันตรายมีปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด หรือมีสารเสพติดหรือยาเสพติดให้โทษในร่างกาย
  - (12) ความสูญเสียหรือความเสียหายใด ๆ ซึ่งเกิดจากผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ขนส่งวัตถุอันตรายไม่ได้รับใบอนุญาตขนส่งวัตถุอันตรายตามที่กฎหมายกำหนด
  - (13) ความสูญเสียหรือเสียหายไม่ว่าลักษณะใด ๆ อันเกิดจาก หรือเกี่ยวเนื่องมาจาก หรือเป็นผลโดยตรงหรือโดยอ้อมจาก
    - ก. สงคราม การรุกราน การกระทำที่มุ่งร้ายของศัตรูต่างชาติ หรือการกระทำที่มุ่งร้ายคล้ายสงคราม(ไม่ว่าจะมีการประกาศหรือไม่ก็ตาม) หรือสงครามกลางเมือง

- ข. การแข่งขัน การกบฏ การจลาจล การนัดหยุดงาน การยึดอำนาจ การก่อความวุ่นวาย การก่อการร้าย การกระทำของผู้ก่อการร้าย การปฏิวัติ การประกาศกฏอัยการศึก หรือเหตุการณ์ใดๆ ซึ่งจะเป็นเหตุให้มีการประกาศหรือคงไว้ซึ่งกฏอัยการศึก
- ค. ความสูญเสียหรือความเสียหายใดๆ ที่เกิดขึ้นระหว่างหรือสืบเนื่องจากการริบ ยึด ทำลาย หรือทำ ความเสียหายแก่ยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งโดยเจ้าหน้าที่ของรัฐ

จากการศึกษาข้อยกเว้นความรับผิดชอบประกันภัยความรับผิดชอบตามกฎหมายจากการขนส่งวัตถุอันตรายทางบก มีการกำหนดข้อยกเว้นความรับผิดชอบความสูญเสียหรือเสียหายไม่ว่าลักษณะใด ๆ อันเกิดจาก หรือเกี่ยวเนื่องมาจาก หรือเป็นผลโดยตรงหรือโดยอ้อมจากสงคราม การรุกราน การกระทำที่มุ่งร้ายของศัตรูต่างชาติ *อาวุธนิวเคลียร์ การแผ่รังสี หรือการแพร่กัมมันตภาพรังสีจากเชื้อเพลิงนิวเคลียร์ หรือกากนิวเคลียร์ใด ๆ อันเนื่องมาจากการเผาไหม้ของเชื้อเพลิงนิวเคลียร์ และจากกรรมวิธีใดๆ แห่งการแตกแยกตัวทางนิวเคลียร์ ซึ่งดำเนินการติดต่อกันไปด้วยตัวเอง* (เว้นแต่จะมีการให้ความคุ้มครองโดยระบุไว้ในเอกสารแนบท้ายเป็นการเฉพาะ) ซึ่งหมายความว่ากรมธรรม์ฉบับนี้ได้ให้ช่องทางในการซื้อเบี้ยประกันคุ้มครองเพิ่มเติมจากการขนส่งวัตถุอันตรายทางบกปกติ แต่ทั้งนี้แนวทางการแก้ไขยังมีข้อจำกัดอยู่มาก ได้แก่ การที่รถยนต์ที่เข้ามาในกรณีความคุ้มครองของกรมธรรม์ดังกล่าวมีลักษณะเป็นรถลากจูง (หัวลาก) และรถพ่วง (หางลาก) แต่ไม่ได้กล่าวถึงการขนส่งวัตถุอันตรายที่มีลักษณะเป็นขนาดเล็กแต่อย่างใด

ทั้งนี้ในประเด็นของกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดชอบตามกฎหมายจากการขนส่งวัตถุอันตรายทางบก ซึ่งเป็นกรมธรรม์ที่มีความใกล้เคียงกับการขนส่งวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุกัมมันตรังสีมากที่สุดในการประกันภัยแบบสัญญาประกันภัยความเสียหายจากการขนส่งวัตถุหรือสินค้าอันตราย แต่เนื่องจากการจัดทำกรมธรรม์ประกันภัยบางครั้ง ไม่สามารถจะมาเยียวยาความเสี่ยงในความเสียหายได้ เนื่องจากมีข้อจำกัดบางประการ ได้แก่ ความเสียหายเนื่องจากการขนส่งวัตถุอันตรายทางบกยังมีไม่มากนัก ทำให้ผู้รับประกันภัยยากที่จะประเมินความเสี่ยง และคำนวณค่าเบี้ยประกันภัยได้ ผู้เอาประกันภัยจึงควรต้องทำประกันภัยไว้ให้เพียงพอกับความเสียหายที่น่าจะเกิดขึ้นโดยประเมินจากความรุนแรงที่น่าจะทำอันตรายของวัตถุอันตรายที่ขนนั้นโดยผู้เอาประกันภัยจะต้องแถลงข้อความจริงต่อผู้รับประกันภัย เพื่อที่ผู้รับประกันภัยจะได้ประเมินความเสี่ยงตามข้อมูลที่ได้รับมา

มาตรการทางประกันภัยเป็นวิธีหนึ่งที่จะช่วยให้การเยียวยาความเสียหายเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและรวดเร็ว ทั้งอำนวยความสะดวกสูงสุดบุคคลที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย ดังนั้นรัฐจึงออกกฎหมายบังคับให้ผู้ประกอบการขนส่งวัตถุอันตรายทางบกต้องทำประกันภัยสำหรับวัตถุอันตรายที่

บรรจุในภาชนะที่กำหนด กล่าวคือบรรจุทุกวัตถุอันตรายในแท็งก์ติดตึ๊งถาวรกับตัวรถ แท็งก์ติดตึ๊งไม่ถาวรกับตัวรถ แท็งก์คอนเทนเนอร์ แท็งก์สับเปลี่ยนได้ซึ่งผนังโครงสร้างทำด้วยโลหะ รถติดตึ๊งภาชนะบรรจุก๊าซเรียงกันเป็นดับ แท็งก์พลาสติกเสริมไฟเบอร์ และแท็งก์บรรจุของเสียที่ทำงานภายใต้สุญญากาศเท่านั้น จะเห็นได้ว่าประกาศกระทรวงอุตสาหกรรมนี้ไม่ได้ครอบคลุมถึงพาหนะที่บรรจุวัตถุอันตรายประเภทที่ไม่มีการติดตึ๊งแท็งก์ตามที่ได้อธิบาย ทำให้ไม่สามารถครอบคลุมถึงพาหนะประเภทอื่นได้

ปัจจุบันกรมโรงงานอุตสาหกรรมได้ทำการแก้ไขกฎกระทรวงเรื่องที่ต้องให้รถยนต์ที่ขนส่งวัตถุอันตรายจะต้องมีประกันภัยคุ้มครอง เปลี่ยนเงื่อนไขการทำประกันภัยจากเดิมที่จะต้องซื้อความคุ้มครองความเสียหายต่อครั้ง ขั้นต่ำ 30 ล้านบาท โดยลดความคุ้มครองต่อครั้งลงเหลือ 5 ล้านบาท ทางกรมโรงงานฯ จะให้ผู้ประกอบการซื้อความคุ้มครองเฉพาะความเสียหายที่เกิดจากการรั่วไหลของวัตถุอันตราย แล้วทำให้สภาพแวดล้อมเสียหาย ซึ่งจะเข้าเงื่อนไขประกันภัยตามกฎหมายกระทรวง ส่วนความเสียหายที่เกิดจากรถที่มีต่อบุคคลภายนอก ปัจจุบันยังไม่ได้กำหนดให้ชดเชยความเสียหายนี้ ทำให้ต้องนำกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์มาใช้พลางก่อน ทั้งนี้ผู้ประกอบการขนส่งวัตถุอันตรายทางบกจะต้องแสดงต้นฉบับกรมธรรม์ประกันภัยสำหรับรถหรือพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง พร้อมทั้งสำเนากรมธรรม์ไว้เป็นหลักฐานต่อกรมโรงงานอุตสาหกรรมด้วย

ประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่องการประกันภัยความเสียหายจากการขนส่งวัตถุอันตราย พ.ศ.2549 และประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่องการประกันภัยความเสียหายจากการขนส่งวัตถุอันตราย (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2550 กำหนดบังคับให้ต้องทำประกันภัยความเสียหายจากการขนส่งวัตถุอันตรายทางบก แต่ไม่ได้กำหนดโทษของผู้ที่ละเลยที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายให้ชัดเจนว่าจะได้รับโทษอย่างไรบ้าง ทำให้ความศักดิ์สิทธิ์ของการบังคับทางกฎหมายในส่วนโทษดังกล่าวหายไป อีกทั้งมีการให้ความสำคัญกับรถบรรทุกอันตรายชนิดที่มีแท็งก์ติดอยู่กับพาหนะมากกว่า เพราะกรมการขนส่งทางบกก็สามารถตรวจสอบได้ว่าการทำประกันภัยไว้หรือไม่จากระบบทะเบียน และการขอต่ออายุเป็นรายปี เพื่อทำการตรวจสอบสภาพของบรรจุภัณฑ์ซึ่งแตกต่างจากบรรจุวัตถุอันตรายขนาดเล็ก ที่ไม่สามารถตรวจสอบได้เลยว่าได้มีการทำประกันภัยไว้ ประกาศกระทรวงอุตสาหกรรมฉบับนี้จึงไม่ได้มีการกล่าวถึงรถบรรทุกวัตถุอันตรายประเภทอื่น และในเมื่อการขนส่งวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุกัมมันตรังสีที่เป็นวัสดุที่มีขนาดเล็กและอันตรายที่ประกาศนี้ไม่ได้ครอบคลุมถึง และหน่วยงานหลายฝ่ายที่เกี่ยวข้องยังขาดความพร้อมในการที่จะปฏิบัติตามข้อกำหนดดังกล่าว

รัฐเห็นความสำคัญของการทำประกันภัยความเสียหายจากการขนส่งวัตถุอันตราย เพื่อให้ผู้ได้รับความเสียหายได้รับความเป็นธรรม ซึ่งการประกันภัยเป็นวิธีการเยียวยาขาดใช้ที่มีประสิทธิภาพสำหรับผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย ทั้งฝ่ายผู้เสียหาย ผู้ประกอบการขนส่ง รัฐที่มีค่าใช้จ่ายใน

การขจัดมลพิษ ค่าใช้จ่ายนี้สามารถเรียกร้องได้ภายใต้ความคุ้มครองของกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดชอบตามกฎหมายจากการขนส่งวัตถุอันตรายทางบก ซึ่งแน่นอนว่าดีกว่าการไม่ได้ทำประกันภัยไว้ ผู้เสียหายจะเกิดความยุ่งยากในการได้รับค่าชดเชยความเสียหาย และไม่เป็นผลดีกับทุกฝ่าย บางกรณีอาจต้องนำขึ้นศาลต่อไปและใช้เวลานานจนผู้เสียหายอาจไม่ได้รับความเป็นธรรมเนื่องจากได้รับการเยียวยาที่ช้าเกินไป

สรุปได้ว่ากรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดชอบตามกฎหมายจากการขนส่งวัตถุอันตรายทางบกมีหลักเกณฑ์สำคัญดังนี้

1. คุ้มครองความรับผิดชอบตามกฎหมายต่อบุคคลภายนอกสำหรับความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยของบุคคลภายนอกอันเป็นผลจากการขนส่ง และสินค้าหรือวัตถุที่ขนส่งนั้นเป็นวัตถุอันตราย จึงเป็นการประกันภัยความรับผิด (liability insurance) และเป็นความรับผิดต่อบุคคลภายนอก จึงเป็นการคุ้มครองบุคคลที่สาม (Liability to the third party) คือใช้ค่าเสียหายให้แก่บุคคลที่สาม โดยเป็นความเสียหายที่เกิดจากการผิดกฎหมายที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเนื่องจากความเสียหายอยู่ในระหว่างการขนส่งนั้น
2. ความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อบุคคลภายนอกเป็นความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict Liability) ดังปรากฏในบทบัญญัติความรับผิดของผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ.2535
3. เป็นการประกันภัยภาคบังคับที่บังคับให้ผู้ประกอบการขนส่งวัตถุอันตรายทางบกต้องทำประกันภัยความเสียหายจากการขนส่งวัตถุอันตราย ตามประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่องการประกันภัยความเสียหายจากการขนส่งวัตถุอันตราย พ.ศ. 2549 และพ.ศ.2550
4. ความเสียหายที่คุ้มครองคือความสูญเสียต่อชีวิต ร่างกาย อนามัยของ ความเสียหายต่อทรัพย์สิน ของบุคคลภายนอก ค่าใช้จ่ายในการขจัด เคลื่อนย้าย บำบัด บรรเทาความเสียหาย รวมทั้งฟื้นฟูให้กลับสู่สภาพเดิม หรือสภาพที่ใกล้เคียงกับสภาพเดิม ความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมสัตว์พืช ทรัพยากรธรรมชาติ
5. มีลักษณะประกันภัยแบบ Occurrence คือเมื่อเกิดความเสียหายจึงจะเยียวยาในขณะเกิดอุบัติเหตุ นั้น ดังปรากฏในคำว่า “เหตุการณ์แต่ละครั้ง” ซึ่งหมายถึงเหตุการณ์ต่อเนื่องซึ่งเป็นผลทำให้เกิดความสูญเสียหรือเสียหายอันเนื่องมาจากสาเหตุเดียวกันแต่ละครั้ง เป็นครั้งๆไป แต่ไม่ได้กล่าวถึงค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลหากเกิดการตรวจพบอาการบาดเจ็บในลักษณะเรื้อรัง หรือลักษณะอาการยังไม่ปรากฏในขณะเกิดเหตุ ทำให้อาจจะบรรเทาความเสียหายเฉพาะหน้าได้อย่างทันท่วงที แต่ไม่สามารถชดเชยความเสียหายต่อเนื่องในระยะยาวได้

6. มีข้อยกเว้นไม่คุ้มครองความสูญเสียหรือเสียหายไม่ว่าลักษณะใดๆ อันเกิดจาก หรือเกี่ยวเนื่องมาจาก หรือเป็นผลโดยตรงหรือโดยอ้อมจากอาวุธนิวเคลียร์ การแผ่รังสี หรือการแพร่ กัมมันตภาพรังสีจากเชื้อเพลิงนิวเคลียร์ หรือกากนิวเคลียร์ใด ๆ อันเนื่องมาจากการเผาไหม้ของ เชื้อเพลิงนิวเคลียร์ และจากกรรมวิธีใดๆ แห่งการแตกแยกตัวทางนิวเคลียร์ ซึ่งดำเนินติดต่อกันไปด้วย ตัวเอง ทั้งๆที่คำจำกัดนิยามของคำว่า “วัตถุอันตราย” ในกรมธรรม์ฉบับนี้ หมายถึง...

7. วัสดุกัมมันตรังสี ด้วย

7. ใช้กับกรณีการขนส่งทางบกด้วยรถหรือพาหนะอื่นใด (ไม่รวมรถไฟและแพขนาน ยนต์ เว้นแต่ขยายความคุ้มครองเพิ่มเติม) หรือภายในประเทศเท่านั้นจึงไม่สามารถคุ้มครองการขนส่ง ต่อเนื่องหลายทอดหรือการขนส่งระหว่างประเทศได้ จึงไม่ตอบสนองความต้องการในการขนส่งวัตถุ อันตรายอย่างหลากหลายได้มากนัก อีกทั้งพาหนะที่กำหนดมีลักษณะใหญ่ เช่น แท็งก์ติดตั้งถาวรกับ รถแท็งก์คอนเทนเนอร์ ฯลฯ แต่กลับไม่กำหนดถึงการขนส่งวัตถุอันตรายที่มีขนาดไม่ใหญ่มากแต่มี อันตรายร้ายแรง

8. ไม่คุ้มครองความเสียหายที่ไม่ได้เป็นมาจากความเสียหายต่อทรัพย์สิน หรือความ สูญเสียต่อชีวิต เช่น การสูญเสียทางการตลาด การหยุดชะงักของธุรกิจและสายการผลิต การเสีย โอกาสในการใช้งาน การสูญเสียทางเศรษฐกิจ

9. มีการปรับปรุงประกาศกระทรวงอุตสาหกรรมบ่อยครั้ง และขยายระยะเวลาการมี ผลบังคับใช้ จนทำให้ผู้ประกอบการขนส่งวัตถุอันตรายไม่ได้ตระหนักถึงหน้าที่ที่จะต้องจัดซื้อกรมธรรม์ ดังกล่าว

10. เนื่องจากกรมธรรม์ฉบับนี้ไม่ค่อยได้รับความนิยม และอาจซ้ำซ้อนกับกรมธรรม์ ประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 เพราะกรมธรรม์นั้นคุ้มครองความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกไว้ด้วย ทั้งนี้กรมธรรม์ได้กำหนดว่าหากมี กรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ให้ถือว่ากรมธรรม์นี้จะชดใช้เฉพาะในส่วนที่เกินจากการชดใช้ภายใต้กรมธรรม์ประกันภัย ดังกล่าวข้างต้น

#### 4.1.5 กรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

กรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถฉบับนี้มีจุดมุ่งหมายเพื่อให้ มีหลักประกันแก่ผู้ประสบภัยจากรถที่ไม่ได้รับการชดใช้ค่าเสียหายหรือได้รับชดใช้ค่าเสียหายไม่คุ้มกับ ความเสียหายที่ได้รับจริง หรือสถานพยาบาลที่จะได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นอย่างแน่นอนและใน ระยะเวลาที่รวดเร็ว เพื่อฟื้นฟูสภาพร่างกายและสุขภาพที่เสียไปจากการเกิดอุบัติเหตุ หรือได้รับการ

คืนค่ารักษาพยาบาลในเวลาที่เหมาะสม กรมธรรม์ที่ออกมาจากพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535จึงมีผลต่อประชาชนทุกคนที่อยู่ในราชอาณาจักรไทยที่บาดเจ็บและเสียชีวิตจากการประสบภัยจากรถยนต์ทุกชนิดที่ขับเคลื่อนด้วยกำลังเครื่องยนต์ โดยหลักความรับผิดโดยปราศจากความผิด (no-fault liability) มาใช้เพื่อให้ผู้เสียหายทุกคนได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นโดยไม่ต้องพิสูจน์ว่าเป็นความผิดของฝ่ายใด

หลักความรับผิดแบบไม่มีความผิดจะทำให้ผู้เสียหายหรือผู้ประสบภัยได้รับค่าเสียหายที่สามารถนำไปรักษาเยียวยาได้ ผู้ประสบภัยมีสิทธิขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นได้ทันทีโดยไม่ต้องคำนึงถึงว่าใครต้องรับผิดตามกฎหมายหรือศาลตัดสินคดีแล้ว จึงป้องกันการโต้เถียงถึงชนิดลักษณะ พฤติการณ์ของการเกิดเหตุว่าใครเป็นผู้ต้องรับผิด วิธีนี้จึงเป็นวิธีที่มีประโยชน์แก่สาธารณะมากกว่าวิธีอื่น อีกทั้งยังเป็นหลักประกันให้กับโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลว่าจะได้รับค่ารักษาพยาบาลจากการรักษาผู้ประสบภัยจากรถ เป็นสวัสดิการสงเคราะห์ที่รัฐมอบให้แก่ประชาชนผู้ได้รับความเสียหาย และเป็นการส่งเสริมสนับสนุนให้การประกันภัยเข้ามามีส่วนร่วมในการบรรเทาความเดือดร้อนแก่ผู้ประสบภัยและครอบครัว

และเนื่องจากพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 กำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งหรือผู้ที่มีหน้าที่ที่ต้องทำประกันภัยรถ ได้แก่ เจ้าของรถผู้ครอบครองรถ ในฐานะผู้เช่าซื้อรถ และผู้นำรถที่จดทะเบียนในต่างประเทศเข้ามาใช้ในประเทศ ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัย \* อันได้แก่ บุคคลที่ได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัย เนื่องจากรถที่ใช้หรืออยู่ในทาง หรือสิ่งที่บรรทุก หรือติดตั้งในรถนั้น ซึ่งผู้ประสบภัยอาจเป็นผู้เอาประกันภัยเอง บุคคลในครอบครัวของผู้เอาประกันภัย บุคคลที่อยู่นอกรถ ผู้โดยสาร หรือผู้ขับขี่ก็ได้ และยังหมายความรวมถึงทางยาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยซึ่งถึงแก่ความตายด้วย โดยมีวงเงินประกันภัยตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง

ค่าเสียหายที่ผู้ประสบภัยจากรถจะได้รับการชดเชยมีดังนี้คือ

#### 1. ผู้ประสบภัย

1.1 กรณีได้รับความเสียหายต่อร่างกายหรืออนามัย แต่ไม่ถึงกับสูญเสียชีวิตหรือทุพพลภาพอย่างถาวร บริษัทจะจ่ายค่ารักษาพยาบาลและค่าเสียหายอย่างอื่นที่ผู้ประสบภัยเรียกร้องตามมูลละเมิดตามความเสียหายจริงแต่ไม่เกิน 50,000 บาท ต่อคน

---

\* พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 มาตรา 7 บัญญัติว่า “ภายใต้บังคับ มาตรา 8 เจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้เพื่อใช้ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัย โดยประกันภัยกับบริษัท

จำนวนเงินเอาประกันภัย ให้กำหนดตามชนิด ประเภท และขนาดของ รถ แต่ต้องไม่น้อยกว่าจำนวนเงินที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง”

1.2 กรณีได้รับความเสียหายต่อร่างกายหรือกรณีใดกรณีหนึ่งที่สูญเสียอวัยวะหรือทุพพลภาพอย่างถาวร บริษัทจะจ่ายเต็มจำนวนเงินคุ้มครองสูงสุด 100,000 บาทต่อคน

1.3 ในกรณีเสียชีวิต บริษัทจะจ่ายเต็มจำนวน 100,000 บาทต่อคน

1.4 ในกรณีที่ได้รับความเสียหายต่อร่างกายและต่อมาถึงกับสูญเสียอวัยวะหรือเสียชีวิต หรือเป็นกรณีที่สูญเสียอวัยวะหรือทุพพลภาพแต่ต่อมาเสียชีวิต บริษัทจะจ่ายเต็มจำนวนเงินคุ้มครองสูงสุด 100,000 บาทต่อคน

2. ค่าเสียหายเบื้องต้น เป็นค่าเสียหายที่ผู้ประสบภัยได้รับโดยไม่ต้องรอพิสูจน์ความผิด เนื่องจากยังไม่ทราบว่าผู้ขับขี่รถคันที่เกิดอุบัติเหตุเป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบตามกฎหมายต่อผู้ประสบภัยหรือไม่ จึงเป็นการจ่ายให้เป็นจำนวนเท่าที่จำเป็นก่อน ในการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น เรียกว่า “ค่าเสียหายชั่วคราว” หรือ (Provisional payment of damage) ดังนั้นผู้เสียหายจะได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นนี้อย่างแน่นอนและรวดเร็ว บริษัทประกันภัยที่รับอนุญาตให้ประกอบธุรกิจประกันภัยนั้นจะต้องจ่ายเสียหายค่าประสปภัยเมื่อมีการขอมาภายใน 7 วันนับแต่วันรับคำขอ เพราะเป็นการประกันภัยที่รับประกันว่าจะจ่ายค่าเสียหายทันทีเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นโดยมีจำนวนเงินดังนี้

2.1 กรณีได้รับความเสียหายต่อร่างกาย บริษัทจะจ่ายค่ารักษาพยาบาลตามที่จ่ายจริง แต่ไม่เกิน 15,000 บาท ต่อคน

2.2 กรณีเสียชีวิต จะได้รับการชดใช้เป็นค่าปลงศพ และค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการจัดการศพ จำนวน 35,000 บาท ต่อคน

2.3 จำนวนที่ 2.1 รวมกับ 2.2 สำหรับผู้ที่ถึงแก่ความตายหลังจากรักษาพยาบาล

2.4 กรณีรถยนต์ตั้งแต่สองคันขึ้นไปก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัย บริษัทจะจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตาม 2.1,2.2,2.3 แล้วแต่กรณี ให้แก่ผู้ประสบภัยซึ่งอยู่ในรถยนต์ที่เอาประกันภัยไว้กับบริษัท แต่ถ้าผู้ประสบภัยมิใช่เป็นผู้ซึ่งอยู่ในรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายดังกล่าว บริษัทจะจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยในอัตราส่วนที่เท่ากัน ค่าเสียหายทั้งหมดนี้เป็นส่วนหนึ่งของการจ่ายค่าสินไหมทดแทนตามที่กำหนดไว้ในกรณีผู้ประสบภัยในข้อแรก

ซึ่งการยื่นขอรับค่าเสียหายเบื้องต้น ผู้ประสบภัยหรือทายาทสามารถยื่นคำร้องขอได้ภายใน 180 วัน นับแต่วันที่ความเสียหายเกิดขึ้น หากพ้นกำหนดเวลาดังกล่าวแล้ว สิทธิใน

---

\* คู่มือตีความกรมธรรม์ประกันรถยนต์ ตามคำสั่งนายทะเบียนที่ 11/2552 เรื่องให้ใช้คู่มือตีความกรมธรรม์คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ คู่มือตีความกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์รวมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ และให้แก้ไขข้อความกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ รวมทั้งการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ



การขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นเป็นอันระงับไป โดยยื่นคำร้องต่อบริษัทประกันภัยหรือบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด<sup>\*\*</sup> หรือกองทุนทดแทนประสบภัยกรณีไม่สามารถเรียกร้องค่าเสียหายจากบริษัทประกันภัยได้

### -หลักเกณฑ์ความรับผิดชอบของกรมธรรม์

กรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถฉบับนี้เป็นการประกันภัยภาคบังคับ (Compulsory Insurance) ซึ่งการบังคับใช้กฎหมายในเชิงประกันภัยภาคบังคับดังกล่าวนี้ ได้สร้างประโยชน์ในเชิงสวัสดิการสงเคราะห์ให้กับผู้ประสบภัยจากรถเป็นจำนวนมาก เพื่อคุ้มครองและให้ความช่วยเหลือแก่ประชาชนผู้ประสบภัยจากรถที่ได้รับบาดเจ็บหรือ เสียชีวิต เพราะเหตุประสบภัยจากรถ โดยให้ได้รับการรักษาพยาบาลอย่างทันทั่วที่กรณีบาดเจ็บ หรือช่วยเป็นค่าปลงศพกรณีเสียชีวิต เป็นหลักประกันให้กับโรงพยาบาล หรือสถานพยาบาลว่าจะได้รับค่ารักษาพยาบาล ในการรับรักษาพยาบาลผู้ประสบภัยจากรถ

เหตุที่ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 โดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความผิด มีดังต่อไปนี้

- 1.บุคคลที่ได้รับบาดเจ็บหรือถึงแก่ความตาย จากรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ที่ใช้หรือแล่นบนถนน หรือจอดอยู่บนถนน
- 2.บุคคลที่ได้รับบาดเจ็บหรือถึงแก่ความตาย จากสิ่งของที่บรรทุกมาในรถยนต์ตกลงมาเป็นเหตุให้ได้รับบาดเจ็บ
- 3.บุคคลที่ได้รับบาดเจ็บหรือถึงแก่ความตาย จากสิ่งของที่ติดตั้งมาในรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์
- 4.บุคคลที่ได้รับบาดเจ็บหรือถึงแก่ความตายจากสิ่งของที่รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ลากพ่วงมาด้วย รวมทั้งการหลุดออกจากรถเป็นเหตุให้มีการบาดเจ็บ

---

<sup>\*\*</sup> บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด เป็นบริษัทประกันวินาศภัย จัดตั้งขึ้นโดยกฎหมาย คือพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2540 มีวัตถุประสงค์เพื่อทำหน้าที่เกี่ยวกับการรับคำร้อง และจ่ายค่าสินไหมทดแทนตามพ.ร.บ. แทนบริษัทประกันภัย มีจุดมุ่งหมายเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ประสบภัยที่ไม่สามารถเรียกร้องค่าเสียหายจากบริษัทที่รับประกันภัยรถคันที่เกิดเหตุได้

บุคคลที่มีสิทธิได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น โดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความผิด ได้แก่ บุคคลผู้ประสบภัยจากรถ ทายาทโดยธรรมกรณีผู้ประสบภัยถึงแก่ความตาย สามีภริยาที่ถูกต้องตามกฎหมาย บุตรบุญธรรม โดยขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นภายใน 180 วันนับแต่วันที่เหตุน่าเสียหาย

#### **-ขอบเขตของความรับผิด**

กรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถผู้ประสบภัยจากรถ ประชาชนทุกคนที่ประสบภัยจากรถ ไม่ว่าจะเป็นผู้ขับขี่ ผู้โดยสารคนเดินเท้า หากได้รับความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย อนามัย อันเนื่องมาจากอุบัติเหตุที่เกิดจากรถ ก็จะได้รับค่าคุ้มครองตามกรมธรรม์ที่ออกตามพระราชบัญญัติดังกล่าว โดยให้ได้รับการรักษาพยาบาลอย่างทันที่กรณีบาดเจ็บ หรือช่วยเป็นค่าปลงศพกรณีเสียชีวิตให้แก่ทายาทของผู้ประสบภัยข้างต้น กรณีผู้ประสบภัยเสียชีวิต

#### **-ข้อจำกัดความรับผิด**

กรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถมีข้อจำกัดความรับผิดให้เป็นไปตามกรณีไปๆ เช่น กรณีบาดเจ็บ จะได้รับการชดใช้เป็นค่ารักษาพยาบาล กรณีเสียชีวิต กรณีเสียชีวิต ภายหลังการรักษาพยาบาลจะได้รับการชดใช้เป็นค่ารักษาพยาบาลตามที่จ่ายจริงและค่าปลงศพ

#### **-ข้อยกเว้นความรับผิด**

กรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถมีข้อยกเว้นความผิดที่จะไม่คุ้มครองความเสียหายที่เกิดจากรถสำหรับเฉพาะองค์พระมหากษัตริย์ พระรัชทายาท และผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์ รถของสำนักพระราชวังที่จดทะเบียน และมีเครื่องหมายตามระเบียบที่เลขาธิการพระราชวังกำหนด รถของกระทรวง ทบวง กรม และส่วนราชการต่างๆ รถยนต์ทหาร รถของหน่วยงานธุรการขององค์กรที่จัดตั้งขึ้นตามรัฐธรรมนูญและหน่วยงานธุรการ ที่เป็นอิสระขององค์กร ใด ๆ ที่ระบุไว้ในรัฐธรรมนูญ เนื่องจากรถชนิดดังกล่าวอยู่ในข้อยกเว้นไม่ต้องจัดทำกรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถดังที่ปรากฏในพระราชบัญญัติ

อีกทั้งเมื่อมีความเสียหายจากการบาดเจ็บทางร่างกาย และชีวิตจะได้รับความคุ้มครองเบื้องต้นตามพระราชบัญญัติ แต่ทั้งนี้หากความเสียหายมากกว่าความคุ้มครองเบื้องต้นแล้ว ค่าเสียหายส่วนเกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้นเป็นค่าเสียหายที่บริษัทจะชดใช้ให้ภายหลังจากที่มีการ

พิสูจน์ความรับผิดชอบตามกฎหมายแล้ว โดยบริษัทที่รับประกันภัยรถที่เป็นฝ่ายผิด ต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหายแก่ผู้ประสบภัย/ทายาทผู้ประสบภัยแต่ทั้งนี้ไม่เกิดที่กฎหมายกำหนด

สำหรับในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุกัมมันตรังสีพบว่า กรมธรรม์ฉบับนี้ มีการยกเว้นความคุ้มครองความเสียหายหรือความรับผิดที่เป็นผลโดยตรงหรือโดยอ้อมมาจากอุบัติเหตุอาวุธปรมาณู การแตกตัวของประจุ การแผ่รังสี การกระทบกับกัมมันตภาพรังสีจากเชื้อเพลิงปรมาณู หรือจากกากปรมาณูอันเกิดจากการเผาไหม้เชื้อเพลิงปรมาณูและสำหรับจุดประสงค์ของข้อสัญญานี้การเผาไหม้นั้นรวมถึงกรรมวิธีใดๆแห่งการแตกแยกปรมาณู ซึ่งดำเนินติดต่อกันไปด้วยตัวของมันเอง ซึ่งปรากฏตามคำสั่งนายทะเบียน ที่ 11/2552 เรื่องให้ใช้คู่มือตีความกรมธรรม์คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ คู่มือตีความกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์รวมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ และให้แก้ไขข้อความกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์รวมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

สรุปได้ว่าลักษณะกรมธรรม์คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถมีลักษณะหลักเกณฑ์สำคัญ ดังนี้

1. เป็นกรมธรรม์ที่คุ้มครองความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัย อันได้แก่ประชาชน ผู้ขับขี่เอง ผู้โดยสารคนเดินเท้า เมื่อได้รับความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย อนามัย รวมทั้งทายาทของผู้ประสบภัยอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุทางรถ โดยเป็นการประกันภัยภาคบังคับ บังคับให้ผู้ขับขี่รถยนต์ต้องทำประกันภัยประเภทนี้
2. ลักษณะประกันภัยแบบ Occurrence คือเมื่อเกิดความเสียหายจึงจะเยียวยาในขณะเกิดอุบัติเหตุ นั้น แต่ไม่ได้กล่าวถึงค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลหากเกิดการตรวจพบอาการบาดเจ็บในลักษณะเรื้อรัง หรืออาการยังไม่ปรากฏในขณะเกิดเหตุ ทำให้อาจจะบรรเทาความเสียหายเฉพาะหน้าได้อย่างทันท่วงที แต่ไม่สามารถชดเชยความเสียหายต่อเนื่องในระยะยาวได้
3. คุ้มครองความเสียหายได้ค่อนข้างมาก เช่น ค่ารักษาพยาบาล ค่าปลงศพในกรณีเสียชีวิต ค่าขาดรายได้ แต่ไม่คุ้มครองความเสียหายอย่างอื่น เช่น ความทนทุกข์ทรมาน ความเสียหายทางมลภาวะมลพิษ การจำกัดสิ่งสกปรกที่เกิดจากอุบัติเหตุรถยนต์
4. ข้อดีของระบบกรมธรรม์ดังกล่าว คือการที่ผู้เสียหายได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นโดยไม่ต้องพิสูจน์ ซึ่งหากสามารถนำหลักการนี้ไปปรับใช้ในกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดตามกฎหมายจากการขนส่งวัตถุอันตรายทางบกหรือวัตถุอันตรายอื่นๆ ได้จะเกิดผลดีต่อผู้ที่ได้รับความเสียหายที่จะได้รับการชดเชยได้ทันท่วงที เป็นประโยชน์ต่อประชาชน สังคม และโรงพยาบาลเป็นอย่างมาก
5. มีการยกเว้นความคุ้มครองความเสียหายหรือความรับผิดที่เป็นผลโดยตรงหรือโดยอ้อมมาจากอุบัติเหตุอาวุธปรมาณู การแตกตัวของประจุ การแผ่รังสี การกระทบกับกัมมันตภาพรังสีจาก

เชื้อเพลิงปรมาณู หรือจากกากปรมาณูอันเกิดจากการเผาไหม้เชื้อเพลิงปรมาณูและสำหรับจุดประสงค์ของข้อสัญญานี้การเผาไหม้นั้นรวมถึงกรรมวิธีใดๆแห่งการแตกแยกปรมาณู ซึ่งดำเนินติดต่อกันไปด้วยตัวของมันเอง

6. แม้กรรมธรรม์ดังกล่าวจะจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้เสียหายแล้ว แต่ถ้าไม่เพียงพอสำหรับค่าชดเชยที่มีอยู่นั้น บริษัทผู้รับประกันภัยจะจ่ายค่าสินไหมทดแทนเพิ่มเติมให้ ทั้งนี้ก็ต้องมีการพิสูจน์ว่าผู้ที่ได้รับความเสียหายไม่ได้มีส่วนในการกระทำคามผิด หรือมีก็จะต้องลดไปตามสัดส่วน แสดงให้เห็นว่าแม้ผู้ประสบภัยจะได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นไปในระยะแรก แต่หากไม่เพียงพอความเสียหายแท้จริงก็ย่อมเข้าไปสู่กระบวนการพิสูจน์หลักฐาน ซึ่งเริ่มนำมาสู่ความยุ่งยากและเป็นภาระของผู้ที่กล่าวอ้างในที่นี้คือผู้เสียหายต้องเป็นผู้พิสูจน์ต่อไป และยิ่งความเสียหายทางนิวเคลียร์ที่เกิดผลกระทบต่อร่างกายในส่วนของอาการปรากฏเมื่อเวลาผ่านไปนานแล้ว ก็ทำให้เกิดความยุ่งยากในการแสวงหาข้อมูล เหตุผลและพยานหลักฐานทางวิทยาศาสตร์หรือทางการแพทย์ว่าอาการบาดเจ็บหรือโรคดังกล่าวเป็นผลมาจากการรั่วไหลหรือแพร่กระจายรังสีของวัสดุนิวเคลียร์หรือวัสดุกัมมันตรังสีในระหว่างอุบัติเหตุการขนส่งที่เกิดขึ้นในอดีตได้

จากการศึกษาเปรียบเทียบกรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดทั้ง 5 กรรมธรรม์ในข้างต้นสามารถสรุปได้ว่า

1. กรรมธรรม์ทั้ง 5 กรรมธรรม์ แม้เป็นการประกันภัยความรับผิดเช่นเดียวกัน แต่มูลหนี้ซึ่งเป็นส่วนได้เสียของผู้เอาประกันภัยในการทำประกันภัยแต่ละกรรมธรรม์ประกันภัยและเหตุการณ์ซึ่งเป็นเหตุให้ผู้เอาประกันภัยต้องเกิดความรับผิดนั้นมีความแตกต่างกัน กล่าวคือ

กรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าไม่ปลอดภัยจะคุ้มครองความรับผิดของผู้เอาประกันภัยในสินค้า ไม่ปลอดภัยอันเกิดจากการผลิต การขาย การจำหน่ายจ่ายแจก หรือแลกเปลี่ยนเพื่อประโยชน์ทางการค้า รวมทั้งบรรจุภัณฑ์ สินค้าเหล่านี้อาจจะมี ความผิดพลาดเกิดจากเทคโนโลยีขั้นสูงที่ผู้อยู่ในกระบวนการผลิต จัดจำหน่าย การติดฉลากวิธีการแนะนำการใช้ ซึ่งเกิดขึ้นก่อนถึงมือผู้บริโภค จึงเป็นความรับผิดของผู้มีส่วนในกระบวนการผลิต จัดจำหน่าย จ่ายแจกเกี่ยวกับสินค้าแล้วสินค้านั้นทำผลความเสียหายชีวิต ร่างกาย สุขภาพ อนามัยของผู้เสียหาย ความเสียหายต่อทรัพย์สิน อีกทั้งมีหลักการกำหนดให้มีค่าสินไหมทดแทนเพื่อเป็นการลงโทษผู้ประกอบการ มูลหนี้หรือความรับผิดของผู้เอาประกันภัยเกิดจากกฎหมายเฉพาะ คือ พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551

กรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้ขนส่ง และกรรมธรรม์ความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง คุ้มครองความรับผิดของผู้เอาประกันภัยซึ่งเป็นผู้รับขนส่งอันเกิดจากมูลหนี้

ตามสัญญาซื้อขาย ระหว่างผู้ส่งหรือผู้ตราส่งกับผู้ประกอบกิจการขนส่งหรือผู้รับขน ความรับผิดชอบตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งมีบทบัญญัติกำหนดความรับผิดชอบของผู้รับขนไว้ และพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 กรมธรรม์ประกันภัยดังกล่าวให้ความคุ้มครอง ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซ้เข้าในลักษณะกายภาพของตัวสินค้า จึงมีลักษณะเป็นการประกันภัยความรับผิดชอบของผู้เอาประกันภัยต่อของที่รับขน (liability to goods) แต่ไม่ได้มีการคุ้มครองถึงความเสียหายอันเนื่องมาจากสินค้าที่ขนส่งแล้วได้ก่อความเสียหายหรืออันตรายให้แก่ผู้อื่น

กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดชอบตามกฎหมายจากการขนส่งวัตถุอันตรายทางบก คุ้มครองความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง หรือผู้ขับ ต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่บุคคลภายนอก ซึ่งความเสียหายเกิดจากการรั่วไหล ความเป็นพิษในระหว่างการขนส่ง ไม่ว่าจะเป็นการบาดเจ็บหรือเสียชีวิต ร่างกาย อนามัย ทรัพย์สินและค่าใช้จ่ายในการเคลื่อนย้าย ขจัด บำบัดบรรเทาความเสียหาย ฟื้นฟูสภาพสิ่งแวดล้อม ซึ่งมูลหนี้ที่เอาประกันภัยเกิดจากความรับผิดเกิดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามประกาศกระทรวงอุตสาหกรรมเรื่องการประกันภัยความเสียหายจากการขนส่งวัตถุอันตราย พ.ศ. 2549 และประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่องการประกันภัยความเสียหายจากการขนส่งวัตถุอันตราย (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2550

ส่วนกรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จะคุ้มครองความเสียหายที่ผู้เสียหายได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิต ได้แก่ ค่ารักษาพยาบาล ค่าขาดรายได้ ซึ่งเกิดจากอุบัติเหตุจากรถ แต่ไม่คุ้มครองความเสียหายอย่างอื่นนอกจากนี้ความเสียหายอันเกิดจากรถ เช่นไม่รวมค่าเสียหายอันเกิดจากความทุกข์ทรมานอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุ และไม่คุ้มครองค่าเสียหายในการบำบัดหรือฟื้นฟูมลภาวะ โดยความรับผิดของผู้เอาประกันภัยซึ่งเป็นส่วนได้เสียในการทำประกันภัยนั้นเกิดจากความรับผิดที่กำหนดในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และความรับผิดชอบตามมูลละเมิด

ตารางสรุปประเภทและเหตุแห่งความรับผิดของกรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าไม่ปลอดภัย กรรมธรรม์ความรับผิดของผู้ขนส่ง กรรมธรรม์ความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่ง ต่อเนื่อง กรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดตามกฎหมายจากการขนส่งวัตถุอันตรายทางบก และกรรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

ประเภทกรรมธรรม์	ความรับผิดของผู้เอาประกันภัย
1.กรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าไม่ปลอดภัย	ความรับผิดของผู้เอาประกันภัยในความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย สุขภาพ อนามัยและหรือความเสียหายทรัพย์สินอันสืบเนื่องมาจากสินค้าไม่ปลอดภัย
2.กรรมธรรม์ความรับผิดของผู้ขนส่ง	ความรับผิดของผู้เอาประกันภัยซึ่งเป็นผู้ขนส่งใน ความสูญหายหรือเสียหายหรือส่งมอบซ้กข์ซ่าของสินค้าที่รับขนตั้งแต่เมื่อสินค้าได้บรรทุกขึ้นไปยังยานพาหนะจนกระทั่งส่งมอบของ
3.กรรมธรรม์ความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่ง ต่อเนื่อง	ความรับผิดของผู้เอาประกันภัยซึ่งเป็นผู้ประกอบการขนส่ง ต่อเนื่องสำหรับความสูญหายหรือเสียหายหรือส่งมอบซ้กข์ซ่าของสินค้าที่รับขนตามสัญญารับขนซึ่งเกิดอยู่ในระหว่างการรับขนนั้น
4.กรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดตามกฎหมายจากการขนส่งวัตถุอันตรายทางบก	ความรับผิดของผู้เอาประกันภัยซึ่งเป็นผู้ขนส่งวัตถุอันตรายอันในความสูญเสียชีวิต ร่างกาย อนามัยทรัพย์สิน ขจัดเคลื่อนย้ายบรรเทาความเสียหายฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม
5. กรรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ	คุ้มครองความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัย อันได้แก่ประชาชนผู้ขับขี่ ผู้โดยสารคนเดินเท้า เมื่อได้รับความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย อนามัย รวมทั้งทายาทของผู้ประสบภัยอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุทางรถ

## 2. เกณฑ์การใช้สิทธิเรียกร้องแตกต่างกัน

กรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าไม่ปลอดภัยใช้สิทธิเรียกร้องของกรรมธรรม์แบบใช้ Claim made Basis หรือเกณฑ์วันเรียกร้อง ซึ่งคือการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในระยะเวลาประกันภัยหรือภายในระยะเวลาการเรียกร้องไป(หากมี) และเป็นการ

เรียกร้อยค่าสินไหมทดแทนสำหรับเหตุการณ์ความเสียหายเดียวกันเป็นครั้งแรก ไม่ว่าจะเป็นการที่ผู้เอาประกันภัยได้รับการเรียกร้อยเป็นลายลักษณ์อักษรจากผู้เสียหายหรือถูกฟ้องศาลแล้วแต่เหตุการณ์ใดจะเกิดขึ้นก่อน และการประกันภัยนี้จะเริ่มให้ความคุ้มครองภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยสำหรับความสูญเสียต่อชีวิต ร่างกาย สุขภาพอนามัยของผู้เสียหายต่อทรัพย์สินซึ่งเกิดขึ้นตั้งแต่วันที่ไ้ระบุไว้เป็นวันที่มีผลคุ้มครองย้อนหลัง (Retroactive Date) ซึ่งปรากฏในกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าไม่ปลอดภัย ซึ่งเป็นควรจะนำมาปรับใช้กับกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้ขนส่งวัตถุอันตรายและผู้ขนส่งวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุกัมมันตรังสี เนื่องจากความเสียหายทางนิวเคลียร์มักเกิดอาการสะสมและกว่าจะปรากฏอาการอาจเป็นเวลานานพอสมควร

3. การใช้สิทธิเรียกร้อยของกรมธรรม์แบบใช้ Claim made Basis หรือเกณฑ์วันเรียกร้อย ซึ่งคือการเรียกร้อยค่าสินไหมทดแทนในระยะเวลาประกันภัยหรือภายในระยะเวลาการเรียกร้อยไป(หากมี) และเป็นการเรียกร้อยค่าสินไหมทดแทนสำหรับเหตุการณ์ความเสียหายเดียวกันเป็นครั้งแรก ไม่ว่าจะเป็นการที่ผู้เอาประกันภัยได้รับการเรียกร้อยเป็นลายลักษณ์อักษรจากผู้เสียหายหรือถูกฟ้องศาลแล้วแต่เหตุการณ์ใดจะเกิดขึ้นก่อน และการประกันภัยนี้จะเริ่มให้ความคุ้มครองภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยสำหรับความสูญเสียต่อชีวิต ร่างกาย สุขภาพอนามัยของผู้เสียหายต่อทรัพย์สินซึ่งเกิดขึ้นตั้งแต่วันที่ไ้ระบุไว้เป็นวันที่มีผลคุ้มครองย้อนหลัง (Retroactive Date) ซึ่งปรากฏในกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าไม่ปลอดภัย ซึ่งเป็นควรจะนำมาปรับใช้กับกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้ขนส่งวัตถุอันตรายและผู้ขนส่งวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุกัมมันตรังสี เนื่องจากความเสียหายทางนิวเคลียร์มักเกิดอาการสะสมและกว่าจะปรากฏอาการอาจเป็นเวลานานพอสมควร

แต่พบว่ากรมธรรม์อีก 4 กรมธรรม์ คือ กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้ขนส่ง กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง กรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ รวมทั้งกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดตามกฎหมายจากการขนส่งวัตถุอันตรายทางบก ยังใช้หลัก Occurrence basis คือความคุ้มครองเฉพาะความรับผิดของผู้เอาประกันภัยที่เกิดขึ้นในระหว่างระยะเวลาประกันภัยและที่เฉพาะที่ได้รับความคุ้มครอง ดังนั้นการที่บริษัทผู้รับประกันภัยจะพิจารณาขอใช้ค่าสินไหมทดแทนให้ตามกรมธรรม์ประกันภัยต้องปรากฏข้อเท็จจริงซึ่งเป็นกรมธรรม์ที่คุ้มครองความเสียหาย หากผู้เอาประกันภัยไม่มีความรับผิด บริษัทประกันภัยไม่ต้อง

รับผิดชอบตามกรรมธรรม์ การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่บุคคลภายนอก ตามหลัก Occurrence basis เหมาะกับความเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นครั้งๆ และมูลค่าของการจำกัดความรับผิดชอบเป็นไปตามปัจจุบัน แต่ข้อเสียคือไม่เหมาะสมกับการเยียวยาความเสียหายที่อาจเกิดการปรากฏอาการในระยะเวลาอันยาวนาน ดังนั้นจึงควรนำหลักกรรมธรรม์ใช้เกณฑ์วันเรียกร้อง หรือ Claim made Basis มาใช้ในการรับประกันภัยความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในส่วนที่ความเสียหายที่เกิดขึ้นในระหว่างการเดินทางขนส่งวัสดุนิวเคลียร์ และวัสดุกำมันตรังสีที่อาจจะพบอาการความเสียหายหรือบาดเจ็บในระยะเวลาอันยาวนานตามภาคหน้า มาใช้ด้วย

#### 4. ข้อยกเว้นในกรรมธรรม์ประกันภัยทั้ง 5 ฉบับที่ได้นำมาศึกษานี้ ได้บัญญัติการ

ยกเว้นความรับผิดชอบในกรณีความเสียหายที่มีสาเหตุมาจากหรือสืบเนื่องมาจากการแผ่รังสี หรือการแพร่กำมันตภาพรังสีจากเชื้อเพลิงนิวเคลียร์ หรือจากกากนิวเคลียร์ใดๆ อันเนื่องมาจากการเผาไหม้ของเชื้อเพลิงนิวเคลียร์ การแตกตัวหรือการระเบิดของกำมันตรังสีหรือส่วนประกอบของนิวเคลียร์ หรือทรัพย์สินอันตรายอื่นใดอันอาจเกิดการระเบิดในกระบวนการนิวเคลียร์ได้ ซึ่งหมายความว่าหากกรรมธรรม์คุ้มครองในความรับผิดชอบของผู้ขนส่งแล้ว จะไม่คุ้มครองกรณีที่เกิดความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบล่าช้ามาจากเหตุดังกล่าว อีกทั้งกรรมธรรม์ชนิดนี้ได้มุ่งเจตนาคุ้มครองความรับผิดชอบของผู้ขนส่งจริง แต่เป็นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในแง่สัญญารับประกันที่ต้องรับผิดชอบในความสูญหาย เสียหาย ส่งมอบชกช้า ไม่ใช่ความรับผิดชอบในอันตรายของทรัพย์สินอันตรายต่อบุคคลภายนอก

5. การบัญญัติหรือกำหนดความรับผิดชอบในพระราชบัญญัติหรือกฎหมายหลักที่เป็นที่มาของการบังคับให้จัดทำประกันภัยเหล่านี้ ว่าเป็นลักษณะความรับผิดชอบแบบใด ไม่ว่าจะเป็นละเมิด หรือความรับผิดชอบตามสัญญา ซึ่งหากเป็นความรับผิดชอบในเชิงละเมิดแล้วต้องมีการบัญญัติความรับผิดชอบไว้โดยเคร่งครัด (Strict Liability) ไว้อย่างชัดเจนในดับบทกฎหมายและในเนื้อหาของกรรมธรรม์เพื่อเกิดประสิทธิภาพในการเยียวยาความเสียหายได้อย่างแท้จริง สืบเกิดได้จากกรรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ที่ให้ผู้ประสบภัยได้รับความคุ้มครองในความเสียหายที่เกิดขึ้น เป็นค่ารักษาพยาบาลกรณีบาดเจ็บ หรือเป็นค่าปลงศพในกรณีเสียชีวิต โดยไม่ต้องรอพิสูจน์ความผิด ค่าเสียหาย ดังกล่าว เรียกว่า “ค่าเสียหายเบื้องต้น” ซึ่งจะได้รับในเวลารวดเร็วและทันทั่วถึงเพื่อที่จะไปฟื้นฟูความเสียหายที่เกิดขึ้นซึ่งจะสร้างประโยชน์ให้แก่สังคมจำนวนมาก แต่ในทางกลับกันหากดับบทกฎหมายไม่ได้บัญญัติให้ผู้ขนส่งต้องมีความรับผิดชอบโดยเคร่งครัดอย่างชัดเจน เพียงแต่กำหนดให้บุคคลที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งต้องมีรับผิดชอบจากความเสียหายนั้น จะเป็นผลทำให้ตัวกรรมธรรม์



ไม่สามารถใช้ได้อย่างสมบูรณ์และมีประสิทธิภาพมากนัก เนื่องจากสุดท้ายแล้วก็จะต้องมีการพิสูจน์ การละเมิด หรือความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผลแห่งการกระทำอยู่ดี

ซึ่งเมื่อนำหลักเกณฑ์ของแต่ละกรมธรรม์มาวิเคราะห์เพื่อนำไปปรับใช้กับการ ประกันภัยความรับผิดในการขนส่งวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุกำมันตรังสี พบว่ากรมธรรม์ที่มีความ เหมาะสมและใกล้เคียงที่สุดในการเยียวยาความเสียหายทางนิวเคลียร์และรังสีที่เกิดแก่บุคคลภายนอก ได้แก่ กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดตามกฎหมายจากการขนส่งวัตถุอันตรายทางบก เนื่องจากเป็น กรมธรรม์ที่มีเหตุแห่งความรับผิดในความเสียหายต่อบุคคลภายนอกซึ่งเกิดจากการขนส่งวัตถุอันตราย จากการรั่วไหล การระเบิด การติดไฟหรือแพร่รังสีของวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุกำมันตรังสี อันเป็นผล ทำให้เกิดความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย อนามัย ทรัพย์สินและขจัด เคลื่อนย้าย ฟื้นฟู ทรัพยากรธรรมชาติ ผู้ที่มีส่วนได้เสียก็คือผู้ขนส่งที่จะต้องจัดทำประกันภัย

แต่อย่างไรก็ดีกรมธรรม์นี้ไม่มีข้อยกเว้นไม่คุ้มครองความเสียหายไม่ว่า ลักษณะใดๆ ที่เกิดจากหรืออันเนื่องมาจากนิวเคลียร์ การแผ่รังสีหรือการแพร่กำมันตภาพรังสี ทั้งๆที่ ได้มีการจำกัดคำนิยามวัสดุกำมันตรังสีไว้ในคำว่าวัตถุอันตรายในหน้ากรมธรรม์ของตนจึงทำให้ไม่ สามารถนำกรมธรรม์ประกันภัยดังกล่าวมาใช้ในการคุ้มครองความเสียหายระหว่างการขนส่งวัสดุ นิวเคลียร์และวัสดุกำมันตรังสีได้

ดังนั้นหากจะนำกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดตามกฎหมายจากการขนส่งวัตถุ อันตรายทางบกมาใช้ นอกจากจะต้องตัดข้อยกเว้นความคุ้มครองออกไปแล้วยังพบว่าต้องมีการ ปรับปรุงเพิ่มเติมกรมธรรม์ในประเด็นดังต่อไปนี้

1. กรมธรรม์ฉบับนี้มีลักษณะความคุ้มครองแบบ Occurrence basis ที่เหมาะสมกับความเสียหายในอาการบาดเจ็บที่ปรากฏทันที แต่ไม่เหมาะสมกับความเสียหายทาง นิวเคลียร์และรังสีที่บางกรณีอาจมีการปรากฏอาการเสียหายหรือบาดเจ็บในระยะเวลาดังกรณีที่เกิด ความเสียหายในระหว่างการขนส่งวัสดุกำมันตรังสีดังที่กล่าวไว้ในบทที่ 2 จึงควรมานำหลัก Claim made basis มาปรับใช้ในกรมธรรม์ดังกล่าวโดยอาจเพิ่มความคุ้มครองหรือเลือกความคุ้มครอง

2. กรมธรรม์นี้ใช้คุ้มครองความเสียหายอันเกิดจากการขนส่งวัตถุอันตรายในทางบก เท่านั้น ซึ่งการขนส่งวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุกำมันตรังสีอาจจะขนส่งในรูปแบบอื่น เช่น ทางอากาศ

ทางน้ำทางทะเล ทำให้กรรมธรรม์นี้ไม่สามารถคุ้มครองความเสียหายได้ จึงควรมีหลักการคุ้มครองความเสียหายในการขนส่งอย่างอื่นนอกจากทางบกด้วย

3. ควรนำหลักความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict Liability) ของความเสียหายทางนิเวศลิยร์มาปรับใช้ให้ผู้ขนส่งต้องมีความรับผิดโดยไม่ต้องมีการพิสูจน์ เพราะความเสียหายทางนิเวศลิยร์ที่เกิดการสะสมในร่างกายอาจพิสูจน์ในการกล่าวอ้างนำสืบได้ยาก หากนำหลักความรับผิดโดยเคร่งครัดมาใช้จะสามารถเยียวยาความเสียหายให้กับผู้ที่ต้องเสียหายได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพมากขึ้น ซึ่งจะเป็นไปได้ต่อเมื่อมีการกำหนดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งวัตถุอันตรายอย่างวัสดุนิเวศลิยร์และวัสดุกัมมันตรังสีไว้ในกฎหมายเฉพาะว่าด้วยความเสียหายทางนิเวศลิยร์ ซึ่งปัจจุบันยังไม่มีกฎหมายเฉพาะลักษณะดังกล่าว

4. ควรเพิ่มความคุ้มครองความเสียหายต่อเนื่องจากเศรษฐกิจจากความเสียหายที่เกิดจากวัตถุอันตราย

นอกจากนี้ผู้เขียนพบว่าความคุ้มครองตามกรรมธรรม์ประกันภัยดังกล่าวมีความซ้ำซ้อนกับกรรมธรรม์คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ซึ่งเป็นกรรมธรรม์ประกันภัยภาคบังคับบางส่วนทำให้ผู้ประกอบการขนส่งเข้าใจว่าการทำกรรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับเพียงพอแล้ว ทำให้กรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดตามกฎหมายจากการขนส่งวัตถุอันตรายทางบกดังกล่าวไม่เป็นที่นิยมของผู้ประกอบการขนส่งวัตถุอันตราย

สำหรับกรรมธรรม์ที่ได้นำมาศึกษาอีก 4 ฉบับ คือ กรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าไม่ปลอดภัย กรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้ขนส่ง กรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง กรรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ไม่สามารถนำมาปรับใช้ในการคุ้มครองความเสียหายจากการขนส่งวัสดุนิเวศลิยร์และวัสดุกัมมันตรังสีได้ กล่าวคือ กรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าไม่ปลอดภัยถึงแม้จะมีข้อดีที่ให้ผู้ประกอบการต้องมีความรับผิดในความเสียหายอันเกิดจากสินค้าไม่ปลอดภัยต่อบุคคลภายนอกไม่ว่าจะเป็นชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สิน และค่าสินไหมเชิงลงโทษก็ตาม แต่การขนส่งไม่ได้อยู่ในความหมายของผู้ประกอบการ และค่าสินไหมเชิงลงโทษก็เป็นระบบที่สร้างภาระความยุ่งยากให้แก่ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องทางนิเวศลิยร์และรังสีที่รับมากเกินไป

กรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้ขนส่ง และกรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องเป็นกรรมธรรม์ที่คุ้มครองความรับผิดของผู้ขนส่ง และสะดวกในการนำไปใช้ แต่ทั้งนี้เป็นการรับผิดในความสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบชั่งช้ำ ไม่ใช่ลักษณะความรับผิดต่อบุคคลภายนอกอันเกิดจากสินค้าที่ขนส่งสร้างความอันตราย

ส่วนกรรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ซึ่งมีข้อดีในการเยียวยาความเสียหายแก่ผู้เสียหายจากการใช้รถโดยค่าเสียหายเบื้องต้น และคุ้มครองไปถึงความเสียหายต่อชีวิตร่างกาย และค่าขาดรายได้ แต่ไม่คุ้มครองความเสียหายในการฟื้นฟู ขจัดมลพิษในสิ่งแวดล้อม อีกทั้งชดเชยความเสียหายอันเกิดจากรถ แต่ไม่คุ้มครองความเสียหายอันเกิดจากพาหนะชนิดอื่น

จึงสรุปได้ แม้ว่าในตลาดประกันภัยจะมีกรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งอยู่บางส่วน แต่พบว่ายังไม่สามารถปรับใช้ในการเยียวยาผู้รับขนส่งวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุกัมมันตรังสีได้อย่างสมบูรณ์ จึงจำเป็นต้องศึกษาถึงมาตรการเยียวยาในต่างประเทศและมาตรการเยียวยาอื่นๆ เพิ่มเติม

## 4.2 การประกันภัยความเสียหายทางนิวเคลียร์ของประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศญี่ปุ่น

### 4.2.1 การประกันภัยความเสียหายทางนิวเคลียร์ของประเทศสหรัฐอเมริกา

การใช้พลังงานนิวเคลียร์ในประเทศสหรัฐอเมริกามีมาเป็นเวลานาน นอกจากการทิ้งระเบิดนิวเคลียร์ที่ฮิโรชิมาและนางะซะกิ ซึ่งเป็นการโจมตีประเทศญี่ปุ่นด้วยอาวุธนิวเคลียร์ของสหรัฐอเมริกาเมื่อปลายสงครามโลกครั้งที่สอง โดยคำสั่งของประธานาธิบดีสหรัฐอเมริกา แฮร์รี เอส. ทรูแมน เมื่อวันที่ 6 สิงหาคม และวันที่ 9 สิงหาคม พ.ศ. 2488 ซึ่งเป็นผลจากการออกแบบของนักวิทยาศาสตร์ และนักฟิสิกส์ โดยใช้ยูเรเนียม -235 และพลูโตเนียม -239 แต่ในปัจจุบันพลังงานนิวเคลียร์ในโลกที่ป้อนพลังงานกระแสไฟฟ้าให้แก่ประเทศทั่วโลกทั้งหมดประมาณ 16-20 % จากพลังงานทั้งหมด และจากเครื่องปฏิกรณ์ทำงานอยู่ 441 เครื่องทั่วโลก

(ปี พ.ศ.2548) รวมแล้วผลิตกำลังไฟฟ้าเป็น 1 ใน 6 ส่วนของพลังงานไฟฟ้าทั้งหมดในโลก ซึ่งมาจากประเทศสหรัฐอเมริกา ที่เป็นประเทศมีจำนวนโรงไฟฟ้านิวเคลียร์มากที่สุด ตามมาด้วยประเทศฝรั่งเศส

ทั้งนี้แม้ประเทศสหรัฐอเมริกาไม่ได้เป็นสมาชิกของสนธิสัญญานานาชาติฉบับใด แต่กลับเป็นผู้ที่มีบทบาทสำคัญในการพัฒนาเทคโนโลยีทางนิวเคลียร์ในทางสันติ และไม่ทำให้ใช้ในทางก่อการร้าย หรือถูกโจมตีทางทหาร เช่น โครงการศึกษาถึงความต้องการใช้พลังงานนิวเคลียร์ และการป้องกัน การแพร่ขยายอาวุธนิวเคลียร์ ภายใต้แนวคิดของเครื่องปฏิกรณ์ที่เรียกว่า SSTAR (small, sealed, transportable, autonomous reactor) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของความร่วมมือจากกระทรวงพลังงานสหรัฐอเมริกา (Department of Energy, DOE) และหน่วยงานอื่นๆ อีกทั้งในประเทศสหรัฐอเมริกาเองได้มีการบัญญัติกฎหมายภายในที่เกี่ยวข้องกับการใช้พลังงานนิวเคลียร์ หลายฉบับ ได้แก่

1. พระราชบัญญัติพลังงานนิวเคลียร์ ค.ศ.1954 (Atomic Energy Act) เป็นกฎหมายพื้นฐานที่สำคัญของประเทศสหรัฐอเมริกาที่ใช้บังคับกับทหารและพลเรือนซึ่งใช้วัสดุนิวเคลียร์ (Nuclear materials) กำหนดเรื่องการออกกระเปียบการใช้วัสดุนิวเคลียร์และสถานที่เกี่ยวกับนิวเคลียร์ (Nuclear materials and facilities) ได้มีการกำหนดให้พลเรือนใช้วัสดุนิวเคลียร์และสถานที่เกี่ยวกับนิวเคลียร์ต้องมีใบอนุญาต มีคณะกรรมการควบคุมนิวเคลียร์ (NRC) มีอำนาจในการออกกฎระเบียบหรือคำสั่ง และบังคับให้เป็นไปตามมาตรฐานที่คณะกรรมการเห็นว่าเป็นเรื่องจำเป็นเพื่อป้องกันสุขภาพ ความปลอดภัย และการก่อให้เกิดอันตรายต่อชีวิตหรือทรัพย์สินให้น้อยที่สุด การดำเนินการของ NRC ต้องสอดคล้องกับข้อกำหนดตามพระราชบัญญัตินี้ที่เปิดโอกาสให้มีการรับฟังและตรวจสอบกระบวนการยุติธรรมของรัฐบาลกลาง (Federal judicial) ในหลายกรณี ได้แก่ การที่กำหนดให้ NRC ต้องทำสัญญากับมลรัฐเพื่อให้อำนาจในการควบคุมของ NRC อยู่เหนือผู้รับใบอนุญาตเกี่ยวกับนิวเคลียร์ภายในมลรัฐดังปรากฏในมาตรา 274 ของพระราชบัญญัตินี้

และพระราชบัญญัตินี้ได้กำหนดเรื่องค่าชดเชยความเสียหายเนื่องจากอุตสาหกรรมนิวเคลียร์ (Nuclear Industries Indemnity Act) เรียกโดยย่อว่า พระราชบัญญัติ Price-Anderson (Price-Anderson Act) ซึ่งจะกล่าวต่อไป

2. พระราชบัญญัติปฏิรูปหน่วยงานด้านพลังงาน ค.ศ. 1974 ( Energy Reorganization Act of 1974 ) พระราชบัญญัตินี้ได้กำหนดให้มีการจัดตั้งคณะกรรมการควบคุมนิวเคลียร์ (Nuclear Regulatory Commission หรือ NRC ) ตามพระราชบัญญัติพลังงานนิวเคลียร์ ค.ศ.1954 (Atomic Energy Act) พระราชบัญญัตินี้มอบหมายให้หน่วยงานซึ่งปัจจุบันคือกระทรวงพลังงาน (Department of Energy หรือ DOE) มีหน้าที่รับผิดชอบในการพัฒนาและการผลิตอาวุธ

นิวเคลียร์ การสนับสนุนพลังงานนิวเคลียร์ และพลังงานด้านอื่นๆ และมอบหมายให้ NRC ทำงานด้านการควบคุมซึ่งไม่รวมถึงการควบคุมสถานที่ที่เกี่ยวข้องกับนิวเคลียร์ของกองทัพ (Defense Nuclear Facilities) และแผนปฏิรูป (Reorganization plan) ที่สำคัญ ได้แก่ แผนปฏิรูปฉบับที่ 3 ค.ศ. 1970 ให้มีการจัดตั้งองค์การพิทักษ์สิ่งแวดล้อมแห่งประเทศสหรัฐอเมริกา (the U.S. Environment Protection Agency) เรียกโดยย่อว่า EPA ให้มีอำนาจในการกำหนดมาตรฐานสิ่งแวดล้อมที่นำมาบังคับใช้โดยทั่วไปเพื่อปกป้องรักษาสิ่งแวดล้อมจากวัสดุกัมมันตรังสี (radioactive material) และแผนปฏิรูปฉบับที่ 1 ปี ค.ศ.1980 (Reorganization Plan no.1 of 1980) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการของประธาน NRC ในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินเกี่ยวกับวัสดุหรือสถานที่ที่เกี่ยวข้องกับนิวเคลียร์

### 3. พระราชบัญญัติการชดเชยค่าเสียหายจากอุตสาหกรรมนิวเคลียร์ ค.ศ.1954

(Nuclear Industries Indemnity Act of 1954) เรียกโดยย่อว่า “พระราชบัญญัติ Price-Anderson Price-Anderson Act” ซึ่งเป็นกฎหมายของรัฐบาลกลาง (federal law) เพื่อควบคุมเรื่องความรับผิดชอบเกี่ยวกับสถานที่ทั้งหมดยกเว้นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับทหาร

วัตถุประสงค์หลักของพระราชบัญญัติPrice-Anderson เพื่อเป็นการรับประกันว่าเงินกองทุน ขนาดใหญ่ (ปัจจุบันมีเงินงบประมาณหนึ่งหมื่นล้านเหรียญสหรัฐฯ) ได้นำมาจัดไว้อย่างรวดเร็วและเป็นขั้นตอนเพื่อเป็นค่าชดเชยให้แก่ประชาชนโดยทั่วไปซึ่งได้รับอันตรายจากนิวเคลียร์หรือกัมมันตภาพรังสีที่อาจเกิดขึ้นได้ โดยไม่คำนึงถึงว่าผู้ใดต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย พระราชบัญญัตินี้ได้กำหนดขอบเขตความคุ้มครองการประกันภัยอย่างครอบคลุม ได้แก่ ผู้ได้รับอนุญาต (Licensee) หรือผู้ทำสัญญา (contractor) และขยายไปถึงค่าชดเชย (indemnification) แก่บุคคลใด ๆ ก็ตามที่ต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย แม้ว่าบุคคลเหล่านั้นได้รับอนุญาตให้ดำเนินกิจการก็ตาม เพราะพระราชบัญญัตินี้ได้กำหนดภาระหน้าที่ในการจ่ายค่าชดเชยความเสียหาย ผู้ที่อ้างสิทธิเรียกร้อง (claimant) ไม่จำเป็นต้องฟ้องผู้กระทำผิดหลาย ๆ คน เพียงแต่ยื่นข้อเรียกร้องต่อผู้ได้รับอนุญาตหรือผู้ทำสัญญา

พระราชบัญญัติPrice-Anderson กำหนดให้คณะกรรมการควบคุมนิวเคลียร์ (Nuclear Regulatory Commission) ผู้รับอนุญาต และกระทรวงพลังงาน (Department of Energy) ผู้ทำสัญญาจ่ายค่าชดเชยให้ครอบคลุมบุคคลที่ได้รับบาดเจ็บและทรัพย์สินที่เสียหายอันเนื่องมาจากนิวเคลียร์หรือกัมมันตภาพรังสี รวมถึงค่าใช้จ่ายที่ตอบสนองต่อเหตุการณ์ (incident response) หรือการอพยพเพื่อป้องกันไว้ก่อน (precautionary evacuation) และค่าใช้จ่ายในการสอบสวนและแก้ต่างสิทธิเรียกร้องและการจัดการที่เหมาะสมกับความเสียหาย พระราชบัญญัตินี้ครอบคลุมถึงเหตุการณ์นิวเคลียร์ในกรณีที่มีการเดินเครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ การทดสอบและการวิจัย

เครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ สิ่งก่อสร้างนิวเคลียร์ และกัมมันตภาพรังสีของกระทรวงพลังงาน และการขนส่ง (transportation) เชื้อเพลิงนิวเคลียร์

ในช่วงเริ่มแรกพระราชบัญญัติ Price-Anderson ได้จำกัดความรับผิดต่ออุบัติเหตุ นิวเคลียร์แต่ละครั้งในวงเงิน 500 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ตามกองทุนของรัฐบาล บวกกับการประกันภัย ความรับผิดขั้นสูงที่เหมาะสมในตลอดภาคเอกชนซึ่งในขณะนั้น คือ 60 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ กันจำนวนทั้งสิ้น 560 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อมาสภาkongเกรสได้แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวหลายครั้ง โดยมีสาระสำคัญในการแก้ไขเพิ่มเติม ดังต่อไปนี้

#### 1) การแก้ไขเพิ่มเติมปี ค.ศ. 1967

สภาkongเกรสได้ขยายระยะเวลาการคุ้มครองตามพระราชบัญญัติ Price-Anderson ออกไปอีก 10 ปี นับตั้งแต่ปี ค.ศ. 1967 โดยได้เพิ่มเติมแนวคิดเรื่อง “อุบัติเหตุทางนิวเคลียร์ที่ผิดปกติ” (extraordinary nuclear occurrence) ซึ่งกำหนดให้หมายถึงอุบัติเหตุที่น่าเชื่อได้ว่าทำให้เกิดความเสียหายอย่างใหญ่หลวงแก่ประชาชนหรือทรัพย์สินออกมาจากสถานที่ตั้งโรงงานอันเนื่องมาจากการปนเปื้อนกัมมันตรังสี (radiation contamination) คณะกรรมการควบคุมนิวเคลียร์ (Nuclear Regulatory Commission) ต้องรับผิดชอบตามที่บัญญัติไว้

#### 2) การแก้ไขเพิ่มเติมปี ค.ศ. 1975

สภาkongเกรสได้ขยายระยะเวลาการคุ้มครองตามพระราชบัญญัติ Price-Anderson ออกไปอีก 10 ปี นับตั้งแต่ปี ค.ศ. 1975 โดยกำหนดให้มีระบบสองชั้น (two-tiered system) ซึ่งปัจจุบันยังมีผลใช้บังคับขอบเขตการคุ้มครองประกันภัยระดับที่หนึ่ง (first-level coverage) ประกอบด้วย การประกันภัยความรับผิดโดยประกันภัยกลุ่มเอกชน (private insurance pools) สองแห่งในวงเงิน 125 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ของเขตการคุ้มครองประกันภัยระดับที่สอง (second-level coverage) บังคับด้วยการกำหนดวงเงินขั้นสูง 5 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อเครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์สำหรับอุบัติเหตุครั้งใหญ่ในแต่ละครั้ง โดยกำหนดขั้นสูงว่าเกิดอุบัติเหตุสองครั้งต่อเครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ต่อปี รัฐบาลกลางได้เพิ่มวงเงินคุ้มครองให้เป็นจำนวน 560 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ

ในปี ค.ศ. 1982 เมื่อประเทศสหรัฐอเมริกาได้อนุญาตให้เกิดเครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ทางการค้าเป็นจำนวนถึง 80 แห่ง ทำให้ขอบเขตการคุ้มครองประกันภัยระดับที่หนึ่ง (first-level coverage) มีวงเงินถึง 160 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ และขอบเขตการคุ้มครองประกันภัยระดับที่สอง (second-level coverage) มีวงเงิน 400 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ รวมกันมีวงเงินคุ้มครอง 560 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ซึ่งเป็นไปตามที่พระราชบัญญัตินี้กำหนดรัฐบาลกลางจึงได้ยุติบทบาทการให้ความคุ้มครอง

## 3) การแก้ไขเพิ่มเติมปี ค.ศ. 1988

สภาคองเกรสได้ขยายระยะเวลาการคุ้มครองตามพระราชบัญญัติ Price-Anderson ออกไปอีก 15 ปี นับตั้งแต่ปี ค.ศ. 1988 โดยปรับขอบเขตการคุ้มครองประกันภัยระดับที่สอง (second-level coverage) จาก 5 ล้านเหรียญสหรัฐฯ เป็น 66.2 ล้านเหรียญสหรัฐฯ ซึ่งเป็นการปรับเนื่องจากอัตราภาวะเงินเฟ้อ (inflation) ทุก 5 ปี และเพิ่มขอบเขตการคุ้มครองประกันภัยระดับที่หนึ่ง (first-level coverage) เป็น 200 ล้านเหรียญสหรัฐฯ ขอบเขตการคุ้มครองที่กล่าวถึงข้างต้นนี้หมายความว่ารวมถึงการอพยพเพื่อป้องกันไว้ก่อน (precautionary evacuation) ในกรณีที่อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นอันตรายอย่างฉุกเฉินต่อประชาชนหรือทรัพย์สินรอบ ๆ ที่ตั้งโรงงานนิวเคลียร์ด้วย

ในเดือนสิงหาคม ค.ศ. 1998 ได้มีการทบทวนการกำหนดวงเงินชั้นสูงโดยปรับตามอัตราภาวะเงินเฟ้อโดยเพิ่มเป็น 88.1 ล้านเหรียญสหรัฐฯ ต่อเครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ 1 เครื่อง จำนวนเงินดังกล่าวแบ่งจ่ายเป็นส่วน ๆ ได้ไม่เกิน 10 ล้านเหรียญสหรัฐฯ ต่อเครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ต่อปี

## 4) การแก้ไขเพิ่มเติมปี ค.ศ. 2003

สภาคองเกรสได้ขยายระยะเวลาการคุ้มครองตามพระราชบัญญัติ Price-Anderson ออกไปอีก 10 เดือน ในเดือนกุมภาพันธ์ 2003 แต่ปรากฏว่าล้มเหลวในการออกร่างพระราชบัญญัติฉบับใหม่ แม้ว่าสภาคองเกรสได้ผ่านกฎหมายในทำนองเดียวกันโดยขยายระยะเวลาการคุ้มครองไปถึงโรงงานของกระทรวงพลังงานถึงวันที่ 31 ธันวาคม ค.ศ. 2006

## 5) การแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินโยบายพลังงาน ค.ศ. 2005 (Energy Policy Act of 2005)

พระราชบัญญัติ Price-Anderson ได้ถูกนำกลับมาใช้ใหม่โดยพระราชบัญญัตินโยบายพลังงาน ค.ศ. 2005 และขยายระยะเวลาการคุ้มครองออกไป 20 ปี จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม ค.ศ. 2525 ซึ่งเป็นการขยายระยะเวลาการคุ้มครองที่นานที่สุดเท่าที่สภาคองเกรสเคยอนุมัติ ในพระราชบัญญัติพลังงานนิวเคลียร์ ค.ศ. 1954 ได้ใช้คำว่า “วัสดุนิวเคลียร์พิเศษ (special nuclear material)” โดยไม่ได้ใช้คำว่า “วัสดุนิวเคลียร์” ซึ่งในบทนิยามของพระราชบัญญัติได้กำหนดความหมายของคำว่า “วัสดุนิวเคลียร์พิเศษ” ไว้โดยหมายความว่า

- (1) พลูโตเนียม (plutonium) , ยูเรเนียม (uranium) ที่มีความเข้มข้นในไอโซโทป 233 หรือในไอโซโทป 235 หรือวัสดุอื่นใดที่คณะกรรมการกำหนดให้เป็นวัสดุนิวเคลียร์พิเศษตามมาตรา 51 แต่ไม่รวมถึงวัสดุต้นกำเนิด (source material) หรือ

(2) วัสดุอื่นใดที่ประดิษฐ์ขึ้นมีความเข้มข้นตามที่ได้กล่าวมาแต่ไม่รวมถึงวัสดุต้นกำลัง

สำหรับความรับผิดชอบต่อความเสียหายนั้น พระราชบัญญัติพลังงานนิวเคลียร์ ค.ศ.1954 ได้กำหนดบทนิยามคำว่า “ความรับผิดชอบต่อสาธารณะ” (public liability) ไว้โดยหมายความว่า ความรับผิดชอบต่อใด ๆ ในทางกฎหมายอันเป็นผลมาจากอุบัติเหตุทางนิวเคลียร์ (nuclear incident) หรือการอพยพเพื่อป้องกันไว้ก่อน (precautionary evacuation) ซึ่งรวมถึงค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมอย่างอื่นตามที่เห็นสมควรอันเกิดจากการที่มลรัฐหรือหน่วยงานของรัฐในมลรัฐได้ดำเนินการเพื่อตอบสนองต่ออุบัติเหตุทางนิวเคลียร์หรือการอพยพเพื่อป้องกันไว้ก่อน นอกจากนี้ยังรวมถึงความเสียหายในทรัพย์สินของบุคคลที่ได้รับค่าชดเชย

จากนิยามดังกล่าวจะเห็นได้ว่า “ความรับผิดชอบต่อสาธารณะ” ตามพระราชบัญญัติดังกล่าวหมายความว่า ความรับผิดชอบต่อความเสียหายใน 2 ลักษณะ คือ จากอุบัติเหตุทางนิวเคลียร์ หรือจากการอพยพเพื่อป้องกันไว้ก่อน

#### 1. อุบัติเหตุทางนิวเคลียร์

“อุบัติเหตุทางนิวเคลียร์” หมายความว่า เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นใดๆ รวมถึง “อุบัติเหตุทางนิวเคลียร์ที่ผิดปกติ” (extraordinary nuclear occurrence) ภายในประเทศสหรัฐอเมริกาอันมีสาเหตุมาจากภายในและภายนอกประเทศสหรัฐอเมริกา การบาดเจ็บทางร่างกาย (bodily injury) การเจ็บป่วย การเป็นโรค หรือการเสียชีวิต หรือการสูญเสียหรือเสียหายในทรัพย์สิน หรือการสูญเสียการใช้ทรัพย์สิน อันเป็นผลมาจากสารกัมมันตรังสี (radioactive) การเป็นพิษ (toxic) การระเบิด (explosive) หรือทรัพย์สินที่เป็นอันตรายของวัสดุนิวเคลียร์พิเศษ (special nuclear material) หรือวัสดุที่เป็นผลพลอยได้ (byproduct material)

ส่วน “อุบัติเหตุทางนิวเคลียร์ที่ผิดปกติ” (extraordinary nuclear occurrence)<sup>\*</sup> หมายความว่า เหตุการณ์ใด ๆ ที่ก่อให้เกิดการปล่อยหรือกระจายของแหล่งกำเนิดวัสดุนิวเคลียร์พิเศษหรือวัสดุที่เป็นผลพลอยได้ จากสถานที่กักเก็บห่างออกไปจากสถานที่ตั้งหรือจากสถานที่ตั้งตามสัญญา หรือการแพร่กระจายของกัมมันตภาพรังสีออกไปจากสถานที่ตั้งหรือจากสถานที่ตั้งตามสัญญา ซึ่งคณะกรรมการควบคุมนิวเคลียร์ NRC หรือรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน DOE กำหนดหลักเกณฑ์ไว้เป็นหนังสือว่าเป็นผลหรืออาจเป็นผลให้เกิดความเสียหายอย่างมากต่อบุคคลหรือทรัพย์สินออกไปจากสถานที่ตั้งหรือจากสถานที่ตั้งตามสัญญา

<sup>\*</sup> Section 11 j.of The Atomic Energy Act of 1954.



## 2. การอพยพเพื่อป้องกันไว้ก่อน (precautionary evacuation)

การอพยพเพื่อป้องกันไว้ก่อน\*\* หมายความว่า การอพยพของประชาชนภายในเขตพื้นที่ที่กำหนดไว้ ซึ่งอยู่ใกล้กับสถานที่ตั้งนิวเคลียร์ หรือเส้นทางการขนส่งในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งวัสดุต้นกำลัง วัสดุนิวเคลียร์พิเศษ วัสดุที่เป็นผลพลอยได้ กากกัมมันตภาพรังสีที่ระดับสูง เชื้อเพลิงนิวเคลียร์ที่ใช้แล้ว ขยะจากธาตุที่จำนวนอะตอมสูงกว่าธาตุยูเรเนียม ไม่ว่าจะขนส่งไปหรือจากสถานที่ผลิตหรือใช้ประโยชน์หากการอพยพนั้น

- 1) เป็นผลให้เกิดเหตุที่ไม่ได้กำหนดให้เป็นอุบัติเหตุทางนิวเคลียร์ แต่มีท่าที่เป็นอันตรายอย่างใกล้ชิดต่อการบาดเจ็บต่อร่างกายหรือทรัพย์สินเสียหายจากวัสดุที่เป็นกัมมันตภาพรังสีและเป็นเหตุของการอพยพประชาชน
- 2) ได้ถูกชักนำโดยเจ้าหน้าที่ของมลรัฐหรือหน่วยงานของรัฐมลรัฐซึ่งมีอำนาจตามกฎหมายในการชักนำให้อพยพและตัดสินใจอย่างมีเหตุผลว่าการอพยพจำเป็นเพื่อปกป้องสุขภาพและความปลอดภัยของประชาชน

อีกทั้งยังมีกฎหมายสิ่งแวดล้อมทั่วไป เพื่อเข้ามากำกับดูแลความเสียหายที่อาจส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมได้ เช่น The Endangered Species Act ,The National Environmental Policy Act 1970 ,The Marine Protection Research and Sanctuaries Act of 1972 ,The Federal Water Pollution Control Act of 1972 , The Clean Air Act 1974 ,The Comprehensive Environmental Response ,Compensation and Liability Act (CERCLA or Superfund)

### หลักการประกันภัยและการวางหลักประกันความเสียหายจากนิวเคลียร์

ตามพระราชบัญญัติ Price-Anderson ได้กำหนดให้ผู้รับใบอนุญาตประกอบกิจการนิวเคลียร์ต้องทำสัญญาจ่ายค่าชดเชย กับคณะกรรมการควบคุมนิวเคลียร์ เพื่อจัดให้มีประกันภัยในการคุ้มครองทางการเงินทั้งนี้ตามแบบที่กำหนดไว้ในเอกสารแนบท้ายของประมวลกฎหมายแห่งสหพันธรัฐบทที่ 10 ของคณะกรรมการควบคุมนิวเคลียร์ ทั้งนี้ คณะกรรมการฯ อาจกำหนดเงื่อนไขใน

\*\* Section 11 g.of The Atomic Energy Act of 1954

การออกใบอนุญาตเพิ่มเติม หากผู้ยื่นขอใบอนุญาตแสดงเจตนาสละสิทธิ์ความคุ้มกันจากความรับผิดต่อสาธารณะ

ตามบทนิยามของพระราชบัญญัติ Price-Anderson ได้กำหนดความหมายของคำว่า “ความคุ้มครองทางการเงิน” ไว้หมายความว่า ความสามารถในการจ่ายค่าเสียหายเพื่อความรับผิดต่อสาธารณะและค่าใช้จ่ายในการสอบสวนและการต่อสู้ข้อเรียกร้องและการแก้ปัญหาในการฟ้องเรียกค่าเสียหาย

จำนวนความคุ้มครองทางการเงินระดับที่หนึ่งให้เป็นไปตามที่บริษัทประกันภัยกำหนด แต่คณะกรรมการจะกำหนดจำนวนเงินให้น้อยกว่าก็ได้โดยทำเป็นหนังสือ ทั้งนี้โดยพิจารณาจากปัจจัยดังต่อไปนี้

1. ค่าใช้จ่ายและเงื่อนไขของบริษัทประกันภัยเอกชน
2. ประเภท ขนาด และที่ตั้งของกิจการที่ได้รับอนุญาต รวมทั้งปัจจัยอื่นที่เกี่ยวข้องกับอันตราย และ
3. สภาพและวัตถุประสงค์ของกิจการที่ได้รับอนุญาต

รัฐบาลกลางได้ออกประมวลระเบียบของรัฐบาลกลาง ซึ่งเป็นกฎหมายลำดับรอง ออกโดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติพลังงานนิวเคลียร์ ค.ศ. 1954 ใน CFR (Code of Federal Regulations) บทที่ 10 ได้กำหนดระเบียบของ NRC โดยในส่วนของ 140 ได้กำหนดเรื่อง ข้อกำหนดความคุ้มครองทางการเงินและสัญญาว่าด้วยการจ่ายค่าชดเชย ไว้โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการกำหนดความคุ้มครองทางการเงิน การจ่ายค่าชดเชย และการจำกัดความรับผิดของผู้รับใบอนุญาตและการประกันภัยความรับผิดของผู้รับใบอนุญาตสร้างโรงงานเสริมสร้างสมรรถนะแร่ยูเรเนียม ตามพระราชบัญญัติพลังงานนิวเคลียร์ ค.ศ. 1954 และฉบับแก้ไขเพิ่มเติม ระเบียบนี้มีขอบเขตในการนำมาใช้บังคับกับยื่นคำขอหรือผู้รับใบอนุญาตที่เดินเครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ กรณีเกิดอุบัติเหตุ นิวเคลียร์ที่ผิดปกติ ผู้ยื่นคำขอหรือผู้รับใบอนุญาตที่ประกอบ กิจการโรงงานผลิตหรือโรงงานที่ใช้ประโยชน์และบุคคลอื่นที่ต้องจ่ายค่าชดเชยอันเนื่องมาจากโรงงานที่เกี่ยวข้อง โรงงานประกอบแห่ง เชื้อเพลิงนิวเคลียร์

### การคุ้มครองทางการเงิน

CFR (Code of Federal Regulations) ได้กำหนดรายละเอียดจำนวนการคุ้มครองทางการเงินไว้ โดยแยกออกเป็นดังต่อไปนี้

### 1. การคุ้มครองทางการเงินระดับแรก

- 1) จำนวนเงิน 1 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อเครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์แต่ละเครื่อง ซึ่งผู้รับใบอนุญาตมีอำนาจดำเนินการผลิตพลังงานความร้อนในระดับไม่เกิน 10 กิโลวัตต์
- 2) จำนวนเงิน 1.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อเครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์แต่ละเครื่อง ซึ่งผู้รับใบอนุญาตมีอำนาจดำเนินการผลิตพลังงานความร้อนในระดับที่เกิน 10 กิโลวัตต์แต่ไม่เกิน 1 กิโลวัตต์
- 3) จำนวนเงิน 2.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อเครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์แต่ละเครื่องนอกเหนือจากการทดสอบเครื่องปฏิกรณ์หรือเครื่องปฏิกรณ์ที่ได้รับอนุญาตให้ดำเนินการเพื่อรักษาทางการแพทย์และการวิจัยและพัฒนา ซึ่งผู้รับใบอนุญาตมีอำนาจดำเนินการผลิตพลังงานความร้อนในระดับที่เกิน 1 เมกะวัตต์ และไม่เกิน 10 เมกะวัตต์
- 4) จำนวนเงินเกิน 300 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ สำหรับเครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์แต่ละเครื่องซึ่งผู้รับใบอนุญาตได้ดำเนินการโดยออกแบบให้ผลิตพลังงานไฟฟ้าได้ 100,000 กิโลวัตต์หรือมากกว่า นอกจากนี้ผู้รับใบอนุญาตยังต้องจัดให้มีการคุ้มครองทางการเงินระดับที่สอง ในรูปแบบของการประกันภัยกับบริษัทประกันภัยเอกชน โดยกำหนดเป็นค่าเบี้ยประกันที่รอกการจ่าย ซึ่งเท่ากับส่วนแบ่งตามส่วนแบ่งในความรับผิดชอบต่อสาธารณะทั้งหมด ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุทางนิวเคลียร์แล้วมีความเสียหายเกินกว่าเงินประกันภัยตามความคุ้มครองทางการเงินระดับที่หนึ่ง

สำหรับความคุ้มครองทางการเงินระดับที่สอง ผู้รับใบอนุญาตประกอบกิจการนิวเคลียร์แต่ละรายต้องถูกเรียกเก็บค่าเบี้ยประกันที่รอกการจ่ายในจำนวนไม่มากกว่า 111.9 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ต่ออุบัติเหตุทางนิวเคลียร์ และต้องไม่เกิน 17.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ต่ออุบัติเหตุภายในหนึ่งปีปฏิทินที่จะถูกเรียกเก็บเบี้ยประกันภัย หากผู้รับใบอนุญาตไม่สามารถจ่ายค่าเบี้ยประกันภัยที่รอกการจ่ายที่ได้ประเมินมาแล้วได้ NRC มีสิทธิจ่ายค่าเบี้ยประกันภัยเหล่านั้นในนามของผู้รับใบอนุญาตและได้รับค่าเบี้ยประกันภัยนั้นจากผู้รับใบอนุญาตกลับคืน เว้นแต่ว่าผู้ที่ได้รับมอบอำนาจให้ดำเนินการรวมเครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์สองเครื่องหรือมากกว่าที่ตั้งอยู่ภายในที่เดียวกัน แต่ละเครื่องมีกำลังการผลิต 100,000 กิโลวัตต์หรือมากกว่า แต่ไม่มากกว่า 300,000 กิโลวัตต์ ซึ่งรวมกันแล้วมีกำลังการผลิตไม่มากกว่า 1,300,000 กิโลวัตต์ การรวมกันของเครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์จะได้รับการพิจารณาว่าเป็นเครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์เครื่องเดียวเพื่อวัตถุประสงค์ในการนำบทบัญญัติว่าด้วยการคุ้มครองทางการเงินมาใช้บังคับ

ในกรณีผู้ที่ดำเนินการด้วยเครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์สองเครื่องหรือมากกว่านั้นในสถานที่เดียวกัน การคุ้มครองทางการเงินระดับที่หนึ่ง ทั้งหมดสำหรับเครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ทั้งหมด คือ จำนวนที่สูงที่สุดซึ่งกำหนดไว้สำหรับเครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์เครื่องหนึ่งเครื่องใดในจำนวนเหล่านั้น ซึ่งการคุ้มครองดังกล่าวได้ครอบคลุมเครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ทั้งหมดที่ตั้งอยู่ในนั้น

2.จำนวนการคุ้มครองทางการเงินที่กำหนดสำหรับเครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์อื่น ๆ การคุ้มครองทางการเงินที่ไม่ได้กำหนดไว้ตาม 1 . ผู้รับใบอนุญาตต้องจัดให้มีการคุ้มครองทางการเงินตามสูตรดังต่อไปนี้

$$X = B \times P$$

X = จำนวนการคุ้มครองทางการเงิน หน่วยเป็นเงินเหรียญสหรัฐฯ

B = ฐานของจำนวนการคุ้มครองทางการเงิน ซึ่งเท่ากับ 185 เหรียญสหรัฐฯ คูณด้วยระดับพลังงานขั้นสูงสุด หน่วยเป็นกิโลวัตต์ ตามที่กำหนดไว้ในใบอนุญาต

P = ปัจจัยจำนวนประชาชน มีวิธีการคิด 2 ขั้นตอน คือ

(1) ขั้นตอนที่หนึ่ง การหาเขตพื้นที่เป็นวงกลมโดยมีโรงงานเป็นศูนย์กลางและมีรัศมีเท่ากับรัศยกกำลังสอง ของระดับพลังงานสูงสุดที่ได้รับอนุญาตมีหน่วยเป็นเมกะวัตต์

(2) ขั้นตอนที่สอง จำนวนประชากรในเขตพื้นที่วงกลมตามขั้นตอนที่หนึ่ง โดยใช้ข้อมูลจากหน่วยงาน minor civil โดยนำจำนวนประชากรที่ได้มาหารด้วยระยะทางที่ใกล้ที่สุดยกกำลังสองโดยประมาณ จากเครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ไปยังศูนย์กลางทางภูมิศาสตร์ของหน่วยงาน minor civil มีหน่วยเป็นไมล์ โดยระยะทางอย่างน้อยต้อง 1 ไมล์ ผลลัพธ์ที่ได้จากการหารนำมาเทียบกับสูตรตามตารางก็จะได้ปัจจัยจำนวนประชากร

ผลลัพธ์ที่ได้จากการหาร	ปัจจัยจำนวนประชากร
1,000 หรือน้อยกว่า	1
มากกว่า 1,000 แต่ไม่เกิน 3,000	1.2
มากกว่า 3,000 แต่ไม่เกิน 5,000	1.4
มากกว่า 1,000 แต่ไม่เกิน 3,000	1.6

มากกว่า 3,000 แต่ไม่เกิน 5,000	1.8
มากกว่า 9,000	2

ในกรณีที่ไม่มีเหตุการณ์ จำนวนการคุ้มครองทางการเงินที่ได้กำหนดไว้สำหรับเครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์แต่ละเครื่องไม่น้อยกว่า 4.5 ล้านเหรียญสหรัฐฯ หรือมากกว่า 74 ล้านเหรียญ สหรัฐฯ

ในกรณีที่ผู้ดำเนินการด้วยเครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์สองเครื่องหรือมากกว่านั้นในสถานที่เดียวกัน การคุ้มครองทางการเงินทั้งหมดสำหรับเครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ทั้งหมดคือ จำนวนที่สูงที่สุดซึ่งกำหนดไว้สำหรับเครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์เครื่องหนึ่งเครื่องใดในจำนวนเหล่านั้น โดยการคุ้มครองดังกล่าวครอบคลุมเครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ทั้งหมดที่ตั้งอยู่ในนั้น

3. จำนวนการคุ้มครองทางการเงินที่กำหนดไว้สำหรับผู้ขอรับใบอนุญาตก่อสร้างและใบอนุญาตที่รวมกัน (construction permits and combined licenses) ผู้ขอรับใบอนุญาตดังกล่าวจะมีกรรมสิทธิ์ สิทธิครอบครอง หรือจัดเก็บเพียงวัสดุนิวเคลียร์พิเศษ (special nuclear material) ที่สถานที่ตั้งปฏิกรณ์นิวเคลียร์เพื่อใช้เป็นเชื้อเพลิงในการเดินเครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ ภายหลังจากได้รับอนุญาต ต้องจัดให้มีการคุ้มครองทางการเงินจำนวน 1 ล้านเหรียญสหรัฐฯ ซึ่งต้องยื่นต่อ NRC ก่อนออกใบอนุญาต

4. จำนวนการคุ้มครองทางการเงินที่กำหนดไว้สำหรับกระบวนการผลิตแร่พลูโตเนียมและโรงงานประกอบแท่งเชื้อเพลิงนิวเคลียร์ (plutonium processing and fuel fabrication plant)

ผู้ขอรับใบอนุญาตที่ครอบครองและใช้แร่พลูโตเนียมในกระบวนการผลิตแร่พลูโตเนียมและโรงงานประกอบแท่งเชื้อเพลิงนิวเคลียร์ต้องจัดให้มีการคุ้มครองทางการเงินจำนวน 200 ล้านเหรียญสหรัฐฯ ซึ่งต้องยื่นต่อ NRC ก่อนออกใบอนุญาต

5. จำนวนการประกันภัยความรับผิด (liability insurance) ที่กำหนดไว้สำหรับโรงงานเสริมสมรรถนะแร่ยูเรเนียม (uranium enrichment facilities) ผู้ขอรับใบอนุญาตดังกล่าวซึ่งเกี่ยวข้องกับการใช้วัสดุต้นกำเนิด (source material) หรือวัสดุนิวเคลียร์พิเศษ (special nuclear material) ต้องจัดให้มีการประกันภัยความรับผิดตามประเภทและจำนวนที่ NRC พิจารณาแล้วเห็นว่าเหมาะสม ครอบคลุมการเรียกร้องหรือรับผิดชอบอันเนื่องมาจากเหตุการณ์ภายในประเทศ ซึ่งเป็นสาเหตุให้

เกิดการบาดเจ็บทางร่างกาย การเจ็บป่วย การเป็นโรค การเสียชีวิต การเสียหายหรือสูญหายในทรัพย์สิน หรือการสูญเสียการใช้ทรัพย์สิน อันเป็นผลมาจากกัมมันตภาพรังสี (radioactive) การเป็นพิษ (toxic) การระเบิด (explosive) หรือทรัพย์สินที่เป็นอันตรายของส่วนผสมทางเคมีที่ประกอบด้วยวัสดุต้นกำลัง (source material) หรือวัสดุนิวเคลียร์พิเศษ (special nuclear material)

จำนวนเงินตามความคุ้มครองทางการเงินทั้งระดับที่หนึ่งและระดับที่สองจะมีการปรับตามอัตราภาวะเงินเฟ้อโดยคณะกรรมการฯ ไม่น้อยกว่า 1 ครั้งในทุกเวลา 5 ปี ตามอัตราการเปลี่ยนแปลงของดัชนีราคาผู้บริโภค (Consumer Price Index)

NRC อาจตรวจสอบบริษัทประกันภัยซึ่งออกกรมธรรม์ประกันภัยในเรื่องความชอบด้วยกฎหมายในการออกกรมธรรม์ประกันภัย ลักษณะของการประกอบธุรกิจในประเทศสหรัฐอเมริกา และความสามารถในการรับผิดชอบตามกรมธรรม์ประกันภัย

ก่อนกรมธรรม์ประกันภัยสิ้นสุดลงอย่างน้อย 30 วัน ผู้รับใบอนุญาตต้องแจ้งให้ NRC ทราบเรื่องการออกกรมธรรม์ประกันภัยฉบับใหม่และต้องยื่นให้ NRC ตรวจสอบการคุ้มครองทางการเงินด้วย

- ทรัพย์สินที่เหมาะสมกับจำนวนการคุ้มครองทางการเงินที่ได้กำหนดไว้

NRC อาจกำหนดให้ผู้รับใบอนุญาตยื่นข้อมูลทางการเงินเกี่ยวกับทรัพย์สินต่อ NRC ตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดให้ผู้รับใบอนุญาตต้องดูแลรักษาการคุ้มครองทางการเงินตามที่กำหนดไว้ในกรณีที่ NRC ได้ให้ความเห็นชอบในการตรวจสอบการคุ้มครองทางการเงินที่ยื่นโดยผู้รับใบอนุญาตแล้ว ผู้รับใบอนุญาตต้องไม่เปลี่ยนแปลงประเภทของการคุ้มครองทางการเงินจากประเภทหนึ่งไปเป็นอีกประเภทโดยไม่ได้รับความเห็นชอบเป็นหนังสือจาก NRC เมื่อผู้รับใบอนุญาตหรือผู้ยื่นขอรับใบอนุญาตได้ยื่นการคุ้มครองทางการเงินต่อ NRC เพื่อตรวจสอบ หาก NRC ตรวจพบว่าผู้รับใบอนุญาตหรือผู้ยื่นขอรับใบอนุญาตยังคงดูแลรักษาการคุ้มครองทางการเงินตามที่กฎระเบียบนี้ได้กำหนดไว้ การให้ความเห็นชอบทางการเงินดังกล่าวจะเป็นหลักฐานในการออกใบอนุญาต

- กรณีผู้รับใบอนุญาตไม่สามารถดูแลรักษาการคุ้มครองทางการเงิน

ในกรณีที่ NRC ตรวจพบว่า ผู้รับใบอนุญาตไม่ได้ดูแลรักษาการคุ้มครองทางการเงินให้เหมาะสมตามที่ระเบียบนี้ได้กำหนดไว้ NRC อาจยกเลิกหรือเพิกถอนใบอนุญาตหรืออาจออกคำสั่งเกี่ยวกับการประกอบกิจการตามที่ได้รับอนุญาตซึ่ง NRC พิจารณาแล้วเห็นว่าเหมาะสมและจำเป็น

เพื่อบังคับการให้เป็นไปตามระเบียบนี้ และบทบัญญัติในมาตรา 170 แห่งพระราชบัญญัติพลังงานนิวเคลียร์ ค.ศ.1954

### -การเอาประกันภัยภายใต้กฎหมายไพร์ชแอนเดอร์สัน

ขอบเขตของกฎหมายไพร์ชแอนเดอร์สันจะครอบคลุมทุกเหตุการณ์ในการขนส่งเชื้อเพลิงนิวเคลียร์ไปยังสถานที่ตั้งของโรงไฟฟ้านิวเคลียร์ ในการเก็บเชื้อเพลิงนิวเคลียร์ที่โรงไฟฟ้า การดำเนินการของเครื่องปฏิกรณ์รวมถึงการปลดปล่อยสารกัมมันตรังสีที่ออกมา ในการเก็บกากกัมมันตรังสีที่บริเวณเครื่องปฏิกรณ์ และในการขนส่งวัสดุกัมมันตรังสีจากเครื่องปฏิกรณ์

ในช่วงระยะเวลาระหว่าง ปี 1957 ถึง ปี 1983 การเอาประกันในช่วงแรกจะเป็นความเสียหายที่เกิดขึ้นกับทรัพย์สินที่เกิดขึ้นจากการรั่วไหลของกัมมันตรังสี หรืออุบัติเหตุอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับบรรจุกัมมันตุนิวเคลียร์ในระหว่างการขนส่ง แต่ต่อมาช่วงหลังการเอาประกันมาจากความบาดเจ็บทางร่างกายที่เกิดขึ้นจากแผ่นกัมมันตรังสี โดยเฉพาะอย่างยิ่งลูกจ้างโดยสัญญาที่ทำงานอยู่ในสถานประกอบการทางนิวเคลียร์ที่ดำเนินการอยู่ เงินประกันชดเชยสำหรับความสูญเสียที่ได้จ่ายไปในขณะนี้ เป็นจำนวนเงินประมาณ 30 ล้านเหรียญสหรัฐ ในจำนวนนี้ประมาณ 28 เหรียญสหรัฐเกิดขึ้นสืบเนื่องจากอุบัติเหตุที่โรงไฟฟ้านิวเคลียร์ทรีไมล์ไอร์แลนด์หน่วยที่ 2 (Three Mile Island Unit 2; TMI-2) เมื่อวันที่ 28 มีนาคม 1979

### -การประกันภัยโดยภาคเอกชน

อุตสาหกรรมประกันภัยของประเทศสหรัฐอเมริกาจัดตั้งกลุ่มบริษัทประกันภัย 2 กลุ่มเพื่อเตรียมการประกันความรับผิดชอบทางด้านนิวเคลียร์ให้กับผู้ประกอบการอุตสาหกรรมนิวเคลียร์ ณ เวลาที่กฎหมายไพร์ชแอนเดอร์สันได้ดำเนินการ ได้แก่

1. สมาคมประกันภัยความรับผิดชอบทางพลังงานนิวเคลียร์ (Nuclear Energy Liability Insurance Association; NELIA) ซึ่งมีการเปลี่ยนภายหลังเป็นผู้รับประกันทางนิวเคลียร์แห่งสหรัฐอเมริกา (American Nuclear Insurers; ANI) ซึ่งจัดตั้งโดยกลุ่มบริษัทประกันภัยที่เป็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (หุ้นประกันภัย)

2. ในขณะที่อีกกลุ่มหนึ่ง ชื่อว่ากลุ่มบริษัทร่วมสำหรับการประกันภัยทางด้านพลังงานปรมาณู (Mutual Atomic Energy Reinsurance Pool; MAERP) ประกอบด้วยกลุ่มบริษัท ซึ่งเป็นของผู้กำหนดนโยบายทางการประกัน (กองทุนการประกัน) ทุกนโยบายของ MAERP ถูกกำหนดโดยผู้สนับสนุนความรับผิดชอบร่วมด้านพลังงานปรมาณู (Mutual Atomic Energy Liability Underwriters; MAELU) ซึ่งเป็นองค์การสนับสนุนอีกทางหนึ่ง

ถึงแม้ว่า ANI และ MAERP จะเป็นหน่วยซึ่งแยกจากกัน แต่ก็มี การดำเนินการหลักๆร่วมกัน ผู้รับใบอนุญาตของเครื่องปฏิกรณ์และผู้ดำเนินการอื่นๆของสถานประกอบการนิวเคลียร์ (อย่างเช่น โรงผลิตแห่งเชื้อเพลิง) ต้องซื้อแบบฟอร์มสถานประกอบการของนโยบายความรับผิดชอบด้านพลังงานนิวเคลียร์ (Nuclear energy liability policy; NELP) กลุ่มบริษัทประกันภัยทางนิวเคลียร์ (ANI-MAELU) ยังให้การดำเนินการในระดับสองของการปกป้องทางการเงินที่กำหนด โดยให้กรมธรรม์ประกันภัยซึ่งจัดตั้งที่ 4 เงื่อนไขและการบังคับใช้ของผู้ประกอบการเพื่อที่จะครอบคลุมเบี้ยประกันภัยย้อนหลัง กลุ่มบริษัทประกันภัยตกลงที่จะจ่ายให้กับผู้รับใบอนุญาตโดยเป็นตัวเลือกอัตโนมัติ (Default) ในการจ่ายเบี้ยประกันภัยย้อนหลังสูงถึง 30 ล้านดอลลาร์ต่อหนึ่งเหตุการณ์ และสูงถึง 60 ล้านดอลลาร์

ทั้งนี้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการประกันภัยแต่ภายใต้เครือข่ายของกฎหมายไพโรซ์แอนเดอร์สัน ได้แก่ การเพิ่มระดับการประกันภัยครั้งแรกให้สูงกว่า 160 ล้านดอลลาร์ วิธีที่สองคือใช้วิธีการเพิ่มการตีราคาในการประกันภัยย้อนหลัง โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อเพิ่มทุนให้ผู้ผลิตโรงไฟฟ้านิวเคลียร์ สถาปนิก วิศวกรเข้าร่วมในข้อตกลงการประกันภัยย้อนหลังสำหรับเครื่องปฏิกรณ์ทุกเครื่องที่พวกเขาออกแบบ วิธีที่สามคือการเพิ่มประสิทธิภาพของบริษัทประกันภัย

ในกรณีที่มีอุบัติเหตุร้ายแรงและความเสียหายมีมากกว่าจำนวนเงินที่ประกันตามที่พระราชบัญญัติ Price-Anderson กำหนดไว้ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน (Secretary of Energy) หรือ NRC ทำการสำรวจสาเหตุและขอบเขตของความเสียหายและยื่นรายงานผลการสำรวจดังกล่าวต่อสภาองเกรส (Congress) สภาองเกรสมีภาระหน้าที่ในการดำเนินการเพื่อให้ผู้ได้รับความเสียหายได้รับค่าชดเชยเต็มตามจำนวน

ดังนั้นสรุปได้ว่าในเรื่องความรับผิดชอบต่อความเสียหายของบุคคลภายนอก the Price-Anderson Nuclear Industries Indemnity Act หรือที่เรียกว่า the Price-Anderson Act ของสหรัฐอเมริกาเป็นกฎหมายที่มีวัตถุประสงค์หลักในการชดเชยความเสียหายในอุตสาหกรรมนิวเคลียร์ ต่อสิทธิเรียกร้องความรับผิดที่เกิดจากเหตุการณ์นิวเคลียร์ ในขณะที่ยังคงรับประกันการชดเชยความเสียหายที่ครอบคลุมแก่สาธารณชนทั่วไป กฎหมายนี้สร้างระบบการประกันภัยประเภทที่ไม่ต้องพิสูจน์ความผิด ซึ่งหนึ่งหมื่นล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐแรกเป็นเงินทุนจากอุตสาหกรรมตามแผนงานที่กำหนดในกฎหมายนี้ สิทธิเรียกร้องเกินกว่าหมื่นล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐถูกครอบคลุมโดยรัฐบาลระดับประเทศ (federal) วัตถุประสงค์หนึ่งในการผ่านกฎหมายนี้เนื่องจากเห็นว่าจำเป็นที่จะต้องมี



แรงจูงใจแก่การผลิตพลังงานนิวเคลียร์โดยเอกชน เพราะนักลงทุนไม่เต็มใจที่จะยอมรับความเสี่ยงเรื่องพลังงานนิวเคลียร์ที่ยังไม่รู้โดยไม่มีกำกวดความรับผิดชอบของพวกเขา

กฎหมายนี้ถูกพิจารณาโดยบุคคลหลายกลุ่มรวมทั้งกลุ่มคุ้มครองผู้บริโภค ในปี 1978 กฎหมายนี้รอดพ้นจากการท้าทายประเด็นทางรัฐธรรมนูญในคดีของศาลสูงสุด *Duke PowerCo. v. Carolina Environmental Study Group*\* และถูกต่ออายุครั้งล่าสุดในปี 2005 เป็นเวลายี่สิบปี

ผู้รับใบอนุญาตเครื่องปฏิกรณ์กำลังนิวเคลียร์ถูกกำหนดโดยกฎหมายว่าต้องจัดให้มีการประกันภัยจำนวนสูงสุดต่อเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับนิวเคลียร์ซึ่งมีอยู่ในตลาดประกันภัย (ในปี 2005 สามร้อยล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อโรงงาน) สิทธิเรียกร้องทางการเงินใดซึ่งตกอยู่ภายในจำนวนสูงสุดนี้ถูกจ่ายโดยบริษัทประกันภัย กองทุน Price-Anderson ซึ่งถูกจ่ายโดยบริษัทเครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์เอง จะถูกใช้ในความแตกต่าง แต่ละบริษัทเครื่องปฏิกรณ์ถูกผูกมัดที่จะลงเงินถึง 95.8 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในเหตุการณ์อุบัติเหตุหนึ่งครั้ง จำนวนสูงสุดของกองทุนมีประมาณ 9.5 พันล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐ ถ้าบริษัทเครื่องปฏิกรณ์ทั้งหมดถูกกำหนดให้ต้องจ่ายตามที่เต็มจำนวนแก่กองทุน กองทุนนี้ไม่ถูกจ่ายวันเสียแต่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น อย่างไรก็ตาม ผู้บริหารกองทุนถูกกำหนดให้ต้องมีแผนงานต่อเนื่องในการเลี้ยงกองทุน เพื่อที่ว่าผู้ร้องอาจได้รับการจ่ายทันทีที่เป็นไปได้ การจ่ายที่แท้จริงโดยบริษัทในเหตุการณ์อุบัติเหตุหนึ่งครั้งถูกตั้งอยู่ที่สิบห้าล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อปี

ถ้ามีเหตุการณ์ทางนิวเคลียร์เกิดขึ้น NRC ต้องยื่นรายงานเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายของตนต่อศาลและต่อสภา ถ้าสิทธิเรียกร้องเกินกว่ามูลค่าสูงสุดของกองทุน Price-Anderson ประธานาธิบดีต้องยื่นข้อเสนอต่อสภา ข้อเสนอเหล่านี้ต้องมีรายละเอียดค่าใช้จ่ายในอุบัติเหตุ แนะนำว่ากองทุนควรจะถูกสนับสนุนอย่างไร และแผนงานละเอียดสำหรับการจ่ายค่าชดเชยเต็มจำนวนและทันทีแก่ผู้ที่ได้รับผลกระทบ ภายใต้กฎหมายนี้ ผู้บริหารกองทุนมีสิทธิที่จะเก็บเงินเพิ่มจากโรงงานได้อีกถ้าจำเป็น ถ้าสภาคงเกรงกลัวที่จะให้เงินค่าชดเชย สิทธิเรียกร้องสามารถกระทำได้ภายใต้ the Tucker Act ซึ่งเป็นกฎหมายที่รัฐบาลสละความคุ้มกันตนเองเนื่องจากความล้มเหลวที่จะบรรลุหน้าที่ในการจ่ายค่าชดเชยแก่ผู้ร้อง

---

\* เป็นกรณีที่ศาลแห่งรัฐของสหรัฐอเมริกา ในเขตตะวันตกของนอร์ท แคโรไลนา North Carolina ได้รับการเรียกร้องโดยกลุ่มนักศึกษาสิ่งแวดล้อมแคโรไลนา (Carolina Environment Study Group, Inc.) ให้มีการก่อตั้งกฎหมายโพธิ์แอนเดอร์สัน โดยศาลในมลรัฐตัดสินว่าขีดจำกัดความรับผิด ละเมิดและขัดกับกระบวนการทางกฎหมาย และสิทธิการจัดตั้งแต่ต่อมาล้มเลิกตัดสินเมื่อวันที่ 26 มิ.ย. 1978 โดยศาลฎีกาล้มล้างคำตัดสินศาลมลรัฐและได้ตัดสินลงมติเป็นเอกฉันท์ให้สนับสนุน

Price-Anderson ครอบคลุมถึงอุปกรณ์ของ DOE ด้วย ผู้รับใบอนุญาตเอกชน และ คู่สัญญาช่วงของพวกเขา รวมทั้งโรงงานเสริมสมรรถนะแร่ยูเรเนียม ห้องทดลองของประเทศ และ สถานที่จัดการกากที่ภูเขาโยคคา (Yucca Mountain) การใช้จ่ายใดๆ จากกองทุนสำหรับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นที่อุปกรณ์ของ DOE มาจากคลังของประเทศ ขนาดของกองทุนถูกกำหนดโดยกฎหมาย ขึ้นกับ จำนวนโรงงานที่ก่อให้เกิดกองทุนนั้น

ตั้งแต่มีการประกาศใช้ Price-Anderson จำนวนเงินประกันภัยทางนิวเคลียร์มีการจ่ายมาแล้วหนึ่งร้อยห้าสิบล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐ (เจ็ดสิบล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐถูกจ่ายตามสิทธิเรียกร้องในปี 1979 ในเหตุการณ์ที่มีการหลอมละลายในแกนหลักบางส่วนที่ Three Mile Island ในขณะที่ DOE จ่ายไปแล้วหกสิบล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐ)

#### 4.2.2 การประกันภัยความเสียหายทางนิวเคลียร์ของประเทศญี่ปุ่น

ความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการโรงไฟฟ้า การขนส่งวัสดุนิวเคลียร์ วัสดุกำบังรังสี เป็นเรื่องเฉพาะเจาะจงและไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้โดยเฉพาะประเทศที่มีความเจริญก้าวหน้าทางด้านอุตสาหกรรมและเศรษฐกิจเป็นอย่างมากเช่นประเทศญี่ปุ่น แต่กลับมีทรัพยากรธรรมชาติอย่างจำกัด และสภาพภูมิประเทศที่ไม่อำนวย จึงเกิดการขาดแคลนพลังงานที่จำเป็นต้องใช้ในประเทศ ดังนั้นการใช้พลังงานนิวเคลียร์จึงกลายเป็นทางเลือกสำคัญของประเทศนี้ โดยประเทศญี่ปุ่นมีโรงไฟฟ้าพลังงานนิวเคลียร์มากที่สุดในเอเชีย และเป็นอันดับที่ 3 ของโลก

แต่ประเทศญี่ปุ่นไม่ได้เป็นสมาชิกในสนธิสัญญานานาชาติที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดชอบทางนิวเคลียร์ใดๆ แต่กลับมีกฎหมายภายในประเทศเพื่อสอดคล้องกับสนธิสัญญาต่างเหล่านี้เช่นกัน โดยเฉพาะการเกิดอุบัติเหตุฟูกูชิมะ (Fukushima accident) ในปี 2011 รัฐบาลของประเทศญี่ปุ่นได้ตั้งหน่วยงานช่วยเหลือผู้ประสบภัยขึ้นใหม่เพื่อเร่งการจ่ายเงินสำหรับผู้ที่ได้รับผลกระทบ หน่วยงานได้รับการสนับสนุนทางการเงินจากบริษัทพลังงานไฟฟ้าที่มีโรงไฟฟ้านิวเคลียร์ในญี่ปุ่น และจากรัฐบาล โดยผ่านทางพันธมิตรพิเศษที่สามารถนำมาขึ้นเงินได้ทุกเวลาเมื่อมีความจำเป็น จำนวนเงินทั้งหมดของพันธมิตรรัฐบาลมีค่า 5 ล้านล้านเยนญี่ปุ่น (5 trillion JPY หรือประมาณ 62 พันล้านเหรียญสหรัฐ) สถาบันแห่งนี้จะรวบรวมผู้ประกอบกิจการโรงไฟฟ้าและจะดำเนินการเสมือนกับเป็นผู้ประกันสำหรับทางอุตสาหกรรม โดยมีอำนาจหน้าที่เตรียมการวางแผนอุบัติเหตุในอนาคต บทบัญญัติสำหรับการสนับสนุนจากผู้ดำเนินการทางนิวเคลียร์อื่นๆ มีลักษณะเช่นเดียวกันกับประเทศสหรัฐอเมริกา รัฐบาลประเมินว่าเทปโก (Tepco) จะสามารถจ่ายเงินให้ครบจำนวนภายใน 10-13 ปี หลังจากบริษัทเปลี่ยนไปดำเนินการโดยเอกชนอย่างสมบูรณ์โดยไม่มีรัฐบาลเกี่ยวข้อง ขณะเดียวกันเทปโกจะจ่าย

ค่าธรรมเนียมรายปีสำหรับการสนับสนุนให้กับรัฐบาล เพื่อที่จะคงกำลัง การผลิต และทำให้มั่นใจว่า โรงไฟฟ้าปลอดภัย

สำหรับกรณีที่เคยเกิดเหตุการณ์อุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุระหว่างปฏิบัติงานที่ โรงผลิตเชื้อเพลิงโคคุมะ (Tokai-Mura Fuel Plant ในปี 1999) บริษัทประกันจ่ายเงินชดเชยเป็น จำนวน 1 พันล้านเยนญี่ปุ่น และบริษัทแม่ Sumitomo จ่ายเงินสมทบให้มีค่าเท่ากับ 13.5 พันล้าน เยนญี่ปุ่น

หลักการทั่วไปของประเทศญี่ปุ่นได้ออกกฎหมายมาฉบับหนึ่งเป็นกฎหมายกลาง คือ the Atomic Energy Basic Law No. 186 of 19 December 1955 เพื่อใช้กำหนดหลักการทั่วไป เกี่ยวกับกิจการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับพลังงานนิวเคลียร์ เพื่อสงวนรักษาแหล่งพลังงานในอนาคต ทำให้ บรรลุความก้าวหน้าแก่วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี และช่วยส่งเสริมอุตสาหกรรมโดยสนับสนุนการ วิจัย การพัฒนา และการใช้ประโยชน์พลังงานปรมาณู นอกจากนี้ยังสนับสนุนความปลอดภัยของ ประชาชน และยกมาตรฐานการดำเนินชีวิตของประชาชน โดยการวิจัย การพัฒนา และการใช้ ประโยชน์พลังงานปรมาณูจะต้องเป็นไปในทางสันติ

มีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกรณีการชดเชยสำหรับความเสียหายทางนิวเคลียร์ และ สัญญาสำหรับการประกันความรับผิดชอบความเสียหายทางนิวเคลียร์ คือ Law on Compensation for Nuclear Damage No. 147 of 17 June 1961 (หรือที่เรียกว่า The Compensation Law) กับ Law on Indemnity Agreements for Compensation for Nuclear Damage No. 148 of 17 June 1961 (หรือที่เรียกว่า Law on Indemnity Agreements) ซึ่งทั้งสองฉบับมีสาระสำคัญ ดังนี้

#### **1. Law on Compensation for Nuclear Damage No. 147 of 17 June 1961 (หรือที่เรียกว่า The Compensation Law)**

เป็นกฎหมายที่กำหนดหลักพื้นฐานในการชดเชยค่าเสียหายกรณีมีความเสียหายเกิด จากนิวเคลียร์ ไม่ว่าจะเป็นผลจากการแตกตัวของวัตถุเชื้อเพลิงนิวเคลียร์ หรือจากกัมมันตรังสีหรือ ความเป็นพิษของวัตถุเชื้อเพลิงนิวเคลียร์ ในระหว่างการปฏิบัติการของเครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ การ ผลิต การขนถ่าย การขนถ่าย การใช้วัตถุเชื้อเพลิงนิวเคลียร์ การกำจัดของเสียที่เกิดจากวัตถุเชื้อเพลิง นิวเคลียร์หรือวัตถุที่ปนเปื้อนวัตถุเชื้อเพลิงนิวเคลียร์ รวมถึงการขนส่ง หรือการเก็บรักษาวัตถุเชื้อเพลิง นิวเคลียร์หรือวัตถุที่ปนเปื้อนวัตถุเชื้อเพลิงนิวเคลียร์

ด้วยคำนิยามจำกัดความ “การดำเนินงานปฏิกรณ์และอื่นๆ” หมายถึง กิจกรรมใดๆ ซึ่งจัดเป็นกรณีต่างๆ ดังต่อไปนี้และการขนส่ง การเก็บรักษา และการทิ้งเชื้อเพลิงนิวเคลียร์หรือวัสดุที่ปนเปื้อนด้วยเชื้อเพลิงนิวเคลียร์\* ดังนี้

- (1) การดำเนินงานของเครื่องปฏิกรณ์
- (2) การผลิต
- (3) การแปรรูปเพื่อนำเชื้อเพลิงใช้แล้วกลับมาใช้ใหม่
- (4) การใช้เชื้อเพลิงนิวเคลียร์
- (4-2) การเก็บรักษาเชื้อเพลิงนิวเคลียร์ใช้แล้ว
- (5) การทิ้งกากกัมมันตรังสีของเชื้อเพลิงนิวเคลียร์หรือวัสดุที่ปนเปื้อนด้วย

เชื้อเพลิงนิวเคลียร์

#### การรับผิดของความเสียหายทางนิวเคลียร์

ได้กำหนดว่าเมื่อเกิดความเสียหายทางนิวเคลียร์ขึ้นอันเป็นผลมาจากการดำเนินการเครื่องปฏิกรณ์และอื่นๆ ระหว่างการดำเนินการเครื่องปฏิกรณ์นั้น ผู้ดำเนินกิจการทางนิวเคลียร์ซึ่งดำเนินการเครื่องปฏิกรณ์และอื่นๆ อยู่ ณ ขณะนั้นพึงต้องรับผิดสำหรับความเสียหาย ยกเว้นแต่ในกรณีที่ความเสียหายนั้นเป็นผลจากภัยพิบัติทางธรรมชาติที่มีลักษณะพิเศษหรือจลาจล\*\*

---

#### \* Section 2 Definitions

As used in this act, “reactor operation etc.” means any activity which comes under any one of the following cases below as well as any incidental transport, storage and disposal of nuclear fuel or material contaminated by nuclear fuel [including nuclear fission products; this applies also to subparagraph (v)], as provided by Cabinet Order:

- i) reactor operation;
  - ii) production;
  - iii) reprocessing;
  - iv) use of nuclear fuel;
  - (iv-2) storage of spent fuel;
  - (v) waste disposal of nuclear fuel or material contaminated by nuclear fuel (referred to as “nuclear fuel etc.”
- in the following paragraph and in

Section 3, paragraph 2).

#### \*\* Section 3.1

Where nuclear damage is caused as a result of reactor operation etc. during such operation, the nuclear operator who is engaged in the reactor operation etc. on this occasion shall be liable for the damage, except in the case where the damage is caused by a grave natural disaster of an exceptional character or by an insurrection.

หากความเสียหายทางนิวเคลียร์นั้นอยู่ภายใต้ความกรณีที่กำลังมาข้างต้นและความเสียหายนั้นเป็นผลจากการขนส่งเชื้อเพลิงนิวเคลียร์และอื่นๆ ระหว่างผู้ดำเนินการทางนิวเคลียร์ ผู้ดำเนินการทางนิวเคลียร์ซึ่งเป็นผู้ส่งเชื้อเพลิงนิวเคลียร์และอื่นๆ พึงรับผิดชอบสำหรับความเสียหาย ยกเว้นเสียแต่ว่าได้มีการจัดทำข้อตกลงระหว่างผู้ดำเนินการทางนิวเคลียร์ขึ้นเป็นพิเศษ \*

กฎหมาย The Compensation Law มีทางเลือกในการทำประกันทางการเงินกับรัฐบาล 3 รูปแบบ คือ 1. การทำประกันภัย 2. การวางหลักประกันภัย 3. การทำข้อตกลงหรือสัญญา กับทางรัฐบาล ตามรายละเอียดในการจัดหาหลักประกัน หมวดที่ 7 ของกฎหมายฉบับนี้

#### -การจัดให้มีการทำประกันภัย<sup>10</sup>

การทำสัญญาประกันภัยความรับผิดชอบสำหรับความเสียหายทางนิวเคลียร์ หรือ Contract of Liability Insurance for Nuclear Damage ให้ครอบคลุมวงเงินตามที่กฎหมาย กำหนดนั้น เป็นกรณีที่นอกเหนือไปจากการประกันวินาศภัยอื่นทั่วไปซึ่งเป็นเรื่องปกติที่ผู้ประกอบการ อุตสาหกรรมหรือผู้ประกอบการธุรกิจต่างๆต้องบริหารความเสี่ยงในการดำเนินธุรกิจ

จึงเป็นสัญญาอันผู้รับประกันรับภาระในการชดใช้ในความเสียหายที่เกิด แก่ผู้ดำเนินการจากชำระค่าสินไหมทดแทนในความเสียหายทางนิวเคลียร์อันผู้ดำเนินการทาง นิวเคลียร์ต้องรับผิดชอบในความเสียหายทางนิวเคลียร์นั้น โดยผู้ถือกรรมธรรม์ประกันภัยมีภาระในการจ่าย เบี้ยประกันให้แก่ผู้รับประกันภัย ซึ่งก็คือการซื้อประกันภัยตามธุรกิจประกันภัย ไม่ว่าจะบริษัท ประกันภัยภายในประเทศ หรือบริษัทประกันภัยในต่างประเทศ<sup>11</sup>

การบังคับให้เป็นไปตามสัญญาประกันภัยนั้น ตามกฎหมายนี้มีข้อดี ได้แก่<sup>12</sup>

\* Section 3.2

2. Where nuclear damage is covered by the preceding paragraph and if the damage is caused as a result of the transport of nuclear fuel etc. between nuclear operators, the nuclear operator who is the consignor of the nuclear fuel etc. shall be liable for the damage unless there is a special agreement between the nuclear operators.

<sup>10</sup> วารินทร์ ธาราบุญรัตน์. ความรับผิดชอบทางแพ่งสำหรับความเสียหายอันเกิดจากการใช้พลังงานนิวเคลียร์ในประเทศไทย ,วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ ,คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ,2553 หน้า 103-104.

<sup>11</sup> Section 8 The Compensation Law

<sup>12</sup> Section 9 The Compensation Law

- (1) บุคคลที่ได้รับความเสียหายทางนิวเคลียร์ จะมีบุริมสิทธิเหนือเจ้าหนี้รายอื่นๆ ในการได้รับค่าสินไหมทดแทนจากจำนวนที่จัดหาไว้ตามสัญญาประกันความรับผิด
- (2) ผู้เอาประกันอาจให้ผู้รับประกันให้ชำระเพียงเท่ากับมูลค่าของค่าสินไหมทดแทนที่ผู้เอาประกันได้ชดใช้ไปหรือเพียงเท่ากับมูลค่าที่ผู้เอาประกันได้ตกลงยินยอมชดใช้ให้ผู้ได้รับความเสียหายทางนิวเคลียร์
- (3) สิทธิในการเรียกร้องเอาประกันภายใต้สัญญาประกันความรับผิดไม่สามารถโอน จำนอง หรืออายัดได้ อย่างไรก็ตามบุคคลซึ่งได้รับความเสียหายทางนิวเคลียร์อาจฟ้องร้องเพื่ออายัดทรัพย์สินในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการฟ้องเรียกค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายทางนิวเคลียร์

ผู้ประกอบการโรงไฟฟ้าพลังงานนิวเคลียร์ต้องทำกรรมธรรม์ประกันภัยไว้กับผู้รับประกันภัยภายใต้ The Insurance Business Law (Law No.105, 1995) ของญี่ปุ่น หรือทำสัญญาประกันภัยกับบริษัทประกันภัยของต่างชาติ โดยผู้ประกอบการเป็นผู้จ่ายเบี้ยประกันภัยและระบุในกรรมธรรม์ว่าตนเองเป็นผู้รับประกันโยชน์ โดยเมื่อเกิดความเสียหายทางนิวเคลียร์ขึ้นผู้ประกอบการต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เสียหายทางนิวเคลียร์ไปก่อน เพราะผู้ประกอบการยังคงต้องรับผิดชอบตามกฎหมายหลัก และผู้รับประกันภัยสัญญาว่าจะใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประกอบการโรงไฟฟ้าพลังงานนิวเคลียร์ในฐานะผู้รับประกันโยชน์ตามกรรมธรรม์ เมื่อผู้ประกอบการโรงไฟฟ้าพลังงานนิวเคลียร์นั้นได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายไปแล้ว\*

#### -การวางหลักประกันทางการเงินต่อหน่วยงานของรัฐ

ผู้ประกอบการโรงไฟฟ้าพลังงานนิวเคลียร์สามารถเลือกวิธีการให้หลักประกันทางการเงินโดยการวางหลักประกันทางการเงินต่อหน่วยงานของรัฐ อันมีมูลค่าตามที่ The Compensation Law ระบุไว้ ในรูปของเงินสด หรือหลักทรัพย์ใดตามที่ระบุในระเบียบของสำนักนายกรัฐมนตรี สำหรับหน่วยงานของรัฐในที่นี้ คือ สำนักกฎหมาย (Legal Affairs Bureau) หรือ สำนักกฎหมายเขต (District Legal Affairs Bureau) โดยผู้เสียหายจากอุบัติเหตุทางนิวเคลียร์ซึ่งได้ฟ้องคดีเพื่อเรียกค่าเสียหายจะได้รับค่าสินไหมทดแทนในรูปของเงินสดหรือหลักทรัพย์ที่ผู้ประกอบการโรงไฟฟ้าพลังงานนิวเคลียร์ได้วางไว้กับหน่วยงานนี้

\* Section 8 The Compensation Law (Latest Revision, Law No.54, May 30, 2003)

## - การทำข้อตกลงกับรัฐบาล

เป็นสัญญาอันรัฐบาลรับประกันในการชดใช้ผู้ดำเนินการทางนิวเคลียร์สำหรับ ความสูญเสียของผู้ประกอบการที่เกิดจากการชำระค่าสินไหมทดแทนในความเสียหายทางนิวเคลียร์ซึ่ง สัญญาประกันความรับผิดหรือหลักประกันทางการเงินอื่นใดสำหรับใช้เป็นค่าสินไหมทดแทนสำหรับ ความเสียหายทางนิวเคลียร์นั้นมิได้ครอบคลุม ซึ่งมีข้อกำหนดว่าให้รัฐบาลจะเป็นผู้ชดใช้ในกรณีอันเกิด จากแผ่นดินไหว หรือภูเขาไฟระเบิด หรือกรณีที่ไม่ได้อยู่ในความคุ้มครองของบริษัทประกันภัยต่างๆ แต่ต้องมีการทำสัญญาข้อตกลงระหว่างผู้ประกอบการและรัฐบาลโดยมีการชำระเงินอุดหนุนให้แก่ รัฐบาลเป็นไปตามที่กำหนด ซึ่งการทำข้อตกลงกับรัฐบาลเป็นไปตามกฎหมายฉบับที่สองที่เกี่ยวข้องใน ความรับผิดในความเสียหายทางนิวเคลียร์ ได้แก่

### 2. Law on Indemnity Agreements for Compensation for Nuclear Damage No. 148 of 17 June 1961 (หรือที่เรียกว่า Law on Indemnity Agreements)

กฎหมายฉบับนี้มีจุดมุ่งหมายเพื่อให้รัฐบาลอาจเข้ามาทำข้อตกลงกับผู้ดำเนินการ กิจการทางนิวเคลียร์ โดยรัฐบาลรับประกันในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในความเสียหายทางนิวเคลียร์ ซึ่งมีได้ครอบคลุมในสัญญาประกันความรับผิดหรือหลักประกันทางการเงินอื่นใดสำหรับใช้เป็นค่า สินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายทางนิวเคลียร์นั้นในกรณีที่ผู้ดำเนินการทางนิวเคลียร์ต้องรับผิด ในความเสียหายทางนิวเคลียร์ที่เกิดขึ้นและภายใต้ข้อตกลงที่ผู้ดำเนินการได้จากค่าธรรมเนียมชดใช้ ความเสียหายให้แก่รัฐบาล หมายความว่ากรณีที่รัฐบาลจะมารับภาระชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเอกชนที่ ต้องเป็นผู้รับผิดชอบได้นั้น ต้องเกิดจากการตกลงกันตามกฎหมายฉบับนี้ ไม่ใช่ว่าทุกกรณีที่เกิดความ เสียหายทางนิวเคลียร์แล้วรัฐบาลญี่ปุ่นจะเข้ามามีบทบาทเสมอ

ความหมายของคำต่างๆที่ใช้ในพระราชบัญญัตินี้ ได้ออกมาเพื่อให้เป็นไปตาม The Compensation Law ซึ่งเป็นกฎหมายว่าด้วยความรับผิดหลัก ได้แก่ การดำเนินงานของเครื่อง ปฏิกรณ์และอื่นๆ ความเสียหายทางนิวเคลียร์ผู้ดำเนินการทางนิวเคลียร์ หลักประกันทางการเงิน สัญญาประกันความรับผิด เป็นต้น

**กรณีที่รัฐบาลต้องเข้ามารับประกันการชดใช้ค่าเสียหาย**

ข้อตกลงที่รัฐบาลต้องชดใช้ความเสียหายที่ผู้ดำเนินกิจการมีหน้าที่ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในความเสียหายทางนิวเคลียร์ มีดังต่อไปนี้\*

- 1) ความเสียหายทางนิวเคลียร์ที่เป็นผลจากแผ่นดินไหวหรือภูเขาไฟระเบิด
- 2) ความเสียหายทางนิวเคลียร์จากการดำเนินงานของเครื่องปฏิกรณ์และอื่นๆที่

คณะรัฐมนตรีได้กำหนดไว้ ตามปกติ

3) ความเสียหายทางนิวเคลียร์ซึ่งอยู่ภายใต้สัญญาประกันความรับผิด แต่บุคคลผู้ได้รับความเสียหายมิได้ฟ้องเรียกค่าสินไหมทดแทนภายในเวลาสิบปีจากวันที่เกิดอุบัติเหตุ ซึ่งต้องมีเหตุผลจำเป็นอันอ้างได้ว่าทำไมไม่ได้ใช้สิทธิ์ในช่วงเวลาดังกล่าว

4) ความเสียหายทางนิวเคลียร์ที่เป็นผลจากเรือเดินสมุทรพลังงานนิวเคลียร์ในเขตน่านน้ำต่างประเทศ แต่หลักประกันทางการเงินหรือการเตรียมการเพื่อชำระค่าสินไหมทดแทนในความเสียหายทางนิวเคลียร์ ตาม The Compensation Law ไม่คุ้มครองถึง

- 5) ความเสียหายทางนิวเคลียร์อื่นๆ นอกเหนือจากที่ได้กล่าวมาข้างต้น
- มูลค่าของการชดใช้ตามข้อตกลง

อายุของข้อตกลงที่เกี่ยวข้องกับความเสียหายทางนิวเคลียร์เริ่มจากวันที่ทำข้อตกลงจนถึงวันที่ยุติการดำเนินการเครื่องปฏิกรณ์และอื่นๆ หากเป็นเรือเดินสมุทรพลังงานนิวเคลียร์ออกจากเขตน่านน้ำประเทศญี่ปุ่นจนถึงเวลาที่เรือเดินสมุทรพลังงานนิวเคลียร์นั้นกลับเข้ามาในเขตน่านน้ำประเทศญี่ปุ่นอีกครั้ง

แต่เนื่องจากการที่จะบังคับให้เป็นไปตามข้อตกลงได้นั้น ผู้ดำเนินกิจการต้องปฏิบัติตามดังนี้

1. ต้องชำระค่าธรรมเนียมซึ่งมีมูลค่าเท่ากับจำนวนมูลค่าข้อตกลงกับอัตราที่กำหนดโดยคณะรัฐมนตรีที่เป็นอัตรารายปีซึ่งพิจารณาถึงความน่าจะเป็นของค่าเสียหายและค่าใช้จ่ายอย่างอื่นประกอบกัน

2. การชำระเงินภายใต้ข้อตกลงชดใช้ เท่ากับมูลค่าของข้อตกลงชดใช้ในความสูญเสียของผู้ดำเนินกิจการที่เป็นผลจากการชำระค่าสินไหมทดแทนในความเสียหายทางนิวเคลียร์อันมีเหตุจากการดำเนินการเครื่องปฏิกรณ์และอื่นๆ ระหว่างเวลาที่ข้อตกลงชดใช้มีผลใช้บังคับ หากมี

---

\* Section 3 Indemnified loss Law on Indemnity Agreements



จำนวนเงินซึ่งอยู่ภายใต้สัญญาประกันความรับผิด จำนวนเงินรวมที่จ่ายออกจากข้อตกลงชดใช้ไม่พียงมากกว่าจำนวนที่คำนวณโดยการลบจำนวนเงินที่ได้จ่ายไปออกจากสัญญาประกันความรับผิดจากมูลค่าหลักประกันทางการเงินและหักออกจากจำนวนเงินที่ได้เตรียมไว้สำหรับใช้ชำระค่าสินไหมทดแทนในความเสี่ยงทางนิวเคลียร์ด้วยเงินที่จัดเตรียมด้วยวิธีการอื่นที่รวบรวมหลักประกันทางการเงินที่เกี่ยวข้องไว้

3. ชี้ดจำกัดทางการเงินของข้อตกลงชดใช้ รัฐบาลจะชดใช้แทนให้ภายในขอบเขตไม่มากกว่าที่งบประมาณของสภาไดเอทแห่งชาติเห็นชอบ
4. ระยะเวลาและอายุความในการที่รัฐบาลจะพึงชำระตามข้อตกลงชดใช้ จะระงับไปภายในระยะเวลา 3 ปี หลังจากผู้ดำเนินการได้ชำระค่าสินไหมทดแทนแล้ว
5. เมื่อรัฐบาลได้ชดใช้เป็นไปตามข้อตกลงดังกล่าว หากผู้ดำเนินการที่เป็นสมาชิกตามข้อตกลงมีสิทธิไล่เบี้ยกับบุคคลที่สาม รัฐบาลใช้สิทธินั้นไล่เบี้ยได้ด้วยแต่อาจจะไม่เต็มจำนวน
6. รัฐบาลอาจกำหนดให้ผู้ดำเนินการทางนิวเคลียร์ชำระเงินที่ได้จ่ายเป็นค่าชดใช้ให้แก่ผู้ดำเนินการทางนิวเคลียร์คืนแก่รัฐบาลในกรณี (1) ความเสียหายทางนิวเคลียร์เกิดจากการที่ผู้ดำเนินการไม่แจ้งข้อเท็จจริงต่างๆในการเดินเครื่องปฏิกรณ์และอื่นๆ หรือแจ้งข้อความอันเป็นเท็จ (2) ความเสียหายทางนิวเคลียร์เกิดขึ้นในระหว่างช่วงเวลาที่ยุติการดำเนินการจะได้รับการแจ้งยกเลิกข้อตกลงชดใช้จากรัฐบาลไปแล้ว

#### การยกเลิกข้อตกลงชดใช้

ในกรณีที่ผู้ดำเนินการทางนิวเคลียร์ผู้เป็นภาคีต่อข้อตกลงชดใช้ได้จัดหาหลักประกันทางการเงินนอกเหนือจากที่ได้จัดหาไว้ ณ ขณะเวลาทำสัญญา รัฐบาลอาจยอมรับข้อเสนอให้ยกเลิกข้อตกลงชดใช้หรือรัฐบาลอาจยกเลิกข้อตกลงชดใช้เองเสียก็ได้ เมื่อได้กระทำการฝ่าฝืน เช่นไม่ชำระค่าธรรมเนียมการชดใช้ ไม่แจ้งการดำเนินเครื่องปฏิกรณ์หรือแจ้งความเท็จ ไม่ดำเนินการด้านการกำกับดูแลวัสดุนิวเคลียร์ต้นกำลัง เชื้อเพลิงนิวเคลียร์

จากการศึกษาพบว่ากฎหมายการประกันภัยของทั้งสองประเทศที่มีอุตสาหกรรมทาง

นิวเคลียร์และรังสีขนาดใหญ่ของโลก และไม่ได้เป็นสมาชิกอนุสัญญาระหว่างประเทศแต่อย่างไร แต่ทางกลับกันทั้งสองประเทศมีกฎหมายเฉพาะของตนซึ่งมีหลักการสอดคล้องกับกฎหมายระหว่างประเทศนั้นๆอยู่แล้ว ซึ่งทั้งสองประเทศมีแนวทางพื้นฐานใกล้เคียงกัน คือ ประการแรกผู้ประกอบการกิจการนิวเคลียร์ต้องจัดหาหลักประกันทางการเงิน หรือจัดทำสัญญาประกันภัย ไว้กับบริษัทประกันภัยไม่ว่าจะเป็นภายในประเทศหรือนอกประเทศ หากเกิดกำลังความสามารถในการแบกรับความเสี่ยงของบริษัทภายในประเทศ ก็สามารถทำสัญญาประกันภัยกับบริษัทประกันภัยต่างประเทศได้ ประการที่สอง เปรียบเสมือนแผนสำรองในกรณีเกิดความเสียหายและบริษัทผู้รับประกันภัยไม่สามารถชดเชยค่าสินไหมทดแทนได้เพียงพอ หากจะปล่อยปัญหาดังกล่าวเกิดขึ้นก็จะเป็นไม่ยุติธรรมต่อสังคมและประชาชนมากนัก จึงมีแนวทางรับรองกรณีดังกล่าว โดยระบบกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกา มีการรวมกลุ่มกันเป็นกองทุนทดแทนขึ้นมาเพื่อออกเงินรวมกันเฉลี่ยความเสียหายที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุทางนิวเคลียร์ ส่วนระบบกฎหมายของญี่ปุ่นได้ที่แนวทางในการให้ทำข้อตกลงเป็นสัญญากับทางรัฐบาล ซึ่งหมายความว่ารัฐบาลจะเป็นคนชดเชยค่าเสียหายในส่วนต่างหลังจากที่บริษัทประกันภัยได้จ่ายไปก่อนแล้ว หรือเป็นผู้เข้ามาชดเชยกรณีที่ไม่อยู่ในข่ายยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ประกอบการทั้งสิ้น

#### 4.3 การเยียวยาความเสียหายโดยวิธีการอื่น

การชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายตกเป็นภาระของผู้ที่กฎหมายกำหนดให้ต้องรับผิดชอบในความเสียหายนั้น ในระหว่างการขนส่งผู้ที่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่อันเกิดแก่บุคคลภายนอกคือผู้ขนส่ง ซึ่งวิธีการแรกในการจัดการความเสี่ยงภัยของผู้ที่ขนส่งเป็นไปด้วยการจัดให้มีสัญญาประกันภัยหรือชื่อกรรมธรรม์ประกันภัย อย่างไรก็ตามแม้จะมีการกระจายความเสี่ยงด้วยวิธีการจัดทำประกันภัยดังกล่าว แต่ความเสียหายบางประเภท อย่างเช่น ความเสียหายที่เกิดจากวัตถุอันตรายอย่างวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุกัมมันตรังสีที่มีความร้ายแรง และประเมินความเสียหายคาดว่าจะมีจำนวนสูงมากจนอาจเกินวงเงินคุ้มครองตามกรรมธรรม์ประกันภัย ค่าเสียหายในส่วนที่เหลือจะตกเป็นของผู้ขนส่งที่ต้องรับผิดชอบเช่นเดิม ทำให้ผู้ขนส่งเกิดภาระในการชดเชยความเสียหายที่เกิดขึ้นที่เหลือทั้งหมด จนทำให้กระทบฐานะทางเศรษฐกิจของผู้ขนส่งหรืออาจถึงขั้นล้มละลายได้

ด้วยเหตุดังกล่าวจึงมีแนวความคิดในการเยียวยาความเสียหายโดยวิธีการอื่นนอกจากการประกันภัย เช่น การระดมเงินทุนเพื่อเยียวยาความเสียหาย หรือการจัดตั้งกองทุน

ทดแทนขึ้น สำหรับในประเทศไทยมีกองทุนทดแทนที่เกี่ยวข้องในการเยียวยาความเสียหายแก่ผู้ที่ได้รับอันตรายในการขนส่งที่จะนำมาศึกษา คือกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 และกองทุนสิ่งแวดล้อมซึ่งเป็นกองทุนที่ใช้สำหรับส่งเสริมหรือรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 โดยมีหลักเกณฑ์สำคัญดังต่อไปนี้

#### 4.3.1 กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535

##### - วัตถุประสงค์ของการจัดตั้งกองทุน

กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยมีวัตถุประสงค์เพื่อจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยเพื่อให้ผู้ประสบภัยทุกคนได้รับความช่วยเหลืออย่างทันที่ และมีบทบาทสำคัญในการอุดช่องว่างที่อาจจะเกิดขึ้นในกรณีที่ไม่อาจใช้หลักการประกันภัยหรือหลักกฎหมายละเมิดมาบังคับให้ผู้ทำละเมิดจ่ายค่าเสียหายได้ หรือกรณีที่ไม่สามารถหาตัวผู้รับผิดชอบได้<sup>13</sup> ได้แก่ กรณีที่เมื่อชนแล้ว ผู้ขับขี่ชนได้หลบหนีไป กรณีเจ้าของรถไม่ได้จัดทำประกันและไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น หรือบริษัทประกันภัยรถยนต์นั้นไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น หรือกรณีรถที่ชนเกิดจากรถที่ถูกลักขโมยมาอีกที เป็นต้น กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจะเข้ามามีบทบาทในการชดเชยแทนผู้ที่ต้องรับผิดชอบในกรณีดังกล่าวตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 23<sup>14</sup> ของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535

<sup>13</sup> กนกรวรรณ ศรีจินดา. มาตรการทางกฎหมายเพื่อคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่ง : ศึกษาเฉพาะกรณีความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่ง , วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539. หน้า 32-37.

<sup>14</sup> พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 มาตรา 23 บัญญัติว่า ในกรณีดังต่อไปนี้ ให้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากเงินกองทุน

- (1) เจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายมิได้จัดทำมีการประกันความเสียหาย ตาม มาตรา 7 หรือ มาตรา 9 และเจ้าของรถไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย ไม่ครบจำนวน
- (2) ขณะเกิดเหตุ รถที่ก่อให้เกิดความเสียหายมิได้อยู่ในความครอบครองของเจ้าของรถเพราะเหตุที่รถนั้นได้ถูกยักยอก ฉ้อโกง กรรโชก ลักทรัพย์ริดเอาทรัพย์ ชิงทรัพย์ หรือปล้นทรัพย์ และเจ้าของรถได้ร้องทุกข์ต่อ พนักงานสอบสวน
- (3) ไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย และรถนั้น ไม่มีการประกันภัยกับบริษัท
- (4) มีความเสียหายแก่ผู้ประสบภัย และรถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นหลบหนีไปหรือไม่อาจทราบได้ว่ารถคันใดก่อให้เกิดความเสียหาย
- (5) บริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตาม มาตรา 20 ให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน หรือ
- (6) ความเสียหายที่เกิดแก่ผู้ประสบภัยนั้นเกิดจากรถตาม มาตรา 8 ที่ไม่ได้เอาประกันตาม มาตรา 7

\*หมายเหตุ ยกเลิกความใน (4) (6) และให้ใช้ความใหม่แทนโดย พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉ.3) พ.ศ.2540

### - แหล่งที่มาของเงินกองทุน

กองทุนทดแทนผู้ประกันภัยนี้มีเงินสนับสนุนมาจากแหล่งต่างๆตาม มาตรา 33<sup>15</sup> ได้แก่

1. เงินทุนประเดิมที่รัฐบาลจัดสรรให้
2. เงินที่บริษัทจ่ายเงินสมทบแก่กองทุนเป็นรายปีจากเบี้ยประกันภัยที่ได้รับจากผู้เอาประกันภัยตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด
3. เงินอุดหนุนที่รัฐบาลจัดสรรให้จากงบประมาณรายจ่ายประจำปี
4. เงินหรือทรัพย์สินที่ได้มาจากการยึดรถ การขายทอดตลาด เงินไต่เบี้ยเอากับผู้กระทำความผิดโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง
5. เงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้อุทิศให้
6. ดอกผลของเงินกองทุน
7. เงินจากการขายทรัพย์สินที่ได้มาจาก ข้อ 4 และข้อ 5
8. เงินรายได้อื่นๆ

ซึ่งพบว่ากองทุนทดแทนผู้ประสบภัยเป็นกองทุนที่มีเงินสนับสนุนมาจากแหล่งต่างๆ โดยเฉพาะมีรัฐบาลเป็นแกนหลักสำคัญในการระดมทุน เนื่องด้วยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 ได้มีการบัญญัติให้ผู้ได้รับความเสียหายจากรถได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นโดยไม่ต้องมีการพิสูจน์ เพื่อเป็นการเยียวยาความเสียหายอย่างรวดเร็วและ

“การขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัตินี้ ผู้ประสบ ภัยต้องร้องขอภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่มีความเสียหายเกิดขึ้น”

<sup>15</sup> พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 มาตรา 33 บัญญัติว่า “ให้จัดตั้งกองทุนขึ้นเรียกว่า “กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย” มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นทุนสำหรับจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยเมื่อมี กรณีตาม มาตรา 23 และเป็นค่าใช้จ่ายอื่นในการดำเนินการตามพระราช บัญญัตินี้ กองทุนประกอบด้วย

- (1) เงินทุนประเดิมที่รัฐบาลจัดสรรให้
- (2) เงินที่บริษัทจ่ายสมทบตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดตาม มาตรา 36 และเงินเพิ่มที่ได้รับตาม มาตรา 36 ทวิ
- (3) เงินอุดหนุนที่รัฐบาลจัดสรรให้จากงบประมาณรายจ่ายประจำปี
- (4) เงินหรือทรัพย์สินที่ได้มาตาม มาตรา 28 มาตรา 30 มาตรา 31 หรือ มาตรา 32
- (5) เงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้อุทิศให้
- (6) ดอกผลของเงินกองทุน
- (7) เงินที่ได้จากการขายทรัพย์สินที่ได้มาตาม (4) และ (5)
- (8) เงินรายได้อื่น ๆ

เงินและทรัพย์สินดังกล่าวให้เป็นของกรมการประกันภัยเพื่อใช้ประโยชน์ ตามวัตถุประสงค์ของกองทุน โดยไม่ต้องนำส่งกระทรวงการคลังเป็นรายได้ แผ่นดิน

\*หมายเหตุ ยกเลิกความใน (2) และให้ใช้ความใหม่แทน โดย พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉ.3) พ.ศ.2540”

ทันท่วงที จึงเป็นประโยชน์แก่สังคมในทางอ้อม การระดมทุนจึงมีความสำคัญเป็นอย่างยิ่งเพราะต้องมีเงินไว้สำรองในการชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้นได้ นอกจากนี้ยังมีเงินทุนจากภาคเอกชนซึ่งมาจากบริษัทประกันภัยที่จ่ายเงินสมทบเป็นรายปีจากเบี้ยประกันภัย เงินที่ได้มาจากการยึดรถหรือนำรถไปขายทอดตลาด เงินจากการมีผู้อุทิสให้ ดอกผลของกองทุนและรายได้อื่นๆด้วย

สำหรับการได้รับค่าเสียหายจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ผู้ประสบภัยนั้นต้องร้องขอค่าสินไหมทดแทนจากบริษัทประกันภัยเสียก่อน หากได้รับการปฏิเสธซึ่งมักเป็นการถ่วงเวลาที่จะจ่ายค่าชดเชย หรือมีเหตุอื่นๆ เช่นความไม่สมบูรณ์หรือการฝ่าฝืนเงื่อนไขของกรมธรรม์ระหว่างบริษัทประกันภัยกับเจ้าของรถ หรือกรมธรรม์ได้บอกเลิกแล้ว จึงจะมาขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทนได้ ทั้งนี้การยื่นขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนฯ ผู้ประสบภัยหรือทายาทต้องยื่นภายใน 180 วัน นับแต่วันเกิดเหตุ

เมื่อกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยแล้วก็สามารถมีสิทธิเรียกให้บุคคลใดบุคคลหนึ่งชดใช้ค่าเสียหายที่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจ่ายไปได้ เช่น กรณีเจ้าของรถที่ก่อความเสียหายไม่ได้จัดทำประกันภัยตามกฎหมายนี้และไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นหรือจ่ายไม่ครบจำนวน หรือบริษัทประกันภัยไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น นายทะเบียนของกองทุนทดแทนสามารถสั่งให้เจ้าของรถหรือบริษัทประกันภัยจ่ายเงินที่ได้จ่ายไปคืนกองทุนทดแทน พร้อมด้วยเงินเพิ่มในอัตราร้อยละ 20 ของจำนวนค่าเสียหายเบื้องต้นภายใน 7 วัน เพื่อเป็นการลงโทษที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย หรือหากเป็นกรณีความเสียหายเกิดจากบุคคลภายนอกหรือเกิดจากความจงใจหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของเจ้าของรถ ผู้ขับขี่ ผู้ซึ่งอยู่ในรถ หรือผู้ประสบภัยเอง เมื่อกองทุนทดแทนหรือบริษัทประกันภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไปแล้ว มีสิทธิไล่เบี้ยค่าเสียหายคืนจากบุคคลเหล่านั้น ภายใน 1 ปีนับแต่วันที่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น หรือภายใน 5 ปีนับแต่รู้ตัวผู้ต้องรับผิดชอบ หรือกรณีที่หน่วยงานที่ได้รับการยกเว้นไม่จำเป็นต้องจัดให้มีประกันภัยเพื่อคุ้มครองผู้ประสบภัย เมื่อกองทุนได้จ่ายค่าชดเชยให้ผู้ประสบภัยไปก็สามารถเรียกให้หน่วยงานซึ่งเป็นเจ้าของที่ก่อให้เกิดความเสียหายให้ส่งจำนวนเงินกองทุนทดแทนที่ได้จ่ายไปคืนได้จากความที่ต้องรับผิดชอบรถยนต์ในสังกัดที่ได้ทำความเสียหาย

สังเกตได้ว่า แม้กฎหมายจะกำหนดให้ผู้ประสบภัยจากรถที่มีส่วนในการกระทำ ความผิดได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นไปก่อนในตอนแรก แล้วค่อยมาเรียกคืนชดเชยในตอนหลังก็ตาม เนื่องจากพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 และกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยมีจุดมุ่งหมายเพื่อเป็นการช่วยเหลือเพื่อนมนุษย์ที่ต้องเสี่ยงภัยบนถนนและอันตรายจากการขับขี่ในรูปแบบต่างๆ ทั้งๆที่บางกรณีผู้ขับขี่ไม่ควรจะมีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายที่ตัวเองก่อก็ตามที

กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจึงมีข้อดีเนื่องจากเป็นกองทุนที่มีจุดมุ่งหมายในการระดมเงินทุนชดเชยความเสียหายที่เกิดแก่บุคคลภายนอกที่ได้ประสบภัยจากรถ และมีการระดมเงินทุนจากภาครัฐค่อนข้างมาก อีกทั้งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 ซึ่งเป็นกฎหมายหลักในการกำหนดให้มีจัดตั้งกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ได้บังคับให้เจ้าของรถต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัย รวมทั้งมีบทลงโทษอย่างจริงจังแก่ผู้ที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย จึงมีผลทำให้ระบบการชดเชยความเสียหายแก่บุคคลภายนอกประสบความสำเร็จจากการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นของบริษัทประกันภัยเป็นอย่างดี แต่กลับมีข้อเสียตรงที่กองทุนดังกล่าวไม่ได้ครอบคลุมไปถึงความเสียหายที่เกิดจากยานพาหนะประเภทอื่นนอกจากรถ ดังนั้นหากเกิดความเสียหายในระหว่างการขนส่งวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุแก๊สอันตรายโดยยานพาหนะชนิดอื่นนอกจากรถแล้ว กองทุนดังกล่าวจะไม่สามารถเยียวยาความเสียหายได้

#### 4.3.2 กองทุนสิ่งแวดล้อมตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535

##### - วัตถุประสงค์ของการจัดตั้งกองทุน

กองทุนสิ่งแวดล้อมเป็นกองทุนที่มีวัตถุประสงค์ในการสนับสนุนการดำเนินงานต่างๆในการส่งเสริมและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม เพื่อสนับสนุนให้มีการลงทุนและดำเนินงานระบบบำบัดน้ำเสีย ระบบบำบัดน้ำเสียรวม หรืออุปกรณ์อื่นใดเพื่อการควบคุม หรือขจัดมลพิษ หรือเพื่อส่งเสริมการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมในส่วนของราชการรัฐวิสาหกิจและเอกชน ซึ่งรวมถึงการสนับสนุนกิจการใดๆของเอกชนที่ส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม การจัดตั้งกองทุนสิ่งแวดล้อมจึงเป็นเหมือนมาตรการทางการเงินการคลัง (Economic Instrument) ซึ่งเป็นกลไกที่สำคัญที่ช่วยในการมีส่วนร่วมของภาคธุรกิจให้เข้าร่วมแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อมของประเทศ เพราะงบประมาณประจำปีอาจมีไม่เพียงพอต่อการแก้ไขปัญหาหากเกิดปัญหาสิ่งแวดล้อมของประเทศ เพราะงบประมาณประจำปีอาจมีไม่เพียงพอต่อการแก้ไขปัญหาหากเกิดปัญหาสิ่งแวดล้อมของประเทศ เพราะงบประมาณประจำปีอาจมีไม่เพียงพอต่อการแก้ไขปัญหาหากเกิดปัญหาสิ่งแวดล้อมของประเทศ จึงเป็นตัวกระตุ้นในงบประมาณหรือเงินทุนของภาคเอกชน โดยยึดหลักการบริหารให้มีเงินทุนหมุนเวียนกลับเข้าสู่กองทุนได้ในรูปของเงินให้กู้ และการให้การสนับสนุนเงินอุดหนุนในกรณีที่มีความจำเป็นเร่งด่วนและไม่สามารถหาเงินจากแหล่งอื่นได้

##### - แหล่งที่มาของเงินกองทุน

ซึ่งกองทุนสิ่งแวดล้อมนี้มีเงินสนับสนุนจากหลายแหล่งตามมาตรา 22 ของพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 โดยประกอบด้วยเงินและทรัพย์สินดังต่อไปนี้

- (1) เงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงตามจำนวนที่นายกรัฐมนตรีกำหนด

(2) เงินที่โอนมาจากเงินทุนหมุนเวียนเพื่อการพัฒนาสภาพแวดล้อม และคุณภาพชีวิต ตามพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2535

(3) เงินค่าบริการและค่าปรับที่จัดเก็บตามพระราชบัญญัตินี้

(4) เงินอุดหนุนจากรัฐบาลเป็นคราว ๆ

(5) เงินหรือทรัพย์สินอื่นที่ได้รับจากภาคเอกชนทั้งภายในและ ภายนอกประเทศ รัฐบาลต่างประเทศ หรือองค์การระหว่างประเทศ

(6) เงินจากดอกผลและผลประโยชน์ใดๆ ที่เกิดจากกองทุนนี้

(7) เงินอื่น ๆ ที่ได้รับมาเพื่อดำเนินการกองทุนนี้

โดยทั้งนี้กำหนดให้กรมบัญชีกลาง กระทรวงการคลัง เก็บรักษาเงินและทรัพย์สิน ของกองทุนสิ่งแวดล้อม และดำเนินการเบิกจ่ายเงินกองทุนสิ่งแวดล้อมตามพระราชบัญญัติ ซึ่งขอบเขตการใช้จ่ายเงินของกองทุนสิ่งแวดล้อมมีไว้เพื่อ

(1) เป็นเงินอุดหนุนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อการลงทุนและดำเนินงานระบบบำบัดน้ำเสียรวมหรือระบบการกำจัดของเสียรวม รวมทั้งการจัดซื้อที่ดิน วัสดุอุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องใช้ที่จำเป็นสำหรับการดำเนินงาน และการบำรุงรักษาระบบดังกล่าว

(2) เป็นเงินกู้ยืมให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หรือรัฐวิสาหกิจ เพื่อจัดให้มีระบบบำบัดอากาศเสียหรือน้ำเสีย ระบบการจัดการของเสียหรืออุปกรณ์อื่นใด สำหรับใช้เฉพาะในกิจการขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หรือรัฐวิสาหกิจนั้น

(3) เป็นเงินกู้ยืมให้เอกชนในกรณีที่บุคคลนั้นมีหน้าที่ตามกฎหมายที่จะต้องจัดให้มีระบบบำบัดอากาศเสีย หรือน้ำเสีย ระบบการกำจัดของเสียหรืออุปกรณ์อื่นใดเพื่อการควบคุมบำบัดหรือขจัดมลพิษที่เกิดจากกิจกรรมหรือการดำเนินการของตนเอง หรือบุคคลนั้นเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการเป็นผู้รับจ้างให้บริการบำบัดน้ำเสียหรือกำจัดของเสียตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535

(4) เป็นเงินช่วยเหลือและอุดหนุนส่วนราชการ หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นหรือองค์กรเอกชนด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมและอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม หรือหน่วยงานอื่นใด ในการดำเนินการใดๆ ที่เกี่ยวกับการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่คณะกรรมการกองทุนเห็นสมควรและโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

จากการศึกษาพบว่ากองทุนสิ่งแวดล้อมมีเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของราชการส่วนท้องถิ่น รัฐวิสาหกิจ และเอกชนในการจัดการให้มีระบบบำบัดน้ำเสีย ระบบกำจัดของเสีย เพื่อการควบคุม บำบัดหรือขจัดมลพิษ รวมทั้งสนับสนุนกิจการ เกี่ยวกับการส่งเสริมหรือรักษาคุณภาพ

สิ่งแวดล้อม แต่กองทุนนี้กลับไม่ได้เยียวยาความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สิน และอื่นๆ ของผู้ที่ได้รับความเสียหายอันเกิดจากสิ่งแวดล้อมเป็นพิษในการขนส่งสินค้าหรือวัตถุอันตราย แต่อย่างใด

สำหรับแนวทางการเยียวยาความเสียหายในลักษณะกองทุนสิ่งแวดล้อมในต่างประเทศ พบว่ามีการจัดตั้งกองทุนสิ่งแวดล้อมเช่นเดียวกับประเทศไทย ได้แก่ กองทุนเพื่อจัดหรือฟื้นฟูสิ่งแวดล้อม (Super Fund) ตามกฎหมาย The Comprehensive Environment, Compensation and Liability Act of 1980 ของประเทศสหรัฐอเมริกา โดยวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งกองทุนนี้ก็มีขึ้นเพื่อใช้ในการจัดการกับวัตถุที่มีอันตรายและขจัดของเสีย กล่าวคือใช้เงินกองทุนนี้เพื่อการแก้ไขผลกระทบที่เกิดจากการที่ทรัพยากรธรรมชาติถูกทำลาย เพื่อการฟื้นฟู บำรุงหรือสร้างใหม่ทดแทนทรัพยากรธรรมชาติที่ถูกทำลายไป แต่เงินนี้จะไม่ใช้ในการเยียวยาและทดแทนความเสียหายต่อสุขภาพ อนามัย ร่างกาย หรือทรัพย์สินของปัจเจกชน<sup>16</sup> เพราะหากกรณีเป็นความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อเอกชนจะนำกฎหมายละเมิดของสหรัฐอเมริกาซึ่งยึดถึงทฤษฎีความน่าจะเป็น (Probability theory) ซึ่งเป็นทฤษฎีทางคณิตศาสตร์มาประยุกต์ใช้ในพิสูจน์ความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผล เพื่อลดภาระในการพิสูจน์ให้กับโจทก์เพียงแต่จะต้องพิสูจน์ว่าความเสียหายที่โจทก์ได้รับน่าจะเกิดจากการกระทำของจำเลย เพราะจำเลยอยู่ในฐานะที่ทราบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับการกระทำของตนดีกว่าโจทก์หรือผู้อื่น

- แหล่งที่มาของเงินกองทุน (Super Fund) ตามกฎหมาย The Comprehensive Environment, Compensation and Liability Act of 1980 ของประเทศสหรัฐอเมริกามี 2 ส่วน ได้แก่

1.เงินกองทุนก้อนแรกเป็นเงินงบประมาณ 1.6 พันล้านดอลลาร์ ซึ่งได้มาจากเงินรายได้ของรัฐบาลกลางในปีงบประมาณ 1981-1985 และได้จากการเรียกเก็บภาษีในการผลิตปิโตรเลียม

2.เงินกองทุนส่วนที่สองจะมีวงเงินน้อยกว่า ซึ่งเงินกองทุนในส่วนนี้กำหนดความรับผิดชอบให้กับผู้เป็นเจ้าของหรือผู้ดำเนินงานเกี่ยวกับการกำจัดวัตถุที่มีอันตรายที่ถูกปิดกิจการตามกฎหมาย The Solid Waste Disposal Act และเงินส่วนนี้ได้จากการเรียกเก็บภาษีจากผู้ดำเนินการ

---

<sup>16</sup>Todd Evan Gulick, *Super Fund : Conscripting Industry Support for Environmental Cleanup* , Ecology Law Quarterly Vol.9 ,No 3, 1981 : p 527.



เกี่ยวกับการกำจัดวัตถุที่มีอันตราย ตามมาตรา 107 ของ The Comprehensive Environmental Response, Compensation and Liability Act of 1980) ได้แก่<sup>17</sup>

1. เจ้าของหรือผู้ดำเนินการกิจการโรงงานที่อยู่ในอำนาจของรัฐบาลสหรัฐ
2. บุคคลที่เป็นเจ้าของโรงงานหรือผู้ดำเนินการกิจการโรงงานที่ปล่อยวัตถุที่มีอันตรายในขณะที่มีการปล่อยวัตถุที่มีอันตราย
3. ผู้ที่มีสัญญาหรือข้อตกลง หรือรับดำเนินการกำจัดหรือบำบัดวัตถุที่มีวัตถุหรือได้ติดต่อกับผู้ขนส่งให้ขนส่งวัตถุที่มีอันตราย เพื่อนำไปกำจัดโดยวัตถุที่มีอันตรายนั้นอาจเป็นของตนเองหรือของผู้อื่น หรืออาจเกิดจากโรงงานของตนเองหรือผู้อื่นหรือไม่ก็ตาม
4. บุคคลที่รับขนส่งวัตถุที่มีอันตรายไปยังโรงงานกำจัดหรือบำบัดกากของเสีย หรือนำไปยังสถานที่ที่ตนได้เลือกใช้เป็นที่กำจัดวัตถุที่มีอันตราย ซึ่งทำให้จำเป็นต้องมีการใช้จ่ายเพื่อการบำบัดความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น ต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายเพื่อการกำจัดเยียวยาความเสียหายแก่ทรัพยากรธรรมชาติ

วัตถุที่มีอันตรายตามกฎหมายนี้ หมายถึงวัตถุซึ่งอาจอยู่ในรูปธาตุ สารประกอบของผสม สารละลายหรือเป็นสารอื่นๆ ซึ่งเมื่อปล่อยสู่สิ่งแวดล้อมแล้ว จะทำให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพหรือสวัสดิภาพหรือสิ่งแวดล้อม และยังรวมถึงพาหะที่ทำให้เกิดโรคด้วย กฎหมายฉบับนี้ให้อำนาจประธานาธิบดีของสหรัฐอเมริกาให้อำนาจดำเนินการกำจัดหรือจัดการแก้ไขและทำการเยียวยาบรรเทาผลร้ายที่เกิดจากสารพิษเหล่านั้นด้วยแผนฉุกเฉินแห่งชาติ (National Contingency Plan)

ส่วนประเทศญี่ปุ่นก็มีกองทุนสิ่งแวดล้อมเช่นเดียวกัน คือ กองทุนทดแทนความเสียหายต่อสุขภาพมลพิษ (Compensation Fund) ตามกฎหมาย Pollution Related Health Damage Compensation Law, Law No.111, 4 October 1973<sup>18</sup> เนื่องจากประเทศญี่ปุ่นได้ตระหนักถึงสิทธิในสิ่งแวดล้อม (Environmental Right) จากอดีตจนปัจจุบันว่ามลพิษได้ส่งผลกระทบต่อแก่บุคคลทุกชนชั้น ไม่ว่าจะเป็นชาวนา ชาวประมงยากจน ไปจนถึงสังคมเมืองเนื่องจากการบริโภคสินค้าและบริการทำให้ทุกคนมีส่วนที่จะได้รับสารพิษเข้าไป และประเทศญี่ปุ่นได้รับความรุนแรงเนื่องจากสิ่งแวดล้อมสารพิษมาหลายครั้งแล้ว ไม่ว่าจะเป็นกรณีโรคอิไต อิไต ทำให้เกิดมลพิษที่มากับดินและน้ำ โรคมินามาตะที่เกิดจากสารปรอทที่เป็นโลหะหนักเข้ามาสะสมในสัตว์น้ำและสู่ร่างกายคน

<sup>17</sup> Roger W. Finley and Doniel A. Farber. *Environmental Law Cases and Material*, p.712-713 อ้างถึงใน กมลทิพย์ คดีการ . มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมและทดแทนความเสียหายอันเกิดจากวัตถุมลพิษ , วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต , คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2529 หน้า 193.

<sup>18</sup> อุไรวรรณ ประชุมจิตร. กองทุนทดแทนความเสียหายจากมลพิษ. วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต, คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2541. หน้า 93-95.

ที่รับประทานอาหาร เหตุการณ์โรงงาน Furugawa ทำให้มีสารพิษที่เกิดจากการผลิตแร่ทองแดงปะปนกับน้ำรอบเมือง Ashio จนสารพิษกระทบต่อปลาและผู้ที่ยืนปลาเข้าไป วัตถุประสงค์ในการก่อตั้งกองทุนเพื่อจ่ายค่าทดแทนให้แก่ผู้เสียหายที่ได้รับความเสียหายต่อสุขภาพ อนามัยและชีวิตจากมลพิษที่เกิดจากอากาศและน้ำในเขตที่กฎหมายกำหนดไว้ รัฐบาลจะเป็นคนบริหารกองทุน ส่วนโรงงานจะเป็นผู้จ่ายเงินทดแทน โดยมีหลักการรวบรวมเงินจากโรงงานอุตสาหกรรมเข้าสะสมในกองทุนเงินทดแทนตามอัตราส่วนของมลพิษที่โรงงานปล่อยออกมาซึ่งแสดงให้เห็นถึงการนำหลักผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่ายมาปรับใช้อีกด้วย

แหล่งที่มาของเงินกองทุนทดแทนความเสียหายต่อสุขภาพมลพิษของประเทศญี่ปุ่นมี 3 แหล่งสำคัญ คือ

1. รัฐบาล โดยเรียกเก็บจากผู้ก่อมลพิษ ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือแหล่งที่ก่อมลพิษที่เคลื่อนที่ได้ เช่น ภาชนะรถยนต์ตามนำหนักของรถ แหล่งที่ก่อมลพิษที่เคลื่อนที่ไม่ได้ เช่น โรงงานที่ปล่อยควัน ฝุ่นละออง เพื่อนำไปจ่ายโรครที่เกี่ยวข้องกับมลพิษทางอากาศทุกชนิดไม่ระบุชนิด

2. จากแหล่งที่ปล่อยมลพิษที่อาจก่อให้เกิดโรคแบบเจาะจง มักเป็นโรคที่เกี่ยวข้องกับมลพิษทางน้ำ

3. เงินอุดหนุนของรัฐบาล

เมื่อพิจารณากองทุนสิ่งแวดล้อมของทั้งสองประเทศ คือกองทุนเพื่อจัดหรือฟื้นฟูสิ่งแวดล้อม(Super fund) ตามกฎหมาย The Comprehensive Environment Response, Compensation and Liability Act of 1980 ประเทศสหรัฐอเมริกา กับ กองทุนทดแทนความเสียหายต่อสุขภาพจากมลพิษ (Compensation Fund) ของประเทศญี่ปุ่น ตามกฎหมาย Pollution Related Health Damage Compensation Law, Law No.111,4 October 1973 พบว่ามีวัตถุประสงค์ที่แตกต่างกัน โดยกองทุนของอเมริกามีวัตถุประสงค์เพื่อจัดหรือจัดการกับอุบัติอันตรายและจัดของเสีย ส่วนกองทุนทดแทนความเสียหายต่อสุขภาพจากมลพิษของญี่ปุ่นมีวัตถุประสงค์ในการจ่ายค่าทดแทนแก่ผู้เสียหายที่ได้รับความเสียหายต่อชีวิต สุขภาพและอนามัย จากมลพิษของน้ำและอากาศกับโครงการฟื้นฟูสภาพของผู้ป่วย ดังนั้นกองทุนเพื่อจัดหรือฟื้นฟูสิ่งแวดล้อม Super fund ของสหรัฐอเมริกาจึงมีส่วนคล้ายกับกองทุนสิ่งแวดล้อมตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 ของประเทศไทยที่มุ่งเน้นการควบคุมบำบัดหรือจัดมลพิษและส่งเสริมสภาพแวดล้อมเหมือนกัน แต่กลับมีข้อเสียเหมือนกันตรงที่ไม่มีวัตถุประสงค์ในการจ่ายค่าทดแทนแก่ผู้เสียหายที่ได้รับความเสียหายจากชีวิต สุขภาพและอนามัยจากมลพิษสิ่งแวดล้อมดังกล่าว

ดังนั้นกล่าวโดยสรุปได้ว่ากองทุนสิ่งแวดล้อมตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 มีการระดมเงินทุนเพื่อเยียวยาความเสียหายโดยมีแหล่งที่มาของเงินทุนหลักจากภาครัฐเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งเหมาะสมกับกองทุนที่มีจำนวนผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องจำนวนน้อย อีกทั้งกองทุนที่สนับสนุนในการบำบัด ขจัดมลพิษในสิ่งแวดล้อม แต่มีข้อเสียที่ไม่ได้มีวัตถุประสงค์ในการเยียวยาความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย อนามัยและทรัพย์สินของผู้เสียหายหรือประชาชนอันเกิดจากสิ่งแวดล้อมเป็นพิษแต่อย่างใด ดังนั้นหากจะนำหลักการของกองทุนสิ่งแวดล้อมตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 มาปรับใช้ในการเยียวยาความเสียหายอย่างอื่นนอกจากการประกันภัยทางนิวเคลียร์ หรือจัดตั้งกองทุนชดเชยความเสียหายทางนิวเคลียร์ขึ้น จึงควรนำหลักการของกองทุนทดแทนความเสียหายต่อสุขภาพจากมลพิษของญี่ปุ่น ในส่วนการจ่ายค่าทดแทนแก่ผู้เสียหายที่ได้รับความเสียหายต่อชีวิต สุขภาพและอนามัยมาใช้ประกอบด้วย

เมื่อศึกษาแนวทางของต่างประเทศ ซึ่งพบว่ามีทั้งการประกันภัยทางนิวเคลียร์และการเยียวยาความเสียหายอย่างอื่นนอกจากการประกันภัย เช่น การจัดตั้งกองทุน Price-anderson ของประเทศสหรัฐอเมริกา และการทำสัญญากับรัฐบาลของประเทศญี่ปุ่น ทำให้เห็นถึงความจำเป็นที่อาจต้องนำแนวทางการจัดให้มีการประกันภัยทางนิวเคลียร์และกองทุนทดแทนความเสียหายจากความเสียหายทางนิวเคลียร์มาใช้เพื่อคุ้มครองและเยียวยาผู้เสียหายที่ได้รับความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย สุขภาพ อนามัย ที่เกิดจากความเสียหายทางนิวเคลียร์นอกจากการฟ้องคดีในศาลซึ่งมีปัญหาอุปสรรคเกี่ยวกับวิธีพิจารณาความต่างๆ ซึ่งความเป็นไปได้ในการจัดให้มีกองทุนทดแทนความเสียหายจากนิวเคลียร์มีหลักการคุ้มครองและเยียวยาผู้เสียหายมี 2 แนวทาง ดังนี้

แนวทางที่ 1 ขยายขอบเขตความคุ้มครองของกรมธรรม์ให้มีอยู่ในปัจจุบันให้ครอบคลุมการขนส่งวัตถุอันตราย คือวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุกัมมันตรังสีมากขึ้นเพื่อให้มีการชื้อกรมธรรม์จากผู้ที่มีความเสี่ยง

แนวทางที่ 2 จัดให้มีกองทุนเพื่อคุ้มครองและเยียวยาความเสียหายทางนิวเคลียร์ขึ้นมาในประเทศไทย ซึ่งผู้เขียนเห็นว่า แนวทางการแก้ไขปัญหานี้ที่น่าจะนำมาใช้ในประเทศไทยซึ่งได้แก่แนวทางที่ 2 คือจัดให้มีกองทุนเพื่อคุ้มครองและเยียวยาผู้เสียหายจากปัญหาความเสียหายทางนิวเคลียร์ โดยให้กองทุนมีรูปแบบ โครงสร้าง แหล่งที่มาของกองทุน การบริหารกองทุน ขอบเขตในการจ่ายเงินค่าทดแทน เป็นไปตามกองทุนสิ่งแวดล้อมตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 แต่ให้มีจุดมุ่งหมายเพื่อเยียวยาความเสียหายทางนิวเคลียร์และรังสีโดยเฉพาะเท่านั้น

### 4.3.3 แนวทางการจัดตั้งกองทุนความปลอดภัยทางนิวเคลียร์ในประเทศไทย

การจัดตั้งกองทุนความปลอดภัยทางนิวเคลียร์ที่นำมาศึกษาปรากฏในร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งสำหรับความเสียหายจากนิวเคลียร์ พ.ศ. ... ซึ่งกำหนดให้มีจัดตั้งกองทุนขึ้นกองทุนหนึ่ง เรียกว่า “กองทุนความปลอดภัยทางนิวเคลียร์” ซึ่งมีองค์กรที่เกี่ยวข้องเป็นสำคัญได้แก่ คณะกรรมการกำกับกิจการนิวเคลียร์ ประกอบด้วย ประธานกรรมการคนหนึ่งและกรรมการอีกหกคนซึ่งมาจากการสรรหา ทำงานเต็มเวลา และมีเลขาธิการสำนักงานกำกับกิจการนิวเคลียร์เป็นเลขานุการคณะกรรมการ เพื่อให้เป็นองค์กรที่อิสระ ปลอดภัยจากอำนาจแทรกแซงทางการเมืองหรือทางการบริหารราชการ โดยมีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

1. กำกับดูแลความปลอดภัยทางนิวเคลียร์เพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัตินี้ภายใต้กรอบนโยบายของรัฐ
2. ออกระเบียบกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยทางนิวเคลียร์
3. สนับสนุนและส่งเสริมด้านทรัพยากรและงบประมาณให้แก่หน่วยงาน องค์กร สถาบันทั้งภาครัฐและภาคเอกชนที่ปฏิบัติงานเกี่ยวกับความปลอดภัยทางนิวเคลียร์ให้เป็นไปตามนโยบายและแผนแม่บท
4. ติดตามและประเมินผลการดำเนินงานขององค์กร สถาบัน ทั้งภาครัฐและเอกชนที่ปฏิบัติงานเกี่ยวกับความปลอดภัยทางนิวเคลียร์ให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติหลัก
5. กำหนดแนวทางและกรอบการร่วมลงทุนระหว่างหน่วยงานของรัฐหรือหน่วยงานของรัฐและเอกชนเกี่ยวกับการพัฒนาเทคโนโลยีความปลอดภัยทางนิวเคลียร์และการประยุกต์ใช้ เพื่อดำเนินการตามนโยบายของรัฐ
6. เสนอนโยบาย แนวทาง รวมทั้งกรอบการเจรจาเพื่อจัดทำความร่วมมือและความตกลงระหว่างประเทศเกี่ยวกับความปลอดภัยทางนิวเคลียร์ต่อคณะรัฐมนตรี
7. เสนอความเห็นหรือให้คำแนะนำต่อคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับความปลอดภัยทางนิวเคลียร์
8. เสนอให้มีกฎหมายหรือมีการแก้ไขเพิ่มเติมหรือปรับปรุงกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยทางนิวเคลียร์ต่อหน่วยงานของรัฐ
9. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้หรือที่กฎหมายอื่นกำหนดให้เป็นหน้าที่ของคณะกรรมการฯ หรือตามที่คณะรัฐมนตรีมอบหมาย

ทั้งนี้กรรมการต้องเป็นผู้มีความรู้ความเข้าใจ และมีความเชี่ยวชาญหรือมีประสบการณ์ในสาขาวิศวกรรมฟิสิกส์ วิทยาศาสตร์ วิศวกรรมศาสตร์ ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เทคโนโลยีนิวเคลียร์ นิติศาสตร์ เศรษฐศาสตร์ หรือในสาขาอื่นอันจะเป็นประโยชน์ต่อกิจการนิวเคลียร์ มีวาระการดำรงตำแหน่ง 4 ปี และอาจได้รับการแต่งตั้งอีกได้ แต่ดำรงตำแหน่งเกินสองวาระติดต่อกันไม่ได้

#### -หน่วยงานที่บริหารเงินกองทุน

กำหนดให้มีสำนักงานคณะกรรมการกำกับกิจการนิวเคลียร์เป็นหน่วยงานของรัฐหรือหน่วยงานอิสระ หรือไม่ว่าจะเป็นส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจ อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการ โดยให้สำนักงานมีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับกิจการทั่วไปของสำนักงานและให้มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

1. รับผิดชอบงานธุรการของคณะกรรมการ
2. รับผิดชอบค่าธรรมเนียมตามที่กำหนดในกฎหมายหรือตามที่คณะกรรมการกำหนด
3. บริหารจัดการและรวบรวมเงินกองทุนความปลอดภัยทางนิวเคลียร์
4. จัดทำงบประมาณรายรับและรายจ่ายของกองทุน เพื่อเสนอคณะกรรมการให้ความเห็นชอบ
5. รับเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับการประกอบกิจการทางนิวเคลียร์และรังสี รวมทั้งข้อมูลอื่นๆที่เกี่ยวข้อง
6. ศึกษา รวบรวม วิเคราะห์และเผยแพร่ข้อมูลทางด้านวิชาการเกี่ยวกับการประกอบกิจการนิวเคลียร์และรังสี
7. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่ได้รับมอบหมาย หรือตามคณะกรรมการกำหนด

ให้สำนักงานเป็นผู้รับเงิน จ่ายเงิน เก็บรักษา และบริหารจัดการเงินกองทุนแยกออกจากงบประมาณของสำนักงาน การรับเงิน การจ่ายเงิน การเก็บรักษา และการบริหารจัดการเงินกองทุนให้เป็นไปตามระเบียบที่คณะกรรมการกำหนด

#### -การส่งเงินเข้ากองทุน

ให้ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการนิวเคลียร์นำส่งเงินเข้ากองทุนรายปี ทั้งนี้เป็นไปตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด การกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการนำส่งเงินเข้ากองทุนดังกล่าว ให้จัดแยกบัญชีตามกิจการที่กำหนดไว้ในส่วนเงินของกองทุนอย่างชัดเจน

### -การใช้จ่ายเงินกองทุน

ให้ใช้จ่ายเงินกองทุนเพื่อกิจการ ดังต่อไปนี้

(1) เป็นค่าใช้จ่ายในการเยียวยาความเสียหายหรือฟื้นฟูสุขภาพอนามัยของบุคคล ทรัพย์สินของรัฐ สิ่งแวดล้อม หรือทรัพยากรธรรมชาติที่เกิดจากเหตุการณ์ทางนิวเคลียร์

(2) สนับสนุนการศึกษาวิจัยเพื่อพัฒนาความปลอดภัยทางนิวเคลียร์แก่หน่วยงานของรัฐ สถาบันการศึกษา หรือองค์กรเอกชน

(3) เป็นค่าใช้จ่ายในการบริหารงานกองทุน

การใช้จ่ายเงินกองทุน (1)-(3) ให้เป็นไปตามระเบียบที่คณะกรรมการกำหนดและต้องให้มีการจัดแยกบัญชีตามกิจการที่ใช้จ่ายอย่างชัดเจน

จะเห็นได้ว่าแนวทางการจัดตั้งกองทุนความปลอดภัยทางนิวเคลียร์ตามร่างพระราชบัญญัติความรับผิดชอบทางแพ่งสำหรับความเสียหายจากนิวเคลียร์ พ.ศ. ...นี้มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการเยียวยาความเสียหายหรือฟื้นฟูสุขภาพอนามัยของบุคคล ทรัพย์สินของรัฐ สิ่งแวดล้อม หรือทรัพยากรธรรมชาติที่เกิดจากเหตุการณ์ทางนิวเคลียร์ซึ่งน่าจะสามารถเยียวยาความเสียหายในระหว่างการขนส่งวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุกำบังอันตรายได้ด้วย แต่การระดมเงินทุนดังกล่าวมีเจตนาจะรวบรวมจากแหล่งเงินทุนจากภาคเอกชน หรือผู้ที่ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการนิวเคลียร์ ที่มีหน้าที่ต้องนำส่งเงินเข้ากองทุนรายปีเท่านั้น ไม่มีการกำหนดให้รัฐบาลสมทบเงินทุนมาด้วย ซึ่งจากการเปรียบเทียบกับกองทุนอื่นๆในประเทศไทยพบว่าแหล่งที่มาของเงินกองทุน ไม่ว่าจะเป็กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย หรือกองทุนสิ่งแวดล้อม ยังคงต้องมีเงินทุนจำนวนหนึ่งมาจากรัฐบาล เนื่องจากประเทศไทยไม่ได้เป็นประเทศที่มีการพัฒนาอุตสาหกรรมทางด้านนิวเคลียร์และรังสีมากพอ และไม่ได้เป็นประเทศมหาอำนาจทางเศรษฐกิจด้วย การเข้ามาช่วยเหลือของรัฐบาลจึงมีความจำเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะความเสียหายทางนิวเคลียร์ที่มีความร้ายแรงมากมายนานาชาติ จึงควรต้องบัญญัติเงินจุนจากรัฐบาลเข้าไปไว้ในการจัดตั้งกองทุนความปลอดภัยทางนิวเคลียร์ดังกล่าว

และเมื่อนำมาพิจารณาเปรียบเทียบกับการจัดตั้งกองทุนความปลอดภัยทางนิวเคลียร์ของต่างประเทศ อย่างเช่นการจัดตั้งกองทุน Price-Anderson ของประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งมีหลักเกณฑ์มาจากความต้องการการเยียวยาความเสียหายทางนิวเคลียร์ทั้งระบบ ไม่ว่าจะเป็

สถานประกอบการโรงไฟฟ้านิวเคลียร์ โรงงานอุตสาหกรรมที่ใช้สารกัมมันตภาพรังสี รวมไปถึงภาค การขนส่งวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุกัมมันตรังสี เนื่องจากฐานะทางเศรษฐกิจ การเมืองและความมั่นคง ของประเทศสหรัฐมีสูงมาก และผู้ประกอบการรายใหญ่และรายเล็กได้จัดทำประกันภัยความรับผิด ทางนิวเคลียร์ ไม่ว่าจะในประเทศรวมไปถึงการประกันภัยต่อทั้งในและต่างประเทศแล้วจึงมาเฉลี่ยรวม ในกองทุน Price-Anderson โดยผู้ประกอบการต้องมีเฉลี่ยเงินตามวัตต์\* ส่วนผู้ประกอบการขนส่งซึ่งเป็น หน่วยเล็กนั้นก็มีการเฉลี่ยเงินเช่นกัน ถึงแม้ในปริมาณไม่สูงนัก แต่หากเกิดความเสียหายทาง นิวเคลียร์ในระหว่างการขนส่งขึ้นแล้วนั้น เกิดความมั่นใจค่อนข้างสูงว่าจะได้รับการชดใช้เยียวยาจาก กองทุนดังกล่าว เพราะมีเงินสนับสนุนปริมาณมากจากผู้ประกอบการโรงไฟฟ้านิวเคลียร์รายใหญ่ และมีจำนวนมากในประเทศสหรัฐอเมริกา แต่สำหรับประเทศไทยแล้วผู้ประกอบการทางด้าน นิวเคลียร์หรือผู้ประกอบการทางด้านรังสีรายใหญ่พอที่จะมาถัวเฉลี่ยเงินในสัดส่วนที่เป็นเงินในกองทุน จำนวนสูงยังมีจำนวนน้อยราย หรือมีเพียงจำนวนจำกัดเท่านั้น จึงอาจเกิดการติดขัดในการบริหาร เงินกองทุนและ ไม่อาจจะจัดตั้งกองทุนความรับผิดทางนิวเคลียร์นี้ได้

ดังนั้นแนวทางการจัดตั้งกองทุนความรับผิดทางนิวเคลียร์จึงเป็นแนวทางหนึ่งที่สามารถ นำมาปรับใช้ได้หากมีผู้ประกอบการทางนิวเคลียร์รายใหญ่ เช่น ผู้ประกอบการโรงไฟฟ้านิวเคลียร์ เครื่องปฏิกรณ์ปรมาณูวิจัย โรงงานอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีนิวเคลียร์และรังสี ในจำนวนมากกว่า ปัจจุบันนี้ เนื่องจากต้องมีการเก็บเงินเข้ากองทุนตามกำลังวัตต์แบบประเทศสหรัฐอเมริกา หรือใน ระดับผู้ประกอบการรายใหญ่มากกว่ารายย่อยจึงจะสามารถรวบรวมเงินทุนจากภาคเอกชนได้เหมือน ประเทศมหาอำนาจ แต่เมื่อปัจจุบันซึ่งยังมีจำนวนผู้ประกอบการทางด้านนิวเคลียร์และรังสีและผู้การ ขนส่งที่ยังไม่มากนักนั้น หากจะก่อตั้งกองทุนความรับผิดทางนิวเคลียร์เพื่อมาเยียวยาความ

---

* กิจกรรมที่มีการดำเนินงานเครื่องปฏิกรณ์ปรมาณูกำลัง (Operating power reactors)	69 ราย
เครื่องปฏิกรณ์ปรมาณูวิจัย (Non-power reactors)	27 ราย
โรงงานผลิตเชื้อเพลิงนิวเคลียร์ (Fuel fabrication facilities)	6 ราย
กิจการกำจัดของเสียและสถานที่เก็บรักษา (Waste disposal and storage facilities)	12 ราย
กิจการที่เกี่ยวข้องอื่นๆ ที่มีห้องปฏิบัติการวิจัยทางนิวเคลียร์ (Miscellaneous facilities including nuclear laundries and research laboratories)	55 ราย
โรงงานทางนิวเคลียร์ที่ยกเลิกกิจการ (Discontinued nuclear facilities)	20 ราย
ผู้จัดส่งและการขนส่ง (Suppliers and transporters)	225 ราย

เสียหายขึ้นนั้น รัฐบาลจะต้องเข้ามามีบทบาทสำคัญหลักในการจัดสรรเงินเข้าสู่กองทุนหลักไปก่อน และค่อยเริ่มเก็บเงินจากเอกชนผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นส่วนสนับสนุนหรือส่วนรองไป โดยเป็นไปตามแนวทางของกองทุนสิ่งแวดล้อมตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535



## บทที่ 5

### บทสรุปและข้อเสนอแนะ

#### 5.1 บทสรุป

ในปัจจุบันการพัฒนาเทคโนโลยีอุตสาหกรรมทางนิวเคลียร์และรังสีได้รุดหน้าเพิ่มขึ้น ความจำเป็นของผู้ประกอบกิจการนิวเคลียร์หรือรังสีที่ต้องพึ่งพาการขนส่งหรือโลจิสติกส์เป็นเรื่อง ปกติในการค้าขายทั้งในประเทศและนอกประเทศ นอกจากเพื่อการส่งเชื้อเพลิงนิวเคลียร์ ได้แก่ ยูเรเนียม และพลูโตเนียม ซึ่งเป็น“วัสดุนิวเคลียร์” ให้เป็นเชื้อเพลิงในโรงงานไฟฟ้าพลังงานนิวเคลียร์ที่อยู่ในแผนพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้าของประเทศไทย หรือ PDP แล้วนั้น ยังมีธุรกิจประกอบกิจการอื่นๆ ที่จำเป็นต้องใช้วัสดุกัมมันตรังสี เช่น โรงพยาบาล โรงงานอุตสาหกรรม ฯลฯ และการขนส่งวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุกัมมันตรังสีนี้อาจจะต้องประสบปัญหาหากเกิดความเสียหายขึ้นในระหว่างการขนส่งซึ่งกฎหมายในประเทศไทยไม่ได้กล่าวถึงความเสียหายทางนิวเคลียร์ไว้

จากการศึกษาพบว่ากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดชอบในความเสียหายระหว่างการขนส่งวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุกัมมันตรังสีของประเทศไทย ได้แก่ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะละเมิดตามมาตรา 420 กำหนดให้ผู้กระทำละเมิดต้องรับผิดชอบเมื่อมีการกระทำอันกฎหมายบัญญัติไว้ให้มีความผิด จึงต้องการการพิสูจน์ถึงเจตนาจงใจหรือความประมาทเลินเล่อของผู้กระทำละเมิด และต้องมีภาระพิสูจน์ความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำกับผลด้วย ส่งผลทำให้เกิดความไม่เป็นธรรมต่อตัวผู้เสียหาย เพราะเนื่องจากไม่สามารถนำสืบถึงสาเหตุของการเกิดโรคได้แล้ว ความเจริญรุดหน้าทางเทคโนโลยีที่ฝ่ายผู้กระทำละเมิดเป็นผู้ได้เปรียบในเทคโนโลยีทำให้ผู้เสียหายรับเคราะห์กรรมโดยไม่ได้รับการเยียวยาความเสียหาย หรือได้รับการเยียวยาแต่เป็นไปอย่างไม่ดีเพียงพอ

สำหรับการปรับใช้ข้อสันนิษฐานทางกฎหมายของความเสียหายที่เกิดจากทรัพย์สินอันตราย ตามมาตรา 437 วรรค 2 ก็ยังมีประเด็นเรื่องการครอบครองและการควบคุมทรัพย์สินอันตราย ซึ่งมีนักวิชาการให้ความเห็นหลากหลาย แต่ส่วนมากจะเห็นด้วยกับการที่ผู้มิไว้ในครอบครองต้องเป็นผู้ที่มีหน้าที่ดูแลรักษาทรัพย์สิน และเป็นบุคคลใกล้ชิดที่สุดที่สมควรจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายอันเกิดจากทรัพย์สินอันตรายที่อยู่ในความครอบครองนั้น ด้วยเหตุที่เป็นบุคคลที่ได้ประโยชน์จากทรัพย์สินอันตรายมากที่สุด

ประเด็นผู้ที่ครอบครองสินค้าในระหว่างการขนส่งวัตถุอันตรายมีใครบ้าง เนื่องจากผู้ที่ครอบครองวัตถุอันตรายในขณะที่เกิดเหตุจริงๆมักจะเป็นลูกจ้างหรือพนักงานขับรถยนต์

ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งไม่ได้ร่วมเดินทางไปด้วยในขณะที่มีการขนส่งนั้น แต่เมื่อเกิดความเสียหายในระหว่างการขนส่ง ผู้ที่ต้องรับผิดชอบคือผู้ขับขี่ยานพาหนะแต่เพียงผู้เดียว ซึ่งมักจะมีฐานะทางเศรษฐกิจที่ไม่สูงมากนัก และจะไม่เกิดผลดีแก่ผู้เสียหายที่อาจไม่ได้รับการเยียวยาความเสียหายอย่างเต็มที่ กฎหมายจึงกำหนดให้นายจ้างเข้ามาร่วมรับผิดชอบในผลละเมิดที่เข้าไปในการจ้างในลักษณะแบบความรับผิดชอบแทนกัน (Vicarious Liability) ทำให้นายจ้างต้องรับผิดชอบหากลูกจ้างได้กระทำให้ในการจ้างแรงงานตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 425 และพระราชบัญญัติว่าด้วยการขนส่งทางบก พ.ศ. 2535 มาตรา 65 ด้วย

ทั้งนี้เมื่อนำกฎหมายในประเทศไทยที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งวัตถุอันตรายมาศึกษา ได้แก่ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าเรื่องรับขน พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 พบว่ากฎหมายเหล่านี้ได้กล่าวถึงความรับผิดชอบในระหว่างการขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการนั้นในลักษณะความรับผิดชอบตามสัญญารับขน และกำหนดแต่เพียงหน้าที่ของผู้ส่งต้องให้แจ้งถึงสภาพอันตรายและข้อควรระมัดระวังในขณะที่ขนส่ง แต่กลับไม่ได้บัญญัติความรับผิดชอบของผู้ขนส่งถึงความเสียหายที่อาจจะเกิดจากการขนส่งวัตถุอันตรายเลย ทั้งนี้มีเพียงพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ.2535 และพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2535 เท่านั้น ที่มีการบัญญัติในหน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งวัตถุอันตรายซึ่งสามารถปรับใช้กับหน้าที่ของความรับผิดชอบของผู้ขนส่งวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุกัมมันตรังสีเนื่องจากการขนส่งวัตถุอันตรายอย่างหนึ่งได้

ภัยที่เกิดจากการขนส่งวัตถุอันตรายย่อมก่อให้เกิดความเสียหายที่รุนแรงแก่ชีวิตร่างกาย อนามัยของบุคคล ก่อให้เกิดความเสียหายต่อทรัพย์สิน และสิ่งแวดล้อมได้เป็นอย่างมาก มหาศาล แม้ว่าโดยส่วนใหญ่อุบัติเหตุในการขนส่งมักไม่ได้เกิดขึ้นบ่อยครั้ง โดยอาจจะเกิดจากการระเบิดได้เอง เกิดเปลวไฟจนทำให้เกิดเพลิงไหม้ หรือรั่วไหลออกไปปนเปื้อนอยู่ในสิ่งแวดล้อมทั้งดินน้ำและอากาศ ซึ่งผู้ก่อความเสียหายต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ได้รับความเสียหาย และเสียค่าใช้จ่ายในการทำความสะดวกหรือขจัดมลพิษที่สูงมาก ทั้งนี้จะมีความรุนแรงของความเสียหายมากน้อยแตกต่างกันไปตามชนิด ปริมาณ คุณสมบัติ สภาพแวดล้อมที่เอื้ออำนวยให้เกิดอุบัติเหตุได้ เช่น ความดัน อุณหภูมิ สภาพของสถานที่เก็บ เช่น การผลิต การขนส่ง รวมทั้งจำนวนคนที่เกี่ยวข้องในการทำงาน<sup>1</sup> ความเสี่ยงภัยจากวัตถุอันตรายจึงแตกต่างกับความเสี่ยงภัยแบบอื่น ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

<sup>1</sup> ภิญญู พานิชพันธ์ และคณะ .มหันตภัยจากวัตถุเคมี : ความเสี่ยงและอันตราย, กรุงเทพมหานคร : สำนักพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ, 2544 , หน้า 24.

1. ไม่มีเครื่องมือที่สามารถชี้วัดโอกาสการเกิดความเสียหายได้ มีเพียงแต่การตรวจสอบทางกายภาพอย่างละเอียดอาจไม่สามารถหาความเป็นไปได้ที่จะเกิดความเสียหาย อีกทั้งผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องไม่มีการเก็บข้อมูลในอดีตไว้
2. ต้องอาศัยระยะเวลาในการบ่งชี้ความเสียหายที่จะเกิดขึ้นเมื่อกิจกรรมผ่านพ้นไปเป็นเวลานานหลายปี หรือเกิดจากจำนวนวัตถุอันตรายเพียงเล็กน้อยแต่สร้างความเสียหายได้มากมาย
3. ไม่สามารถหาความชัดเจนในเหตุผลเนื่องจากมักเป็นภัยที่แอบแฝงจนกว่าจะปรากฏอาการให้เห็นทำให้การเรียกร้องค่าเสียหายจากการมองเห็นจากอาการภายนอกได้มากกว่าความเป็นจริง ทั้งที่อาจมีอาการแอบแฝงแต่ยังไม่แสดงออก
4. ความเสียหายจำนวนมากศาลอาจจะประเมินค่าได้ยากในช่วงเวลาใดเวลาหนึ่ง และผลเสียหายนั้นไม่บ่อยครั้งที่ผลโดยตรงจะสัมพันธ์กับมลภาวะและความเสียหายที่แท้จริงรวมทั้งความเสียหายที่เพิ่มขึ้นตามระยะเวลา เนื่องจากทำให้มีการแพร่กระจายหรือเคลื่อนที่ออกไปไกลกว่าเดิม
5. ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงโอกาสเสี่ยงภัยได้ และย่อมมีผลกระทบต่อค่าชำระค่าจัดสารพิษด้วยเช่นกัน อีกทั้งการคิดค้นเครื่องตรวจจับปริมาณของเสียแม้มีเพียงอนุเล็กน้อยก็ทำให้โอกาสเสี่ยงภัยสูงขึ้น

เมื่อนำความเสียหายทางนิวเคลียร์ที่บัญญัติในกฎหมายระหว่างประเทศ ได้แก่ อนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่งต่อความเสียหายทางนิวเคลียร์ ค.ศ. 1963 (The Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage) อนุสัญญากรุงปารีสหรืออนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สามในด้านพลังงานนิวเคลียร์ (Paris Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy of 1960) และกฎหมายต่างประเทศอย่างกฎหมายนิวเคลียร์ของประเทศสหรัฐอเมริกา และประเทศญี่ปุ่น ปรากฏว่าได้บัญญัติไว้ในทิศทางเดียวกันโดยนิยามความเสียหายนิวเคลียร์ว่ามีลักษณะเป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นครั้งหนึ่งหรืออนุกรมของเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องกันไปอันจากเหตุกำเนิดเดียวกันซึ่งส่งผลให้เกิดความเสียหายที่มีสาเหตุจากผลคุณสมบัติทางกัมมันตรังสี ผลรวมคุณสมบัติกัมมันตรังสีกับความเป็นพิษ ระเบิดคุณสมบัติอันตรายของเชื้อเพลิงนิวเคลียร์ หรือผลิตภัณฑ์ที่เป็นสารกัมมันตรังสีหรือรังสีก้อไอออนจากแหล่งกำเนิดรังสี และกำหนดให้ความรับผิดชอบของผู้ที่ต้องรับผิดชอบนั้นครอบคลุมไปถึง

1. การเสียชีวิตหรือการได้รับบาดเจ็บ
2. ความเสียหายหรือสูญหายของทรัพย์สิน
3. ความเสียหายทางเศรษฐกิจที่เกิดจากความเสียหายหรือสูญหายที่ไม่ได้

อยู่ในข้อ 1, 2

4. ค่าใช้จ่ายสำหรับมาตรการฟื้นฟูของสิ่งแวดล้อมที่เสื่อมโทรมลง

5. การสูญเสียรายได้จากผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจของการใช้สิ่งแวดล้อม  
นั้นเพื่อประโยชน์หรือความบันเทิง ซึ่งเกิดจากการเสื่อมโทรมของสิ่งแวดล้อมอย่างมีนัยสำคัญ

6. ค่าใช้จ่ายสำหรับมาตรการป้องกันและความเสียหายที่เกิดจาก  
มาตรการนั้น

ในการศึกษาครั้งนี้ได้นำกรณีธรรม์ประกันภัยที่มีน่าจะมีส่วนเกี่ยวข้องในการ  
ขนส่งวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุกำมันตรังสีที่มีอยู่ในปัจจุบันมาวิเคราะห์ ได้แก่ กรณีธรรม์ประกันภัย  
ความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าไม่ปลอดภัย กรณีธรรม์ประกันภัยความรับผิดของ  
ผู้ขนส่ง กรณีธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง กรณีธรรม์ประกันภัยความ  
รับผิดตามกฎหมายจากการขนส่งวัตถุอันตรายทางบก และกรณีธรรม์ประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัย  
จากรถ ซึ่งแต่ละกรณีธรรม์มีหลักความคุ้มครองเหตุแห่งความรับผิดที่แตกต่างกัน ได้แก่ การสูญเสีย  
เสียหาย หรือส่งมอบซากชำรุดของผู้ขนส่ง ซึ่งปรากฏในกรณีธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้ขนส่ง และ  
กรณีธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง การคุ้มครองความเสียหายที่เกิดต่อ  
ชีวิต ร่างกาย สุขภาพอนามัย ของผู้เสียหายที่เกิดจากสินค้าไม่ปลอดภัยของผู้ประกอบการ ซึ่งปรากฏ  
ในกรณีธรรม์ประกันภัยความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าไม่ปลอดภัย การคุ้มครอง  
ผู้เสียหายจากการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากประสบภัยจาก โดยใช้หลักความรับผิดโดยปราศจาก  
ความผิด(no-fault liability) ทำให้ผู้เสียหายทุกคนได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นโดยไม่ต้องพิสูจน์ว่าเป็น  
ความผิดของฝ่ายใด ปรากฏในกรณีธรรม์คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ทั้งนี้พบว่ากรณีธรรม์ประกันภัย  
ความรับผิดตามกฎหมายจากการขนส่งวัตถุอันตรายทางบกซึ่งออกตามประกาศกระทรวง  
อุตสาหกรรม เรื่องการประกันภัยความเสียหายจากการขนส่งวัตถุอันตราย พ.ศ.2549 และประกาศ  
กระทรวงอุตสาหกรรม เรื่องการประกันภัยความเสียหายจากการขนส่งวัตถุอันตราย (ฉบับที่ 2) พ.ศ.  
2550 ที่น่าจะนำมาปรับใช้กับกรณีธรรม์วัสดุนิวเคลียร์และวัสดุกำมันตรังสีได้มากที่สุด เนื่องจากมีการ  
คุ้มครองความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยของบุคคลภายนอก ททรัพย์สิน อันเกิดจากการ  
ขนส่งซึ่งสินค้านั้นเป็นวัตถุอันตราย แล้วอาจจะก่อให้เกิดอันตรายต่อบุคคลภายนอกในระหว่างการ  
ขนส่ง จึงเป็นกรณีธรรม์ประกันภัยความรับผิดชอบต่อความเสียหายต่อบุคคลภายนอก อีกทั้งกรณีธรรม์ชนิด  
นี้ได้คุ้มครองไปถึงค่าใช้จ่ายในการขจัด บำบัด บรรเทาความเสียหาย รวมทั้งการกลับให้สู่สภาพเดิม  
ของทรัพยากรธรรมชาติ ซึ่งสอดคล้องกับความเสียหายทางนิวเคลียร์ ที่นอกจากให้หมายถึง  
การสูญเสียชีวิต การได้รับบาดเจ็บส่วนบุคคลและความเสียหายต่อทรัพย์สิน แล้วยังรวมถึงความ  
สูญเสียทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นจากความเสียหายนั้น และค่าใช้จ่ายสำหรับมาตรการฟื้นฟูสิ่งแวดล้อมที่  
เสื่อมโทรมลง อีกทั้งสอดคล้องกับหลักผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่าย (Polluter Pays Principle) มีหลัก  
กระตุ้นให้ผู้ก่อมลพิษดังกล่าวเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายของตนเอง โดยกำหนดค่าธรรมเนียมที่

ผู้ก่อมลพิษต้องเสียค่าใช้จ่ายเพื่อบำบัดมลพิษ หรือเพื่อการอื่นๆ<sup>2</sup> แต่ทั้งนี้กรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดชอบตามกฎหมายในการขนส่งวัตถุอันตรายทางบก ก็ยังมีข้อบกพร่องหลายประการ เช่น ลักษณะกรรมธรรม์เป็นแบบ Occurrence basis จึงไม่คุ้มครองความเสียหายที่อาจปรากฏอาการระยะยาวในอนาคต การไม่คุ้มครองความเสียหายที่เกิดขึ้นในการขนส่งพาหนะขนาดเล็ก การไม่คุ้มครองความนอกเหนือจากการขนส่งทางบก เป็นต้น

สำหรับการเยียวยาความเสียหายประเภทอื่นที่นอกเหนือจากการจัดทำประกันภัย ได้แก่ การจัดตั้งกองทุนทดแทน ซึ่งในประเทศไทยมีการจัดตั้งกองทุนสิ่งแวดล้อมตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 และกองทุนอื่นๆ อีกมากมาย เช่น กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งวัตถุประสงค์ของกองทุนทั้งสองนี้ไม่ได้ครอบคลุมไปถึงการเยียวยาความเสียหายจากการขนส่งวัตถุอันตรายที่มีต่อชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สินของผู้เสียหาย กองทุนที่เกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมก็จะมีจุดประสงค์เพื่อส่งเสริมสนับสนุนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ควบคุมบำบัด กำจัดมลพิษ แต่กลับไม่รวมถึงการเยียวยาช่วยเหลือประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากความเป็นสารพิษ อันตราย หรือรังสีอื่นๆ

แนวทางการประกันภัยของประเทศสหรัฐอเมริกาซึ่งไม่ได้เป็นภาคีแห่งอนุสัญญากรุงเวียนนาและอนุสัญญากรุงปารีสนั้น มีการควบคุมความรับผิดชอบและการชดใช้ความเสียหายในอุบัติเหตุทางนิวเคลียร์ที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมของผู้รับใบอนุญาตจากองค์การกำกับดูแลการนำเข้า ส่งออก ด้วยการกำหนดให้มีการประกันภัยทางนิวเคลียร์ตามกฎหมาย the Price-Anderson Act ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของกฎหมาย the Atomic Energy Act of 1954 กฎหมายฉบับนี้ได้กำหนดในเรื่องการจัดให้มีการประกันภัยในอัตราสูงสุดและการจำกัดความรับผิด กำหนดให้มีการรับผิดในค่าสินไหมทดแทนของบุคคลใดๆก็ตามที่ตกเป็นผู้รับผิดชอบตามกฎหมายละเมิดจะได้รับการชดใช้จากเงินประกันภัย นอกจากนี้ยังมีการกำหนด “เหตุการณ์ทางนิวเคลียร์ที่มีลักษณะพิเศษ” (extraordinary nuclear occurrence) โดยมีวัตถุประสงค์ในการเพิ่มความคุ้มครองให้กับประชาชนในกรณีที่เกิดเหตุการณ์ดังกล่าว และกฎหมายได้มีการบัญญัติให้มีการจัดตั้งกองทุนที่เรียกว่า funds ซึ่งรวมกิจกรรมทางนิวเคลียร์หลายรูปแบบ

ส่วนประเทศญี่ปุ่นเป็นอีกประเทศที่มีกฎหมายและมาตรการในเรื่องนิวเคลียร์เป็นของตนเอง ซึ่งมีการกำหนดหลักเกณฑ์ในการประกันภัยและการเยียวยาความเสียหาย 3 รูปแบบ ได้แก่ แนวทางแรกคือให้มีการทำประกันภัย ให้ครอบคลุมวงเงินตามที่กฎหมายกำหนด

<sup>2</sup> มงคล วุฒินากุล. การใช้หลักการผู้สร้างปัญหามลพิษเป็นผู้รับภาระในการแก้ปัญหามลพิษทางน้ำจากภาคอุตสาหกรรม, วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิต, คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2536. หน้า 115.

ไม่ว่าจะเป็นบริษัทภายในประเทศ หรือทำกับบริษัทประกันภัยนอกประเทศ แนวทางที่สอง คือ การวางหลักประกันทางการเงินต่อหน่วยงานรัฐ และแนวทางสุดท้ายคือการทำสัญญากับรัฐบาล เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถทำข้อตกลงกับรัฐบาลและให้รัฐบาลสัญญาว่าจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายทางนิวเคลียร์ในส่วนที่นอกเหนือไปจากความสามารถในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนของบริษัทผู้รับประกันภัยที่คุ้มครองไว้

## 5.2 ผลกระทบต่อผู้ประกอบการขนส่ง

หากมีแนวทางการเยียวยาความเสียหายที่เกิดจากการขนส่งวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุกัมมันตภาพรังสีตามที่วิเคราะห์มาแล้วข้างต้นนั้น แนวทางดังกล่าวอาจมีผลกระทบต่อผู้ประกอบการขนส่ง ดังนี้

1. ทำให้ผู้ประกอบการรู้และตระหนักในสิทธิ หน้าที่ ความรับผิดชอบของตนตามกฎหมายว่าในระหว่างการขนส่งสินค้า โดยเฉพาะสินค้าที่เป็นอันตรายอย่างวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุกัมมันตรังสีที่อยู่ในความครอบครองระหว่างการขนส่ง ต้องใช้ความระมัดระวังมากกว่าปกติ
2. ทำให้ผู้ประกอบการขนส่งวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุกัมมันตรังสีทั้งที่เป็นผู้ประกอบการขนส่งวัตถุอันตรายประเภทอื่นอยู่แล้ว หรือยังไม่เคยแต่มีความประสงค์จะประกอบการขนส่งต้องมาจดทะเบียนหรือทำเป็นรายงานการขนส่ง ซึ่งแต่เดิมไม่มีระบบนี้ทำให้ไม่สามารถรับรู้ได้ว่าขนส่งวัตถุอันตรายประเภทดังกล่าวอยู่หรือไม่ เพื่อจ่ายต่อการควบคุมกำกับดูแลของภาครัฐ
3. อาจเป็นการเพิ่มภาระให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งวัตถุอันตรายที่ต้องมีการจัดทำสัญญาประกันภัยในรูปแบบกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดการขนส่งนอกเหนือกรมธรรม์ประกันภัยผู้ประสบภัยจากรถ แต่ทั้งนี้เมื่อมีจำนวนผู้ประกอบการขนส่งซื้อกรมธรรม์ประกันภัยมากขึ้นอาจจะทำให้เบี้ยประกันภัยมีราคาถูกลง
4. การมีกรมธรรม์หรือหลักประกันคุ้มครองการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนที่เกิดจากการขนส่งทำให้ผู้ใช้บริการแน่ใจว่าผู้ประกอบการขนส่งมีฐานะทางการเงินมั่นคง และพร้อมมีแนวมีทางเลือกแก้ไขหากเกิดความเสียหายที่เกิดจากการขนส่งแล้ว ผู้ซื้บรถยนต์ได้หายตัวไปหรือไม่สามารถชดใช้ค่าเสียหายได้เนื่องจากมีฐานะทางการเงินที่ไม่ดี ทรัพย์สินน้อยหรือเป็นเพียงผู้รับจ้างขนส่งรายย่อยเท่านั้น
5. ทำให้ต่างประเทศเชื่อได้ว่าประเทศไทยมีหลักเกณฑ์และกฎหมายที่กำหนด

ความรับผิดชอบทางนิวเคลียร์ในส่วนของการขนส่งไว้ เกิดความมั่นใจในการประกอบธุรกิจนำเข้าและส่งออกวัสดุนิวเคลียร์ วัสดุกัมมันตรังสี และเครื่องมือทางรังสีอื่นๆ ว่าจะมีผู้ที่ต้องรับผิดชอบในระหว่างการขนส่ง ทำให้เกิดผลดีในด้านอื่นๆ รวมไปถึงการถ่ายทอดเทคโนโลยีทางรังสีและนิวเคลียร์ เนื่องจากการยอมรับในระบบกฎหมายของประเทศไทยที่มีเตรียมการรองรับและบัญญัติความรับผิดชอบทางนิวเคลียร์มากขึ้น

### 5.3 ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาวิเคราะห์และเปรียบเทียบการประกันภัยในกรณีธรรม์ประกันภัยความรับผิดชอบของผู้ขนส่งที่มีอยู่ในปัจจุบัน รวมทั้งแนวทางการเยียวยาความเสียหายโดยวิธีการอื่นนอกจากการประกันภัย เพื่อที่จะหาแนวทางเยียวยาความเสียหายทางนิวเคลียร์ที่เกิดในระหว่างการขนส่งวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุกัมมันตรังสีนั้น พบว่ากรณีธรรม์ที่น่าจะสามารถนำมาปรับใช้ในการประกันภัยความรับผิดชอบของผู้ขนส่งวัสดุดังกล่าว คือ กรณีธรรม์ประกันภัยความรับผิดชอบตามกฎหมายจากการขนส่งวัตถุอันตรายทางบก แต่ทั้งนี้ก็ยังไม่สามารถนำมาใช้เพื่อคุ้มครองความเสียหายทางนิวเคลียร์ได้เนื่องจากว่ามีการยกเว้นความคุ้มครองความเสียหายอันเกิดจากนิวเคลียร์และกัมมันตรังสีนั่นเอง แต่หากจะปล่อยให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายอันเกิดจากวัสดุนิวเคลียร์และวัสดุกัมมันตรังสีเพียงผู้เดียวแบบไม่จำกัดก็ย่อมไม่เกิดความยุติธรรมแก่ผู้ประกอบการขนส่งดังกล่าว เพื่อให้มีการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น ผู้เขียนจึงมีข้อเสนอแนะอยู่ 2 แนวทางดังนี้

1. ปรับปรุงกรณีธรรม์ประกันภัยความรับผิดชอบตามกฎหมายจากการขนส่งวัตถุอันตรายทางบก ให้มีความสมบูรณ์แบบมากยิ่งขึ้น โดยตัดข้อยกเว้นที่ไม่คุ้มครองความเสียหายที่เกิดจากนิวเคลียร์และกัมมันตรังสีออก การเพิ่มหลักการประกันภัยความรับผิดชอบแบบ Claim made basis เข้ามาในกรณีธรรม์เพื่อคุ้มครองความเสียหายที่อาจปรากฏขึ้นในระยะเวลาอนาคต การเพิ่มหลักความรับผิดชอบโดยเคร่งครัด (strict liability) เพื่อให้สามารถคุ้มครองความเสียหายทางนิวเคลียร์แก่ผู้เสียหายได้โดยเร็ว

2. จัดให้มีกองทุนทดแทน ได้แก่กองทุนทดแทนความเสียหายทางนิวเคลียร์ในประเทศไทย เพื่อคุ้มครองผู้ประสบภัยความเสียหายจากนิวเคลียร์และรังสี โดยนำหลักการการจัดตั้งกองทุนของประเทศสหรัฐอเมริกาไปปรับใช้ในบางส่วนได้ แต่ด้วยข้อจำกัดเรื่องจำนวนผู้ประกอบการทางนิวเคลียร์และอุตสาหกรรมทางรังสีมีจำนวนไม่มากพอในการระดมทุนภาคเอกชน ดังนั้นหากมีการก่อตั้งกองทุนทดแทนความเสียหายทางนิวเคลียร์ขึ้นมาจะต้องมีเงินทุนสนับสนุนจากภาครัฐบาลเป็นหลักสำคัญ และเอกชนเป็นส่วนสมทบ โดยนำหลักการจัดตั้งกองทุนสิ่งแวดล้อมตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 มาปรับใช้ด้วย

## รายการอ้างอิง

### ภาษาไทย

กรรติกา ศิริเสนา. กัมมันตภาพรังสี พลังงานนิวเคลียร์ มนุษย์ สิ่งแวดล้อม และสังคม. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2550.

กระทรวงพลังงาน. การนำพลังงานนิวเคลียร์มาผลิตไฟฟ้าในประเทศไทย [ออนไลน์] 2553, แหล่งที่มา: <http://www.dede.go.th/dede/index.php?id=529> [12ธันวาคม 2553]

เกษมสันต์ วิลาวรรณ. คำอธิบายกฎหมายแรงงาน. พิมพ์ครั้งที่ 11. กรุงเทพฯ : วิทยุชน, 2550.

คณะอนุกรรมการคั่นคว่ำและวิชาการ สมาคมประกันวินาศภัย. คู่มือการประกันภัย, กรุงเทพฯ : วิกตอรีเฟอเวอร์พอยท์, 2530

จิตติ ดิงศภักดิ์. กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการประกันภัย. พิมพ์ครั้งที่ 11. กรุงเทพมหานคร : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2543.

จำรัส เขมะจารุ. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะประกันภัย. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพมหานคร : ยงพลเทรตติ้ง, 2530.

ไชยยศ เหมะรัชตะ. คำอธิบายกฎหมายว่าด้วยประกันภัย. พิมพ์ครั้งที่ 4 แก้ไขปรับปรุงใหม่. กรุงเทพมหานคร : นิติธรรม, 2540.

ไชยยศ เหมะรัชตะ. ย่อหลักกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ : ประกันภัยพร้อมด้วยกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พิมพ์ครั้งที่ 9 ,กรุงเทพ: สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2553

ไชยยศ เหมะรัชตะ. การรับช่วงสิทธิในสัญญาประกันภัย. สารานุกรมกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ชุดที่ 3, กรุงเทพมหานคร : อัมรินทร์พรินติ้ง, 2538.

ณัฐรัตน์ เวียงธีรวัฒน์. มาตรการทางกฎหมายในการจัดตั้งกองทุนเพื่อคุ้มครองผู้ประสบภัยทางนิวเคลียร์. ปริญญามหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต, 2552.



ธานี วรภัทร์. กฎหมายว่าด้วยประกันภัย. พิมพ์ครั้งที่ 2 แก้ไขเพิ่มเติม. กรุงเทพมหานคร : วิญญูชน, 2553.

ธัญพร ชินรักษา. ปัญหาทางกฎหมายว่าด้วยสัญญาซื้อขายทางแฟงและซื้อขายทางพาณิชย์. ปริญญา มหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2551.

ประมวล จันทร์ชิวะ. การประกันภัยในอุตสาหกรรมขนส่งสินค้าและบริการโลจิสติกส์, พิมพ์ครั้งที่ 1 .  
ชลบุรี : เนติกุลการพิมพ์ จัดพิมพ์โดยโครงการตำราคณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา ,2551.

ไพฑูริศ เอกจริยกร. กฎหมายพาณิชย์นาวี ตอน 2. พิมพ์ครั้งที่ 6 แก้ไขเพิ่มเติม. กรุงเทพมหานคร : วิญญูชน, 2552.

ไพฑูริศ เอกจริยกร. คำอธิบาย จ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน. พิมพ์ครั้งที่ 8 แก้ไขเพิ่มเติม. กรุงเทพมหานคร : วิญญูชน, 2550.

ไพฑูริศ เอกจริยกร. คำอธิบาย ซื้อขาย แลกเปลี่ยน ให้. พิมพ์ครั้งที่ 4 แก้ไขเพิ่มเติม. กรุงเทพมหานคร : วิญญูชน, 2549.

ไพฑูริศ เอกจริยกร. รับขนของทางทะเล. พิมพ์ครั้งที่ 2 ปรับปรุงใหม่. กรุงเทพมหานคร : วิญญูชน, 2541.

พจน์ ปุชปาคม ,คำอธิบายประมวลกฎหมายแฟงและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด (กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ,2515 )

พรรณทิพา คูวิวัฒน์วงค์. ปัญหากฎหมายความรับผิดชอบของผู้ขนส่งของทางรถไฟระหว่างประเทศ ศึกษาเปรียบเทียบหลักเกณฑ์อนุสัญญาการขนส่งของทางรถไฟระหว่างประเทศ. ปริญญา มหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2548.

พุดพิงศ์ นิลสุ่ม. ผลกระทบทางด้านกฎหมายของประเทศไทยในการเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาร่วมว่าด้วยความปลอดภัยในการจัดการเชื้อเพลิงใช้แล้ว และความปลอดภัยในการจัดการกากกัมมันตรังสี. ปริญญา มหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2552.

- พินิจ ทิพย์มณี. หลักกฎหมายประกันภัย. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร : วิญญูชน, 2550.
- พิมสิริ อิงขจรกุล. ความรับผิดทางแพ่งในการขนส่งสินค้าอันตราย, วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2550
- พูลสุข พงษ์พัฒน์. “ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับการป้องกันอันตรายจากรังสี” การป้องกันอันตรายจากรังสี ระดับ 2. กรุงเทพมหานคร : สำนักงานปรมาณูเพื่อสันติ, 2542.
- ภัทรศักดิ์ วรรณแสง. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ หนี้. พิมพ์ครั้งที่ 9. กรุงเทพมหานคร : วิญญูชน, 2548.
- มงคล วุฒินากุล. การใช้หลักการผู้สร้างปัญหามลพิษเป็นผู้รับภาระในการแก้ปัญหามลพิษทางน้ำจากภาคอุตสาหกรรม, วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2536
- ไมตรี ดันดีวุฒานนท์. กฎหมายประกันภัยทางทะเล (เบื้องต้น). พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร : นิติธรรม, 2536.
- ไมตรี ดันดีวุฒานนท์. ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายทะเล(สาขาพาณิชย์นาวี). พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร : นิติธรรม, 2536.
- วารี นาสกุล ปรับปรุงโดยจรัญ ภัคดีชนากุล. คำอธิบายกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิดจัดการงานนอกสั่ง ลากมิควรรได้, พิมพ์ครั้งที่ 2 กรุงเทพฯ : พลสยามพรีนติ้ง, 2555.
- วาริรัตน์ ธาราบุณรัตน์. ความรับผิดทางแพ่งสำหรับความเสียหายอันเกิดจากการใช้พลังงานนิวเคลียร์ในประเทศไทย. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2553.
- วิมล สุวรรณ. ความรับผิดทางแพ่งอันเนื่องมาจากวัตถุอันตราย, วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, คณะนิติศาสตร์มหาวิทยาลัย ธรรมศาสตร์, 2550.
- ศมนรจัน เมืองคุ้ม. การขนส่งวัตถุอันตรายทางบก : ศึกษากรณีบังคับให้มีประกันความเสียหายจากการขนส่งวัตถุอันตรายทางบก. คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2551.

ศันนท์กรณ (จำปี) โสทธิพันธ์. คำอธิบายกฎหมายลักษณะซื้อขาย แลกเปลี่ยน พร้อมคำอธิบายในส่วนพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 และกฎหมายใหม่ที่เกี่ยวข้อง. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร : วิญญูชน, 2546.

ศันนท์กรณ (จำปี) โสทธิพันธ์. คำอธิบายกฎหมายลักษณะ ละเมิด การจัดการนอกสั่ง ลากมิควรถัด , พิมพ์ครั้งที่ 3 แก้ไขเพิ่มเติม .กรุงเทพฯ : วิญญูชน, 2553.

ศักดา ธนิตกุล. คำอธิบายและคำพิพากษาเปรียบเทียบ กฎหมายความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าไม่ปลอดภัย ,กรุงเทพฯ: วิญญูชน, 2552.

สรพล สุขทรศนีย์. คำอธิบายกฎหมายลักษณะประกันภัย. พิมพ์ครั้งที่ 4. กรุงเทพมหานคร : วิญญูชน, 2543.

สมาคมนิเวศliersแห่งประเทศไทย, ความร้ายแรงของระเบิดนิเวศliers [ออนไลน์] 2553 ,แหล่งที่มา : [www.nst.or.th/article/article/0135.htm](http://www.nst.or.th/article/article/0135.htm) [1 ธันวาคม 2553]

สมาคมนิเวศliersแห่งประเทศไทย, บทความสมาคมนิเวศliersแห่งประเทศไทย เหตุการณ์โรงไฟฟ้านิวเคลียร์ที่ญี่ปุ่น คลังเก็บเชื้อเพลิงนิวเคลียร์ใช้แล้วที่โรงไฟฟ้านิวเคลียร์ฟูกูชิมาดออิชิ [ออนไลน์] 2555, แหล่งที่มา : <http://www.nst.or.th/article/article54/article54-002.html> [1 มกราคม 2555]

สวรส สุวรรณวัฒน์. การประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ : ศึกษาเฉพาะกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดที่ใช้ในสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแห่งประเทศไทย. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2549.

สุทามาศ กรายแก้ว. โครงการสนับสนุนทุนวิจัยด้านความปลอดภัยจากใช้พลังงานปรมาณู : มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดทางละเมิดเพื่อเยียวยาความเสียหายซึ่งเกิดจากอุบัติเหตุทางนิวเคลียร์. กรุงเทพมหานคร : สำนักงานปรมาณูเพื่อสันติ.

สุธรรม พงศ์สำราญ,วิรัช ฌ สงชลา และพิงใจ พิงพานิช .หลักการประกันวินาศภัย.พิมพ์ครั้งที่ 1, กรุงเทพฯ : โอ.เอส.พรีนติ้ง เฮ้าส์, 2539

สุขุม ศุภนิตย์. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะละเมิด. พิมพ์ครั้งที่ 7. กรุงเทพมหานคร : นิติบรรณการ, 2553.

สุริสิทธิ์ แสงวิโรจน์พัฒน์. “พระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าไม่ปลอดภัยตามกฎหมายเยอรมัน” , ดุลพາท ,เล่ม 1 ปีที่ 56 มกราคม-เมษายน 2552. :191-193.

สุวรรณา โลหะประธาน. การประกันภัยความรับผิด : ศึกษาเฉพาะกรณีการประกันภัยคุ้มครองความเสียหายต่อบุคคล ทรัพย์สิน และสิ่งแวดล้อมอันเกิดจากวัตถุอันตรายที่เป็นอันตราย. ปริญญา มหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2548.

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร , กรม, โครงการศึกษาพัฒนาระบบการติดตามและกำหนดมาตรการการขนส่งวัตถุอันตราย (รายงานฉบับสมบูรณ์) เสนอโดย บริษัททรานส์ จำกัด บริษัทโสมาภา อินฟอร์เมชั่น เทคโนโลยี จำกัด บริษัทซีคอนซ์ที เอ็นจิเนียริง จำกัด , มีนาคม 2550.

สำนักงานปรมาณูเพื่อสันติ. ศัพทานุกรมนิวเคลียร์. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร : สำนักงานปรมาณูเพื่อสันติ, 2547.

สำนักงานปรมาณูเพื่อสันติ, การเกิดเหตุฉุกเฉินทางนิวเคลียร์ที่ประเทศญี่ปุ่นจากเหตุแผ่นดินไหว [ออนไลน์] 2554, แหล่งที่มา : [http://www.oaep.go.th/show\\_all.php?id=56](http://www.oaep.go.th/show_all.php?id=56) [11 เมษายน 2554 ]

อนิรุทธ์ ทรงจักรแก้ว .นโยบายทางอาญาเกี่ยวกับนิวเคลียร์และรังสี .วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต, สาขาวิชานิติศาสตร์, คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต ,2550.

อำนาจ วงศ์บัณฑิต. กฎหมายสิ่งแวดล้อม. พิมพ์ครั้งที่ 2 แก้ไขเพิ่มเติม. กรุงเทพมหานคร : วิญญูชน, 2550.

## ภาษาอังกฤษ

International Atomic Energy Agency ( IAEA . Org) ,Nuclear Safety & Security [ออนไลน์] 2010, available from <http://www-ns.iaea.org/tech-areas/emergency/ines.asp> [31 December 2010]

International Atomic Energy Agency , The Radiological Accident in Cochabamba,  
Vienna : International Atomic Energy Agency ,2004

U.S.Department of Energy , Directives, Delegations, and Requirement, [ออนไลน์] 2011,  
available from <https://www.directives.doe.gov/directives/current-directives/460.2.../file> [2 february 2011]

ภาคผนวก



พระราชบัญญัติ

ความรับผิดทางแพ่งสำหรับความเสียหายจากนิวเคลียร์

พ.ศ. ....

.....  
.....  
.....  
.....

โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งสำหรับความเสียหายจากนิวเคลียร์

พระราชบัญญัตินี้มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคลซึ่งมาตรา ๒๙ ประกอบกับมาตรา ๔๑ และมาตรา ๔๓ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งสำหรับความเสียหายจากนิวเคลียร์ พ.ศ. ....”

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา ๓ ในพระราชบัญญัตินี้ “เชื้อเพลิงนิวเคลียร์” หมายความว่า วัสดุใดที่สามารถทำให้เกิดพลังงานโดยการแยกตัวของนิวเคลียสอันเป็นขบวนการต่อเนื่องด้วยตัวเอง



“ผลิตภัณฑ์กัมมันตรังสีหรือกากกัมมันตรังสี” หมายความว่า วัสดุกัมมันตรังสี<sup>229</sup> ที่ผลิตขึ้นหรือวัสดุที่ถูกทำให้มีกัมมันตรังสีโดยการอาบรังสีอื่นเนื่องมาจากการผลิตหรือการใช้เชื้อเพลิงนิวเคลียร์ แต่ไม่รวมถึงเรดิโอไอโซโทปที่ได้ทำงานถึงขั้นสุดท้ายเพื่อใช้ตามความมุ่งหมายทางวิทยาศาสตร์ การแพทย์ การเกษตร การพาณิชย์ หรือการอุตสาหกรรม

“วัสดุนิวเคลียร์” หมายความว่า

(๑) เชื้อเพลิงนิวเคลียร์นอกจากยูเรเนียมธรรมชาติและยูเรเนียมที่สกัดแล้ว ทั้งนี้ไม่ว่าเชื้อเพลิงนิวเคลียร์นั้นจะอยู่ในหรือนอกเครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์และไม่ว่าจะอยู่โดยลำพังหรืออยู่รวมกับวัสดุอื่น หรือ

(๒) ผลิตภัณฑ์กัมมันตรังสีหรือกากกัมมันตรังสี

“เครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์” หมายความว่า โครงสร้างที่ใช้บรรจุเชื้อเพลิงนิวเคลียร์เพื่อทำให้เกิดการแยกตัวของนิวเคลียสอันเป็นขบวนการต่อเนื่องด้วยตัวเองโดยไม่ต้องมีการเพิ่มต้นกำเนิดนิวตรอนเข้าไป

“สถานประกอบกิจการนิวเคลียร์” หมายความว่า

(๑) สถานที่ซึ่งมีการติดตั้งเครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ ยกเว้นเครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ที่ใช้เป็นแหล่งกำเนิดพลังงานเพื่อการขนส่ง

(๒) โรงงานที่ใช้เชื้อเพลิงนิวเคลียร์เพื่อการผลิตวัสดุนิวเคลียร์ หรือโรงงานที่ปรับปรุงวัสดุนิวเคลียร์ รวมตลอดถึงโรงงานที่ปรับปรุงเชื้อเพลิงนิวเคลียร์ที่ฉายรังสีแล้วขึ้นใหม่

(๓) สถานที่เก็บวัสดุนิวเคลียร์ นอกจากสถานที่เก็บวัสดุนิวเคลียร์ในระหว่าง การขนส่ง

“ความเสียหายจากนิวเคลียร์” หมายความว่า ความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย อนามัย ทรัพย์สิน สิ่งแวดล้อมหรือทรัพยากรธรรมชาติ ความเสียหายทางเศรษฐกิจอันเนื่องมาจากความเสียหายข้างต้น หรือความเสียหายอื่นใดอันพึงเรียกได้ตามหลักความรับผิดชอบแห่งทั่วไป ซึ่งเกิดหรือเป็นผลจาก

(๑) คุณสมบัติของกัมมันตรังสี

(๒) ผลรวมของคุณสมบัติของกัมมันตรังสีกับคุณสมบัติพิเศษ คุณสมบัติของการระเบิด หรือคุณสมบัติอันตรายอื่นของเชื้อเพลิงนิวเคลียร์หรือผลิตภัณฑ์กัมมันตรังสีหรือกากกัมมันตรังสีของวัสดุนิวเคลียร์ที่มาจากหรือเกิดในสถานประกอบกิจการนิวเคลียร์หรือที่ส่งไปยังสถานประกอบกิจการนิวเคลียร์

(๓) รังสีไอโอไนซ์ของวัสดุต้นกำลังที่แผ่รังสีภายในสถานประกอบกิจการนิวเคลียร์

“เหตุการณ์ทางนิวเคลียร์” หมายความว่า เหตุการณ์ที่เกิดหรือเกิดขึ้นต่อเนื่องมาจากต้นเหตุเดียวกันอันก่อให้เกิดความเสียหายจากนิวเคลียร์หรือเป็นภัยอันใกล้จะถึงที่จะก่อให้เกิดความเสียหายจากนิวเคลียร์

“สิทธิพิเศษถอนเงิน” หมายความว่า สิทธิพิเศษในการถอนเงินที่กองทุนการเงินระหว่างประเทศได้จัดสรรให้แก่ประเทศสมาชิกตามข้อกำหนดและเงื่อนไขแห่งบัญชีพิเศษถอนเงิน ภายใต้ข้อตกลงเกี่ยวกับกองทุนการเงินระหว่างประเทศซึ่งประเทศไทยเป็นสมาชิก และประเทศสมาชิกได้กำหนดให้เป็นหน่วยในการเทียบค่าเงินตราสกุลต่าง ๆ

“กองทุน” หมายความว่า กองทุนความปลอดภัยทางนิวเคลียร์ตามกฎหมายว่าด้วยการกำกับกิจการนิวเคลียร์

“ผู้ประกอบการกิจการนิวเคลียร์” หมายความว่า ผู้ได้รับใบอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยการกำกับกิจการนิวเคลียร์ซึ่งเป็นผู้ดำเนินการของสถานประกอบการกิจการนิวเคลียร์

“คณะกรรมการ” หมายความว่า คณะกรรมการกำกับกิจการนิวเคลียร์ตามกฎหมายว่าด้วยการกำกับกิจการนิวเคลียร์

บทนิยามของถ้อยคำใดที่ไม่ได้ให้ไว้ตามวรรคหนึ่งให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการกำกับกิจการนิวเคลียร์

มาตรา ๔ ผู้ประกอบการกิจการนิวเคลียร์ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายจากนิวเคลียร์ตามพระราชบัญญัตินี้ เมื่อมีเหตุการณ์ทางนิวเคลียร์เกิดขึ้นที่สถานประกอบการกิจการนิวเคลียร์ของตนหรือเป็นผลจากวัสดุนิวเคลียร์ที่ตนได้รับมอบไว้หรือที่ครอบครองอยู่ ทั้งนี้ ไม่ว่าความเสียหายจากนิวเคลียร์จะปรากฏที่ใดในราชอาณาจักร รวมถึงในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักร

มาตรา ๕ ในกรณีที่ผู้ประกอบการกิจการนิวเคลียร์โอนวัสดุนิวเคลียร์ไปยังผู้ประกอบการนิวเคลียร์อื่น ถ้ายังไม่ได้ส่งมอบให้ผู้ประกอบการนิวเคลียร์อื่นซึ่งเป็นผู้รับโอน หากมีความเสียหายจากนิวเคลียร์จากเหตุการณ์ทางนิวเคลียร์เกิดขึ้น ให้ถือว่าผู้โอนต้องรับผิดชอบ แต่ถ้าผู้รับโอนได้รับมอบวัสดุนิวเคลียร์แล้ว ผู้รับโอนต้องเป็นผู้รับผิดชอบ

ในกรณีที่เหตุการณ์ทางนิวเคลียร์ได้เกิดขึ้นในราชอาณาจักรระหว่างการขนส่งวัสดุนิวเคลียร์จากต่างประเทศเข้ามาในราชอาณาจักร หรือจากราชอาณาจักรไปนอกราชอาณาจักร หรือเกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งวัสดุนิวเคลียร์ภายในราชอาณาจักร หรือเกิดขึ้นในการเก็บรักษาเนื่องในการขนส่งดังกล่าว ผู้ประกอบการกิจการนิวเคลียร์ซึ่งเป็นผู้ส่งเข้ามาหรือส่งออกไป หรือผู้ประกอบการกิจการนิวเคลียร์ซึ่งเป็นผู้รับโอนหรือผู้โอนตามวรรคหนึ่ง แล้วแต่กรณี ต้องรับผิดชอบตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๖ ให้ผู้ประกอบการซึ่งต้องรับผิดชอบตามมาตรา ๔ หรือมาตรา ๕ รับผิดชอบทุกกรณีสำหรับความเสียหายจากนิวเคลียร์ที่เกิดขึ้น เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ดังต่อไปนี้

(๑) ความเสียหายจากนิวเคลียร์เกิดขึ้นจากเหตุการณ์ทางนิวเคลียร์ที่เป็นผลโดยตรงจาก  
การสู้รบ สงครามกลางเมือง หรือการจลาจล ในกรณีนี้ให้ผู้ประกอบกิจการนั้นพ้นความรับผิด <sup>231</sup>

(๒) ความเสียหายจากนิวเคลียร์ได้เกิดขึ้นทั้งหมดหรือบางส่วนจากการกระทำ  
หรือละเว้นการกระทำของบุคคลซึ่งได้รับความเสียหายโดยมีเจตนาให้เกิดความเสียหายหรือ  
จากความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของบุคคลซึ่งได้รับความเสียหาย ในกรณีนี้ ให้ผู้ประกอบกิจการนั้น  
พ้นความรับผิดต่อบุคคลซึ่งได้ก่อให้เกิดความเสียหายจากนิวเคลียร์นั้น

มาตรา ๗ ให้ผู้ประกอบกิจการนิวเคลียร์ซึ่งต้องรับผิดตามมาตรา ๔ หรือมาตรา ๕ รับผิด  
ต่อความเสียหายจากนิวเคลียร์สำหรับเหตุการณ์ทางนิวเคลียร์ที่เกิดขึ้นคราวหนึ่งไม่เกิน  
หนึ่งร้อยห้าสิบล้านหน่วยสิทธิพิเศษดอนเงิน แต่ถ้าความเสียหายจากนิวเคลียร์ได้เกิดขึ้นจากการกระทำหรือ  
ละเว้นการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้ประกอบกิจการนิวเคลียร์นั้น ให้ผู้นั้นต้อง  
รับผิดสำหรับความเสียหายที่เกินกว่าจำนวนเงินดังกล่าวด้วย

ในกรณีที่ความเสียหายจากนิวเคลียร์เกี่ยวพันถึงความรับผิดของผู้ประกอบกิจการ  
นิวเคลียร์มากกว่าหนึ่งราย และความเสียหายนั้นไม่อาจแบ่งแยกกันรับผิดได้ ให้ผู้ประกอบกิจการนิวเคลียร์ที่  
เกี่ยวข้องทั้งหมดรับผิดชอบร่วมกันในจำนวนไม่เกินหนึ่งร้อยห้าสิบล้านหน่วยสิทธิพิเศษดอนเงิน

ในกรณีที่ความเสียหายจากนิวเคลียร์ที่เกิดขึ้นคราวหนึ่งมีจำนวนเกินกว่าหนึ่งร้อย  
ห้าสิบล้านหน่วยสิทธิพิเศษดอนเงิน ให้คณะกรรมการนำเงินกองทุนมาชดใช้ค่าสินไหมทดแทน  
ในส่วนที่เกินหนึ่งร้อยห้าสิบล้านหน่วยสิทธิพิเศษดอนเงิน แต่ไม่เกินสามร้อยล้านหน่วยสิทธิพิเศษ  
ดอนเงิน

มาตรา ๘ ในกรณีที่ความเสียหายจากนิวเคลียร์และความเสียหายอื่นอันมิใช่  
ความเสียหายจากนิวเคลียร์เกิดร่วมกัน ไม่ว่าจะเกิดจากเหตุการณ์ทางนิวเคลียร์หรือเกิดจากเหตุการณ์ทาง  
นิวเคลียร์ร่วมกับเหตุอื่น ให้ถือว่า ความเสียหายอื่นตามส่วนที่ไม่สามารถแยกจากความเสียหายจาก  
นิวเคลียร์ได้นั้นเป็นความเสียหายจากนิวเคลียร์

มาตรา ๙ ความเสียหายจากนิวเคลียร์ตามมาตรา ๘ ให้รวมถึงความเสียหายซึ่งเกิดจาก  
เหตุการณ์ทางนิวเคลียร์ที่ได้เกิดขึ้นร่วมกับการแผ่รังสีไอโอไนซ์ซึ่งมีได้อยู่ภายในสถานประกอบกิจการ  
นิวเคลียร์

ในกรณีตามวรรคหนึ่ง ถ้ายังมีผู้อื่นอีกที่ต้องรับผิดในการก่อให้เกิดความเสียหายนั้น  
ผู้ประกอบกิจการนิวเคลียร์จะใช้สิทธิไล่เบียดเอาแก่ผู้นั้นก็ได้

มาตรา ๑๐ การใช้สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายจากนิวเคลียร์ตามพระราชบัญญัตินี้ ต้องกระทำภายในสามปีนับแต่วันที่บุคคลซึ่งได้รับความเสียหายรู้ถึงความเสียหายจากนิวเคลียร์และรู้ตัวผู้จะพึงต้องใช้ค่าสินไหมทดแทน หรือภายในระยะเวลาดังต่อไปนี้

(๑) กรณีความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย และอนามัย ต้องกระทำภายในสามปีนับแต่วันที่เกิดเหตุการณ์ทางนิวเคลียร์

(๒) กรณีความเสียหายอื่น ต้องกระทำภายในสิบปีนับแต่วันที่เกิดเหตุการณ์ทางนิวเคลียร์

ในกรณีที่ความเสียหายจากนิวเคลียร์เกิดแก่ร่างกายหรืออนามัย ถ้าในเวลาที่ยังคงคิดเป็นกรุปพันวิสัยที่จะหยั่งรู้ได้แน่ถึงความเสียหายจากนิวเคลียร์นั้นได้มีแท้จริงเพียงใดให้นำมาตรา ๔๔๕ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับโดยอนุโลม

มาตรา ๑๑ ความรับผิดชอบที่ได้บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ไม่กระทบถึงสิทธิของผู้ได้รับความเสียหายจากนิวเคลียร์ในอันที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากผู้หนึ่งผู้ใดซึ่งมิใช่ผู้ต้องรับผิดชอบตามมาตรา ๔ หรือมาตรา ๕ เพื่อความเสียหายอันเกิดจากละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

มาตรา ๑๒ ในกรณีมีข้อพิพาทเกิดขึ้นอันเกี่ยวกับการเรียกร้องและการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายจากนิวเคลียร์ตามพระราชบัญญัตินี้ ให้คณะกรรมการมีอำนาจวินิจฉัยข้อพิพาทดังกล่าว รวมทั้งมีอำนาจในการสอบสวนหรือประเมินความเสียหายจากนิวเคลียร์เท่าที่จำเป็นต่อการระงับข้อพิพาทนั้น

คำวินิจฉัยของคณะกรรมการให้เป็นที่สุด

มาตรา ๑๓ ให้นายกรัฐมนตรีรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

.....  
นายกรัฐมนตรี

## กรรมธรรม์ประกันภัย

### ความรับผิดชอบตามกฎหมายต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย

(ใช้เกณฑ์วันเรียกร้อง)

โดยการซื้อหรือซื้อตกลงในใบคำขอเอาประกันภัยซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของกรรมธรรม์ประกันภัยนี้ และเพื่อเป็นการตอบแทนเบี้ยประกันภัยที่ผู้เอาประกันภัยต้องชำระให้แก่บริษัท บริษัทตกลงรับประกันภัยความรับผิดชอบตามกฎหมายของผู้เอาประกันภัยต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย ภายใต้ข้อตกลงคุ้มครอง ข้อยกเว้น ข้อกำหนดและเงื่อนไขทั่วไปและเอกสารแนบท้ายของกรรมธรรม์ประกันภัยนี้

#### หมวดที่ 1 คำจำกัดความ

คำจำกัดความและความหมายเฉพาะที่ได้ให้ไว้ในหมวดนี้จะถือเป็นความหมายเดียวกันทั้งหมดไม่ว่าจะปรากฏในส่วนใดก็ตามของกรรมธรรม์ประกันภัยวันแต่ละจะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่นในกรรมธรรม์ประกันภัย

กรรมธรรม์ประกันภัย	หมายถึง	ตารางกรรมธรรม์ประกันภัย ข้อตกลงคุ้มครอง ข้อยกเว้น ข้อกำหนดและเงื่อนไขทั่วไปและเอกสารแนบท้ายของกรรมธรรม์ประกันภัยซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งแห่งสัญญาประกันภัยเดียวกัน
บริษัท	หมายถึง	ผู้รับประกันภัยตามกรรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้
ผู้เอาประกันภัย	หมายถึง	บุคคลหรือนิติบุคคลตามที่ระบุชื่อเป็นผู้เอาประกันภัยในตารางกรรมธรรม์ประกันภัย
ผลิตภัณฑ์ที่เอาประกันภัย	หมายถึง	สินค้าหรือผลิตภัณฑ์ใด ๆ ที่เป็นสังหาริมทรัพย์ตามที่ระบุไว้ในตารางกรรมธรรม์ประกันภัย ซึ่งผลิต ขาย จำหน่าย จ่ายแจก หรือแลกเปลี่ยนเพื่อประโยชน์ทางการค้าโดยผู้เอาประกันภัย รวมทั้งบรรจุภัณฑ์ของสินค้าและผลิตภัณฑ์นั้นด้วย
สินค้าที่ไม่ปลอดภัย	หมายถึง	สินค้าที่ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นได้ไม่ว่าจะเป็นเพราะจากความบกพร่องในการผลิตหรือการออกแบบ หรือ ไม่ได้กำหนดวิธีใช้ วิธีเก็บรักษา ค่าเดือน หรือข้อมูลเกี่ยวกับสินค้าหรือกำหนดไว้แต่ไม่ถูกต้องหรือไม่ชัดเจนตามสมควร ทั้งนี้ โดยคำนึงถึงสภาพของสินค้า รวมทั้งลักษณะ

		การทำงานและการเก็บรักษาความปลอดภัยของสินค้าอันพึงคาดหมายได้
ผู้เสียหาย	หมายถึง	ผู้ได้รับความสูญเสียต่อชีวิต ร่างกาย สุขภาพ อนามัย และ/หรือความเสียหายต่อทรัพย์สิน อันสืบเนื่องหรือเป็นผลมาจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย
ความสูญเสียต่อชีวิต ร่างกาย สุขภาพ อนามัยของผู้เสียหาย	หมายถึง	การเสียชีวิต การบาดเจ็บ การเจ็บป่วยทางร่างกายต่อผู้เสียหาย รวมถึงสุขภาพ อนามัย แต่ไม่รวมถึงความเสียหายต่อจิตใจ เว้นแต่มีเอกสารแนบท้ายกรมธรรม์ประกันภัย ขยายความคุ้มครองให้รวมถึงความเสียหายต่อจิตใจ
ความเสียหายต่อทรัพย์สินของผู้เสียหาย	หมายถึง	ความเสียหายทางกายภาพต่อทรัพย์สิน รวมถึงความสูญเสียจากการใช้ประโยชน์จากทรัพย์สินนั้นที่เกิดขึ้นกับผู้เสียหายเนื่องมาจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย
ค่าใช้จ่ายในการต่อสู้คดี	หมายถึง	ค่าฤชาธรรมเนียม ค่าทนายความ และค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในนามของผู้เอาประกันภัยด้วยความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจากบริษัท รวมถึงค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่ผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบค่าพิพาทกษาอันเกี่ยวกับการต่อสู้คดีที่เกิดจากการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนโดยผู้เสียหาย หรือผู้มีสิทธิฟ้องคดีแทนผู้เสียหาย ,
เหตุการณ์ความเสียหาย	หมายถึง	อุบัติเหตุ ภาวะความเสี่ยงที่เกิดขึ้นสืบเนื่องติดต่อกัน หรือเป็นครั้งคราว หรือเกิดขึ้นซ้ำ ๆ โดยมีสาเหตุเดียวกัน อันก่อให้เกิดความสูญเสียต่อชีวิต ร่างกาย สุขภาพ อนามัย ของผู้เสียหายหรือความเสียหายต่อทรัพย์สินของผู้เสียหายซึ่งผู้เอาประกันภัยไม่ได้ตั้งใจที่จะก่อให้เกิดขึ้นและไม่ได้คาดหมายไว้
วันที่มีผลคุ้มครองย้อนหลัง (Retroactive Date)	หมายถึง	วันที่มีผลคุ้มครองย้อนหลัง (Retroactive Date) ตามที่ระบุไว้ในท้ายตารางกรมธรรม์ประกันภัย ซึ่งการประกันภัยนี้จะเริ่มให้ความคุ้มครองภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยสำหรับความสูญเสียต่อชีวิต ร่างกาย สุขภาพ อนามัย ของผู้เสียหาย และความเสียหายต่อทรัพย์สินของผู้เสียหายซึ่งเกิดขึ้นตั้งแต่วันที่ระบุไว้
เกณฑ์วันเรียกร้อง (Claim Made Basis)	หมายถึง	การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในระหว่างระยะเวลาประกันภัย หรือภายในระยะเวลาการเรียกร้องที่ขยายออก

	ไป (หากมี) และเป็นการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนสำหรับเหตุการณ์ความเสียหายเดียวกันเป็นครั้งแรก ไม่ว่าจะเป็นการที่ผู้เอาประกันภัยได้รับการเรียกร้องเป็นลายลักษณ์อักษรจากผู้เสียหายหรือถูกฟ้องศาล แล้วแต่เหตุการณ์ใดจะเกิดขึ้นก่อน และได้แจ้งต่อบริษัททันทีให้ถือเป็นวันที่ได้รับการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน
--	---

## หมวดที่ 2 ข้อตกลงคุ้มครอง

ภายใต้จำนวนเงินจำกัดความรับผิดชอบที่ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์ประกันภัย ข้อยกเว้นในหมวดที่ 3 ข้อกำหนดและเงื่อนไขทั่วไปในหมวดที่ 4 บริษัทจะให้ความคุ้มครองตามเงื่อนไขดังต่อไปนี้

1. บริษัทจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในนามผู้เอาประกันภัย สำหรับความรับผิดชอบตามกฎหมายของผู้เอาประกันภัยต่อผู้เสียหายอันสืบเนื่องหรือเป็นผลมาจากอุบัติเหตุที่เอาประกันภัยซึ่งเป็นสินค้าที่ไม่ปลอดภัย และเกิดเหตุการณ์ความเสียหายขึ้นภายในอาณาเขตความคุ้มครองในระหว่างระยะเวลาประกันภัยหรือตั้งแต่วันที่ผลคุ้มครองย้อนหลัง (Retroactive Date) ตามที่ระบุในตารางกรมธรรม์ประกันภัย แล้วแต่วันใดจะเริ่มคุ้มครองและผู้เอาประกันภัยได้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนต่อบริษัทตามเกณฑ์วันเรียกร้อง (Claim Made Basis) สำหรับ

1.1 ความสูญเสียต่อชีวิต ร่างกาย สุขภาพ อนามัย ของผู้เสียหาย

1.2 ความเสียหายต่อทรัพย์สินของผู้เสียหาย

1.3 ค่าใช้จ่ายในการต่อสู้คดีที่ได้รับการยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจากบริษัท

2. การล้มละลายหรือการมีหนี้สินล้มพันตัวของผู้เอาประกันภัยหรือของกองมรดกของผู้เอาประกันภัยจะไม่เป็นการปลดปล่อยบริษัทจากภาระผูกพันภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้

## หมวดที่ 3 ข้อยกเว้น

### กรมธรรม์ประกันภัยนี้ไม่คุ้มครอง

1. ความรับผิดชอบแรกที่ผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบคือเหตุการณ์ความเสียหายแต่ละครั้งตามที่ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์ประกันภัย ซึ่งความรับผิดชอบแรกนี้หมายรวมถึงค่าใช้จ่ายในการต่อสู้คดีด้วย

2. การเรียกร้องสินไหมทดแทนจากเหตุการณ์ความเสียหายที่เกิดขึ้นก่อนวันที่มีผลคุ้มครองย้อนหลัง (Retroactive Date) ตามที่ระบุในตารางกรมธรรม์ประกันภัย

3. การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนใด ๆ ที่ไม่เป็นไปตามเกณฑ์วันเรียกร้อง (Claim Made Basis)

4. ความรับผิดใด ๆ ที่เกิดขึ้นจาก

4.1 ความรับผิดชอบตามกฎหมายที่เกิดขึ้นจากการใช้สถานที่ประกอบการ ความรับผิดชอบกฎหมายอันเกิดจากผู้เอาประกันภัยหรือลูกจ้างของผู้เอาประกันภัย ซึ่งทำงานประจำ ณ สถานที่ประกอบการ หรือในขณะที่ออกไปปฏิบัติงานภายนอกสถานที่ประกอบการ

4.2 ความรับผิดชอบกฎหมายซึ่งเกิดขึ้นจากการประกอบวิชาชีพทุกชนิด

4.3 การที่ผลิตภัณฑ์ หรือส่วนประกอบของผลิตภัณฑ์ไม่ได้คุณภาพหรือไม่เป็นไปตามสรรพคุณที่กำหนดหรือไม่เป็นไปตามความคาดหวังของผู้บริโภค

อย่างไรก็ตาม ข้อยกเว้นนี้ไม่ใช่บังคับกรณีที่เกิดความสูญเสียคือชีวิต ร่างกาย สุขภาพ อนามัย หรือความเสียหายต่อทรัพย์สินของผู้เสียหาย หากพิสูจน์ได้ว่าป็นสินค้าที่ไม่ปลอดภัยตามคำจำกัดความของกรมธรรม์ประกันภัย

4.4 การทดลองทางการแพทย์ หรือการทดสอบใด ๆ ที่กระทำโดยผู้เอาประกันภัย หรือทำขึ้นในนามผู้เอาประกันภัย

4.5 ความเสียหายที่เกิดขึ้น โดยความจงใจหรืออคติของผู้เอาประกันภัย หรือผู้เอาประกันภัย ควรคาดหมายได้

4.6 ความเสียหายที่เกิดขึ้นจากแร่ใยหิน ซิลิกา หรือสิ่งมีชีวิตที่ได้จากการเปลี่ยนถ่ายหน่วยพันธุกรรม (GMO) ซึ่งเป็นส่วนผสมในผลิตภัณฑ์

4.7 ความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการสะสมในร่างกายของสารฟอร์มัลดีไฮด์ที่มีอยู่ในผลิตภัณฑ์ที่เอาประกันภัย

4.8 ผลิตภัณฑ์ที่ใช้เป็นส่วนประกอบ ติดตั้ง หรือทำหน้าที่ควบคุมความคิด สำหรับอากาศยาน จรวด ยานอวกาศและดาวเทียม

4.9 ความรับผิดชอบใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากคำพิพากษา หรือกระบวนการยุติธรรมนอกเขตอำนาจศาลที่คุ้มครอง หรือที่เกิดขึ้นหรือสืบเนื่องมาจากคำพิพากษาของศาลไทยที่มีผลให้เกิดการบังคับคดีนอกราชอาณาจักรไทย

5. ความรับผิดชอบกฎหมายซึ่งเกิดขึ้นจากมลภาวะใด ๆ

6. ความรับผิดชอบอันเกิดจากสัญญาที่ผู้เอาประกันภัยทำขึ้น ซึ่งถ้าไม่มีสัญญาดังกล่าว ความรับผิดชอบของผู้เอาประกันภัยจะไม่เกิดขึ้น

7. ค่าปรับทางแพ่ง ค่าปรับทางอาญา ค่าปรับโดยสัญญา ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการลงโทษวันแค้ได้ ขยายความคุ้มครองตามเอกสารแนบท้าย

8. ความรับผิดชอบอันเกิดจากการผลิต การจ่ายและจำหน่ายกระแสไฟฟ้า

9. ความรับผิดชอบใด ๆ ต่อความสูญเสียหรือเสียหายจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย ซึ่งเกิดขึ้นในขณะที่สินค้าหรือผลิตภัณฑ์ยังอยู่ในความควบคุม ครอบครอง ดูแล ของผู้เอาประกันภัย

10. การสูญเสียประโยชน์จากการใช้ทรัพย์สิน ซึ่งตัวทรัพย์สิน ไม่ได้เสียหายหรือถูกทำลาย



## 11. กรรมธรรม์ประกันภัยนี้ไม่ใช้ได้

- 11.1 ความสูญเสีย หรือเสียหายต่อผลิตภัณฑ์ที่เอาประกันภัย
- 11.2 ค่าใช้จ่ายในการนำสินค้าหรือผลิตภัณฑ์ที่เอาประกันภัยมาทดแทน
- 11.3 ค่าสินค้าหรือผลิตภัณฑ์หรือผลิตภัณฑ์ที่เอาประกันภัยที่จ่ายคืนให้แก่ผู้ซื้อหรือผู้เสียหาย หรือผู้บริโภค
- 11.4 ค่าใช้จ่ายในการเรียกเก็บและหรือเรียกคืนสินค้าหรือผลิตภัณฑ์หรือผลิตภัณฑ์ที่เอาประกันภัยบางส่วน หรือทั้งหมด ไม่ว่าจะจากบุคคลใด
- 11.5 ค่าใช้จ่ายในการผลิต จัดทำหรือผลิตขึ้นใหม่ รวมถึงการซ่อมแซมใด ๆ ของสินค้าหรือผลิตภัณฑ์หรือผลิตภัณฑ์ที่เอาประกันภัยที่เอาประกันภัยที่มีภาวะผูกพันตามสัญญา
12. ความรับผิดชอบไม่ว่าลักษณะใด ๆ อันเกิดจาก หรือเกี่ยวเนื่องมาจาก หรือเป็นผลโดยตรงหรือโดยอ้อมจาก

ก. สงคราม การรุกราน การกระทำที่มุ่งร้ายของศัตรูต่างชาติ หรือการกระทำที่มุ่งร้ายคล้ายสงคราม (ไม่ว่าจะมีการประกาศหรือไม่ก็ตาม) หรือสงครามกลางเมือง

ข. การแข่งขันข้อ การกบฏ การจลาจล การนัดหยุดงาน การยึดอำนาจ การก่อความวุ่นวาย การก่อการร้าย การกระทำของผู้ก่อการร้าย การปฏิวัติ การประกาศกฎอัยการศึก หรือเหตุการณ์ใด ๆ ซึ่งจะเป็นเหตุให้มีการประกาศหรือคงไว้ซึ่งกฎอัยการศึก

ค. ความสูญเสียหรือความเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้น ในระหว่างหรือสืบเนื่องจากการกระทำโดยเจ้าหน้าที่ของรัฐในการวิบ ยึด ทำลาย หรือทำให้ยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งเสียหาย

ง. อาวุธนิวเคลียร์ การแผ่รังสี หรือการแพร่กับมันคาปริงสีจากเชื้อเพลิงนิวเคลียร์ หรือกากนิวเคลียร์ใด ๆ อันเนื่องมาจากการเผาไหม้ของเชื้อเพลิงนิวเคลียร์ และจากกรรมวิธีใด ๆ แห่งการแตกแยกตัวทางนิวเคลียร์ ซึ่งคำนวณคิดค่อกันไปด้วยตัวเอง เว้นแต่จะมีการขยายความคุ้มครองโดยระบุไว้ในเอกสารแนบท้ายกรรมธรรม์ประกันภัย

## หมวดที่ 4 ข้อกำหนดและเงื่อนไขทั่วไป

### 1. การสิ้นสุดผลบังคับของกรรมธรรม์ประกันภัยก่อนครบกำหนดระยะเวลาประกันภัย

กรรมธรรม์ประกันภัยนี้จะสิ้นสุดผลบังคับทันทีที่มีการเปลี่ยนแปลงในสาระสำคัญใด ๆ ที่ระบุรายละเอียดในใบคำขอเอาประกันภัย หรือสาระสำคัญอื่น ๆ ซึ่งทำให้ความเสี่ยงภัยเพิ่มขึ้น เว้นแต่ผู้เอาประกันภัยจะได้แจ้งให้บริษัททราบเป็นลายลักษณ์อักษร ในทันทีที่มีการเปลี่ยนแปลงในสาระสำคัญและบริษัทได้ตกลงยินยอมรับประกันภัยต่อไปและบริษัทได้ออกเอกสารแนบท้ายกรรมธรรม์ประกันภัยที่ได้ลงลายมือชื่อโดยบุคคลผู้มีอำนาจของบริษัทและประทับตราของบริษัทไว้เป็นสำคัญ

## 2. หน้าที่ของผู้เอาประกันภัยในการใช้มาตรการที่เหมาะสม การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน และการรักษาสิทธิ

2.1 ผู้เอาประกันภัยต้องตรวจสอบ และจัดให้มีการป้องกันความสมควร เพื่อมิให้เกิดอุบัติเหตุหรือเหตุการณ์ความเสียหายและหาวิธีป้องกันและแก้ไขข้อบกพร่องหรือสาเหตุที่อาจจะก่อให้เกิดความสูญเสียหรือเสียหาย ก่อนที่จะขาย กระจาย แจก จ่าย หรือจำหน่ายสินค้าหรือผลิตภัณฑ์และผลิตภัณฑ์ที่เอาประกันภัยออกสู่ผู้บริโภค

2.2 เมื่อผู้เอาประกันภัยหรือตัวแทนของผู้เอาประกันภัยได้รับทราบถึงเหตุการณ์ใดซึ่งอาจก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้องในอนาคค ผู้เอาประกันภัยจะต้องแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรให้บริษัททราบทันที เมื่อได้รับหนังสือเรียกร้องค่าเสียหายแล้ว บริษัทจะดำเนินการพิจารณาค่าสินไหมสำหรับเหตุการณ์ที่ผู้เอาประกันภัยแจ้งให้บริษัททราบ

2.3 ผู้เอาประกันภัยจะต้อง ไม่ตกลงยินยอมเสนอหรือให้สัญญาว่าจะชดใช้ค่าเสียหายแก่บุคคลใด โดยไม่ได้รับความยินยอมจากบริษัท

2.4 ผู้เอาประกันภัยจะต้องใช้ความพยายามอย่างดีที่สุดในการสงวนรักษาทรัพย์สิน ผลิตภัณฑ์ เครื่องใช้และเครื่องจักรทั้งปวงและบรรดาสิ่งอื่นๆ ซึ่งอาจช่วยในการตรวจสอบหรือต่อสู้การเรียกร้อง หรือในการที่บริษัทจะใช้สิทธิหลังการรับช่วงสิทธิ และเพิกงท่าที่อาจเป็นไปได้ตามสมควร ผู้เอาประกันภัยจะต้องไม่แก้ไขเปลี่ยนแปลงหรือซ่อมแซมใด ๆ โดยไม่ได้รับความยินยอมจากบริษัทจนกว่าบริษัทจะได้มีโอกาสทำการตรวจสอบแล้ว

2.5 ผู้เอาประกันภัยจะต้องไม่กระทำการใดๆ ที่จะกระทบกระเทือนต่อสิทธิของบริษัทที่มีต่อผู้เสียหายจากการรับช่วงสิทธิและต้องร่วมมือกับบริษัทในการที่บริษัทจะใช้สิทธิไล่เบี้ยจากผู้เสียหาย

## 3. สิทธิของบริษัทในการโต้แย้งข้อกล่าวหาหรือต่อสู้คดีและการตกลงชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

3.1 บริษัทมีสิทธิที่จะทำการตรวจสอบการเรียกร้องในเหตุการณ์ความเสียหายนั้นตามดุลพินิจที่บริษัทเห็นสมควรรวมทั้งการเข้าดำเนินการต่อสู้คดี และประนีประนอมยอมความกับผู้เสียหายเกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทนในนามของผู้เอาประกันภัย แต่สิทธิของบริษัทในการเข้าดำเนินการต่อสู้คดีจะระงับลงเมื่อบริษัทได้ชำระเงินค่าพิพาทหรือตามการประนีประนอมยอมความเต็มตามจำนวนเงินจำกัดความรับผิดชอบต่อเหตุการณ์ความเสียหายแต่ละครั้งตามที่ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์ประกันภัย ทั้งนี้ บริษัทไม่มีหน้าที่ต้องดำเนินการต่อสู้ป้องกันผู้เอาประกันภัยจากการเรียกร้องค่าเสียหายสำหรับการเสียชีวิต หรือการบาดเจ็บ หรือความเสียหายต่อทรัพย์สิน ต่อผู้เสียหายที่ไม่ได้รับความคุ้มครองภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้

3.2 บริษัทจะ ไม่ตกลงต่อการเรียกร้องใด โดยมิได้สอบถามความเห็นจากผู้เอาประกันภัยก่อน อย่างไรก็ตามถ้าผู้เอาประกันภัยปฏิเสธ ไม่ยินยอมต่อการตกลงในการเรียกร้องใดที่บริษัทสามารถตกลงกับผู้เสียหายได้และเลือกที่จะต่อสู้คดีหรือดำเนินการทางกฎหมายต่อไป บริษัทจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนและค่าใช้จ่ายในการต่อสู้คดีร่วมกันเพียงถึงวันที่ผู้เอาประกันภัยปฏิเสธการตกลงดังกล่าว แต่ไม่เกินจำนวนเงินที่

บริษัทสามารถตกลงกับผู้เสียหายได้สำหรับการเรียกร้องนั้นหรือไม่เกินจำนวนเงินจำกัดความรับผิดต่อเหตุการณ์ความเสียหายแต่ละครั้งตามที่ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์ประกันภัย แล้วแต่จำนวนเงินนี้จะน้อยกว่า

#### 4. จำนวนเงินจำกัดความรับผิด

4.1 หากบริษัทจะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนอันเกิดจากผลิตภัณฑ์ที่เอาประกันภัยและมีผู้เสียหายมากกว่าหนึ่งรายอันสืบเนื่องจากเหตุการณ์ความเสียหายเดียวกัน หรือสาเหตุเดียวกัน ความรับผิดของบริษัทต่อผู้เสียหายทั้งหมดจะไม่เกินจำนวนเงินจำกัดความรับผิดของบริษัทที่ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์ประกันภัย

4.2 จำนวนเงินจำกัดความรับผิดสูงสุดของบริษัทตามกรมธรรม์ประกันภัยนี้ จะไม่เกินจำนวนเงินจำกัดความรับผิดรวมของบริษัทตลอดระยะเวลาเอาประกันภัยตามที่ได้ระบุในหน้าตารางกรมธรรม์ประกันภัย ในกรณีที่จำนวนค่าสินไหมทดแทนที่บริษัทได้ชดใช้ไปหรือได้ตกลงเป็นลายลักษณ์อักษรที่จะชดใช้มีจำนวนรวมกันครบตามจำนวนเงินจำกัดความรับผิดรวมของบริษัท กรมธรรม์ประกันภัยนี้จะสิ้นสุดบังคับทันที แม้จะยังไม่ครบกำหนดระยะเวลาประกันภัยก็ตาม

#### 5. การประกันภัยอื่นและการเฉลี่ยความรับผิด

หากผู้เอาประกันภัยมีการประกันภัยตามกรมธรรม์ประกันภัยฉบับอื่นซึ่งสามารถให้ความคุ้มครองความรับผิดตามกฎหมายของผู้เอาประกันภัยและความรับผิดนั้นยังได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้อีกด้วย บริษัทจะรับผิดชอบเงินไขคลังต่อไปนี้

5.1 บริษัทจะรับผิดชอบในค่าสินไหมทดแทนและค่าใช้จ่ายในการต่อสู้คดีตามส่วนของบริษัทสำหรับจำนวนเงินที่บริษัทจะต้องร่วมเฉลี่ยในความรับผิดนั้น

5.2 ในกรณีที่กรมธรรม์ประกันภัยอื่นมีเงื่อนไขระบุไว้ชัดเจนที่มีผลทำให้กรมธรรม์ฉบับอื่นนั้นจะคุ้มครองความเสียหายเฉพาะส่วนที่เกินกว่าที่กรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้จะชดใช้ให้ได้ กรมธรรม์ประกันภัยนี้จะเข้ามารับผิดต่อความเสียหายนั้น ก่อนกรมธรรม์ประกันภัยฉบับอื่น

#### 6. การปรับปรุงเบี้ยประกันภัย

เนื่องจากเบี้ยประกันภัยที่ได้คำนวณจากจำนวนประมาณการรายได้ต่อปีที่ระบุในตารางกรมธรรม์ประกันภัย ภายในหนึ่งเดือนนับจากวันสิ้นสุดระยะเวลาประกัน ผู้เอาประกันภัยต้องจัดส่งรายละเอียดและข้อเท็จจริงเกี่ยวกับรายได้ที่แท้จริงต่อปีให้บริษัทเพื่อการคำนวณเบี้ยประกันภัยที่ถูกต้อง ถ้าปรากฏว่าจำนวนเบี้ยประกันภัยที่คำนวณได้ แตกต่างจากเบี้ยประกันภัยที่ชำระไว้แล้ว ผู้เอาประกันภัยต้องชำระเบี้ยประกันภัยเพิ่มเติมให้แก่บริษัทสำหรับส่วนที่ขาดหรือบริษัทต้องคืนเบี้ยประกันภัยให้สำหรับส่วนที่เกิน แล้วแต่กรณี แต่ทั้งนี้บริษัทไม่ต้องคืนเบี้ยประกันภัยกรณีที่ได้มีการตกลงเบี้ยประกันภัยขั้นค่ากับผู้เอาประกันภัยไว้แล้ว

#### 7. การบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัย

7.1 บริษัทอาจบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้ได้ด้วยการบอกกล่าวล่วงหน้าเป็นหนังสือ ไม่น้อยกว่า 15 วัน โดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียนถึงผู้เอาประกันภัยตามที่อยู่ครั้งสุดท้ายที่แจ้งให้บริษัททราบ ใน

กรณีนี้บริษัทจะคืนเบี้ยประกันภัยให้แก่ผู้เอาประกันภัยโดยหักเบี้ยประกันภัยสำหรับระยะเวลาที่กรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้ได้ใช้บังคับมาแล้วออกตามส่วน

7.2 ผู้เอาประกันภัยอาจบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้ได้ โดยแจ้งให้บริษัททราบเป็นหนังสือและมีสิทธิได้รับเบี้ยประกันภัยคืนหลังจากหักเบี้ยประกันภัยสำหรับระยะเวลาที่กรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้ได้ใช้บังคับมาแล้วออก โดยคิดตามอัตราเบี้ยประกันภัยระยะสั้นดังตารางต่อไปนี้

ตารางอัตราเบี้ยประกันภัยระยะสั้น

ระยะเวลาประกันภัย (ไม่เกินเดือน)	ร้อยละของเบี้ยประกันภัยเต็มปี
1	15
2	25
3	35
4	45
5	55
6	65
7	75
8	80
9	85
10	90
11	95
12	100

8. การโอนสิทธิและหน้าที่ของผู้เอาประกันภัยตามกรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้

สิทธิและหน้าที่ของผู้เอาประกันภัยตามกรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้ไม่อาจโอน โดยไม่ได้รับความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจากบริษัท เว้นแต่ในกรณีการเสียชีวิตของผู้เอาประกันภัยที่ระบุชื่อซึ่งเป็นบุคคลธรรมดา

หากผู้เอาประกันภัยเสียชีวิต สิทธิและหน้าที่ของผู้เอาประกันภัยตามกรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้จะถูกโอนไปยังทายาทตามกฎหมายของผู้เอาประกันภัยเฉพาะ ในส่วนที่ตกเป็นมรดกแก่ทายาทนั้น ในกรณีที่

มีการแต่งตั้งผู้จัดการมรดกของผู้เอาประกันภัยหรือบุคคลอื่นที่มีสิทธิและอำนาจตามกฎหมายในการดูแล  
อารักขาของมรดกของผู้เอาประกันภัย ผู้จัดการมรดกหรือบุคคลอื่นดังกล่าวจะเป็นผู้ที่ได้รับสิทธิและหน้าที่  
ของผู้เอาประกันภัยตามกรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้

#### 9. การระงับข้อพิพาทโดยอนุญาโตตุลาการ

ในกรณีที่มีข้อพิพาท ข้อขัดแย้ง หรือข้อเรียกร้องใดๆ ภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้ระหว่างผู้  
เอาประกันภัยหรือผู้มีสิทธิเรียกร้องตามกรมธรรม์ประกันภัยกับบริษัท และหากผู้เอาประกันภัยหรือผู้มีสิทธิ  
เรียกร้องประสงค์และเห็นควรยุติข้อพิพาทนั้นโดยวิธีการอนุญาโตตุลาการ บริษัทตกลงยินยอมและให้ทำการ  
วินิจฉัยชี้ขาด โดยอนุญาโตตุลาการตามข้อบังคับสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจ  
ประกันภัยว่าด้วยอนุญาโตตุลาการ

## ชื่อ - ที่อยู่บริษัท

กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้ขนส่ง

กรมธรรม์ประกันภัยเลขที่..... 242.....

กรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้ ทำให้ไว้เป็นสำคัญว่า "ผู้เอาประกันภัย" ความที่ระบุชื่อไว้ในตารางกรมธรรม์ประกันภัยข้างล่างนี้ คดลงชำระเบี้ยประกันภัยและเบี้ยประกันภัยเพิ่ม (หากมี) ความจำนวนที่ได้ระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยให้แก่บริษัท..... ซึ่งต่อไปนี้เรียกว่า "บริษัท" เพื่อตอบแทนในการที่บริษัทคดลงรับประกันภัยความรับผิดตามกฎหมายของผู้เอาประกันภัยในความสูญหายหรือความเสียหายหรือส่งมอบซากชำรุดของของผู้เอาประกันภัยรับขนและโดยยานพาหนะที่ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์ประกันภัยตามรายละเอียดข้างล่างนี้และภายใต้ข้อสัญญา เงื่อนไข ข้อยกเว้นและข้อรับรองต่างๆ ดังปรากฏในกรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้ รวมทั้งเอกสารแนบท้ายและ ใบสลักหลัง (ในกรณีที่ข้อความในเอกสารแนบท้ายและ ใบสลักหลังขัดหรือแย้งกับข้อความที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยนี้ให้ถือเอาข้อความในเอกสารแนบท้ายและ ใบสลักหลังเป็นสำคัญ)

## ตารางกรมธรรม์ประกันภัย

ผู้เอาประกันภัย : ชื่อ

ที่อยู่

## ยานพาหนะขนส่ง

ประเภท

หมายเลขทะเบียน / เลขตัวถัง หรืออื่นๆ

## ระยะเวลาประกันภัย

 แบบกำหนดเวลา เริ่มวันที่ ..... เวลา ..... น. สิ้นสุดวันที่ ..... เวลา 12.00 น.

ขอบเขตและเส้นทางกาขนส่ง .....

 แบบขนส่งเฉพาะเที่ยว จาก ..... ถึง .....

## จำนวนเงินจำกัดความรับผิดสำหรับค่าสินไหมทดแทน

1. จำนวนเงินจำกัดความรับผิดรวม.....บาท

2. จำนวนเงินจำกัดความรับผิดต่อการเรียกร้องหรือต่ออุบัติเหตุแต่ละครั้ง.....บาท

3. จำนวนเงินจำกัดความรับผิดต่อหนึ่งยานพาหนะ.....บาท

4. จำนวนเงินจำกัดความรับผิดเพื่อการส่งมอบซากชำรุดต่อการเรียกร้องหรือต่ออุบัติเหตุแต่ละครั้งและต่อหนึ่งยานพาหนะ.....บาท

ความเสียหายส่วนแรกที่ผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบต่ออุบัติเหตุแต่ละครั้ง.....

ภัยเพิ่มเติมพิเศษหรือข้อรับรอง ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของกรมธรรม์ประกันภัย  ไม่มี  มี ..... ข้อ คือ

อัตราเบี้ยประกันภัย

เบี้ยประกันภัย

อากรแสตมป์

ภาษีมูลค่าเพิ่ม

รวมเงิน

บาท

บาท

บาท

บาท

 ตัวแทน  นายหน้าประกันภัยรายนี้..... ใบอนุญาตเลขที่.....

วันที่ทำสัญญา ประกันภัย..... วันออกกรมธรรม์ประกันภัย.....

เพื่อเป็นหลักฐาน บริษัท โดยผู้ทำเนา ได้ลงลายมือชื่อและประทับตราบริษัท ไว้เป็นสำคัญ ณ สำนักงานของบริษัท

กรรมการ

กรรมการ

ผู้รับมอบอำนาจ

## กรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของผู้ขนส่ง

## หมวดที่ 1 คำจำกัดความ

ถ้อยคำและคำบรรยายซึ่งมีความหมายเฉพาะที่ได้ให้คำจำกัดความไว้ในส่วนนี้ ไม่ว่าจะปรากฏในส่วนใดก็ตามของกรรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้จะถือเป็นความหมายเดียวกันทั้งหมด เว้นแต่จะคงไว้เป็นอย่างอื่นในกรรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้

“กรรมธรรม์ประกันภัย” หมายความรวมถึง ใบคำขอเอาประกันภัย ตารางกรรมธรรม์ประกันภัย เงื่อนไข ข้อยกเว้น ข้อกำหนด เอกสารแนบ ข้อระบุพิเศษ ข้อรับรอง และใบสลักหลังกรรมธรรม์ประกันภัย ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งแห่งสัญญาประกันภัยเดียวกัน

“บริษัท” หมายความถึง ผู้รับประกันภัยตามกรรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้

“ผู้เอาประกันภัย” หมายความถึง บุคคล หรือนิติบุคคล ตามที่ปรากฏชื่อเป็นผู้เอาประกันภัย ในตารางกรรมธรรม์ประกันภัย ซึ่งตกลงจะชำระเบี้ยประกันภัยให้แก่บริษัท

“จำนวนเงินจำกัดความรับผิด” หมายความถึง จำนวนเงินจำกัดความรับผิดต่อการเรียกร้องหรือต่ออุบัติเหตุแต่ละครั้ง และจำนวนเงินจำกัดความรับผิดต่อหนึ่งยานพาหนะ และจำนวนเงินจำกัดความรับผิดสำหรับค่าสินไหมทดแทนเพื่อการส่งมอบชั้ช้ำต่อการเรียกร้องและต่ออุบัติเหตุแต่ละครั้งและต่อหนึ่งยานพาหนะ ตามที่ระบุไว้ในตารางกรรมธรรม์ประกันภัย

“จำนวนเงินจำกัดความรับผิดรวม” หมายความถึง จำนวนเงินสูงสุดสำหรับค่าสินไหมทดแทน ตามที่ระบุไว้ในตารางกรรมธรรม์ประกันภัยส่วนที่ยังเหลืออยู่ หลังจากถูกหักทุกครั้งด้วยจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่บริษัทได้ชดใช้ไปหรือที่บริษัทได้ตกลงเป็นลายลักษณ์อักษรว่าจะชดใช้ภายใต้กรรมธรรม์ประกันภัยนี้ (หากมี) ในระหว่างระยะเวลาประกันภัย เว้นแต่จะมีข้อตกลงเป็นลายลักษณ์อักษรไว้เป็นอย่างอื่น

“ยานพาหนะขนส่ง” หมายความถึง ยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งซึ่งผู้เอาประกันภัยจะได้รับความคุ้มครองภายใต้ข้อตกลงคุ้มครอง ข้อยกเว้นและเงื่อนไขของกรรมธรรม์ประกันภัยนี้ ตามลักษณะการระบุยานพาหนะขนส่งที่กำหนดไว้ในหมวดที่ 2 ข้อ 2

## หมวดที่ 2 ความคุ้มครอง

ภายใต้ข้อยกเว้นที่ระบุไว้ในหมวดที่ 3 เงื่อนไขและข้อกำหนดทั่วไปในหมวดที่ 4 ข้อตกลง เงื่อนไข ข้อรับรองเอกสารแนบท้าย ใบสลักหลัง (หากมี) และจำนวนเงินจำกัดความรับผิดสำหรับค่าสินไหมทดแทนที่กำหนดไว้ในตารางกรรมธรรม์ประกันภัย การประกันภัยตามกรรมธรรม์ประกันภัยนี้ คุ้มครองความรับผิดตามกฎหมายของผู้เอาประกันภัย เพื่อ

ข้อ 1. ความสูญหายหรือความเสียหายหรือส่งมอบช้าของของที่ผู้เอาประกันภัยรับ<sup>24</sup>ขึ้น<sup>24</sup> เกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งและในระหว่างระยะเวลาประกันภัย ตั้งแต่เมื่อของได้บรรทุกขึ้นไปยังยานพาหนะขนส่งจนกระทั่งส่งมอบของและเป็นการขนส่งโดยยานพาหนะขนส่งที่ได้ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์ประกันภัยรวมทั้งความสูญหายหรือความเสียหายของของที่เกิดขึ้นในระหว่างการดำเนินการขนส่งขึ้นไปยังยานพาหนะขนส่งและการขนถ่ายออกจากยานพาหนะขนส่งซึ่งกระทำโดยผู้เอาประกันภัยหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้เอาประกันภัย

ข้อ 2. ความคุ้มครองตามข้อ 1 ข้างต้น จะเป็นไปตามการระบุนยานพาหนะขนส่งในตารางกรมธรรม์ประกันภัย ดังนี้

2.1 ในกรณียานพาหนะที่เป็นห้วงรถลากเท่านั้นโดยไม่สามารถบรรทุกของได้เอง เมื่อตารางกรมธรรม์ประกันภัยระบุหมายเลขทะเบียนของห้วงรถลาก กรมธรรม์ประกันภัยจะให้ความคุ้มครองความรับผิดชอบของผู้เอาประกันภัยในส่วนของการขนส่งโดยห้วงรถลากนั้นโดยไม่ต้องระบุหมายเลขทะเบียนรถพ่วง

2.2 ในกรณียานพาหนะที่สามารถบรรทุกของได้เองและสามารถลากจูงรถพ่วงได้ด้วย เมื่อตารางกรมธรรม์ประกันภัยระบุทั้งหมายเลขทะเบียนรถบรรทุกและหมายเลขทะเบียนรถพ่วง หากระบุแต่หมายเลขทะเบียนใดหมายเลขทะเบียนหนึ่ง จะให้ความคุ้มครองความรับผิดชอบของผู้เอาประกันภัยเฉพาะในส่วนของการขนส่งโดยยานพาหนะที่ระบุหมายเลขทะเบียนไว้เท่านั้น

2.3 ในกรณียานพาหนะที่ใช้ขนส่งทางน้ำ เมื่อตารางกรมธรรม์ประกันภัยระบุชื่อและหมายเลขทะเบียนของเรือยนต์ลำที่ขนส่งหรือเรือลำเลียง กรมธรรม์ประกันภัยจะให้ความคุ้มครองความรับผิดชอบของผู้เอาประกันภัยในส่วนของการขนส่งโดยเรือยนต์หรือเรือลำเลียงนั้นหรือในกรณีที่ตารางกรมธรรม์ประกันภัยระบุเฉพาะชื่อและหมายเลขทะเบียนเรือลากจูง จะให้ความคุ้มครองเฉพาะในส่วนของการที่บรรทุกในเรือลำเลียง 4 ลำแรกที่ถูกลากจูงโดยเรือลากจูงลำที่ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์ประกันภัย

### หมวดที่ 3 ข้อยกเว้น

เว้นแต่บริษัท จะตกลงเป็นลายลักษณ์อักษรไว้เป็นอย่างอื่นหรือมีเอกสารแนบท้ายหรือใบสลักหลังกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น การประกันภัยนี้ไม่คุ้มครอง

ข้อ 1. ความสูญหายหรือความเสียหายหรือส่งมอบช้าของของที่ผู้เอาประกันภัยรับ<sup>24</sup>ขึ้น<sup>24</sup> อันมีสาเหตุมาจาก

1.1 เหตุสุดวิสัย หรือสภาพแห่งของนั่นเอง หรือความผิดของผู้ส่งของ หรือผู้รับตราส่ง

1.2 ความบกพร่องหรือความผิดพลาดในเอกสารหรือคำสั่งเกี่ยวกับของที่รับขน ซึ่งผู้ส่งของ

ได้มอบให้ไว้แก่ผู้เอาประกันภัย



1.3 การรั่วไหลหรือการสึกหรอตามปกติ การที่น้ำหนักหรือปริมาณสูญหายตามธรรมชาติของของที่รับขน

1.4 การบรรจุ การหีบห่อหรือการใช้ภาชนะขนส่งที่ไม่เหมาะสมหรือไม่ดีพอในการขนส่งไม่ว่ากระทำโดยผู้เอาประกันภัย หรือลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้เอาประกันภัย หรือบุคคลอื่นใดที่ผู้เอาประกันภัยต้องร่วมรับผิดชอบด้วย

1.5 การกระทำโดยเจตนามุ่งร้ายของบุคคลใดก็ตามที่มีลูกจ้างของผู้เอาประกันภัย เพื่อให้ยานพาหนะขนส่งหรือของที่ผู้เอาประกันภัยรับขนไว้ถูกทำลายหรือเสียหาย

1.6 การส่งมอบของให้แก่บุคคลอื่นที่มีผู้รับตราส่งหรือผู้รับของหรือการส่งผิดจุดหมายปลายทางหรือมิได้ปฏิบัติตามกฎหมายหรือประเพณีทางการค้าเกี่ยวกับการส่งมอบของ

1.7 การขนส่งโดยบุคคลหรือยานพาหนะอื่นที่มีได้ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์ประกันภัย และอยู่นอกเหนือขอบเขตความคุ้มครองที่กำหนดไว้ในหมวดที่ 2 ข้อ 2

1.8 การขนส่งโดยยานพาหนะขนส่งที่ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์ประกันภัย ซึ่งผู้เอาประกันภัยได้โอนขายไปแล้วไม่ว่าจะมีการเปลี่ยนแปลงทางทะเบียนแล้วหรือไม่ หรือที่ผู้เอาประกันภัยไม่ได้ครอบครองหรือใช้งานตามสัญญาที่มีหลักฐานเป็นหนังสือ

1.9 การขบขี้หรือควบคุมยานพาหนะขนส่งโดยที่ผู้ขบขี้หรือผู้ควบคุมไม่มีใบอนุญาตที่ถูกต้องตามที่กฎหมายกำหนด

1.10 การที่ยานพาหนะขนส่งเสื่อมสภาพหรือไม่เหมาะสมแก่การใช้ขนส่งหรือบรรทุกเกินขนาดน้ำหนักบรรทุกหรือลากจูงเกินขนาดที่ยานพาหนะขนส่งเหล่านั้นจะสามารถขนส่งได้อย่างปลอดภัยหรือบรรทุกผิดหลักการจัดระวางหรือการลากจูงที่ผิดหลักการขนส่งที่ปลอดภัยหรือไม่มีสิ่งป้องกันความเสียหายของของที่รับขน ซึ่งจำเป็นต้องมีตามปกติในการขนส่ง

1.11 การที่ผู้ขบขี้หรือควบคุมยานพาหนะขนส่งอยู่ภายใต้ฤทธิ์ยาเสพติดให้โทษ หรือมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่า 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์

1.12 การที่ของที่ผู้เอาประกันภัยรับขนสูญหายโดยไม่ทราบสาเหตุและไม่ปรากฏร่องรอยการชิงทรัพย์หรือการโจรกรรม รวมทั้งการชิงทรัพย์และการโจรกรรมโดยลูกจ้างของผู้เอาประกันภัย

1.13 การลักทรัพย์ในระหว่างที่ยานพาหนะขนส่งถูกทิ้งไว้โดยไม่มีผู้ดูแลและยังอยู่ในวิสัยที่ผู้ขบขี้หรือผู้ควบคุมยานพาหนะขนส่งหรือผู้เอาประกันภัยจะดูแลยานพาหนะนั้นได้

ข้อ 2. การขนส่งของต่อไปนี้ เว้นแต่ผู้ส่งของได้แจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรให้ผู้เอาประกันภัยทราบแล้วก่อนการขนส่งหรือได้มีการจดแจ้งทรัพย์สินไว้ในใบตราส่งหรือเอกสารการขนส่งของผู้เอาประกันภัยและผู้เอาประกันภัยได้แจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรให้บริษัททราบก่อนเริ่มต้นการขนส่งและบริษัทได้ตกลงเป็นลายลักษณ์อักษรที่จะให้ความคุ้มครองเพิ่มเติม

- 2.1 เงินแท่ง เงินรูปพรรณ ทองคำแท่ง ทองรูปพรรณ อัญมณี หรือ ของมีค่าอย่างอื่น
- 2.2 เงินตรา ธนบัตร ตั๋วเงิน พันธบัตร ใบหุ้น ใบหุ้นกู้ หรือประตวนสินค้า

- 2.3 ศิลปวัตถุที่มีมูลค่าต่อชิ้นเกินกว่าสองหมื่นบาท หรือโบราณวัตถุ
- 2.4 ของที่ผิดกฎหมาย เช่น ยาเสพติดให้โทษ
- 2.5 ทรัพย์สินอันตราย วัตถุอันตราย วัตถุระเบิด อาวุธปืนและเครื่องกระสุนปืน รวมทั้งอาวุธ

สงคราม

- 2.6 ทรัพย์สินของผู้เอาประกันภัยหรือที่ผู้เอาประกันภัยเป็นเจ้าของร่วม

ข้อ 3. ความสูญหายหรือความเสียหายหรือส่งมอบชักร้า อันมีสาเหตุมาจากหรือสืบเนื่องมาจากสาเหตุดังต่อไปนี้

3.1 สงครามไม่ว่าจะมีการประกาศหรือไม่ สงครามกลางเมือง การกบฏ การปฏิวัติ การรัฐประหาร การก่อการร้าย การก่อวินาศกรรม การจลาจล การแข็งข้อหรือการต่อสู้ของประชาชน การประกาศกฎอัยการศึกและการใช้อำนาจของรัฐตามที่กฎหมายได้ให้อำนาจไว้ ทุ่นระเบิด ตอร์ปิโด หรืออาวุธสงครามอื่นใด การนัดหยุดงานและการปิดงานด้าง

3.2 การยึด การอายัด การยึดหน่วง หรือการทำลายโดยเจ้าหน้าที่ องค์กรหรือหน่วยงานของรัฐ

ข้อ 4. ความสูญหายหรือความเสียหายหรือส่งมอบชักร้า อันมีสาเหตุมาจากหรือสืบเนื่องมาจากการแผ่รังสี หรือการแพร่กัมมันตภาพรังสีจากเชื้อเพลิงนิวเคลียร์ หรือจากกากนิวเคลียร์ใดๆ อันเนื่องมาจากการเผาไหม้ของเชื้อเพลิงนิวเคลียร์ การแตกตัวหรือการระเบิดของกัมมันตรังสีหรือส่วนประกอบของนิวเคลียร์ หรือทรัพย์สินอันตรายอื่นใดอันอาจเกิดการระเบิดในกระบวนการนิวเคลียร์ได้

ข้อ 5. ความสูญหายหรือความเสียหายหรือส่งมอบชักร้า ซึ่งเกิดขึ้นในขณะที่ผู้เอาประกันภัยสามารถเรียกร้องหรือมีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนจากกรรมธรรม์ประกันภัยอื่นใด

ข้อ 6. ความเสียหายสืบเนื่องทุกชนิด (Consequential Loss) จากความสูญหายหรือความเสียหายของของผู้เอาประกันภัยรับขน เช่น การสูญเสียดลาด การหยุดชะงักของธุรกิจและสายการผลิต การเสียโอกาสในการทำงาน เป็นต้น เว้นแต่ความเสียหายสืบเนื่องมีสาเหตุโดยตรงหรือสืบเนื่องมาจากการส่งมอบของชักร้า กรรมธรรม์ประกันภัยจะให้ความคุ้มครองแต่ไม่เกินจำนวนเงินจำกัดความรับผิดหรือค่าสินไหมทดแทนเพื่อการส่งมอบชักร้าตามที่ระบุไว้ในตารางกรรมธรรม์ประกันภัย

ข้อ 7. ความสูญหายหรือความเสียหายในระหว่างที่ของอยู่ในสถานที่เก็บของผู้เอาประกันภัย ก่อนเริ่มต้นการขนส่งหรือสถานที่ที่ผู้เอาประกันภัยใช้เป็นที่พักจัดแบ่งหรือรวมของหรือเก็บของในระหว่างเส้นทางการขนส่งไม่ว่าจะมีการขนถ่ายของออกจากยานพาหนะขนส่งหรือไม่

หมวดที่ 4 เงื่อนไขและข้อกำหนดทั่วไป

ข้อ 1. ระยะเวลาประกันภัย ความคุ้มครองความรับผิดของผู้เอาประกันภัยจะเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในหมวดที่ 2 และภายใต้เงื่อนไขต่อไปนี้ด้วย

1.1 ในกรณีค่าธรรมเนียมประกันภัยแบบกำหนดเวลา ระยะเวลาประกันภัยจะเริ่มตั้งแต่สิ้นสุดวันและเวลาที่กำหนดไว้ในตารางกรมธรรม์ประกันภัย หรือเมื่อจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่บริษัทได้ชดใช้ไปหรือที่บริษัทได้ตกลงเป็นลายลักษณ์อักษรว่าจะชดใช้ภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยนี้หรือทั้งสองจำนวนรวมกันมีจำนวนเต็มจำนวนเงินจำกัดความรับผิดรวมตามกรมธรรม์ประกันภัยนี้แล้ว ทั้งนี้แล้วแต่ว่าเหตุการณ์ใดจะถึงกำหนดก่อน กรมธรรม์ประกันภัยนี้จะสิ้นสุดบังคับ

1.2 ในกรณีกรมธรรม์ประกันภัยแบบขนส่งเฉพาะเที่ยว ระยะเวลาประกันภัยจะเริ่มตั้งแต่วันที่ขึ้นไปยังยานพาหนะขนส่ง ณ สถานที่ที่ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์ประกันภัยและสิ้นสุดลงเมื่อส่งมอบของหรือเสร็จสิ้นการขนถ่ายออกจากยานพาหนะขนส่งตามข้อ 1 ของหมวดที่ 2 ณ ปลายทางที่ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์ประกันภัย

ข้อ 2. เส้นทางและการขนส่ง ในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงจุดหมายปลายทางหรือวิธีการขนส่งหรือเส้นทางการขนส่งตามปกติตามที่ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์ประกันภัย ถ้าไม่ได้รับความเห็นชอบจากบริษัทเป็นลายลักษณ์อักษรก่อน บริษัทจะไม่รับผิดชอบต่อความสูญหายหรือความเสียหายหรือส่งมอบชดใช้ที่เกิดขึ้นในการขนส่งที่เกี่ยวเนื่องนั้น เว้นแต่ผู้เอาประกันภัยจะพิสูจน์ได้ว่าความสูญหายหรือความเสียหายหรือส่งมอบชดใช้นั้นได้เกิดขึ้นก่อนที่จะมีการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว

ข้อ 3. การพิจารณาชดใช้ค่าสินไหมทดแทน เมื่อของผู้เอาประกันภัยรับขนเกิดความสูญหายหรือความเสียหายหรือส่งมอบชดใช้ในระหว่างระยะเวลาประกันภัยโดยที่ผู้เอาประกันภัยมีความรับผิดชอบตามกฎหมายและเป็นกรณีที่ได้รับ ความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยนี้ บริษัทจะชดใช้ดังนี้

3.1 ชดใช้ตามจำนวนเงินที่ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิจำกัดความรับผิดตามกฎหมายหรือตามความตกลงที่มีผลใช้บังคับได้ตามกฎหมาย หรือ

3.2 ชดใช้โดยตรงให้แก่บุคคลภายนอกผู้มีสิทธิเรียกร้องตามมูลค่าความเสียหายที่แท้จริงของของผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบแต่ไม่เกินกว่าจำนวนเงินจำกัดความรับผิดตามที่ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์ประกันภัยและเมื่อรวมกันแล้วไม่เกินจำนวนเงินจำกัดความรับผิดรวมตามกรมธรรม์ประกันภัยนี้

3.3 ในกรณีการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อการส่งมอบชดใช้ ชดใช้ตามความเสียหายที่แท้จริง แต่ไม่เกินกว่าจำนวนเงินเช่นจะพึงกำหนดไว้ในเหตุของสูญหายหรือเสียหายสิ้นเชิงหรือไม่เกินจำนวนเงินจำกัดความรับผิดสำหรับค่าสินไหมทดแทนเพื่อการส่งมอบชดใช้ต่อการเรียกร้องหรือต่ออุบัติเหตุแต่ละครั้งและต่อยานพาหนะที่ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์ประกันภัย แล้วแต่จำนวนใดจะน้อยกว่า บริษัทจะชดใช้ให้สำหรับจำนวนที่น้อยกว่า

การชดใช้ข้างต้น จะอยู่ภายใต้บังคับว่าผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบก่อนในความเสียหายส่วนแรกตามจำนวนที่ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์ประกันภัยแล้วหักด้วยมูลค่าซาก (หากมี) ความเสียหายส่วนที่เหลือบริษัทจะรับผิดชอบไม่เกินจำนวนเงินจำกัดความรับผิดหรือจำนวนเงินจำกัดความรับผิดรวมตามที่ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์ประกันภัย แล้วแต่จำนวนใดจะน้อยกว่า บริษัทจะชดใช้ให้สำหรับจำนวนที่น้อยกว่า

ข้อ 4 หน้า<sup>248</sup>ที่ของผู้เอาประกันภัยในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน เป็นหน้าที่ของผู้เอาประกันภัย ลูกจ้างและตัวแทนของผู้เอาประกันภัยที่จะต้องกระทำการดังต่อไปนี้

4.1 แจ้งให้บริษัททราบโดยมิชักช้าเมื่อเกิดความสูญหายหรือความเสียหายหรือส่งมอบ ชักช้าและให้ข้อมูลเกี่ยวกับเหตุเหล่านั้นในทันที และในกรณีที่ถูกฟ้องเป็นคดีต่อศาล ผู้เอาประกันภัย จะต้องแจ้งให้บริษัททราบทันทีและดำเนินการที่จำเป็นเพื่อรักษาสิทธิในการต่อสู้คดีภายในระยะเวลาที่ กฎหมายกำหนด หากผู้เอาประกันภัยได้ดำเนินการตามหน้าที่นี้แล้วและหากบริษัทเห็นว่ามูลคดีมิได้ตกอยู่ใน ข้อยกเว้นของกรมธรรม์ประกันภัยนี้หรือเป็นมูลคดีที่อาจได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัย บริษัทมีสิทธิที่จะต่อสู้คดีในนามผู้เอาประกันภัยโดยบริษัทจะให้ความคุ้มครองค่าทนายความที่เกิดขึ้นใน การต่อสู้คดีตามจำนวนที่บริษัทเห็นชอบ โดยมีเงื่อนไขว่าทนายความผู้ต่อสู้คดีแทนผู้เอาประกันภัยจำเป็นต้อง ได้รับความเห็นชอบจากบริษัท หรือบริษัทเป็นผู้กำหนด และไม่ว่ากรณีใดๆ ค่าทนายความดังกล่าว ค่า ฤชาธรรมเนียมและหนี้ตามคำพิพากษาเมื่อรวมแล้ว บริษัทจะรับผิดชอบไม่เกินไปกว่าจำนวนเงินจำกัดความ รับผิดชอบต่อการเรียกร้องหรือต่ออุบัติเหตุแต่ละครั้งหรือจำนวนเงินจำกัดความรับผิดชอบรวม แล้วแต่จำนวนใด จะน้อยกว่า

4.2 ดำเนินการใดๆ ด้วยความรวดเร็วโดยควรในเหตุการณ์ทั้งหลายเท่าที่จำเป็นอันอยู่ใน วิสัยที่ผู้เอาประกันภัยสามารถกระทำหรือควบคุมได้หรือตามที่บริษัทได้เรียกร้องให้กระทำเพื่อป้องกันมิให้ ของที่ผู้เอาประกันภัยรับขนต้องเสียหายหรือสูญเสียโดยสิ้นเชิงหรือเพื่อช่วยลดความเสียหายหรือความ สูญเสียที่เกิดขึ้นในขณะนั้นให้น้อยลงหรือเพื่อดำเนินการรักษาสินทรัพย์หรือใช้สิทธิทั้งหลายที่มีต่อผู้ขนส่ง ทอดอื่นๆ หรือบุคคลอื่นอย่างเหมาะสม ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นตามสมควรจากการดำเนินการนั้น ผู้เอา ประกันภัยเรียกร้องคืนจากบริษัทได้ แต่ไม่ว่ากรณีใดๆ บริษัทจะรับผิดชอบในค่าใช้จ่ายดังกล่าวรวมทั้งค่า สินไหมทดแทนที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบต่อที่รับขนไม่เกินไปกว่าจำนวนเงินจำกัดความรับมิตต่อ การเรียกร้องหรืออุบัติเหตุแต่ละครั้งหรือต่อหนึ่งยานพาหนะตามที่ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์ประกันภัย แล้วแต่จำนวนเงินจำกัดความรับผิดชอบใดจะน้อยกว่าและเมื่อรวมกันแล้วไม่เกินกว่าจำนวนเงินจำกัด ความรับผิดชอบรวมตามกรมธรรม์ประกันภัยนี้

4.3 ผู้เอาประกันภัยจะประนีประนอมยอมความหรือสมยอมกับบุคคลอื่นใดไม่ได้ เว้นแต่จะได้รับความเห็นชอบจากบริษัทเป็นลายลักษณ์อักษรก่อน

4.4 รวบรวมหลักฐานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องรวมทั้งรายละเอียดแห่งทรัพย์สินที่เสียหายหรือ สูญหายหรือส่งมอบชักช้าและประมาณมูลค่าของความเสียหายอันเกิดจากเหตุนั้น ส่งมอบเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องตามที่บริษัทร้องขอ

บริษัทอาจไม่รับพิจารณาใช้ค่าสินไหมทดแทน หากผู้เอาประกันภัยจงใจหรือมีเหตุอันควร เชื่อได้ว่าเจตนาไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขดังกล่าวข้างต้น

ข้อ 5. การผิดข้อรับรอง เป็นที่ตกลงโดยแจ้งชัดในกรมธรรม์ประกันภัยนี้ด้วยว่า ในกรณีที่ กรมธรรม์ประกันภัยมีข้อรับรองระบุไว้ในหน้าตารางกรมธรรม์ประกันภัย เป็นหน้าที่ของผู้เอาประกันภัย

ที่ต้องปฏิบัติตามข้อรับรองนั้นอย่างเคร่งครัด หากผู้เอาประกันภัยผิดข้อรับรองบริษัทย่อมหลุดพ้น<sup>249</sup> ความรับผิดตามกรมธรรม์ประกันภัยนี้ในทันทีที่มีการผิดข้อรับรองดังกล่าว

ข้อ 6. การตกเป็นโมฆียะของกรมธรรม์ประกันภัย ในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยได้มีการบรรยาย คลาดเคลื่อนในสาระสำคัญเกี่ยวกับความเสี่ยงภัยที่เอาประกันภัยหรือข้อความจริงอันเป็นสาระสำคัญที่ จำเป็นต้องแจ้งให้บริษัทรู้เพื่อการประเมินความเสี่ยงภัยหรือเพื่อกำหนดเบี้ยประกันภัยหรือมีการละเว้น ไม่เปิดเผยข้อความจริงดังกล่าวนั้น ให้ถือว่าสัญญาประกันภัยตามกรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้ตกเป็นโมฆียะ และบริษัททวงไว้ซึ่งสิทธิในการบอกล้างสัญญาประกันภัยนี้ภายในกำหนดหนึ่งเดือนนับแต่วันที่บริษัท ทราบถึงเหตุอันจะบอกล้างได้

#### ข้อ 7. การบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัย

เงื่อนไขทั่วไปในข้อนี้ใช้เฉพาะการประกันภัยแบบกำหนดเวลา

7.1 บริษัทมีสิทธิบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้โดยไม่จำเป็นต้องคืนเบี้ยประกันภัย หากผู้เอาประกันภัยทุจริต

7.2 บริษัทมีสิทธิบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้ได้ด้วยการบอกกล่าวล่วงหน้าเป็น หนังสือไม่น้อยกว่า 15 วัน โดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียนถึงผู้เอาประกันภัยตามที่อยู่ของผู้เอาประกันภัย ที่ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์ประกันภัย ในกรณีนี้บริษัทจะคืนเบี้ยประกันภัยให้แก่ผู้เอาประกันภัยโดยหัก เบี้ยประกันภัยสำหรับระยะเวลาที่กรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้ได้ใช้บังคับมาแล้วออกตามส่วน เว้นแต่ จำนวนค่าสินไหมทดแทนที่บริษัทได้ชดใช้ไปหรือที่บริษัทได้ตกลงเป็นลายลักษณ์อักษรว่าจะชดใช้ภายใต้ กรมธรรม์ประกันภัยนี้หรือทั้งสองจำนวนรวมกันมีจำนวนเต็มจำนวนเงินจำกัดความรับผิดรวมตามกรมธรรม์ ประกันภัยนี้แล้ว ก็ไม่ต้องคืนเบี้ยประกันภัย

7.3 ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้ได้ โดยแจ้งให้บริษัททราบ เป็นหนังสือและมีสิทธิได้รับเบี้ยประกันภัยคืน หลังจากหักเบี้ยประกันภัยสำหรับระยะเวลาที่กรมธรรม์ ประกันภัยฉบับนี้ได้ใช้บังคับมาแล้วออกโดยคิดตามอัตราเบี้ยประกันภัยระยะสั้น เว้นแต่จำนวนค่าสินไหม ทดแทนที่บริษัทได้ชดใช้ไปหรือที่บริษัทได้ตกลงเป็นลายลักษณ์อักษรว่าจะชดใช้ภายใต้กรมธรรม์ประกันภัย นี้หรือทั้งสองจำนวนรวมกันมีจำนวนเต็มจำนวนเงินจำกัดความรับผิดรวมตามกรมธรรม์ประกันภัยนี้แล้ว บริษัทไม่ต้องคืนเบี้ยประกันภัย หรือหากยังไม่ได้ชำระเบี้ยประกันภัยผู้เอาประกันภัยจะต้องชำระโดยคิด ตามระยะเวลาและอัตราเบี้ยประกันภัยระยะสั้น

**ตารางอัตราเบี้ยประกันภัยระยะสั้น**

ระยะเวลาประกันภัย (ไม่เกิน/เดือน)	ร้อยละของเบี้ยประกันภัยเต็มปี
1	15
2	25
3	35
4	45
5	55
6	65
7	75
8	80
9	85
10	90
11	95
12	100

ข้อ 8. การระงับข้อพิพาทโดยอนุญาโตตุลาการ ในกรณีที่มีข้อพิพาทข้อขัดแย้งหรือข้อเรียกร้องใดๆ ภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้ระหว่างผู้เอาประกันภัยกับบริษัทและหากผู้เอาประกันภัยประสงค์และเห็นควรยุติข้อพิพาทนั้นโดยวิธีการอนุญาโตตุลาการ บริษัทตกลงยินยอมและให้ทำการวินิจฉัยชี้ขาดโดยอนุญาโตตุลาการตามข้อบังคับกรมการประกันภัยว่าด้วยอนุญาโตตุลาการ

ข้อ 9. อายุความ ความรับผิดชอบของบริษัทตามกรมธรรม์ประกันภัยนี้ย่อมเป็นอันสิ้นสุดลงในทุกกรณี หากผู้เอาประกันภัยมิได้ดำเนินคดีทางศาลหรือยื่นข้อพิพาทให้อนุญาโตตุลาการชี้ขาดภายในกำหนดระยะเวลาสองปีนับแต่วันเกิดความสูญหาย ความเสียหาย หรือส่งมอบซากชำ ซึ่งผู้เอาประกันภัยมีสิทธิเรียกร้องให้บริษัทชดใช้ตามกรมธรรม์ประกันภัยนี้

หมายเหตุ : กรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้มีคู่มือชี้แจงซึ่งผู้เอาประกันภัยสามารถขอได้จากบริษัทหรือขอได้ที่สมาคมประกันวินาศภัยหรือกรมการประกันภัย

กรรมธรรม์ประกันภัยเลขที่.....

กรรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้ ทำให้ไว้เป็นสำคัญว่า "ผู้เอาประกันภัย" ตามที่ระบุชื่อไว้ในตารางกรรมธรรม์ประกันภัยข้างล่างนี้ คลองชำระเบี้ยประกันภัยตามจำนวนที่ได้ระบุไว้ในกรรมธรรม์ประกันภัยและเบี้ยประกันภัยเพิ่ม (หากมี) ให้แก่บริษัท..... ซึ่งต่อไปนี้เรียกว่า "บริษัท" เพื่อตอบแทนในการที่บริษัทตกลงรับประกันภัยความรับผิดของผู้เอาประกันภัยในความสูญหายหรือความเสียหายหรือส่งมอบซากชำรุดของของที่รับขนตามจำนวนเงินจำกัดความรับผิดและรายละเอียดข้างล่างนี้และภายใต้ข้อสัญญา เงื่อนไข ข้อยกเว้นและข้อรับรองต่างๆ ดังปรากฏในกรรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้ รวมทั้งเอกสารแนบท้ายและใบสลักหลัง (ในกรณีที่ข้อความในเอกสารแนบท้ายและใบสลักหลังขัดหรือแย้งกับข้อความที่ระบุไว้ในกรรมธรรม์ประกันภัยนี้ให้ถือเอาข้อความในเอกสารแนบท้ายและใบสลักหลังเป็นสำคัญ)

## ตารางกรรมธรรม์ประกันภัย

ผู้เอาประกันภัย

ชื่อ

ที่อยู่

ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต่างประเทศ (ระบุเฉพาะกรณีที่ผู้เอาประกันภัยได้รับการแต่งตั้งให้เป็นตัวแทนในราชอาณาจักร)

ชื่อ

ที่อยู่

ขอบเขตและเส้นทางขนส่ง.....

ระยะเวลาประกันภัย: เริ่มต้นวันที่.....เวลา.....น. สิ้นสุดวันที่.....เวลา 12.00 น.

1. จำนวนเงินจำกัดความรับผิดรวม.....บาท
2. จำนวนเงินจำกัดความรับผิดต่อการเรียกร้องแต่ละครั้ง.....บาท
3. จำนวนเงินจำกัดความรับผิดต่อหนึ่งสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ / ใบตราส่ง.....บาท
4. จำนวนเงินจำกัดความรับผิดสำหรับค่าสินไหมทดแทนเพื่อการส่งมอบซากชำรุดต่อการเรียกร้องแต่ละครั้งและต่อหนึ่งสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ / ใบตราส่ง.....บาท

ความเสียหายส่วนแรกที่ผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบต่อการเรียกร้องแต่ละครั้งและต่อสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ / ใบตราส่ง.....

ภัยเพิ่มพิเศษหรือข้อรับรอง ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของกรรมธรรม์ประกันภัย  ไม่มี  มี.....ข้อ คือ

เบี้ยประกันภัยมัดจำขั้นต่ำ	อากรมอเตอร์	ภาษีมูลค่าเพิ่ม	รวมเงิน
บาท	บาท	บาท	บาท
จำนวนแบบฟอร์มใบตราส่ง / สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบแนบท้ายกรรมธรรม์ประกันภัย.....ฉบับ			
<input type="checkbox"/> ตัวแทน <input type="checkbox"/> นายหน้าประกันภัยแทนที่.....ใบอนุญาตเลขที่.....			
วันทำสัญญา ประกันภัย..... วันออกกรรมธรรม์.....			

เพื่อเป็นหลักฐาน บริษัท ไทยยูนิอัน จำกัด ได้ลงมือเขียนชื่อและประทับตราบริษัทไว้เป็นสำคัญ ณ สำนักงานของบริษัท

**คำจำกัดความ**

ความหมายของคำตามนิยามที่ได้ให้คำจำกัดความไว้ในส่วนนี้ไม่ว่าปรากฏในส่วนใดก็ตามของกรรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้จะถือเป็นความหมายเดียวกันทั้งหมด เว้นแต่จะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่นในกรรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้

คำว่า "พระราชบัญญัติฯ" หมายความว่า พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548

คำว่า "ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง" หมายความว่า ผู้เอาประกันภัยที่ปรากฏชื่อในตารางกรรมธรรม์ประกันภัยซึ่งได้จดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องตามพระราชบัญญัติฯ และเป็นผู้ทำสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในฐานะตัวการและรับผิดชอบในการปฏิบัติการขนส่งตามสัญญาไม่ว่าสัญญานั้นจะทำด้วยตนเองหรือโดยบุคคลที่ตนมอบหมาย แต่ไม่รวมถึงบุคคลที่กระทำการในฐานะตัวแทนหรือทำการแทนผู้ตราส่งหรือผู้ขนส่งที่ร่วมในการปฏิบัติการขนส่งดังกล่าว

คำว่า "ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต่างประเทศ" หมายความว่า ผู้ประกอบการขนส่งและผู้ขนส่งต่อเนื่องในต่างประเทศที่ได้ระบุชื่อไว้ในตารางกรรมธรรม์ประกันภัยซึ่งได้จดทะเบียนการแต่งตั้งตามพระราชบัญญัติฯ ให้ผู้เอาประกันภัยเป็นตัวแทนในราชอาณาจักร

คำว่า "สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ" หมายความว่า สัญญาขนส่งที่มีรูปแบบการขนส่งที่แตกต่างกันตั้งแต่สองรูปแบบขึ้นไปภายใต้สัญญาขนส่งฉบับเดียวครอบคลุมการขนส่งจากสถานที่รับมอบของในประเทศหนึ่งจนถึงสถานที่ส่งมอบของในอีกประเทศหนึ่ง โดยคิดค่าธรรมเนียมแห่งสัญญาขนส่งตามข้อความและด้วยคำในใบตราส่งที่เป็นแบบฟอร์มตามที่แนบท้ายกรรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้

คำว่า "ของที่รับขน" หมายความว่า สิ่งหริวมทรัพย์ทุกประเภท สัตว์มีชีวิต รวมทั้งภาชนะขนส่งและตู้คอนเทนเนอร์ที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องมิได้เป็นผู้จัดหาและได้มีการระบุรายละเอียดของที่รับขนตามความหมายนี้ไว้ในสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

**หมวด 1 สัญญาความคุ้มครอง**

ภายใต้ข้อยกเว้นที่ระบุไว้ในหมวด 2 และเงื่อนไขทั่วไปในหมวด 3 รวมทั้งจำนวนเงินจำกัดความรับผิดที่กำหนดไว้ในตารางกรรมธรรม์ประกันภัย ข้อตกลง เงื่อนไข ข้อรับรองและเอกสารแนบท้ายและใบสลักหลัง (หากมี) การประกันภัยตามกรรมธรรม์ประกันภัยนี้คุ้มครอง

ข้อ 1. ความรับผิดของผู้เอาประกันภัยในฐานะผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง สำหรับความสูญหายหรือความเสียหายหรือส่งมอบซ้กซ้ำของของที่รับขนตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งเกิดขึ้นในระหว่างที่อยู่ในความรับผิดชอบหรือความครอบครองของผู้เอาประกันภัยในฐานะดังกล่าว



ข้อ 2. ความรับผิดของผู้เอาประกันภัยในฐานะตัวแทนในราชอาณาจักรของผู้ประกอบการขนส่ง<sup>253</sup> ต่อเนื่องต่างประเทศ สำหรับความสูญหายหรือความเสียหายหรือส่งมอบชก้าอันเกิดจากการผิดสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือการทำละเมิดแก่ผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งหรือบุคคลอื่นในราชอาณาจักรเกี่ยวกับของที่รับขน

ข้อ 3. การประกันภัยนี้ให้ความคุ้มครองรวมถึงความรับผิดของผู้เอาประกันภัยตามข้อ 1 ของหมวดนี้ซึ่งเกิดขึ้นจากการกระทำหรือละเว้นการกระทำของลูกจ้างและตัวแทนของผู้เอาประกันภัย และของบุคคลอื่นซึ่งผู้เอาประกันภัยได้ใช้บริการเพื่อการปฏิบัติตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ รวมถึงลูกจ้างและตัวแทนของบุคคลอื่นนั้นด้วยซึ่งได้กระทำไปในทางการที่จ้างหรือภายในขอบเขตแห่งอำนาจการเป็นตัวแทนหรือในกิจการที่ได้ใช้บริการนั้น

## หมวด 2 ข้อยกเว้น

เว้นแต่บริษัท จะตกลงเป็นลายลักษณ์อักษรไว้เป็นอย่างอื่นหรือมีเอกสารแนบท้ายหรือใบสลักหลัง กำหนดไว้เป็นอย่างอื่น การประกันภัยนี้ไม่คุ้มครอง

ข้อ 1. ความสูญหายหรือความเสียหายหรือส่งมอบชก้าของของที่รับขน อันมีสาเหตุมาจาก

1.1 เหตุสุดวิสัย

1.2 การกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ตราส่ง ผู้รับตราส่ง ผู้แทนหรือตัวแทนของบุคคลดังกล่าว

1.3 การบรรจุหีบห่อ การทำเครื่องหมาย หรือการระบุจำนวนของที่บัพพร้อมหรือไม่เพียงพอซึ่งกระทำโดยผู้ตราส่ง ผู้รับตราส่งหรือลูกจ้างหรือตัวแทนของบุคคลดังกล่าว

1.4 การยกขน การบรรจุหีบห่อ การขนถ่าย การเก็บรักษาของโดยผู้ตราส่ง ผู้รับตราส่ง ผู้แทน หรือตัวแทนของบุคคลดังกล่าว

1.5 สภาพแห่งของนั้นเองหรือความชำรุดบกพร่องที่แฝงอยู่ในของนั้น

1.6 การนัดหยุดงาน การปิดงานงดจ้าง การผลະงาน หรืออุปสรรคหรือเหตุขัดข้องในด้านแรงงานด้วยประการใดๆ

1.7 ความสูญหาย ความเสียหายหรือการส่งมอบชก้าของของที่รับขนในระหว่างการขนส่งทางทะเลหรือน่านน้ำภายในซึ่งเกิดขึ้นโดย

(ก) การกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อหรือความผิดพลาดในการเดินเรือหรือในการบริหารจัดการเรือ ไม่ว่าจะเป็นการกระทำของนายเรือ คนประจำเรือ ผู้นำร่อง หรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง

(ข) อัคคีภัย เว้นแต่อัคคีภยนั้นเกิดจากความผิดหรืออยู่ในความรู้นั้นของผู้ขนส่ง

หากว่าความสูญหาย ความเสียหายหรือการส่งมอบช้าตาม (ก) และ (ข) ของข้อนี้ ผู้เอาประกันภัยสามารถพิสูจน์ได้ว่าตนหรือผู้ขนส่งได้กระทำการที่ควรจะต้องกระทำในฐานะเช่นนั้น เพื่อให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยแล้วเมื่อเริ่มต้นการเดินทาง

1.8 ความบกพร่องหรือความผิดพลาดในเอกสารหรือคำสั่งเกี่ยวกับของที่รับขนส่งซึ่งผู้ตราส่งได้มอบให้ไว้แก่ผู้เอาประกันภัย

1.9 การรั่วไหลหรือการสึกหรอตามปกติ การที่น้ำหนักหรือปริมาณสูญหายตามธรรมชาติของของที่รับขนส่ง

1.10 การกระทำโดยเจตนามุ่งร้ายของบุคคลใดก็ตามที่มีใช้ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้เอาประกันภัยเพื่อทำให้ยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งหรือของที่รับขนส่งถูกทำลายหรือเสียหาย

1.11 การส่งมอบของให้แก่บุคคลอื่นที่มีใช้ผู้รับตราส่งหรือผู้มีสิทธิรับของหรือการส่งมอบของที่มีได้ปฏิบัติตามกฎหมายหรือระเบียบทางการค้าเกี่ยวกับการส่งมอบของ

1.12 การขบขี้หรือควบคุมยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งโดยที่ผู้ขบขี้หรือผู้ควบคุมไม่มีใบอนุญาตที่ถูกต้องตามที่กฎหมายกำหนด

1.13 การที่ยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งเสื่อมสภาพหรือไม่เหมาะสมแก่การใช้ขนส่งหรือบรรทุกเกินขนาดน้ำหนักบรรทุกหรือลากจูงเกินขนาดที่ยานพาหนะเหล่านั้นจะสามารถขนส่งได้อย่างปลอดภัยหรือบรรทุกผิดหลักการจัดระวางหรือการลากจูงที่ผิดหลักการขนส่งที่ปลอดภัยหรือไม่มีสิ่งป้องกันความเสียหายของของที่รับขนส่ง ซึ่งจำเป็นต้องมีตามปกติในการขนส่ง

1.14 การที่ผู้ขบขี้หรือควบคุมยานพาหนะอยู่ภายใต้ฤทธิ์ยาเสพติดให้โทษ หรือมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่า 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์

ข้อ 2. การขนส่งทรัพย์สินต่อไปนี้ เว้นแต่ผู้ตราส่งได้แจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรให้ผู้เอาประกันภัยทราบแล้วก่อนการขนส่งหรือได้มีการจดแจ้งลักษณะทรัพย์สินนั้นไว้ในสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและผู้เอาประกันภัยจะได้แจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรให้บริษัททราบก่อนเริ่มต้นการขนส่งและบริษัทได้ตกลงโดยชัดแจ้งที่จะให้ความคุ้มครองเพิ่มเติม

2.1 เงินแท่ง เงินรูปพรรณ ทองคำแท่ง ทองรูปพรรณ อัญมณี หรือ ของมีค่าอย่างอื่น

2.2 เงินตรา ธนบัตร ตั๋วเงิน พันธบัตร ใบหุ้น ใบหุ้นกู้ หรือประทวนสินค้า

2.3 ของที่ผิดกฎหมาย เช่น ยาเสพติดให้โทษ

2.4 ทรัพย์สินของผู้เอาประกันภัยหรือที่ผู้เอาประกันภัยเป็นเจ้าของร่วม

ข้อ 3. ความสูญหายหรือความเสียหายหรือส่งมอบช้า อันมีสาเหตุมาจากหรือสืบเนื่องมาจากสงครามไม่ว่าจะมีการประกาศหรือไม่ สงครามกลางเมือง การกบฏ การปฏิวัติ การรัฐประหาร การก่อการร้าย การก่อวินาศกรรม การจลาจล การแข็งข้อหรือการต่อสู้ของประชาชน การประกาศกฎอัยการศึกและการใช้อำนาจของรัฐตามที่กฎหมายได้ให้อำนาจไว้ ทุ่นระเบิด ตอร์ปิโด หรืออาวุธสงครามอื่นใด

ข้อ 4. ความสูญหายหรือความเสียหายหรือส่งมอบชักช้า อันมีสาเหตุมาจากหรือสืบเนื่องมาจาก<sup>255</sup> การแผ่รังสี หรือการแพร่กัมมันตภาพรังสีจากเชื้อเพลิงนิวเคลียร์ หรือจากกากนิวเคลียร์ใดๆ อันเนื่องมาจากการเผาไหม้ของเชื้อเพลิงนิวเคลียร์ การแตกตัวหรือการระเบิดของกัมมันตรังสีหรือส่วนประกอบของนิวเคลียร์ หรือทรัพย์สินอันตรายอื่นใดอันอาจเกิดการระเบิดในกระบวนการนิวเคลียร์ได้

ข้อ 5. ความสูญหายหรือความเสียหายหรือส่งมอบชักช้า ซึ่งเกิดขึ้นในขณะที่ผู้เอาประกันภัยสามารถเรียกร้องหรือมีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนจากกรมธรรม์ประกันภัยหรือความคุ้มครองตามการประกันภัยอื่นใด

ข้อ 6. ความเสียหายสืบเนื่องทุกชนิด (Consequential Loss) จากความสูญหายหรือความเสียหายของของที่รับขน เช่น การสูญเสียดลาด การหยุดชะงักของธุรกิจและสายการผลิต การเสียโอกาสในการใช้งาน เป็นต้น

ข้อ 7. ความรับผิดของผู้เอาประกันภัยในค่าเสียหายและการเรียกร้องจากการส่งมอบชักช้า (delay) เว้นแต่ได้ตกลงกันไว้อย่างชัดเจนเป็นลายลักษณ์อักษรกับผู้ตราส่งโดยระบุไว้ในสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบว่า ผู้เอาประกันภัยหรือผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต่างประเทศได้ยอมรับผิดในผลจากการส่งมอบชักช้า

ข้อ 8. ความเสียหายทั่วไป (General Average) ส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป (General Average Contribution) และค่าช่วยเหลือกู้ภัย (Salvage Charges)

ข้อ 9. ค่าใช้จ่ายในการกำจัดและขนย้ายวัตถุอันตรายตาม พ.ร.บ. วัตถุอันตราย พ.ศ. 2535 หรือซากของวัตถุดังกล่าว

ข้อ 10. ความรับผิดของผู้เอาประกันภัยในค่าเสียหาย ค่าใช้จ่ายและการเรียกร้องสำหรับความเสียหายจากอันตรายที่เกิดจากการแพร่กระจายของมลพิษหรือภาวะมลพิษ

### หมวด 3 เงื่อนไขทั่วไป

ข้อ 1. ระยะเวลาประกันภัย ความคุ้มครองความรับผิดของผู้เอาประกันภัยตามหมวด 1 ของกรมธรรม์ประกันภัยจะเริ่มต้นและสิ้นสุดตามระยะเวลาประกันภัยที่ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์ประกันภัย หรือเมื่อบริษัทได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนหรือค่าสินไหมทดแทนที่บริษัทได้ยอมรับเป็นลายลักษณ์อักษรว่าจะชดใช้ภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยนี้มีจำนวนเต็มจำนวนเงินจำกัดความรับผิดรวมตามกรมธรรม์ประกันภัยนี้แล้ว ทั้งนี้แล้วแต่ว่าเวลาใดจะถึงกำหนดก่อน กรมธรรม์ประกันภัยนี้จะสิ้นสุดบังคับ

ข้อ 2. ขอบเขตและเส้นทางการขนส่ง ในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงขอบเขตและเส้นทางการขนส่งตามทีระบุไว้ในตารางกรมธรรม์ประกันภัย ถ้าไม่ได้รับความเห็นชอบจากบริษัทเป็นลายลักษณ์อักษรก่อน บริษัทจะไม่รับผิดชอบต่อความสูญหายหรือความเสียหายหรือส่งมอบชักช้า ที่เกิดขึ้น

ข้อ 3. การพิจารณาชดใช้ค่าสินไหมทดแทน เมื่อของที่รับขนเกิดความสูญหายหรือเสียหาย<sup>256</sup> หรือส่งมอบชก้าและเป็นกรณีที่ได้รับการคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยนี้ ผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายส่วนแรกตามจำนวนที่ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์ประกันภัย บริษัทจะรับผิดชอบความเสียหายส่วนที่เหลือไม่เกินจำนวนเงินจำกัดความรับผิดหรือจำนวนเงินจำกัดความรับผิดรวมตามที่ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์ประกันภัยและชดใช้ตามเงื่อนไข

3.1 ชดใช้ตามจำนวนเงินที่ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิจำกัดความรับผิดตามกฎหมายหรือตามความตกลงที่มีผลใช้บังคับได้ตามกฎหมาย

3.2 ชดใช้โดยตรงให้แก่บุคคลภายนอกผู้มีสิทธิเรียกร้องสำหรับความสูญเสียวหรือความเสียหายของของที่รับขนตามราคาที่จะพึงมี ณ สถานที่และเวลาที่ส่งมอบแก่ผู้รับตราส่งหรือ ณ สถานที่และเวลาอันควรจะได้ส่งมอบแก่ผู้รับตราส่งตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยให้คำนวณตามราคาที่พระราชบัญญัติฯ ได้บัญญัติไว้เพื่อการคำนวณราคาของที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะต้องรับผิดชอบ แต่จะไม่เกินกว่าจำนวนเงินจำกัดความรับผิดตามที่ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์ประกันภัยและเมื่อรวมกันแล้วไม่เกินจำนวนเงินจำกัดความรับผิดรวมตามกรมธรรม์ประกันภัยนี้

3.3 ในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยได้รับประโยชน์จากซากของที่รับขน ค่าสินไหมทดแทนที่บริษัทจะชดใช้ตามกรมธรรม์ประกันภัยนี้จะถูกหักด้วยมูลค่าซากก่อน

3.4 ในกรณีการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อการส่งมอบชก้าและผู้เอาประกันภัยไม่สามารถจำกัดความรับผิดตามกฎหมาย ชดใช้ไม่เกินกว่าจำนวนเงินเช่นจะพึงกำหนดไว้ในเหตุของสูญหายหรือเสียหายสิ้นเชิง หรือไม่เกินจำนวนเงินจำกัดความรับผิดตามที่ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์ประกันภัย แล้วแต่จำนวนใดจะน้อยกว่า

ข้อ 4. หน้าที่ของผู้เอาประกันภัยในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน เป็นหน้าที่ของผู้เอาประกันภัย ลูกจ้างและตัวแทนของผู้เอาประกันภัยที่จะต้องกระทำการดังต่อไปนี้

4.1 แจ้งให้บริษัททราบโดยมิชักช้าเมื่อเกิดความสูญหายหรือความเสียหายหรือส่งมอบชก้าและให้ข้อมูลเกี่ยวกับเหตุเหล่านั้นในทันที และในกรณีที่ถูกฟ้องเป็นคดีต่อศาล ผู้เอาประกันภัยจะต้องแจ้งให้บริษัททราบทันทีและดำเนินการที่จำเป็นเพื่อรักษาสิทธิในการต่อสู้คดีภายในระยะเวลาที่กฎหมายกำหนด

ในกรณีที่ทุนทรัพย์ของคดีที่ผู้เอาประกันภัยถูกฟ้องเกินกว่าจำนวนเงินความเสียหายส่วนแรกที่ผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบ หากผู้เอาประกันภัยได้ดำเนินการตามหน้าที่ในข้อนี้และหากบริษัทเห็นว่ามูลคดีมิได้ตกอยู่ในข้อยกเว้นของกรมธรรม์ประกันภัยนี้หรือเป็นมูลคดีที่อาจได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัย บริษัทจะให้ความคุ้มครองค่าเสียหายความที่เกิดขึ้นในการต่อสู้คดีตามจำนวนที่บริษัทเห็นชอบ โดยมีเงื่อนไขว่าทนายความผู้ต่อสู้คดีแทนผู้เอาประกันภัยจำเป็นต้องได้รับความเห็นชอบจากบริษัท หรือบริษัทเป็นผู้กำหนดและไม่ว่ากรณีใดๆ ค่าทนายความดังกล่าว ค่าฤชาธรรมเนียมและหนี้

ตามคำพิพากษาเมื่อรวมแล้ว บริษัทจะรับผิดชอบไม่เกินไปกว่าจำนวนเงินจำกัดความรับผิดชอบตามที่ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์ประกันภัย <sup>257</sup>

4.2 ดำเนินการใดๆ ด้วยความรวดเร็วโดยควรในเหตุการณ์ทั้งหลายเท่าที่จำเป็นอันอยู่ในวิสัยที่ผู้เอาประกันภัยสามารถกระทำหรือควบคุมได้หรือตามที่บริษัทได้เรียกร้องให้กระทำเพื่อป้องกันมิให้ของที่รับขนต้องเสียหายหรือสูญเสียโดยสิ้นเชิงหรือเพื่อช่วยลดความเสียหายหรือความสูญเสียที่เกิดขึ้นในขณะนั้นให้น้อยลงหรือเพื่อดำเนินการรักษาสีทึหรือใช้สิทธิทั้งหลายที่มีต่อผู้ขนส่งทอดอื่นๆ หรือบุคคลอื่นอย่างเหมาะสม ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นตามสมควรจากการดำเนินการนั้น ผู้เอาประกันภัยเรียกร้องคืนจากบริษัทได้ แต่ไม่ว่ากรณีใดๆ บริษัทจะรับผิดชอบในค่าใช้จ่ายดังกล่าวรวมทั้งค่าสินไหมทดแทนที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบต่อของที่รับขนไม่เกินไปกว่าจำนวนเงินจำกัดความรับผิดชอบตามที่ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์ประกันภัยและเมื่อรวมกันแล้วไม่เกินกว่าจำนวนเงินจำกัดความรับผิดชอบรวมตามกรมธรรม์ประกันภัยนี้

4.3 ผู้เอาประกันภัยจะประนีประนอมยอมความหรือสมยอมกับบุคคลอื่นใดไม่ได้ เว้นแต่จะได้รับความเห็นชอบจากบริษัทเป็นลายลักษณ์อักษรก่อน

4.4 รวบรวมหลักฐานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องรวมทั้งรายละเอียดแห่งทรัพย์สินที่เสียหายหรือสูญหายหรือส่งมอบซากชำและประมาณมูลค่าของความเสียหายอันเกิดจากเหตุนั้น ส่งมอบเอกสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องตามที่บริษัทจะร้องขอ

บริษัทอาจไม่รับพิจารณาค่าใช้จ่ายค่าสินไหมทดแทน หากผู้เอาประกันภัยจงใจหรือมีเหตุอันควรเชื่อได้ว่าเจตนาไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขดังกล่าวข้างต้น

ข้อ 5. การผิดข้อรับรอง เป็นที่ตกลงโดยแจ้งชัดในกรมธรรม์ประกันภัยนี้ด้วยว่า ในกรณีที่กรมธรรม์ประกันภัยมีข้อรับรองระบุไว้ในหน้าตารางกรมธรรม์ประกันภัย เป็นหน้าที่ของผู้เอาประกันภัยที่ต้องปฏิบัติตามข้อรับรองนั้นอย่างเคร่งครัด หากผู้เอาประกันภัยผิดข้อรับรองบริษัทย่อมหลุดพ้นจากความรับผิดชอบตามกรมธรรม์ประกันภัยนี้ในทันทีที่มีการผิดข้อรับรองดังกล่าว

ข้อ 6. การตกเป็นโมฆียะของกรมธรรม์ประกันภัย ในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยได้มีการบรรยายคลาดเคลื่อนในสาระสำคัญเกี่ยวกับความเสี่ยงภัยที่เอาประกันภัยหรือข้อความจริงอันเป็นสาระสำคัญที่จำเป็นต้องแจ้งให้บริษัทรู้เพื่อการประเมินความเสี่ยงภัยหรือเพื่อกำหนดเบี้ยประกันภัยหรือมีการละเว้นไม่เปิดเผยข้อความจริงดังกล่าวนั้น ให้ถือว่าสัญญาประกันภัยตามกรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้ตกเป็นโมฆียะและบริษัททรงไว้ซึ่งสิทธิในการบอกล้างสัญญาประกันภัยนี้ภายในกำหนดหนึ่งเดือนนับแต่วันที่บริษัททราบถึงเหตุอันจะบอกล้างได้

ข้อ 7. การแจ้งรายละเอียดข้อมูลของผู้เอาประกันภัยทุกรอบระยะเวลาที่ได้ตกลงกัน

ผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่ในการรวบรวมและบันทึกรายละเอียดข้อมูลเกี่ยวกับของที่รับขนแต่ละเที่ยวตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และทุกเที่ยวที่กรมธรรม์ประกันภัยให้ความคุ้มครองนั้นรวมทั้งข้อมูลอื่นที่บริษัทกำหนด แล้วแจ้งรายละเอียดนั้นเป็นลายลักษณ์อักษรลงนามโดยผู้เอาประกันภัยหรือผู้ที่

ได้รับมอบหมายให้ทำการแทน ให้บริษัททราบภายในวันที่.....ของทุกกรอบระยะเวลาที่ได้ตกลงกันเพื่อทำการปรับปรุงเบี้ยประกันภัย

#### ข้อ 8. การปรับปรุงเบี้ยประกันภัย

เป็นที่ตกลงว่า เบี้ยประกันภัยตามที่ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้เป็นเบี้ยประกันภัยมัดจำขั้นต่ำ และจะมีการปรับปรุงใหม่ทุกกรอบระยะเวลาที่ได้ตกลงกันในระหว่างและเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาประกันภัย ตามอัตราและรายละเอียดที่ได้ตกลงกัน

#### ข้อ 9. การบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัย

9.1 บริษัทมีสิทธิบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้โดยไม่จำเป็นต้องคืนเบี้ยประกันภัยหากผู้เอาประกันภัยทุจริต

9.2 บริษัทมีสิทธิบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้ได้ด้วยการบอกกล่าวล่วงหน้าเป็นหนังสือไม่น้อยกว่า 60 วัน โดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียนถึงผู้เอาประกันภัยตามที่อยู่ของผู้เอาประกันภัยที่ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์ประกันภัย ในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยยังไม่มี ความรับผิดชอบที่กรมธรรม์ประกันภัยนี้ให้ความคุ้มครองและบริษัทใช้สิทธิบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยก่อนพ้นกำหนด 60 วัน นับแต่กรมธรรม์ประกันภัยมีผลใช้บังคับ บริษัทจะคืนเบี้ยประกันภัยมัดจำขั้นต่ำที่ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์ประกันภัยให้แก่ผู้เอาประกันภัยโดยหักเบี้ยประกันภัยสำหรับระยะเวลาที่กรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้ได้ใช้บังคับมาแล้วออกตามส่วน แต่ไม่ว่ากรณีใดๆ เบี้ยประกันภัยคืนจะไม่เกินกว่าร้อยละ 50 ของเบี้ยประกันภัยที่ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์ประกันภัย เว้นแต่บริษัทได้ใช้สิทธิบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยเมื่อพ้นกำหนด 60 วันนับแต่กรมธรรม์ประกันภัยมีผลใช้บังคับก็ไม่ต้องคืนเบี้ยประกันภัยมัดจำขั้นต่ำ

9.3 ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้ได้ ด้วยการแจ้งให้บริษัททราบเป็นหนังสือไม่น้อยกว่า 15 วัน โดยบริษัทจะไม่คืนเบี้ยประกันภัยให้

9.4 ในระหว่างระยะเวลาการบอกเลิกสัญญา 60 วันตามข้อ 9.2 และระยะเวลา 15 วันตามข้อ 9.3 ข้างต้น ผู้เอาประกันภัยยังคงต้องผูกพันตามข้อ 7 และข้อ 8 ของหมวดนี้

ข้อ 10. การระงับข้อพิพาทโดยอนุญาโตตุลาการ ในกรณีที่มีข้อพิพาทข้อขัดแย้งหรือข้อเรียกร้องใดๆ ภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้ระหว่างผู้เอาประกันภัยกับบริษัทและหากผู้เอาประกันภัยประสงค์และเห็นควรยุติข้อพิพาทนั้นโดยวิธีการอนุญาโตตุลาการ บริษัทตกลงยินยอมและให้ทำการวินิจฉัยชี้ขาดโดยอนุญาโตตุลาการตามข้อบังคับกรมการประกันภัยว่าด้วยอนุญาโตตุลาการ

ข้อ 11. อายุความ ความรับผิดชอบของบริษัทต่อผู้เอาประกันภัยตามกรมธรรม์ประกันภัยนี้ย่อมเป็นอันสิ้นสุดลงในทุกกรณี หากผู้เอาประกันภัยมิได้ดำเนินคดีทางศาลหรือยื่นข้อพิพาทให้อนุญาโตตุลาการชี้ขาดภายในกำหนดระยะเวลาสองปีนับแต่วันเกิดความสูญหาย ความเสียหาย หรือส่งมอบซากชำ ซึ่งผู้เอาประกันภัยมีสิทธิเรียกร้องให้บริษัทชดใช้ตามกรมธรรม์ประกันภัยนี้

ชื่อ - ที่อยู่บริษัท

ใบคำขอเอาประกันภัย

259

การประกันภัยความรับผิดตามกฎหมายจากการขนส่งวัตถุอันตรายทางบก

1. ชื่อผู้เอาประกันภัย .....
2. ที่อยู่ .....
- โทรศัพท์.....โทรสาร.....Website/E-mail address: .....
3. ลักษณะของกิจการ .....
- [ ]บุคคลทั่วไป [ ] ห้างหุ้นส่วน [ ] บริษัท [ ] บริษัทร่วมค้า [ ] อื่น ๆ ดำเนินธุรกิจนี้มา.....ปี

4. รายละเอียดประเภทของวัตถุอันตรายที่ทำการขนส่ง

ประเภทของวัตถุอันตราย แยกตามมติคณะกรรมการวัตถุ อันตราย (1-9)	ชื่อสารเคมี หรือวัตถุอันตราย	ปริมาณการขนส่ง โดยประมาณ (ต่อปี)	ลักษณะบรรจุภัณฑ์

5. รายละเอียดของยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งวัตถุอันตราย

ชื่อรถยนต์ / จี/รุ่น	เลขทะเบียน	เลขตัวถัง	จำนวนที่นั่ง/ขนาด/น้ำหนัก

6. ข้อตกลงคุ้มครองและจำนวนเงินจำกัดความรับผิด

ข้อตกลงคุ้มครอง	จำนวนเงินจำกัดความรับผิด
1. ความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยของบุคคลภายนอก	ไม่เกิน ..... บาท ต่อคน ไม่เกิน ..... บาท ต่อเหตุการณ์แต่ละครั้ง
2. ความเสียหายต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอก	ไม่เกิน ..... บาท ต่อเหตุการณ์แต่ละครั้ง
3. ค่าใช้จ่ายในการขจัด เคลื่อนย้าย บำบัด บรรเทาความเสียหาย รวมทั้งการฟื้นฟูให้กลับสู่สภาพเดิม หรือสภาพใกล้เคียงกับสภาพเดิม ซึ่งรวมถึงความเสียหายแก่สัตว์ พืช สิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติ ทรัพย์สินของแผ่นดิน หรือทรัพย์สินไม่มีเจ้าของ	ไม่เกิน ..... บาท ต่อเหตุการณ์แต่ละครั้ง
สำหรับข้อตกลงคุ้มครองข้อ 1 ข้อ 2 และข้อ 3 รวมกัน ไม่เกิน ..... บาท ต่อเหตุการณ์แต่ละครั้งและตลอดระยะเวลาเอาประกันภัย	

7. ท่านมีประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ สำหรับยานพาหนะดังกล่าวทุกคันหรือไม่  ไม่มี  มี 260  
 ถ้ามีโปรดระบุจำนวนเงินเอาประกันภัยความรับผิดชอบต่อความเสียหายทรัพย์สินบุคคลภายนอก (หรือแนบสำเนาตาราง  
 กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์).....

8. รายละเอียดของภาวะบรรจุกู้ยืมทั้งหมดจำนวน..... (โปรดระบุรายละเอียด)

รายละเอียดของภาวะบรรจุกู้ยืม (ชนิด ยี่ห้อ รุ่น ขนาดบรรจุ)	รหัสภาวะ	เลขที่ตัวถัง	ผ่านการตรวจรับรองมาตรฐานที่ กำหนดโดยภาครัฐ หรือไม่

9. เส้นทาง/ความถี่ในการขนส่ง

เส้นทางขนส่ง (จาก-ถึง)	ระยะทาง ไป-กลับ โดยเฉลี่ย (ก.ม.)	ความถี่ในการขนส่ง (เที่ยว/ต่อปี)

10. จำนวนพนักงานขับรถขนส่งกู้ยืม.....คน

11. ท่านมีนโยบายในเรื่องเหล่านี้หรือไม่

การซ่อมบำรุงรถ	
การอบรมพนักงานขับรถ	
ทีมปฏิบัติการฉุกเฉินกรณีเกิดการรั่วไหล/ระเบิดของกู้ยืม ยืม	

12. ท่านเคยถูกปฏิเสธการขอเอาประกันภัย หรือเคยถูกบอกเลิกสัญญา หรือปฏิเสธการต่ออายุสัญญา หรือถูกเรียกเก็บเบี้ย  
 ประกันภัยเพิ่มเติมสำหรับการประกันภัยอุบัติเหตุในการขนส่งกู้ยืมทางบกหรือไม่ ถ้าเคย โปรดระบุรายละเอียด  
 การประกันภัย และชื่อบริษัทประกันภัย .....

13. ประวัติความเสียหายในช่วง 5 ปี ที่ผ่านมา อันเป็นเหตุให้เกิดการรั่วไหลของกู้ยืม

เกิดขึ้นเมื่อ	รายละเอียดของการเกิดเหตุ	จำนวนเงินความเสียหาย	สถานะของการเรียกร้องค่าสินไหม

ข้าพเจ้ามีความประสงค์ขอเอาประกันภัยกับบริษัทตามเงื่อนไขของกรมธรรม์ประกันภัยที่บริษัทได้ใช้สำหรับการ  
 ประกันภัยนี้ และข้าพเจ้าขอรับรองว่ารายละเอียดต่างๆ ข้างต้นนี้ถูกต้องและสมบูรณ์ ข้าพเจ้าตกลงที่จะให้คำขอเอา  
 ประกันภัยนี้เป็นหลักฐานของสัญญาระหว่างข้าพเจ้าและบริษัท



(.....)

ลายมือชื่อผู้ขอเอาประกันภัย

ตำแหน่ง.....

○ ตัวแทน    ○ นายหน้าประกันภัยรายนี้ ..... ใบอนุญาตเลขที่ .....

คำเตือน

ให้ตอบคำถามข้างต้นตามความจริงทุกข้อ หากผู้เอาประกันภัยปกปิดข้อความจริง หรือแถลงข้อความอันเป็นเท็จ จะมีผลให้สัญญาที่ตนเป็น โฆษิตะ ซึ่งบริษัทมีสิทธิบอกล้างสัญญาตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 865 และอาจปฏิเสธการจ่ายค่าสินไหมทดแทนได้

<b>ตารางกรมธรรม์</b>		262
<b>การประกันภัยความรับผิดตามกฎหมายจากการขนส่งวัตถุอันตรายทางบก</b>		
รหัสบริษัท : .....		กรมธรรม์ประกันภัยเลขที่ : .....
ชื่อผู้เอาประกันภัย : .....		
ที่อยู่ : .....		
ประเภทของวัตถุอันตรายที่ทำการขนส่ง:		
ยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งที่ได้รับความคุ้มครอง หรือตามรายละเอียดแนบ		
ชื่อรถยนต์/ปี/รุ่น	เลขทะเบียน	เลขตัวถัง
		จำนวนที่นั่ง/ขนาด/น้ำหนัก
อาณาเขตการคุ้มครอง : ประเทศไทย		
ระยะเวลาประกันภัย : เริ่มต้นวันที่	เวลา	สิ้นสุดวันที่
		เวลา 16.30 น.
ข้อตกลงคุ้มครอง	จำนวนเงินจำกัดความรับผิด	
1. ความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยของบุคคลภายนอก	ไม่เกิน ..... บาท ต่อคน ไม่เกิน ..... บาท ต่อเหตุการณ์แต่ละครั้ง	
2. ความเสียหายต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอก	ไม่เกิน ..... บาท ต่อเหตุการณ์แต่ละครั้ง	
3. ค่าใช้จ่ายในการจัด เคลื่อนย้าย บำบัด บรรเทาความเสียหาย รวมทั้งการฟื้นฟูให้กลับสู่สภาพเดิม หรือสภาพใกล้เคียงกับสภาพเดิม ซึ่งรวมถึงความเสียหายแก่สัตว์ พืช สิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติ ทรัพย์สินของแผ่นดิน หรือทรัพย์สินไม่มีเจ้าของ	ไม่เกิน ..... บาท ต่อเหตุการณ์แต่ละครั้ง	
สำหรับข้อตกลงคุ้มครองข้อ 1 ข้อ 2 และข้อ 3 รวมกัน ไม่เกิน ..... บาท ต่อเหตุการณ์แต่ละครั้งและตลอดระยะเวลาเอาประกันภัย		
ความรับผิดส่วนแรกที่ผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบต่อเหตุการณ์แต่ละครั้ง		
	เบี้ยประกันภัยสุทธิ	บาท
	อากรแสตมป์	บาท
	ภาษีมูลค่าเพิ่ม	บาท
	เบี้ยประกันภัยรวม	บาท
<input type="checkbox"/> ตัวแทน	<input type="checkbox"/> นายหน้าประกันภัยรายนี้	ใบอนุญาตเลขที่

วันทำสัญญาประกันภัย.....วันออกกรมธรรม์ประกันภัย.....

เพื่อเป็นหลักฐาน บริษัท โดยบุคคลผู้มีอำนาจทำการแทนบริษัท ได้ลงลายมือชื่อ และประทับตราของบริษัท ไว้เป็นสำคัญ ณ สำนักงานของบริษัท

กรรมการ

กรรมการ

ผู้รับมอบอำนาจ



**หมวดที่ 1 คำจำกัดความ**

ถ้อยคำและคำบรรยายซึ่งมีความหมายเฉพาะที่ได้ให้ไว้ในส่วนใดก็ตามของกรมธรรม์ประกันภัยนี้ จะถือเป็นความหมายเดียวกันทั้งหมดไม่ว่าจะปรากฏในส่วนใดก็ตาม เว้นแต่จะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่นในกรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้

1.1	“กรมธรรม์ประกันภัย”	หมายถึง	ตารางกรมธรรม์ประกันภัย เงื่อนไข ข้อยกเว้น ข้อกำหนด เอกสารแนบท้าย ข้อรับรอง และใบสลักหลังกรมธรรม์ประกันภัย ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่ง แห่งสัญญาประกันภัยเดียวกัน
1.2	“บริษัท”	หมายถึง	ผู้รับประกันภัยตามกรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้
1.3	“ผู้เอาประกันภัย”	หมายถึง	บุคคลหรือนิติบุคคลตามที่ระบุชื่อเป็นผู้เอาประกันภัยในหน้าตารางกรมธรรม์ประกันภัย
1.4	“การขนส่ง”	หมายถึง	การขนส่งวัตถุอันตรายทางบกด้วยรถหรือพาหนะอื่นใด แต่ไม่หมายความรวมถึงการขนส่งวัตถุอันตรายทางรถไฟ และแพขนานยนต์
1.5	“วัตถุอันตราย”	หมายถึง	วัตถุอันตรายหรือสินค้าอันตรายซึ่งระบุไว้ในหน้าตารางกรมธรรม์ประกันภัยแบ่งตามคุณสมบัติความเป็นอันตราย 9 ประเภท ตามมติคณะกรรมการวัตถุอันตรายเรื่องการขนส่งวัตถุอันตรายทางบก พ.ศ. 2545 กล่าวคือ <ol style="list-style-type: none"> <li>1. วัตถุระเบิด</li> <li>2. ก๊าซ</li> <li>3. ของเหลวไวไฟ</li> <li>4. ของแข็งไวไฟ สารที่ลุกไหม้ได้เอง และสารให้ก๊าซไวไฟเมื่อสัมผัสกับน้ำ</li> <li>5. สารออกซิไดส์และสารอินทรีย์เปอร์ออกไซด์</li> <li>6. สารพิษและสารติดเชื้อ</li> <li>7. วัสดุกัมมันตรังสี</li> <li>8. สารกัดกร่อน</li> <li>9. วัตถุอันตรายอื่นๆ ซึ่งไม่อยู่ในประเภท 1-8</li> </ol>
1.6	“ระยะเวลาขนส่งที่ได้รับความคุ้มครอง”	หมายถึง	ระยะเวลาขนส่งซึ่งเริ่มต้นเมื่อรถบรรทุกวัตถุอันตราย ที่ทำการขนส่งวัตถุอันตรายเคลื่อนที่ระหว่างจุดเริ่มต้นและจุดหมายปลายทาง (เที่ยวไป – กลับ) รวมถึงการเปลี่ยนยานพาหนะระหว่างการขนส่ง ทั้งนี้ระยะเวลาตั้งแต่เริ่มต้นจนกระทั่งสิ้นสุดการขนส่ง จะต้องอยู่ภายใต้ระยะเวลาเอาประกันภัยตามที่ระบุในหน้าตารางกรมธรรม์ประกันภัย
1.7	“เหตุการณ์แต่ละครั้ง”	หมายถึง	เหตุการณ์ต่อเนื่องซึ่งเป็นผลทำให้เกิดความสูญเสียหรือเสียหายอันเนื่องมาจากสาเหตุเดียวกันแต่ละครั้ง

1.8	“ความรับผิดชอบแรก”	หมายถึง	จำนวนเงินซึ่งผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบเองตามที่ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์ต่อความเสียหายแต่ละครั้งและทุกครั้งที่ได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามกรมธรรม์ประกันภัยนี้
1.9	“บุคคลภายนอก”	หมายถึง	บุคคลใด ๆ ซึ่งไม่รวมถึงผู้เอาประกันภัย หรือลูกจ้างของผู้เอาประกันภัยขณะอยู่ในระหว่างทางรถที่จ้าง หรือบุคคลผู้ซึ่งในขณะที่เกิดเหตุอยู่ในระหว่างปฏิบัติงานให้ผู้เอาประกันภัยภายใต้สัญญาว่าจ้างหรือการฝึกงาน หรือคู่สมรส บิดา มารดา และบุตรของผู้เอาประกันภัย หรือบุคคลที่อยู่ด้วยกันกับผู้เอาประกันภัยซึ่งเกี่ยวข้อง โดยตรงหรือโดยอ้อมกับกิจการของผู้เอาประกันภัย และผู้โดยสารในยานพาหนะขนส่งวัตถุอันตรายที่เอาประกันภัย
1.10	“ผู้ขับขี่”	หมายถึง	ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ได้รับใบอนุญาตตามกฎหมายให้ขับขี่ยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งวัตถุอันตราย

## **หมวดที่ 2 ข้อตกลงคุ้มครอง**

โดยการซื้อถือข้อตกลงในใบคำขอเอาประกันภัยซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของกรมธรรม์ประกันภัยนี้ และเพื่อเป็นการตอบแทนเบี้ยประกันภัยที่ผู้เอาประกันภัยต้องชำระภายใต้ข้อบังคับเงื่อนไขทั่วไป ข้อตกลงคุ้มครอง ข้อยกเว้น และเอกสารแนบท้ายแห่งกรมธรรม์ประกันภัยนี้ บริษัทจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความสูญเสีย หรือความเสียหายอันเกิดแก่บุคคลภายนอกซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบตามกฎหมายเนื่องจากการรั่วไหล การระเบิด หรือการติดไฟของวัตถุอันตราย ที่ทำการขนส่งโดยผู้เอาประกันภัยในยานพาหนะขนส่งที่ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์ประกันภัย และเป็นผลทำให้เกิด

- (1) ความสูญเสียต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัยของบุคคลภายนอก
- (2) ความเสียหายต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอก
- (3) ค่าใช้จ่ายในการขจัด เคลื่อนย้าย บำบัด บรรเทาความเสียหาย รวมทั้งการฟื้นฟูให้กลับสู่สภาพเดิม หรือสภาพที่ใกล้เคียงกับสภาพเดิม ซึ่งรวมถึงความเสียหายแก่สัตว์ พืช สิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติ ทรัพย์สินของแผ่นดิน หรือทรัพย์สินไม่มีเจ้าของ

ทั้งนี้ ความรับผิดชอบของบริษัทตามข้อตกลงคุ้มครองดังกล่าวข้างต้น ให้รวมถึงค่าใช้จ่าย ค่าธรรมเนียมในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามกรมธรรม์ประกันภัยนี้ที่ผู้เอาประกันภัยได้ชดใช้ให้กับผู้เรียกร้อง และค่าใช้จ่าย ค่าธรรมเนียมซึ่งผู้เอาประกันภัยได้จ่ายไปด้วยความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจากบริษัท แต่เมื่อรวมกับความคุ้มครองอย่างอื่นแล้วจะต้องไม่เกินจำนวนเงินจำกัดความรับผิดชอบที่ระบุในตารางกรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้

## **หมวดที่ 3 ข้อยกเว้น**

กรมธรรม์ประกันภัยนี้ไม่คุ้มครองความรับผิดชอบตามกฎหมายอันเกิดจาก

- (1) ความสูญเสียหรือความเสียหายใดๆ ที่เกิดแก่บุคคลภายนอกซึ่งเป็นผู้กระทำละเมิด
- (2) ความรับผิดชอบแรกที่ผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบเองตามที่ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์ประกันภัย
- (3) ความสูญเสียหรือความเสียหายใด ๆ ต่อวัตถุอันตราย ภาชนะบรรจุวัตถุอันตราย รวมทั้งรถหรือพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง

- 266
- (4) ความสูญเสียหรือความเสียหายใดๆ ต่อทรัพย์สินที่ผู้เอาประกันภัย หรือลูกจ้างของผู้เอาประกันภัย คู่สมรส บิดา มารดา และบุตรของผู้เอาประกันภัยเป็นเจ้าของ หรือครอบครอง หรือดูแล ควบคุม หรือกำลังใช้ หรือกำลัง ปฏิบัติงาน
  - (5) ความสูญเสียหรือความเสียหายใดๆ อันเกิดจากการบรรจุก การหีบห่อ หรือการใช้ภาชนะบรรจุ หรืออุปกรณ์ที่ไม่ได้ มาตรฐานตามสภาพของวัตถุดิบอันตราย
  - (6) ความสูญเสียหรือความเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้นนอกอาณาเขตประเทศไทย
  - (7) ค่าปรับทางแพ่ง ค่าปรับทางอาญา หรือค่าปรับโดยสัญญา
  - (8) ความสูญเสียหรือความเสียหายซึ่งเกิดขึ้นขณะขนถ่ายวัตถุดิบอันตรายออกจากหรือใส่ในยานพาหนะหรือภาชนะที่ใช้ ขนส่งวัตถุดิบอันตราย
  - (9) ความสูญเสียหรือความเสียหายที่สืบเนื่องมาจากการเสื่อมสภาพของยานพาหนะ หรือการบรรทุกเกินขนาดน้ำหนัก ที่จะบรรทุกได้
  - (10) ความเสียหายต่อเนื้อใด ๆ ที่ไม่ได้เป็นผลมาจากความเสียหายต่อทรัพย์สิน หรือความสูญเสียต่อชีวิต ร่างกายหรือ ออเนมัยของบุคคลภายนอก เช่น การสูญเสียการตลาด การหยุดชะงักของธุรกิจและสายการผลิต การเสียโอกาสใน การใช้งาน เป็นต้น
  - (11) ความสูญเสียหรือความเสียหายใด ๆ ซึ่งเกิดจากผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ขนส่งวัตถุดิบอันตรายมีปริมาณแอลกอฮอล์ใน ร่างกายเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด หรือมีสารเสพติดหรือยาเสพติดให้โทษในร่างกาย
  - (12) ความสูญเสียหรือความเสียหายใด ๆ ซึ่งเกิดจากผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ขนส่งวัตถุดิบอันตรายไม่ได้รับใบอนุญาตขนส่ง วัตถุดิบอันตรายตามที่กฎหมายกำหนด
  - (13) ความสูญเสียหรือเสียหายไม่ว่าลักษณะใด ๆ อันเกิดจาก หรือเกี่ยวเนื่องมาจาก หรือเป็นผลโดยตรงหรือโดยอ้อมจาก
    - ก. สงคราม การรุกราน การกระทำที่มุ่งร้ายของศัตรูต่างชาติ หรือการกระทำที่มุ่งร้ายคล้ายสงคราม(ไม่ว่าจะมีการ ประกาศหรือไม่ก็ตาม) หรือสงครามกลางเมือง
    - ข. การแข่งขัน การกบฏ การจลาจล การนัดหยุดงาน การยึดอำนาจ การก่อความวุ่นวาย การก่อการร้าย การกระทำ ของผู้ก่อการร้าย การปฏิวัติ การประกาศกฏอัยการศึก หรือเหตุการณ์ใดๆ ซึ่งจะเป็นเหตุให้มีมีการประกาศหรือ คงไว้ซึ่งกฏอัยการศึก
    - ค. ความสูญเสียหรือความเสียหายใดๆ ที่เกิดขึ้นระหว่างหรือสืบเนื่องจากการริบ ยึด ทำลาย หรือทำ ความเสียหายแก่ ยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งโดยเจ้าหน้าที่ของรัฐ
    - ง. อาวุธนิวเคลียร์ การแผ่รังสี หรือการแพร่กัมมันตภาพรังสีจากเชื้อเพลิงนิวเคลียร์ หรือกากนิวเคลียร์ใด ๆ อัน เนื่องมาจากการเผาไหม้ของเชื้อเพลิงนิวเคลียร์ และจากกรรมวิธีใดๆ แห่งการแตกแยกตัวทางนิวเคลียร์ ซึ่งดำเนิน ติดต่อกันไปด้วยตัวเอง (เว้นแต่จะมีการให้ความคุ้มครองโดยระบุไว้ในเอกสารแนบท้ายเป็นการเฉพาะ)

#### หมวดที่ 4 เงื่อนไขและข้อข้อกำหนดทั่วไป

##### 1. สัญญาประกันภัย

กรมธรรม์ประกันภัยนี้รวมทั้งตารางกรมธรรม์ประกันภัย ใบคำขอเอาประกันภัย และเอกสารแนบท้ายประกอบกันเป็น สัญญาประกันภัย การเปลี่ยนแปลงข้อความใด ๆ ในสัญญาจะต้องได้รับความยินยอมจากบริษัทและ ได้ออกบันทึกสลักหลัง แนบไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยนี้แล้วจึงจะสมบูรณ์

## 2. เงื่อนไขบังคับก่อน

267

บริษัทต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนตามกรมธรรม์ประกันภัยนี้ เว้นแต่ผู้เอาประกันภัยไม่ได้ปฏิบัติให้ถูกต้องครบถ้วนตามสัญญาประกันภัยและเงื่อนไขแห่งกรมธรรม์ประกันภัย

## 3. หน้าที่ของผู้เอาประกันภัยในการจัดการป้องกัน

ผู้เอาประกันภัยต้องป้องกันหรือจัดให้มีการป้องกันตามสมควร เพื่อมิให้เกิดอุบัติเหตุ และต้องปฏิบัติตามบทบัญญัติของกฎหมายและข้อบังคับของเจ้าหน้าที่ราชการ

## 4. หน้าที่ของผู้เอาประกันภัยในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน

ในกรณีที่มีเหตุการณ์ซึ่งอาจก่อให้เกิดการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยนี้ ผู้เอาประกันภัยต้อง

- 4.1 แจ้งให้บริษัททราบโดยไม่ชักช้า
- 4.2 ส่งต่อให้บริษัททันทีเมื่อได้รับหมายศาลหรือคำสั่งหรือคำบังคับของศาล
- 4.3 ผู้เอาประกันภัยจะต้องไม่ตกลงยินยอมเสนอ หรือให้สัญญาว่าจะชดใช้ค่าเสียหายให้แก่บุคคลใดๆ โดยไม่ได้รับความยินยอมจากบริษัท เว้นแต่บริษัทมิได้จัดการต่อการเรียกร้องนั้น
- 4.4 ส่งรายละเอียดและช่วยเหลือตามความจำเป็น เพื่อให้บริษัทตกลงชดใช้ค่าสินไหมทดแทน หรือต่อผู้ซื้อเรียกร้องใด ๆ หรือฟ้องคดีให้

## 5. หน้าที่ของผู้เอาประกันภัยในการดำเนินการอย่างทันทีทันใดเพื่อป้องกันความเสียหายอันอาจเพิ่มขึ้น

เมื่อเกิดความเสียหายขึ้น ผู้เอาประกันภัยหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่ในการหยุดยั้งการทำปฏิกริยา หรือการทำให้เป็นกลาง หรือการทำความสะอาดสารเคมีที่รั่วไหล เป็นต้น เพื่อป้องกันความเสียหายอันอาจเพิ่มขึ้นต่อสิ่งแวดล้อม หรือบุคคลภายนอก ซึ่งค่าใช้จ่ายฉุกเฉินที่สมเหตุสมผลนี้อยู่ภายใต้ความคุ้มครองของกรมธรรม์ประกันภัย ภายใต้จำนวนเงินจำกัดความรับผิดชอบที่ระบุไว้ในหน้าตารางกรมธรรม์ ไม่ว่าจะดำเนินการโดยผู้เอาประกันภัยเอง หรือปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าหน้าที่ของรัฐ หรือกระทำโดยเจ้าหน้าที่ของรัฐ ประกันภัย หนึ่ง ค่าใช้จ่ายนี้ไม่จำเป็นต้องได้รับความยินยอมจากบริษัทก่อนที่จะดำเนินการได้

สำหรับค่าเสียหาย และค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นหลังจากนั้นเพื่อฟื้นฟูสิ่งแวดล้อม ให้กลับคืนสู่สภาพเดิม หรือสภาพที่ใกล้เคียงกับสภาพเดิมจะต้องได้รับความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจากบริษัทก่อน

ค่าใช้จ่ายที่ผู้เอาประกันภัยได้จ่ายไปเพื่อ หยุดยั้งการทำปฏิกริยา หรือ การทำให้เป็นกลาง หรือ การทำความสะอาดสารเคมีที่รั่วไหลดังกล่าว บริษัทฯจะจ่ายคืนให้แก่ผู้เอาประกันภัย ทันทีตามความคุ้มครองของกรมธรรม์ประกันภัย แต่ผู้เอาประกันภัย จะต้องส่งมอบเอกสาร หลักฐาน แสดงค่าใช้จ่ายตามความจำเป็นที่เกิดขึ้นให้แก่บริษัทฯ

## 6. การรับช่วงสิทธิ

ผู้เอาประกันภัยจะต้องไม่กระทำการใดๆ ที่จะทำให้การรับช่วงสิทธิของบริษัทต่อผู้กระทำผิดกระทบกระเทือน และต้องร่วมมือกับบริษัทในการที่บริษัทจะใช้สิทธิไล่เบียดจากบุคคลอื่น

## 7. สิทธิของบริษัท

บริษัทมีสิทธิเข้าดำเนินการต่อผู้ผิด และมีสิทธิทำการประนีประนอมในนามของผู้เอาประกันภัยต่อการเรียกร้องใด ๆ

## 8. การระงับข้อพิพาทโดยอนุญาโตตุลาการ

ในกรณีที่มิข้อพิพาท ข้อขัดแย้ง หรือข้อเรียกร้องใด ๆ ภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้ระหว่างผู้มีสิทธิเรียกร้องตามกรมธรรม์ประกันภัยกับบริษัท และหากผู้มีสิทธิเรียกร้องประสงค์และเห็นควรยุติข้อพิพาทนั้น โดยวิธีการ

อนุญาตตุลาการ บริษัทตกลงยินยอมและให้ทำการวินิจฉัยชี้ขาดโดยอนุญาตตุลาการตามข้อบังคับสำนักงาน  
คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยว่าด้วยอนุญาตตุลาการ 268

**9. การบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัย**

- 9.1 บริษัทจะบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้ได้ ด้วยการส่งหนังสือบอกกล่าวล่วงหน้า ไม่น้อยกว่า 15 วัน โดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียนถึงผู้เอาประกันภัย ตามที่อยู่ครั้งสุดท้ายที่แจ้งให้บริษัททราบ ในกรณีนี้บริษัทจะคืนเบี้ยประกันภัยให้แก่ผู้เอาประกันภัย โดยหักเบี้ยประกันภัยสำหรับระยะเวลาที่กรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้ได้ใช้บังคับมาแล้วออกตามส่วน
- 9.2 ผู้เอาประกันภัยจะบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้ได้โดยแจ้งให้บริษัททราบเป็นหนังสือและมีสิทธิได้รับเบี้ยประกันภัยคืนหลังจากหักเบี้ยประกันภัยสำหรับระยะเวลาที่กรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้ได้ใช้บังคับมาแล้วออกตามอัตราเบี้ยประกันภัยระยะสั้นตามตารางที่ระบุไว้ ดังต่อไปนี้

ตารางอัตราเบี้ยประกันภัยระยะสั้น

ระยะเวลาประกันภัย (ไม่เกินเดือน)	ร้อยละของ เบี้ยประกันภัยเต็มปี
1	15
2	25
3	35
4	45
5	55
6	65
7	75
8	80
9	85
10	90
11	95
12	100

**10. การประกันภัยอื่น**

- 10.1 ในกรณีรถขนส่งวัตถุอันตรายมีการทำประกันภัยรถยนต์ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และ/หรือการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ ซึ่งคุ้มครองความรับผิดต่อบุคคลภายนอกไว้ด้วย และอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นสามารถเรียกร้องจากกรมธรรม์ประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และ/หรือตามกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจได้ ให้ถือว่าความรับผิดตามกรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้ จะเกิดขึ้นและรับผิดชอบชดใช้เฉพาะส่วนที่เกินจากการชดใช้ภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยดังกล่าวข้างต้น
- 10.2 ถ้าในขณะที่เกิดเหตุซึ่งเป็นผลให้มีการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยนี้มีการประกันภัยอื่นนอกเหนือจากข้อ 10.1 ซึ่งคุ้มครองถึงความสูญเสียหรือเสียหายอย่างเดียวกัน บริษัทจะชดใช้ไม่เกินอัตราส่วนจำนวนเงินจำกัดความรับผิดของบริษัท สำหรับจำนวนเงินที่ต้องจ่ายเกี่ยวกับความสูญเสียหรือเสียหายนั้น



## 11. จำนวนเงินจำกัดความรับผิด

จำนวนเงินจำกัดความรับผิดสูงสุดของบริษัทจะไม่เกินจำนวนเงินจำกัดความรับผิดสูงสุดต่อเหตุการณ์แต่ละครั้ง และตลอดระยะเวลาเอาประกันภัยตามที่ระบุในหน้าตารางกรมธรรม์ประกันภัย

ในกรณีที่รถยนต์ลากจูง(หัวลาก) และรถพ่วง(หางลาก) ได้เอาประกันภัยไว้กับบริษัทประกันภัยทั้งในส่วนรถยนต์ ลากจูงและรถพ่วง หากเกิดเหตุความเสียหายผู้ได้รับความเสียหายจะได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนดังนี้

- 1) หากรถยนต์ลากจูง(หัวลาก) และรถพ่วง(หางลาก) ได้เอาประกันภัยไว้ภายใต้บริษัทประกันภัยเดียวกันบริษัทประกันภัยจะชดใช้ไม่เกินวงเงินจำกัดความรับผิดเฉพาะกรมธรรม์ประกันภัยที่มีวงเงินจำกัดความรับผิดสูงสุด เพียงฉบับเดียวเท่านั้น
- 2) หากรถยนต์ลากจูง(หัวลาก) และรถพ่วง(หางลาก) ได้เอาประกันภัยไว้ต่างบริษัท เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นบริษัทประกันภัยจะร่วมกันเฉลี่ยชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามสัดส่วนของจำนวนเงินจำกัดความรับผิดของแต่ละบริษัทประกันภัย และผู้ได้รับความเสียหายจะได้รับการชดใช้ไม่เกินจำนวนเงินจำกัดความรับผิดของกรมธรรม์ประกันภัยฉบับที่มีวงเงินจำกัดความรับผิดสูงสุดเท่านั้น

## 12. เงื่อนไขพิเศษการคงไว้ซึ่งจำนวนเงินเอาประกันภัย

ในกรณีที่บริษัทได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความสูญเสียหรือเสียหายตามกรมธรรม์ประกันภัยนี้ บริษัทจะคงให้ความคุ้มครองโดยไม่ลดจำนวนเงินเอาประกันภัยตามจำนวนเงินค่าสินไหมทดแทนที่บริษัทได้ชดใช้ไป แต่ผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบในเบี้ยประกันภัยที่คิดเพิ่มเติมเพื่อการคงไว้ของจำนวนเงินเอาประกันภัยให้กลับสู่สภาพเดิมนับแต่วันที่เกิดความสูญเสียหรือเสียหาย

## เอกสารแนบท้าย

ขยายความคุ้มครองกรณีแท้งก์บรรทุก ยังมีได้ผ่านการรับรองมาตรฐาน

(Uncertified Tank Clause)

เอกสารแนบท้ายเลขที่.....เป็นส่วนหนึ่งของกรมธรรม์ประกันภัยเลขที่.....วันทำเอกสาร.....
ชื่อผู้เอาประกันภัย.....
ระยะเวลาที่มีผลบังคับ เริ่มตั้งแต่วันที่.....เวลา.....น. สิ้นสุดวันที่.....เวลา 12.00 น.
เบี้ยประกันภัยเพิ่ม.....บาท อากรแสตมป์.....บาท ภาษีมูลค่าเพิ่ม.....บาท รวม.....บาท

เป็นที่ตกลงกันว่า ถ้าข้อความใดในเอกสารนี้ขัดหรือแย้งกับข้อความที่ปรากฏในกรมธรรม์ประกันภัยให้ใช้ข้อความที่ปรากฏในเอกสารนี้บังคับแทน

กรมธรรม์ประกันภัยนี้ไม่นำข้อความในหมวดที่ 3 ข้อยกเว้นข้อที่ 5 มาบังคับใช้กับแท้งก์บรรทุกวัตถุอันตรายที่กำลังรอตรวจสอบ โดยกรมโรงงานอุตสาหกรรม หรือหน่วยงานที่ได้รับอนุมัติจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมให้ทำการตรวจสอบ ภายในระยะเวลา.....เดือน ตามแผนงานที่ได้ยื่นต่อกรม โรงงานอุตสาหกรรมไว้ โดยบริษัทจะคำนวณเบี้ยประกันภัยแบบระยะสั้น

ทั้งนี้ หากครบกำหนดระยะเวลาตามที่กำหนดไว้ข้างต้น แท้งก์บรรทุกวัตถุอันตรายดังกล่าวไม่ผ่านการรับรองมาตรฐานหรือไม่มีใบรับรองมาตรฐานจากกรม โรงงานอุตสาหกรรม กรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้จะสิ้นสุดความคุ้มครองลงทันที โดยบริษัทจะคืนเบี้ยประกันภัยตามสัดส่วน

ส่วนเงื่อนไขและข้อความอื่นๆ ในกรมธรรม์ประกันภัยนี้คงใช้บังคับตามเดิม

## เอกสารแนบท้าย

ขยายความคุ้มครองการขนถ่ายวัตถุดิบทรายออกจากหรือใส่ในยานพาหนะหรือภาชนะที่ใช้ขนส่งวัตถุดิบทราย

(Loading and Unloading Clause)

เอกสารแนบท้ายเลขที่.....เป็นส่วนหนึ่งของกรมธรรม์ประกันภัยเลขที่.....วันที่ทำเอกสาร.....
ชื่อผู้เอาประกันภัย.....
ระยะเวลาที่มีผลบังคับ เริ่มตั้งแต่วันที่.....เวลา.....น. สิ้นสุดวันที่.....เวลา 12.00 น.
เบี้ยประกันภัยเพิ่ม.....บาท อากรแสดมปี.....บาท ภาษีมูลค่าเพิ่ม.....บาท รวม.....บาท

เป็นที่ตกลงกันว่า ถ้าข้อความใดในเอกสารนี้ขัดหรือแย้งกับข้อความที่ปรากฏในกรมธรรม์ประกันภัยให้ใช้ข้อความที่ปรากฏในเอกสารนี้บังคับแทน

การประกันภัยตามกรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้ได้ขยายความคุ้มครองให้รวมถึงความรับผิดชอบตามกฎหมายของผู้เอาประกันภัยตามที่ได้รับความสะดวกภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยนี้ อันเกิดจาก การขนถ่ายวัตถุดิบทรายออกจากหรือใส่ในยานพาหนะหรือภาชนะที่ใช้ขนส่งวัตถุดิบทราย

ความรับผิดชอบภายใต้การขยายความคุ้มครองนี้ถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของจำนวนเงินจำกัดความรับผิดชอบสูงสุดที่ระบุในกรมธรรม์ประกันภัย

ส่วนเงื่อนไขและข้อความอื่น ๆ ในกรมธรรม์ประกันภัยนี้คงใช้บังคับตามเดิม

## เอกสารแนบท้าย

## ขยายความคุ้มครองถึงการขนส่งขณะข้ามแพขนานยนต์ภายในประเทศไทย

## (Ferry Extension Clause)

เอกสารแนบท้ายเลขที่.....เป็นส่วนหนึ่งของกรมธรรม์ประกันภัยเลขที่.....วันทำเอกสาร.....
ชื่อผู้เอาประกันภัย.....
ระยะเวลาที่มีผลบังคับ เริ่มตั้งแต่วันที่.....เวลา.....น. สิ้นสุดวันที่.....เวลา 12.00 น.
เบี้ยประกันภัยเพิ่ม.....บาท อากรแสดมปี.....บาท ภาษีมูลค่าเพิ่ม.....บาท รวม.....บาท

เป็นที่ตกลงกันว่า ถ้าข้อความใดในเอกสารนี้ขัดหรือแย้งกับข้อความที่ปรากฏในกรมธรรม์ประกันภัยให้ใช้ข้อความที่ปรากฏในเอกสารนี้บังคับแทน

การประกันภัยตามกรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้ได้ขยายความคุ้มครองให้รวมถึงความรับผิดตามกฎหมายของผู้เอาประกันภัยตามที่ได้ได้รับความคุ้มครองภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยนี้ อันเกิดจาก การขนส่งวัตถุอันตรายขณะข้ามแพขนานยนต์ภายในอาณาเขตประเทศไทย

ความรับผิดภายใต้การขยายความคุ้มครองนี้ถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของจำนวนเงินจำกัดความรับผิดสูงสุดที่ระบุในกรมธรรม์ประกันภัย

ส่วนเงื่อนไขและข้อความอื่นๆ ในกรมธรรม์ประกันภัยนี้คงใช้บังคับตามเดิม

**เอกสารแนบท้าย**  
**ขยายความคุ้มครองถึงการขนส่งโดยรถไฟภายในประเทศไทย**  
**(Train Extension Clause)**

เอกสารแนบท้ายเลขที่.....เป็นส่วนหนึ่งของกรมธรรม์ประกันภัยเลขที่.....วันทำเอกสาร.....
ชื่อผู้เอาประกันภัย.....
ระยะเวลาที่มีผลบังคับ เริ่มต้นวันที่.....เวลา.....น. สิ้นสุดวันที่.....เวลา 12.00 น.
เบี้ยประกันภัยเพิ่ม.....บาท อากรแสดมปี.....บาท ภาษีมูลค่าเพิ่ม.....บาท รวม.....บาท

เป็นที่ตกลงกันว่า ถ้าข้อความใดในเอกสารนี้ขัดหรือแย้งกับข้อความที่ปรากฏในกรมธรรม์ประกันภัยให้ใช้ข้อความที่ปรากฏในเอกสารนี้บังคับแทน

การประกันภัยตามกรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้ได้ขยายความคุ้มครองให้รวมถึงความรับผิดชอบตามกฎหมายของผู้เอาประกันภัยตามที่ได้รับคุ้มครองภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยนี้ อันเกิดจาก การขนส่งวัตถุอันตรายทางรถไฟภายในอาณาเขตประเทศไทย

ความรับผิดชอบภายใต้การขยายความคุ้มครองนี้ถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของจำนวนเงินจำกัดความรับผิดชอบสูงสุดที่ระบุในกรมธรรม์ประกันภัย

ส่วนเงื่อนไขและข้อความอื่น ๆ ในกรมธรรม์ประกันภัยนี้คงใช้บังคับตามเดิม

## ประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม

เรื่อง การประกันภัยความเสียหายจากการขนส่งวัตถุอันตราย พ.ศ. ๒๕๕๕

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๕ วรรคสาม มาตรา ๒๐ (๑) แห่งพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. ๒๕๓๕ อันเป็นพระราชบัญญัติที่มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิ และเสรีภาพของบุคคลซึ่งมาตรา ๒๕ ประกอบกับมาตรา ๑๑ มาตรา ๓๕ มาตรา ๓๕ มาตรา ๔๘ และมาตรา ๕๐ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม โดยความเห็นของคณะกรรมการวัตถุอันตรายออกประกาศกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข การประกันภัยความเสียหายจากการขนส่งวัตถุอันตรายไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ในประกาศนี้ “การขนส่ง” หมายความว่า การขนส่งวัตถุอันตรายทางบกด้วยรถหรือพาหนะอื่นใด แต่ไม่หมายความรวมถึงการขนส่งวัตถุอันตรายทางรถไฟ

ข้อ ๒ ผู้ขนส่งวัตถุอันตรายในแท็งก์ติดตั้งถาวรกับตัวรถ (FIXED TANKS) แท็งก์ติดตั้งไม่ถาวรกับตัวรถ (DEMOUNTABLE TANKS) แท็งก์คอนเทนเนอร์ (TANK-CONTAINERS) แท็งก์สับเปลี่ยนได้ซึ่งผนังโครงสร้างทำด้วยโลหะ (TANK SWAP BODIES WITH SHELLS MADE OF METALLIC MATERIALS) รถติดตั้งภาชนะบรรจุก๊าซเรียงกันเป็นดับ (BATTERY-VEHICLES) แท็งก์พลาสติกเสริมไฟเบอร์ [(FIBER-REINFORCED PLASTICS TANKS หรือ (FRP)] และแท็งก์บรรจุของเสียที่ทำงานภายใต้สุญญากาศ (VACUUM OPERATED WASTE TANKS) ต้องมีการประกันภัยความเสียหายในการขนส่งวัตถุอันตรายนอกเหนือการทำประกันภัย ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕

การประกันภัยตามวรรคแรกต้องเป็นการประกันภัยกับบริษัทประกันวินาศภัยที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยตามกฎหมายว่าด้วยการประกันวินาศภัย

การประกันภัยความเสียหายจากการขนส่งวัตถุอันตราย ตามประกาศนี้ให้คุ้มครองภัยอันเป็นผลมาจากการรั่วไหล การระเบิด หรือการติดไฟของวัตถุอันตรายที่ทำการขนส่งทุกกรณี และเป็นผลให้เกิด

(๑) ความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยของบุคคลภายนอก เว้นแต่บุคคลภายนอกนั้นเป็นผู้กระทำละเมิด

(๒) ความเสียหายต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอก เว้นแต่บุคคลภายนอกนั้นเป็นผู้กระทำละเมิด

(๓) ค่าใช้จ่ายในการจัด เคลื่อนย้าย บำบัด บรรเทาความเสียหาย รวมทั้งการฟื้นฟูให้กลับสู่สภาพเดิม หรือสภาพที่ใกล้เคียงกับสภาพเดิม ซึ่งรวมถึงความเสียหายแก่สัตว์ พืช สิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติ ทรัพย์สินของแผ่นดิน หรือทรัพย์สินที่ไม่มีเจ้าของ

สำหรับขอบเขตการคุ้มครอง ให้เริ่มต้นตั้งแต่รถบรรทุกวัตถุอันตรายที่ทำการขนส่งวัตถุอันตราย เคลื่อนที่จนถึงที่หมาย

ข้อ ๓ จำนวนเงินคุ้มครองของกรมธรรม์ประกันภัยตามประกาศนี้ต้องไม่น้อยกว่าดังต่อไปนี้

(๑) จำนวนเงินเอาประกันภัยตามข้อ ๒ (๑) ไม่ต่ำกว่าหนึ่งแสนบาทต่อหนึ่งคน และไม่ต่ำกว่า สิบล้านบาทสำหรับเหตุการณ์แต่ละครั้ง

(๒) ความคุ้มครองตามข้อ ๒ รวมกันแล้วต้องไม่ต่ำกว่าสามสิบล้านบาทต่อการเกิดเหตุการณ์หนึ่งครั้ง

ข้อ ๔ ผู้ขนส่งวัตถุอันตรายต้องแสดงต้นฉบับของกรมธรรม์ประกันภัยสำหรับรถ หรือพาหนะ ที่ใช้ในการขนส่งแต่ละคันพร้อมทั้งส่งมอบสำเนากรมธรรม์ประกันภัยดังกล่าวไว้เป็นหลักฐานต่อ กรมโรงงานอุตสาหกรรม ทั้งนี้ ผู้ขนส่งวัตถุอันตรายต้องจัดให้มีประกันภัยตลอดเวลาที่ดำเนินกิจการ

ข้อ ๕ การชดเชยค่าเสียหายตามประกาศนี้ ไม่ตัดสิทธิ์ผู้เสียหายในอันที่จะเรียกร้องค่าสินไหม ทดแทนเพื่อความเสียหายอันเกิดจากการละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

ทั้งนี้ ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ ๒๖ มกราคม พ.ศ. ๒๕๔๕

สุริยะ จรุงเรืองกิจ

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม

## ประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม

เรื่อง การประกันภัยความเสียหายจากการขนส่งวัตถุอันตราย (ฉบับที่ ๒)

พ.ศ. ๒๕๕๐

ตามประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่อง การประกันภัยความเสียหายจากการขนส่งวัตถุอันตราย พ.ศ. ๒๕๔๕ ลงวันที่ ๒๖ มกราคม พ.ศ. ๒๕๔๕ โดยให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวัน นับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป ซึ่งได้ลงประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ ๒๓ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๔๕ นั้น

เนื่องจากหน่วยงานหลายฝ่ายที่เกี่ยวข้องยังขาดความพร้อมในการที่จะปฏิบัติตามข้อกำหนดของประกาศดังกล่าว

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๕ วรรคสาม และมาตรา ๒๐ (๑) แห่งพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. ๒๕๓๕ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม โดยความเห็นของคณะกรรมการวัตถุอันตรายออกประกาศไว้ ดังต่อไปนี้

ให้ขยายระยะเวลาการบังคับใช้ประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่อง การประกันภัยความเสียหายจากการขนส่งวัตถุอันตราย พ.ศ. ๒๕๔๕ ลงวันที่ ๒๖ มกราคม พ.ศ. ๒๕๔๕ จากที่กำหนดไว้เดิม เป็น “ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๕๐ เป็นต้นไป”

ประกาศ ณ วันที่ ๑๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๐

โฆสิต ปั้นเปี่ยมรัษฎ์

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม



### ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

นางสาวสุธิตา มานิตย์กุล เกิดวันที่ 18 ตุลาคม พ.ศ.2527 สำเร็จการศึกษานิติศาสตรบัณฑิต และประกาศนียบัตรสาขากฎหมายพาณิชย์และธุรกิจ จากคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ปีการศึกษา 2552 สอบไล่ได้หลักสูตรวิชาว่าความของสำนักฝึกอบรมว่าความแห่งสหภาพนายความ และใบอนุญาตว่าความรุ่นที่ 30 และสอบไล่ได้ประกาศนียบัตรจากสถาบันเนติบัณฑิตยสภา สมัยที่ 62 ปัจจุบันเป็นข้าราชการพลเรือนสามัญ สำนักงานเลขานุการกรม สำนักงานปรมาณูเพื่อสันติ