

บทคัดย่อ

รหัสโครงการ : RDG5030023

ชื่อโครงการ : กรอบแนวคิดการประกันภัยความเสียหาย จากการขนส่งวัตถุอันตรายที่เหมาะสม
กับประเทศไทย

ชื่อนักวิจัย : อังสนา จันทรนาค¹, ดวงยศ สุภิกิตย์²

¹คณะบริหารธุรกิจและเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ, ²คณะวิศวกรรมศาสตร์
มหาวิทยาลัยมหิดล

Email address : angkana_channak@hotmail.com

ระยะเวลาโครงการ :

เมษายน 2550 – เมษายน 2552

วัตถุประสงค์

1. เพื่อได้รูปแบบการประกันภัยการขนส่งสินค้าอันตราย ในประเด็นการคุ้มครองต่อความรับผิดชอบ และการชดเชยความเสียหายต่อบุคคลภายนอก และสิ่งแวดล้อม
2. เพื่อจัดทำกรอบแนวคิดการประกันภัยการขนส่งสินค้าอันตรายที่เหมาะสมกับประเทศไทย

วิธีการวิจัย :

งานวิจัยฉบับนี้ เป็นการสืบค้นข้อมูลทางเอกสาร ร่วมกับการเก็บข้อมูล โดยใช้แบบสัมภาษณ์ แบบกึ่งโครงสร้างกับผู้ประกอบการ การขนส่งวัตถุอันตราย และ ผู้ประกอบการ ธุรกิจประกันภัย ในประเด็น ความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก อันเนื่องมาจาก การขนส่งวัตถุอันตราย รูปแบบการประกันภัย การขนส่งวัตถุอันตราย ที่เหมาะสมกับประเทศไทย วิเคราะห์ข้อมูล จากการสัมภาษณ์ และ จัดทำกรอบแนวคิด ตามประเด็นการบริหาร จัดการความเสี่ยง และการประกันภัยการขนส่งสินค้าอันตราย ดังนี้

- ระบบการขนส่งสินค้าอันตราย ปัญหา และอุปสรรคที่เกี่ยวข้อง กับการประกันภัย สำหรับการขนส่งในปัจจุบัน
- ความเสียหาย (บุคคล ทรัพย์สิน และสิ่งแวดล้อม) ที่เป็นไปได้ ในรูปแบบของค่าของความเสียหาย (Amount of Loss / Severity), สาเหตุของความเสียหาย (Cause of Loss), และความถี่ของการเกิดความเสียหาย(Frequency of Loss)
- เกณฑ์ชี้วัดมาตรฐานภัย

- รูปแบบการจัดการความเสี่ยงสำหรับความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น ได้แก่ รูปแบบการประกันภัย, การบริหารจัดการโดยผู้ประกอบการเอง, การบริหารจัดการของหน่วยงานรัฐ
- การแก้ไขความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมโดยพลันและการฟื้นฟูสิ่งแวดล้อม
- กระบวนการเรียกค่าชดเชยความเสียหาย

ขอบเขตการวิจัย

การขนส่งสินค้าอันตรายสำหรับการศึกษาในโครงการนี้หมายถึงความถึงการขนส่ง “วัตถุอันตราย” ตามประกาศแนบท้ายพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. 2535 โดยให้ความสำคัญกับวัตถุอันตรายที่อยู่ในความดูแลรับผิดชอบของกรมโรงงานอุตสาหกรรมเป็นหลัก และ ไม่รวมถึงสัตว์ที่เป็นอันตราย และการขนส่งนี้เป็นการขนส่งทางบก ด้วยพาหนะดังระบุไว้ตามประกาศฯ โดยไม่รวมการขนส่งทางรถไฟ อ้างอิงตามประกาศ กระทรวงอุตสาหกรรม เรื่องการประกันภัยความเสียหายจากการขนส่ง วัตถุอันตราย พ.ศ. 2549

ผลการศึกษาวิจัย :

ผลการศึกษาพบว่า กรมธรรม์ที่ใช้อยู่สำหรับการขนส่งวัตถุอันตรายมี 2 ลักษณะ คือ 1) กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ ซึ่งให้ความคุ้มครองความเสียหายต่อชีวิต และทรัพย์สินของบุคคลภายนอก ทั้งในส่วนที่เป็นกรมธรรม์ภาคสมัครใจ และกรมธรรม์ภาคบังคับ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ 2) กรมธรรม์ความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก ซึ่งให้ความคุ้มครอง ทั้งในชีวิต และทรัพย์สินของบุคคลภายนอก รวมถึงทรัพย์สินสาธารณะ และค่าใช้จ่ายสำหรับการชำระล้าง คืบสภาพ ซึ่งกรมธรรม์ดังกล่าว มีการซื้อเฉพาะผู้ประกอบการ การขนส่งวัตถุอันตรายบางรายเท่านั้น นอกจากนี้ผู้ประกอบการการขนส่งวัตถุอันตราย ยังได้มีการจัดการความเสี่ยง โดยการตรวจสอบสภาพรถ แท็งค์บรรจวัตถุอันตราย รวมถึงอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง การคัดเลือก และการฝึกอบรมพนักงานขับรถ ให้ตระหนักถึงความปลอดภัย การระงับภัยเบื้องต้น ในกรณีฉุกเฉิน สำหรับผู้ประกอบการวัตถุอันตรายบางรายที่เข้าสัมภาษณ์ยังได้มีการพิจารณาสำรองเงินทุนของบริษัทบางส่วน (เช่น 10% ของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานต่อปี) เพื่อเป็นเงินทุนสำรองของผู้ประกอบการในการชดเชยความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อบุคคลภายนอก ในกรณีที่วงเงินเรียกร้องความเสียหายที่ตกลงกันสูงกว่าวงเงินที่จัดทำประกันภัยไว้ ผู้ประกอบการวัตถุอันตรายจะใช้เวลาสำรองในส่วนนี้ชดเชยค่าเสียหายดังกล่าว การรวมกลุ่มของผู้ผลิตวัตถุอันตรายและกลุ่มผู้ประกอบการด้านวัตถุอันตรายประเภทคลอรีน-อัลคาไลน์นำโดยบริษัทอาซาฮีเคมีคอล (ประเทศไทย) จำกัดได้ทำการจัดตั้ง ‘กลุ่มความช่วยเหลือกรณีฉุกเฉินจากการขนส่งผลิตภัณฑ์คลอรีน-อัลคาไลน์ (Chlor-Alkaline Products Transportation Mutual Aid Group)’ เพื่อดำเนินกิจกรรม ทางด้านการให้ความช่วยเหลือกับกลุ่มสมาชิกในการฟื้นฟู บรรเทาความรุนแรง ของความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้นจากการขนส่งวัตถุอันตราย ในกรณีที่รถบรรทุกขนส่งวัตถุอันตรายประสบอุบัติเหตุ หรือเกิดการรั่วไหลของสารเคมีประเภทคลอรีน-อัลคาไลน์ในระหว่างการขนส่ง โดยในการดำเนินการประจำปี กลุ่ม CATEMAG นี้จะมีการฝึกซ้อมการระงับเหตุฉุกเฉินเป็นประจำทุกปี โดยอาจจะให้สมาชิกในกลุ่มสลับกันเป็นเจ้าภาพในการฝึกซ้อมการระงับเหตุฉุกเฉิน และ กิจกรรมอื่นๆที่ดำเนินการโดยกลุ่ม CATEMAG นี้ อาทิเช่น

1) การจัดสร้างระบบ การติดต่อสื่อสารในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน 2) การจัดการฝึกอบรม ให้ความรู้แก่พนักงาน ผู้ดำเนินการด้านการขนส่งวัตถุอันตราย 3) การจัดการฝึกอบรม ให้แก่เจ้าหน้าที่ในหน่วยงานของรัฐ ในการระงับเหตุฉุกเฉิน และการประสานความร่วมมือกับหน่วยงานของรัฐในการระงับเหตุฉุกเฉิน

ในส่วนของการพิจารณาลักษณะการเกิดความเสียหายจากการขนส่งวัตถุอันตราย กับความสอดคล้อง ต่อการให้มีการประกันภัยความเสียหาย จากการขนส่งวัตถุอันตราย ตามประกาศของกระทรวงอุตสาหกรรม ปี พ.ศ. 2549 พบว่า กรมธรรม์มี ลักษณะ เป็นกรมธรรม์ความรับผิดทางกฎหมาย จากการขนส่งวัตถุอันตราย ซึ่งจากการ พิจารณาความเสียหาย จากกรณีที่เกิดการเฉี่ยวชนอย่างรุนแรง หรือ รถเกิดพลิกคว่ำ หรืออุบัติเหตุร้ายแรงอื่นๆ สามารถจำแนกออกได้ 5 ลักษณะ คือ 1) ความเสียหายต่อตัววัตถุอันตราย 2) ความเสียหายต่อตัวรถ และ/ หรือ อุปกรณ์ที่ติดกับตัวรถ รวมถึงบรรจุภัณฑ์วัตถุอันตราย 3) ความเสียหายต่อผู้ขับขี่รถขนส่งวัตถุอันตราย และ/ หรือผู้ติดตามโดยสารในรถขนส่งวัตถุอันตราย 4) ความเสียหายต่อบุคคลภายนอก ทั้งในด้านทรัพย์สิน และชีวิตร่างกาย ของบุคคลภายนอก 5) ความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม

ดังนั้น กรมธรรม์ประกันภัยสำหรับ การขนส่งวัตถุอันตราย ที่ออกมาตามประกาศจึงยังขาดความสอดคล้อง กับลักษณะความเสี่ยง ต่อการเกิดความเสียหาย ตามจริง ซึ่งกรมธรรม์ควรมีคุณลักษณะ ที่ครอบคลุมความเสียหายทั้ง 5 ด้าน และควรมีการพิจารณา วงเงินจำกัดความรับผิด และเบี้ยประกันภัยที่เป็นไปตามหลักการวิเคราะห์ความเสี่ยง

สรุปและอภิปรายผล :

กรมธรรม์ประกันความเสียหาย อันเนื่องมาจากการขนส่งวัตถุอันตราย ที่เหมาะสมนั้น สามารถแบ่งออกเป็น 2 ส่วนหลักที่ควรได้รับการพิจารณา คือ 1) ขอบเขตในเรื่องข้อตกลงในการให้ความคุ้มครอง กล่าวคือ กรมธรรม์ควรมีลักษณะที่สอดคล้อง กับลักษณะของความเสี่ยงต่อการเกิดความเสียหาย ทั้งในส่วนที่เป็นทรัพย์สิน ของผู้ขนส่งวัตถุอันตราย และความรับผิด ต่อร่างกายและทรัพย์สิน ของบุคคลภายนอก รวมถึงความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งอาจต้องมีการปรับลักษณะของกรมธรรม์ ที่ออกมาตามประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เพื่อความถูกต้องเหมาะสม 2) วงเงินจำกัดความรับผิด และเบี้ยประกันภัย ที่ต้องพิจารณาตามหลักการของความเสี่ยง ในการเกิดความเสียหาย ที่ประกอบด้วย ความถี่ของการเกิดความเสียหาย (frequency of loss) และความเป็นไปได้ของความรุนแรงของความเสียหาย (severity of loss) ซึ่งทั้ง 2 ส่วนต้องมาจากการศึกษาวิจัยเพิ่มเติม จากการประกันภัย เศรษฐศาสตร์สิ่งแวดล้อม และอาจรวมถึงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการละเมิด

นอกจากนี้ การบังคับให้ผู้ประกอบการขนส่งวัตถุอันตราย มีประกันภัย เพื่อชดใช้ความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น เป็นเพียงวิธีการหนึ่งของการจัดการความเสี่ยงทางการเงิน ในความเป็นจริง อาจมีกระบวนการ หรือวิธีการอื่นมาร่วมกันจัดการความเสี่ยง เช่น การตั้งเงินสำรองของบริษัทในบางบริษัท ดังที่ปรากฏในผลการวิจัย และหากต้องการให้มีการบังคับให้มีการประกันภัยจริง หลักเกณฑ์ในเรื่องของ จำนวนภัยที่รับเสี่ยง (Exposure Unit) ต้องมีการพิจารณาร่วมด้วย คือ การ

บังคับให้ผู้ขนส่งวัตถุอันตรายในทุกประเภท และทุกรูปแบบของบรรจุภัณฑ์ในการขนส่ง โดยบรรจุภัณฑ์นั้นต้องเป็นไปตามมาตรฐานที่กฎหมายกำหนด เป็นบรรจุภัณฑ์ที่ถูกต้องเหมาะสม สำหรับการขนส่งวัตถุอันตราย ให้มีการประกันภัย ซึ่งด้วยกระบวนการนี้ จะทำให้ประกันภัยเป็นมาตรการในการบริหาร จัดการความเสี่ยงอย่างแท้จริง

ข้อเสนอแนะ :

1. การประกันภัยเป็นเพียงมาตรการหนึ่งในการบริหารจัดการความเสี่ยงทางการเงิน ซึ่งการศึกษาวิจัย ควรมีลักษณะของการวิเคราะห์ความเสี่ยงของการเกิดความเสียหาย ที่เป็นไปได้ทั้งหมด รวมถึงความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อหาเครื่องมือ หรือมาตรการจัดการความเสี่ยงที่หลากหลาย เป็นทางเลือก ให้กับผู้ประกอบการวัตถุอันตราย
2. การขยายขอบเขตของการมีประกันความเสียหายจากการขนส่งวัตถุอันตราย สำหรับ การขนส่งวัตถุอันตรายทุกประเภท และทุกรูปแบบของบรรจุภัณฑ์ ทั้งนี้บรรจุภัณฑ์ ที่นำมาทำประกันจะต้องเป็นไปตามมาตรฐานและมีความเหมาะสมในการบรรจุวัตถุอันตราย
3. การศึกษาเพิ่มเติมเชิงลึกในเรื่องความเสี่ยงต่อการเกิดความเสียหาย จากการขนส่งวัตถุอันตราย ที่มีนักวิชาการแขนงอื่นเข้าร่วมในการศึกษา เช่น ด้านเศรษฐศาสตร์สิ่งแวดล้อม ด้านกฎหมายว่าด้วยการละเมิด และกฎหมายสิ่งแวดล้อม เป็นต้น เพื่อช่วยในการวิเคราะห์เรื่อง จำนวนเงินความรับผิด และเบี้ยประกันภัย

คำหลัก : ประกันภัย, การขนส่งวัตถุอันตราย

Abstract

Project Code : RDG5030023

Project Title : Conceptual Framework of Insurance System on Liability and Damage Resulting from Transportation of Dangerous Goods Applicable to Implementation in Thailand

Investigators : Angsana Ch.¹, Tuangyot S.²

¹Martin de Tours School of Management and Economics, Assumption University, ²Faculty of Engineering, Mahidol University

email address : angšana_channak@hotmail.com

Project Duration :

April, 2007 – April, 2009

Objectives :

1. To obtain the insurance coverage model for transportation of dangerous goods related to damage and liability to third party and environment.
2. To provide a conceptual framework of insurance coverage for transportation of dangerous goods which is applicable to Thailand.

Methodology :

This research is documentary research together with data collection by using a semi-structure interview to dangerous goods operators and all related of insurance practitioners. The content of interview is to check the concept of insurance to be responsible for losses or damages arising from dangerous goods transportation. All data would be analyzed and used to set up conceptual framework of insurance liability and damage resulting from transportation of dangerous goods. The analysis would be based on the concept of risk management and insurance for transportation of dangerous goods in the following topics;

- Problem and obstacle found in insurance coverage against transportation of dangerous goods
- Possible loss or damage to personal, property and environment in term of frequency of loss, amount of loss and cause of loss

- Risk factors related to dangerous goods transportation
- Possible risk management technique which is applicable to loss or damages resulting from dangerous goods transportation in all aspects of the operators and government sectors
- The responsiveness of an emergency response and environmental recovery
- The process of claim management

Scope of Research

This research is limited to dangerous goods under the definition of Dangerous Goods Legislation Act.B.E.2535. It means any dangerous goods under control of Department of Industrial Work and not including to dangerous animal. The transportation means road transportation as stated in the announcement about Insurance for any damages to dangerous goods resulting from road transportation B.E.2549 under Ministry of Industry (Thailand).

Results :

The research found that there were 2 types of insurance policy which was currently used, 1) automobile insurance (both in voluntary and compulsory insurance) and 2) liability insurance. We found that all transportation operators bought an automobile insurance to cover third party's property damage and third party's bodily injury either voluntary or compulsory insurance. But for liability insurance policy, it was bought only some operator. However there were some operators try to use various risk management technique, such as risk mitigation by checking truck condition, tank and container of dangerous goods including its component. They also provided a training and build risk awareness to driver to stop loss in an emergency case. Some operator set up 10% of an annual expense as reserve for loss or damage in case of loss exceeds claim paid by insurance company. There was Chlor-Alkaline group leading by Asahi Chemical (Thailand) to help member who is facing with loss resulting from dangerous goods transportation. If chlor-alkaline was leakage when truck was in accident, this team will cooperate with government sectors to response an emergency cases. Another group is CATEMAG. This group also do an activity as well as a previous group, for example, 1) setup communication system during an emergency cases 2) provide training about dangerous goods to staff 3) provide training about emergency response to staff in government sector.

Another part of this research is to explore the harmonization of insurance policy stated in the announcement from Ministry of Industry B.E.2549 and the real situation of losses or damages. We found that there was some conflict about the coverage stated in the

announcement which is liability, whilst the real situation needs both property owner's damage and third party liability. It is because the possible damages are 1) Damages to dangerous foods 2) Damages to vehicle itself including its components 3) Damages to driver or any passenger in carriage 4) Damage to third party both in property and bodily injury 5) Damage to environment. Therefore insurance policy which is applicable to these risk exposures should be tailor to deal with these aspects. Limit of indemnity and premium calculation factors should be based on risk basis as well.

Discussion and conclusion:

Insurance coverage for losses or damages resulting from dangerous goods transportation should be considered in 2 categories. Those are 1) Insurance agreement and 2) Limit of Indemnity together with basis of premium calculation. Insurance agreement means the coverage of policy should deal with characteristic of risk exposure as mentioned in previous section. For limit of indemnity and premium calculation, these should be from 2 main factors, frequency and severity and it needs more contribution from professional in insurance, environmental economic and tort law to evaluate a figure. The expansion of risk exposure units to all types of dangerous goods or hazardous substance and all types of packaging should be considered. However we should seek more alternatives in risk management techniques apart from using insurance as enforcement.

Suggestion/Further implication/Implementation/Further Study or Research :

1. There should explore additional alternatives in risk management techniques to deal with risk exposures from dangerous goods transportation.
2. The expansion of insurance enforcement to all types of dangerous goods and all types of packing in order to be a standard tools in risk improvement. However those packaging must be approved by all related professional in dangerous goods.
3. There should be a further advance research about financial and nonfinancial loss or damage from dangerous goods transportation together with premium calculation factors in diversity of professional, for example, environmental economic, trot law and environmental law and regulation.

Keywords : insurance, dangerous goods transportation