

ระบบกฎหมายไทยปัจจุบันเกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทน เพื่อความเสียหาย
ต่อบุคคลที่ เกิดจากอุบัติเหตุทางยานยนต์

การชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายทางชีวิตร่างกายจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ ตามระบบกฎหมายไทยวางอยู่บนพื้นฐาน ๒ พื้นฐาน คือหลักกฎหมายละเมิด และแหล่งค่าสินไหมทดแทนอื่น ๆ แต่ในสายตาของนักกฎหมายไทยและบุคคลทั่วไป ดูเหมือนเพง เล็งอยู่ที่หลักกฎหมายละเมิด เป็นสำคัญ ทั้งนี้เพราะในประการแรก เราไปมองว่ากฎหมายละเมิด เป็นเหมือนศูนย์กลางหรือมาตรการสำคัญที่ไขแก้ปัญหา ความขัดแย้งของบุคคลในสังคมที่ไม่มีนิติสัมพันธ์ต่อกันมาก่อน นับแต่ประเทศไทยได้เปลี่ยนแปลงมาใช้ระบบกฎหมายสมัยใหม่ตามแบบอารยประเทศในสมัยรัชกาลที่ ๕ เพื่อหลีกเลี่ยงการใช้สิทธิสภาพนอกอาณาเขตของชาวต่างชาติในไทย เรามีแนวโน้มที่จะถือว่ากฎหมายส่วนใหญ่ไม่ทั้งหมด เกี่ยวข้องกับการดำเนินคดีในศาล เมื่อมีการละเมิด เกิดความเสียหายทางแพ่ง ผู้เสียหายส่วนใหญ่จึงอาศัยกระบวนการศาล เรียกร้องแสวงหาค่าสินไหมทดแทน ประการที่สองก็คือว่า หลักกฎหมายละเมิด เป็นกฎหมายดั้งเดิมที่เข้าปรับกับกรณีอุบัติเหตุทางยานยนต์มาแต่เริ่มแรกและต่อเนื่องมา นักกฎหมายไทยจึงพึงใจกันว่าหลักกฎหมายละเมิด เป็นพื้นฐานอย่าง เดียวของความรับผิดชอบในการชดเชยค่าสินไหมทดแทน เพื่ออุบัติเหตุทางยานยนต์

แต่ในทาง เป็นจริงแล้ว หากพิจารณาลึกซึ้งจะเห็นว่า ระบบการชดเชยค่าสินไหมทดแทน เพื่ออุบัติเหตุทางยานยนต์ในปัจจุบันไม่ได้วางพื้นฐานที่หลักกฎหมายละเมิดอย่าง เดียวเหมือนดังที่ปรากฏแต่เริ่มแรกและที่เข้าใจกันเรื่อยมา แต่ก็มีวิวัฒนาการ เกิดขึ้นนอกขอบเขตของหลักกฎหมายละเมิด ซึ่งทำให้ผู้เสียหาย เนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์อาจได้รับค่าสินไหมทดแทนจากแหล่งค่าสินไหมทดแทนอื่น ๆ ควบคู่ไปกับค่าสินไหมทดแทนตามหลักกฎหมายละเมิด อีกด้วย คือค่าสินไหมทดแทนตามกฎหมายประกันภัย ความสัญญา รับขนคนโดยสาร ตามกฎหมาย

ว่าด้วยการขนส่งทางบก ตามกฎหมายเกี่ยวกับการจ่ายค่าทดแทนแก่ลูกจ้างที่ประสบอันตราย
จากการทำงานในกิจการอุตสาหกรรม และค่าสินไหมทดแทนที่ได้รับตามระเบียบการช่วยเหลือ
การรักษาพยาบาลทั้งของรัฐบาลและเอกชน และการช่วยเหลือจากสถาบันการกุศลต่าง ๆ แต่ค่า
สินไหมทดแทนที่ได้จากแหล่งอื่น ๆ นอกหลักกฎหมายละเมิด ซึ่งใ้วิวัฒนาการมาแล้วยังไม่เป็นที่
เข้าใจและแพร่หลายนัก

กล่าวโดยสรุปก็คือว่า การชดเชยค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายต่อบุคคลที่เกิด
จากอุบัติเหตุทางยานยนต์ตามระเบียบกฎหมายไทยปัจจุบัน วางอยู่บน ๒ พื้นฐาน และใช้ร่วมกัน
คือหลักกฎหมายละเมิด และแหล่งค่าสินไหมทดแทนอื่น ๆ

ด้วยเหตุที่มีการพัฒนาในระบบดังกล่าว การชดเชยค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหาย
ต่อบุคคล เนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ในปัจจุบันนี้ จึงเป็นกลไกทางกฎหมายที่ซับซ้อน จึงจะได้
วิเคราะห์ให้เห็นโดยละเอียดต่อไป

ศูนย์วิจัยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

คำสืบทอดแทนตามหลักกฎหมายละเมิด

ในทุกวันนี้การชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหาย เนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ในประเทศไทยก็เหมือนกับในประเทศอื่น ๆ ทั่วโลก คือโดยการฟ้องคดีแพ่งต่อศาลโดยอาศัยหลักกฎหมายละเมิด หลักกฎหมายนี้เป็นพื้นฐานอันแรกที่สำคัญที่สุด และเป็นที่ยอมรับกันทั่วไปในการคุ้มครองผู้เสียหายจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ ไม่ว่าผู้เสียหายนั้นจะเป็นบุคคลใด เป็นผู้โดยสารที่เสียค่าโดยสารหรือไม่เสียค่าโดยสาร (คือโดยสารด้วยความเชื่อใจของเจ้าของหรือผู้ขับขี่ยานยนต์) และไม่ว่าจะได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุที่ถนนหรือที่อื่นใดก็ตาม

หากมองย้อนถึงความเป็นมาของการใช้หลักกฎหมายละเมิดกับอุบัติเหตุทางยานยนต์แล้ว จะเห็นว่า เราใช้หลักกฎหมายละเมิดบังคับกับคดีอุบัติเหตุทางยานยนต์มาก่อนมีการบัญญัติประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เสียอีก คือนับแต่สมัยรัชกาลที่ ๕ เมื่อเครื่องจักรกลอุตสาหกรรมรวมทั้งรถยนต์ ได้เข้ามามีบทบาทและแพร่หลายในไทยระยะนั้น และก่อให้เกิดความเสียหายต่อบุคคลและทรัพย์สินมากมาย โดยที่กฎหมายละเมิดดั้งเดิมของไทย ซึ่งใช้อยู่ในขณะนั้นคือกฎหมายลักษณะเบ็ดเสร็จบางส่วน ไม่อาจบังคับให้ผู้ก่อความเสียหายชดเชย

เดิมกฎหมายส่วนแพ่งมิได้แยกออกจากส่วนอาญาโดยเด็ดขาด ความรับผิดชอบทางแพ่งยังรวมอยู่ในส่วนอาญา คือความรับผิดเพื่อความเสียหายต่อบุคคล ใช้กฎหมายลักษณะวิชาวาลงปีศาจ (มะเส็ง) มหาศักราช ๑๒๖๘ และพระอัยการพรมศักดิ์ จุลศักราช ๘๕๕ (พ.ศ. ๑๓๓๖) ซึ่งเพิ่มเติมโดยฉบับ พ.ศ. ๒๔๘๗ บังคับ ส่วนความเสียหายต่อทรัพย์สินนั้นใช้กฎหมายลักษณะโจรฉบับ พ.ศ. ๑๘๑๐ และกฎหมายลักษณะเบ็ดเสร็จ ซึ่งรวบรวมบทบัญญัติที่มีอายุต่างกันบังคับ ครั้นเมื่อมีการแบ่งแยกกฎหมายส่วนอาญาและส่วนแพ่งออกจากกัน โดยประกาศใช้กฎหมายลักษณะอาญา ตั้งแต่วันที่ ๒๒ กันยายน พ.ศ. ๒๔๕๑ (ร.ศ. ๑๒๗) (มาตรา ๔๗) ความรับผิดชอบส่วนแพ่งและความผิดส่วนอาญาก็แยกจากกันเด็ดขาด กฎหมาย

คำสั่งใหม่ทดแทนแก่ผู้เสียหายได้ ผู้เสียหายจึงไม่ได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายละเมิด เดิม ศาลไทยสมัยนั้นจึงจำต้องค้นหาหลักกฎหมายใหม่เพื่อพิพากษาคืออุบัติเหตุทางยานยนต์ ซึ่งศาลก็ได้นำหลักกฎหมายว่าด้วยความประมาทเลินเล่อ (Negligence) ของกฎหมายอังกฤษมาใช้ วินิจฉัยคดีอุบัติเหตุทางยานยนต์^๑ จึงจะเห็นได้จากคำพิพากษาของศาลฎีกา ซึ่งวินิจฉัยก่อนมีประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่า โจทก์ตั้งฟ้องคดีอุบัติเหตุทางยานยนต์ในรูปที่ว่า จำเลยหรือลูกจ้างของจำเลยประมาทเลินเล่อในการขับรถยนต์ ทำให้โจทก์ได้รับบาดเจ็บ จำเลยต้องรับผิดชอบในการกระทำของตนเองและของลูกจ้างคนด้วย^๒ ซึ่งรูปคดีเช่นนี้มีลักษณะเหมือนกับคดีละเมิดเกี่ยวกับความประมาทเลินเล่อในปัจจุบัน

หลักประมาทเลินเล่อและหลักความรับผิดชอบในการกระทำของบุคคลอื่น ซึ่งสร้างขึ้นโดยคำพิพากษาของศาล (case law) ดังกล่าวนี้นี้ เมื่อมีการยกร่างประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ ๑ และบรรพ ๒ พ.ศ. ๒๔๖๗ ก็ถูกนำมาบัญญัติไว้เป็นลายลักษณ์อักษรในประมวลกฎหมายดังกล่าวด้วย และต่อมาก็นำมาบัญญัติใหม่เป็นหลักทั่วไปของความรับผิดชอบ ละเมิด และความรับผิดชอบในการกระทำของผู้อื่นในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ฉบับปัจจุบัน (ซึ่งใช้บังคับตั้งแต่ ๑ มกราคม ๒๔๖๔) มาตรา ๔๒๐ และมาตรา ๔๒๕, ๔๒๗, ๕๒๕ และ ๕๓๐ โดยแก้ไขถ้อยคำให้รัดกุมขึ้น แต่ประมวลกฎหมายแพ่งฉบับใหม่นี้เอง ผู้ร่างกฎหมาย

ละเมิด เดิมยังคงเหลืออยู่ก็แต่เฉพาะละเมิดที่มีลักษณะเป็นการละเมิดทางแพ่งจริง ๆ ซึ่งมีบัญญัติอยู่ในกฎหมายลักษณะเบ็ดเสร็จบางส่วน คู ร. แลงกาศ, ประวัติศาสตร์ไทย (กฎหมายเอกชน) ละเมิด เล่ม ๒ พิมพ์ครั้งที่ ๓ (พระนคร : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยวิชาธรรมศาสตร์และการเมือง, ๒๔๕๑), หน้า ๑๒๓ - ๑๒๔, ๑๓๒ - ๑๓๓.

^๑ เรื่องเดียวกัน, หน้า ๑๖๑ - ๑๖๒.
^๒ เช่นคำพิพากษา (ศาลฎีกา) ที่ ๕๗ พ.ศ. ๒๔๕๗, ที่ ๓๔๒ พ.ศ. ๒๔๖๑, ที่ ๑๔๑๔ พ.ศ. ๒๔๖๒ เป็นต้น.

ก็มีความเห็นเช่นเดียวกับในประเทศภาคพื้นยุโรปส่วนมากว่า ยานพาหนะอันเกินกว่ากำลังเครื่องจักรกล เป็นสิ่งของอันตราย อันอาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อบุคคลหรือทรัพย์สินได้มาก จึงได้บัญญัติให้ผู้ครอบครองหรือควบคุมดูแลรับผิดชอบโดยเด็ดขาด (strict liability) เพื่อความเสียหายอันเกิดแต่ยานพาหนะไว้ในมาตรา ๔๓๓ ด้วย นับแต่บัดนั้นในประเทศไทย การชดเชยค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ ซึ่งผู้เสียหายมีสิทธิฟ้องร้องได้ ก็อยู่ในบังคับกฎหมายละเมิด ๓ พื้นฐาน คือ (๑) หลักละเมิดทั่วไปตามมาตรา ๔๒๐ (๒) ความรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอันเกิดแต่ยานพาหนะ ตามมาตรา ๔๓๓ และ (๓) ความรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอันเกิดแต่การกระทำของบุคคลอื่นตามมาตรา ๔๒๔, ๔๒๗, ๔๒๘ และ ๔๓๐

ในทางทฤษฎี ความรับผิดชอบตามหลักละเมิดทั่วไป มาตรา ๔๒๐ มีรากฐานความรับผิดชอบบนทฤษฎีความผิด (Theory of Fault) ส่วนความรับผิดชอบตามมาตรา ๔๓๓ และ มาตรา ๔๒๔, ๔๒๗, ๔๒๘, ๔๓๐ มีรากฐานความรับผิดชอบบนทฤษฎีรับภัย (Theorie de la risque crée) ของกฎหมายแพ่งฝรั่งเศส หรือที่นักกฎหมายเยอรมัน เรียกว่า *Gefahrdungshaftung* หรืออีกนัยหนึ่งก็คือ หลักความรับผิดชอบโดยเด็ดขาด (Principle of Strict Liability) ของกฎหมาย Common Law นั้นเอง ความรับผิดชอบตามมาตรา ๔๒๐ และความรับผิดชอบตามมาตรารัฐอื่นที่กล่าวมานี้ จึงต่างกัน คือตามมาตรา ๔๒๐ เป็นกรณีบุคคลรับผิดชอบในการกระทำของตนเอง ซึ่งต้องมีการกระทำ (หมายความรวมถึงการละเว้นกระทำอันบุคคลนั้นมีหน้าที่ต้องกระทำด้วย) และต้องเป็นการกระทำต่อบุคคลอื่น ทั้งกระทำโดยตั้งใจหรือประมาทเลินเล่อด้วย ซึ่งอาจใช้บุคคลอื่นหรือวัตถุสิ่งของ (รวมทั้งยานพาหนะ) เป็นเครื่องมือในการกระทำละเมิดก็ได้ แต่ความรับผิดชอบตามมาตรา ๔๒๔,

ไพจิตร ปุตุณพันธ์, คำอธิบายกฎหมายเฉพาะบางเรื่องประมวลกฎหมายอาญาลัทธิทฤษฎี โภยิใช้กลอนบายมิได้หรือไม่ และประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ข้อสันนิษฐานความผิดทางกฎหมาย, พิมพ์ครั้งแรก (พระนคร : แสงทองการพิมพ์, ๒๕๑๗), หน้า ๖๔ - ๗๐.

๔๒๗, ๔๒๘, ๔๓๐ หรือความรับผิดชอบตามมาตรา ๔๓๗ นั้น โดยปกติไม่มีการกระทำหรือมีส่วน
กระทำของบุคคลผู้ต้องรับผิดชอบ (นอกจากกรณีผู้ขับยานพาหนะตามมาตรา ๔๓๗) หรือแม่
หากมีการกระทำที่ก่อให้เกิดเป็นการกระทำต่อบุคคลอื่น หรือกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ
ไม่ ๑ ฉะนั้น ความรับผิดชอบตามมาตรา ๔๒๐ หลักละเมิดทั่วไป และความรับผิดชอบตามมาตรา
๔๒๕, ๔๒๗, ๔๒๘, ๔๓๐ หรือ ๔๓๗ จึงแตกต่างและแยกออกจากกันโดยสิ้นเชิง ต่างเป็นบทบัญญัติ

ยกตัวอย่างเช่น (๑) ก. ในฐานะนายจ้างหรือตัวการยอมให้ ข. ลูกจ้างหรือ
ตัวแทนซึ่งมีเงินเดือนหรือค่าจ้างหรือค่าตอบแทนอื่นใดไม่ได้รับหรือ ก. ในฐานะบิดามารดาหรือผู้
อนุบาล ครูบาอาจารย์ นายจ้าง หรือบุคคลซึ่งรับผิดชอบผู้ไร้ความสามารถ ปล่อยให้ ข. ผู้เยาว์หรือผู้วิกลจริตหรือผู้ไร้ความสามารถที่ยังไม่มีความรู้สึกนึกคิดชอบขับรถ หรือ ก. บังคับให้ ข. ซึ่งขับรถไม่ชำนาญขับรถ ซึ่งกรณีเหล่านี้ย่อมเป็นที่เห็นได้ว่า ข. อาจก่อความ
เสียหาย ขับไปชนผู้อื่นได้ ถ้า ข. ขับรถไปชนผู้อื่นเพราะความมีนเมา หรือความไม่รู้สึกนึกคิดชอบ
หรือเพราะความไม่ชำนาญ ดังนั้น ก. ซึ่งเป็นผู้ยินยอมปล่อยให้ ข. ขับรถไปชนผู้อื่นย่อมกระทำการ
ละเมิดด้วยตนเอง ต้องรับผิดชอบตามมาตรา ๔๒๐ ไม่ใช่ตามมาตรา ๔๒๕, ๔๒๗, ๔๒๘ หรือ ๔๓๐
(ฎีกาที่ ๖๑๘/๒๕๐๕, ฎีกาที่ ๖๐๒/๒๕๑๐) (๒) ผู้ควบคุมรถยนต์ (ผู้ขับ) ขับรถยนต์ไปชน
ผู้อื่นมาก เจ็บโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ หรือถ้าผู้ขับรู้อยู่แล้วว่าเขาโดยสารเกินขีดจำกัด
นอกจากนี้ จึงตกลงขับรถเบียดรถที่สวนมาหรือขับโดยไม่ระมัดระวังเป็นพิเศษ จนผู้โดยสาร
ได้รับบาดเจ็บ เช่นนี้ย่อมเป็นการจงใจหรือประมาทเลินเล่อแล้วแต่กรณี เป็นการไร้ความรับผิดชอบ
เป็นเครื่องมือกระทำละเมิดตามมาตรา ๔๒๐ เช่นเดียวกัน (ฎีกาที่ ๕๓๕/๒๕๑๒) ไม่ใช่
มาตรา ๔๓๗ เป็นต้น

เรื่องเดียวกัน. ยกตัวอย่างเช่น (๑) กรรมการบริษัทซึ่งเป็นผู้จัดการใช้
ลูกจ้างขับรถของบริษัทยังไปโดยกรรมการผู้นั้นนั่งไปด้วย ย่อมถือได้ว่าลูกจ้างได้ขับรถไป
ในทางการที่บริษัทจ้าง ซึ่งบริษัทจะต้องรับผิดชอบในผลแห่งละเมิดด้วยตามมาตรา ๔๒๕
โดยเฉพาะมีใจประกอบกับมาตรา ๔๒๐ ด้วย (ฎีกาที่ ๕๑๗ - ๕๑๘/๒๕๑๕) (๒) ผู้ขับ
รถยนต์ไปตามทางหลวงด้วยความเร็วตามกฎหมาย มีเด็กวิ่งตัดหน้าจึงหลบ รถเฉลไปชน

ให้บุคคลต้องรับผิดโดยเอกเทศ หาได้หมายความว่ามาตรา ๔๒๐ เป็นหลักและมาตราอื่น ๆ นั้น เป็นบทขยายไม่ เมื่ออุบัติเหตุทางยานยนต์ต้องด้วยกรณีต้องรับผิดตามมาตราใดก็ต้องรับผิดและบังคับกันตามบทบัญญัตินั้น ๆ ไม่ต้องรับผิดหรือบังคับกันตามบทบัญญัติอื่น ๆ อีก เพียงแต่ในบางกรณีบุคคลตามมาตรา ๔๒๕, ๔๒๗, ๔๒๘, ๔๓๐ หรือผู้ครอบครองควบคุมยานพาหนะตามมาตรา ๔๓๗ อาจเป็นเครื่องมือในการกระทำละเมิดตามหลักเกณฑ์ในมาตรา ๔๒๐ ได้ด้วยเท่านั้น^๑ ฉะนั้น ในทางทฤษฎี หลักกฎหมายละเมิดที่ใช้บังคับกับคดีอุบัติเหตุทางยานยนต์จึงแยกเป็น ๓ กรณี ดังจะกล่าวเป็นลำดับต่อไปนี้

ส่วนที่ ๑ ความรับผิดเพื่ออุบัติเหตุทางยานยนต์ตามหลักละเมิดทั่วไป

การฟ้องคดีเรียกค่าสินไหมทดแทนโดยอาศัยหลักละเมิดทั่วไปตามกฎหมาย คือ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา ๔๒๐ ก็เหมือนกับในประเทศอื่น ๆ ทั่วโลก ที่วางพื้นฐานความรับผิดชดใช้ค่าสินไหมทดแทนของผู้ก่ออุบัติเหตุอยู่บนหลักความผิด (Principle of Fault.) ซึ่งมีแนวความคิดว่า "ไม่มีความรับผิด ถ้าปราศจากความผิด"^๒

คนเดินอยู่ริมทางหลวงมากเจ็บ หรือกรณีผู้โดยสารในรถประจำทางนั่งหลับ ศีรษะยื่นออกไปนอกรถโดยผู้ขับไม่รู้ ถึงไม่ข้างทางฟากศีรษะได้รับบาดเจ็บ ทั้งนี้ผู้ขับต้องรับผิดตามมาตรา ๔๓๗ (เว้นแต่พิสูจน์ได้ว่า เป็นเหตุสุดวิสัยหรือเป็นความผิดของผู้บาดเจ็บเอง) มิใช่ตามมาตรา ๔๒๐ เป็นต้น

^๑ เรื่องเดียวกัน, หน้า ๗๓.

^๒ พจน. ปุ่ปะปกม, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด,

(พระนคร : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, ๒๕๑๕), หน้า ๗๔ - ๗๕.

ซึ่งหมายความว่าผู้ก่อความเสียหายจะรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนก็ต่อ เมื่อมีความผิดหรือ เป็นฝ่ายผิด ในคดีอุบัติเหตุทางยานยนต์เช่นกัน ผู้ขับขี่ยานยนต์หรือบุคคลอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวข้องกับ การใช้ยานยนต์จะต้องรับผิดชอบเมื่อ เขากระทำความผิด (fault) คือจงใจหรือประมาทเลินเล่อ จนก่อความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สินของบุคคลอื่น แต่ถ่า เขาไม่ได้จงใจ หรือประมาทเลินเล่อ คือใช้ความระมัดระวังถึง เช่นบุคคลในภาวะ เช่นนั้นจะกระทำแล้ว หรือ ความเสียหายนั้นเกิดจากความผิดของผู้เสียหายเอง หรือผู้เสียหายยินยอม เขาเสี่ยงภัยกับ อุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นเอง หรือความเสียหายเกิดจากบุคคลที่สาม หรือ เหตุสุควิสัย เขาก็ไม่ ต้องรับผิด ผู้เสียหายจะต้องรับผลแห่งความประมาทเลินเล่อหรือความผิดของตนเอาเอง ที่กล่าวมานี้ เป็นหลักกฎหมายละเมิดของไทยที่ใช้วินิจฉัยว่า บุคคลควรจะต้องรับผิดชอบต่อ ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายหรือไม่ รวมทั้งในเรื่องอุบัติเหตุทางยานยนต์ด้วย

ในคดีอุบัติเหตุทางยานยนต์ บทบัญญัติกฎหมาย กฎกระทรวง ประกาศ ข้อกำหนด ท่าง ๆ เกี่ยวกับการจราจรทางบก เป็นปัจจัยสำคัญที่ศาลแพ่งใช้พิจารณาวินิจฉัยความผิด (fault) การที่ผู้ขับขี่ใช้ยานยนต์โดยฝ่าฝืนกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรทางบก ซึ่ง เป็นกฎหมายอันมีที่ประสงค์จะปกป้องบุคคลอื่น ๆ ^๒ ทำให้เกิดอุบัติเหตุก่อความเสียหาย

^๑ แต่ทั้งนี้ต้องหมายความว่า นอกจากความผิด (fault) ของผู้ขับแล้ว ยังต้อง มีความเสียหาย (loss or damage) และความสัมพันธ์ระหว่างความเสียหายและการ กระทำของผู้ขับขี่ยานยนต์ (causal connection) ด้วย จึงจะรับผิด

คำพิพากษาศาลฎีกา เกี่ยวกับการขับรถยนต์โดยประมาทเลินเล่อมีอยู่มากมาย แยกออก เพียง เป็นตัวอย่าง เช่น ฎีกาที่ ๑๔๒๗/๒๔๔๖, ฎีกาที่ ๔๕๑/๒๕๐๗, ฎีกาที่ ๖๖๑/๒๕๑๑, ฎีกาที่ ๔๒๗/๒๕๒๑, ฎีกาที่ ๖๓๑/๒๕๒๓ เป็นต้น.

^๒ ตัวอย่างของบทบัญญัติ เช่นนี้ก็เช่น พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ มาตรา ๓๓ บัญญัติให้ เกิดรถทางซ้ายของทาง ห้ามล้ำเส้นกึ่งกลาง ถ้าผู้ขับขี่ใช้ขับรถล้ำ เส้นกึ่งกลาง เข้ามาในทางของรถอีกฝ่ายหนึ่ง ย่อมสันนิษฐานว่าฝ่ายนั้นเป็นฝ่ายผิด นอกจากนี้ ก็ยังมีมาตรา ๕๔ มาตรา ๖๑ มาตรา ๗๑ มาตรา ๗๕ และอื่น ๆ อีกมาก.

แก่บุคคลอื่นนั้น ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทยมาตรา ๔๒๒ กำหนดข้อสันนิษฐานว่าผู้ขับขี่นั้นเป็นผู้ผิด ซึ่ง เป็นพยานหลักฐานเบื้องต้นที่จะแสดงว่าผู้ขับขี่ประมาทเลินเล่อ (prima facie evidence of negligence) ซึ่งตรงกับหลัก res ipsa loquitur (The Thing speaks for itself) หรือ เหตุการณ์ยอมแจ้งชัดอยู่ในตัวเองของกฎหมายประเทศ Common Law ที่ว่า เป็นพยานหลักฐานเกี่ยวกับความประมาทเลินเล่อ นั้นมิได้หมายความว่า การที่ผู้ขับขี่นั้นได้กระทำการโดยประมาทเลินเล่อแต่ประการใด แต่หมายความว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนั้น แสดงถึงความประมาทเลินเล่อของผู้ขับขี่ไปในตัว และก็ได้หมายความว่า การฝ่าฝืนกฎหมายนั้น จะ เป็นการประมาทเลินเล่อเสมอไปไม่ การฝ่าฝืนกฎหมายที่จะถือ เป็นความประมาทเลินเล่อ จะต้องได้ความว่า เนื่องจากการกระทำฝ่าฝืนกฎหมายนั้น จึง เป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุเช่นนั้น ก็คือต้อง เป็นเหตุโดยตรงให้ เกิดอุบัติเหตุด้วย * แต่อย่างไรก็ดี ข้อสันนิษฐานนี้ไม่เกิดหาก ผู้ขับขี่นั้นอาจนำสืบหักล้างได้ และมีผลผูกมัดเฉพาะผู้กระทำผิด ซึ่ง เข้ามา เป็นคู่ความในคดี เท่านั้น ๒

ความรับผิดชอบในการกระทำละเมิดของตนเองในคดีอุบัติเหตุทางยานยนต์ ไม่เพียงแต่เกิดเนื่องจาก เป็นผู้ขับขี่ยานยนต์เท่านั้น บุคคลที่อยู่ในฐานะอื่นเช่นในฐานะนายจ้าง ตัวการ บิคารมารคาหรือผู้อนุญาต ครูบาอาจารย์ หรือบุคคลซึ่งรับดูแลผู้ไร้ความสามารถ หรือเจ้าของ หรือผู้ครอบครอง หรือผู้ใช้นยานยนต์ก็อาจรับผิดชอบในการกระทำละเมิดในการกระทำของตนเองได้โดยไม่จำเป็นต้องลงมือขับรถด้วยตนเอง หากบุคคล เหล่านี้ว่าจ้างลูกจ้างซึ่งมีอายุน้อยหรือ

* เทียบนัยคำพิพากษาฎีกาที่ ๑๐๙๓/๒๔๖๔, ที่ ๘๓๑/๒๔๙๔, และที่ ๑๖๖๑/๒๔๘๘.

๒
 ไพจิตร ปุณฺณพันธ์, คำอธิบายกฎหมายบางเรื่อง ประมวลกฎหมายอาญา
ลักทรัพย์โดยใช้กลอุบายมิได้หรือไม่ และ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ข้อสันนิษฐาน
ความผิดทางกฎหมาย, หน้า ๕๒. และวิชา มหาชน, หลักกฎหมายละเมิด คืบมาจาก
คำพิพากษาฎีกา, (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์แสงสุทธิการพิมพ์, ๒๕๒๓), หน้า ๒๓-๒๔.

สำหรับคำพิพากษาฎีกา เกี่ยวกับข้อสันนิษฐานความประมาทเลินเล่อของผู้ขับขี่ก็คือ
 ฎีกาที่ ๑๔๓๑/๒๔๘๔, ฎีกาที่ ๑๖๖๑/๒๔๘๘, ฎีกาที่ ๑๑๖๘-๑๑๗๐/๒๕๐๘, ฎีกาที่ ๑๔๖๖/๒๕๑๗,
 ฎีกาที่ ๑๘๑๗/๒๕๒๐ และฎีกาที่ ๔๕๕/๒๕๒๑.

ขับรถไม่ชำนาญ หรือยินยอม หรือมอบหรือใช้หรือวานผู้อื่นที่อายุน้อย ขับรถไม่ชำนาญหรือ มีนเมาสุรา ขับรถ หรือปล่อยให้ขับเร็วเกินไป หรือปล่อยให้ละเลยโดยประมาท เลินเล่อ ให้ผู้เยาว์ ผู้วิกลจริต หรือผู้ไร้ความสามารถที่ยังไม่รู้สึกลึกซึ้งชอบ เอารถไปขับ จนก่อความเสียหายต่อบุคคลอื่น เหตุที่ให้รับผิดเพราะถือว่านายจ้าง หรือบุคคลอื่น เหล่านั้นประมาท เลินเล่อ มาแต่แรกในการว่าจ้าง หรือยินยอมหรือมอบหรือใช้หรือวาน เนื่องจากอยู่แล้วว่าบุคคล เหล่านี้ อายุน้อย ขับรถไม่ชำนาญ เมาสุรา หรือไม่มีความสามารถรู้สึกลึกซึ้ง ชอบ ซึ่งไม่ควรให้ขับรถ เมื่อยังขึ้นให้ขับรถก็ถือว่าประมาท เลินเล่อ จึงต้องรับผิดในความเสียหายจากอุบัติเหตุที่ลูกจ้าง บุคคลอื่น ผู้เยาว์ ผู้วิกลจริต ผู้ไร้ความสามารถอื่นด้วย ซึ่งศาลฎีกาก็เคยมีคำพิพากษา เป็นมั่นพิธานไว้หลายคดีแล้ว แต่อย่างไรก็ตาม ถ้าผู้ใช้หรือวานไม่ได้ประมาท เลินเล่อ ในการใช้หรือวาน ก็ไม่ต้องรับผิดร่วมกับผู้ถูกใช้ ในการที่ผู้ถูกใช้ขับยานยนต์ไปก่อความเสียหายต่อบุคคลอื่น ^๒

ในกรณีที่ยานยนต์ชนกันหรือมียานยนต์เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ เหตุ ๒ คัน หรือมากกว่า และผู้เกี่ยวข้องในการก่ออุบัติเหตุเช่นนั้น (ปกติได้แก่ผู้ขับ) บาดเจ็บหรือเสียชีวิต หรือเป็นเหตุให้บุคคลภายนอกที่ไม่มีส่วนก่ออุบัติเหตุ เช่นคนเดินถนน คนโดยสาร ได้รับความเจ็บหรือ

คือฎีกาที่ ๔๕๒/๒๔๔๕, ฎีกาที่ ๖๑๔/๒๕๐๕, และ ฎีกาที่ ๖๐๒/๒๕๑๐, ความรับผิดของบุคคลในฐานะ เช่นนี้ต่างกับความรับผิดในฐานะรับผิดเพื่อการกระทำของผู้อื่นตามมาตรา ๔๒๕, ๔๒๗, ๔๒๘, ๔๓๐ และความรับผิดในฐานะผู้ครอบครองตาม มาตรา ๔๓๗ เพราะบุคคลในฐานะ เช่นนี้รับผิดเพราะกระทำโดยประมาท เลินเล่อ แต่กรณี รับผิดเพื่อการกระทำของผู้อื่น หรือในฐานะผู้ครอบครองยานยนต์นั้น แม้ไม่ประมาท เลินเล่อ ก็ต้องรับผิด อนึ่ง ยังเป็นความเห็นอยู่ว่าบุคคลในมาตรา ๔๒๕, ๔๒๗, ๔๒๘, ๔๓๐ ต้อง รับผิดโดยเด็ดขาดตามมาตรา ๔๓๗ ในกรณีที่ผู้ครอบครอง เป็นลูกจ้างหรือผู้เยาว์หรือผู้ไร้ ความสามารถหรือไม่ ซึ่งยังไม่เป็นที่ยุติ

^๒ คำพิพากษาฎีกาที่ ๑๔๔๐/๒๕๐๕, ฎีกาที่ ๑๔๑๐/๒๕๑๐.

เสียชีวิต เพื่อทั้งสองฝ่ายต่างประมาทเดินเลอด้วยกัน และมีปัญหาว่าฝ่ายใดต้องรับผิดชอบตามกฎหมายไทยมีหลักวินิจฉัย ซึ่งอาจแยกได้ตามแต่ละกรณี ๒ กรณีดังนี้

๑. ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการก่ออุบัติเหตุที่ฟ้อง เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจาก
กันเอง แมกกฎหมายละเมิดของไทยจะมีหลักการ เปรียบเทียบความประมาทเดินเลอหรือการ
ที่ผู้เสียหายมีส่วนผิด (comparative negligence) อยู่ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์
มาตรา ๔๔๒ ประกอบกับมาตรา ๒๒๓ ก็ตาม แต่ศาลฎีกาของไทยแต่เดิมก็ไม่ใช้หลักนี้ในการ
วินิจฉัยคดีประมาทเดินเลอทั้งสองฝ่าย กลับไปใช้หลักกฎหมายเรื่อง "โอกาสสุดท้ายที่จะ
หลีกเลี่ยงอันตราย" (the rule of the last opportunity) ซึ่งเป็นหลักกฎหมาย
อังกฤษ ตามหลักนี้ก็คือว่า แม้ฝ่ายหนึ่งจะกระทำการประมาทเดินเลอขึ้นก่อน แต่ถ้าอีกฝ่ายหนึ่ง
มีโอกาสสุดท้ายที่จะหลีกเลี่ยงมิให้เกิดความเสียหายขึ้นได้ แล้วกลับไม่หลีกเลี่ยง เนื่องจาก
ความประมาทเดินเลอของฝ่ายหลังเอง ฝ่ายแรกก็ไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อละเมิดแม้จะมีส่วนใน
การประมาทเดินเลอก็ตาม กรณีเช่นนี้ฝ่ายหลังต้องรับผิดชอบ ดังนั้น ถ้าโจทก์ฟ้องว่าจำเลยว่า
ขับรถโดยประมาทเดินเลอชนรถโจทก์เป็นเหตุให้โจทก์ได้รับบาดเจ็บเสียหาย แต่ข้อเท็จจริง
ได้ความว่า เหตุที่รถชนกันนั้น เพราะความประมาทเดินเลอของทั้งสองฝ่าย แต่ฝ่ายโจทก์เป็น
ฝ่ายมีโอกาสสุดท้ายที่จะหลีกเลี่ยงอันตรายเสียได้ แต่หาหลีกเลี่ยงไม่ ศาลก็จะยกฟ้อง
โจทก์ทำให้โจทก์ไม่ได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนเลย การที่ศาลฎีกานำหลัก "โอกาส
สุดท้าย" มาใช้นั้น นักกฎหมายไทยท่านหนึ่ง คือ รศ.ดร.วารีย์ นาสกุล ไม่เห็นด้วย เพราะ
เห็นว่าไทยเรามีบทบัญญัติมาตรา ๔๔๒ และมาตรา ๒๒๓ ซึ่งวินิจฉัย โดยดูว่าฝ่ายใด

คำพิพากษาฎีกาที่ ๔๓๓/๒๕๓๒, ฎีกาที่ ๓๔๕/๒๕๔๒, ฎีกาที่ ๑๒๑๕/๒๕๔๒,
ฎีกาที่ ๕๕/๒๕๕๓, ฎีกาที่ ๑๒๕๐/๒๕๐๘, และแม้แต่เมื่อเร็ว ๆ นี้ก็มีคดี ๆ หนึ่งศาลฎีกา
ยังคงใช้หลักนี้อยู่คือฎีกาที่ ๑๐๘๓/๒๕๓๓ ด้วยความเคารพอย่างสูงต่อความเห็นของศาลฎีกา
ผู้เขียนไม่เห็นด้วยกับคำวินิจฉัยนี้ ผู้เขียนเห็นว่าควรใช้หลักตามมาตรา ๔๔๒ ประกอบกับ
มาตรา ๒๒๓ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ในการวินิจฉัยคดีดังกล่าว เพราะกฎหมาย
ไทยเรามีหลักการ Comparative Negligence ไว้อย่างเต็มที่ในมาตราเหล่านี้แล้ว.

ถือความเสียหายยิ่งหย่อนกว่ากันอยู่แล้ว และแม้ในกฎหมายอังกฤษ เองก็ยกเลิกหลักกฎหมายเรื่อง "โอกาสสุดท้าย" ไปแล้ว^๑ อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันอาจเป็นเพราะภัยอิทธิพลของกฎหมายอังกฤษ ซึ่งยกเลิกหลัก "โอกาสสุดท้าย" แล้วมาใช้หลักการ เปรียบเทียบความประมาทเลินเล่อ (comparative negligence) เช่นกฎหมายแพ่งประเทศ Civil Law ทั้งหลาย^๒ ศาลฎีกาของไทยในคดีส่วนมากจึงมีแนวโน้ม เปลี่ยนมาใช้หลักการที่ผู้เสียหายมีส่วนผิดตามมาตรา ๔๔๒ ประกอบกับมาตรา ๒๒๓ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ซึ่งถือหลัก comparative negligence อยู่แล้ว แต่ศาลฎีกาแค่เดิมละเลยไป^๓ ผลก็คือว่า

วารี นาสกุล, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิดจัดการงานนอกสั่ง ลามมิควรได้, พิมพ์ครั้งที่ ๖ (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง, ๒๕๒๓), หน้า ๑๕๖.

^๒ ประเทศอังกฤษได้ออกพระราชบัญญัติ The Law Reform (Contributory negligence) Act ๑๙๔๕ ยกเลิกหลัก "โอกาสสุดท้าย" นี้ มาใช้หลักตนเองเกี่ยวกับมาตรา ๔๔๒ ประกอบมาตรา ๒๒๓ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทย ดู ธานีรินทร์ ตรีวิชัยภร., "อิทธิพลของกฎหมายอังกฤษในระบบกฎหมายไทย," วารสารกฎหมายपालงกรณ์ ๑ (พฤษภาคม, ๒๕๑๗) : ๑๗. เชียงรุรง ๑.

^๓ คำพิพากษาฎีกาที่ ๑๔๒๒/๒๕๔๖, ฎีกาที่ ๕๖๓/๒๕๐๓, ฎีกาที่ ๑๓๔๒/๒๕๐๖, ฎีกาที่ ๑๐๔๐/๒๕๐๗, ฎีกาที่ ๑๖๖๖/๒๕๑๔, ฎีกาที่ ๑๐๑๔-๑๐๑๕/๒๕๑๕, ฎีกาที่ ๕๔๐/๒๕๑๖, ฎีกาที่ ๕๕๒/๒๕๑๗, ฎีกาที่ ๑๕๖๖/๒๕๑๗, ฎีกาที่ ๕๐๕/๒๕๑๘, ฎีกาที่ ๑๕๕๑/๒๕๒๐, ฎีกาที่ ๑๖๔๐/๒๕๒๐, ฎีกาที่ ๑๖๔๒/๒๕๒๐, ฎีกาที่ ๒๓๓๔-๒๓๓๖/๒๕๒๐, ฎีกาที่ ๒๕๑๕/๒๕๒๐, ฎีกาที่ ๑๕๓๑-๑๕๔/๒๕๒๑, ฎีกาที่ ๒๐๒๓/๒๕๒๒.

ในกรณียานยนต์ ๒ คันหรือมากกว่า ชนกันโดยความประมาท เลิน เลอชของผู้ขับรถทั้งสองฝ่าย ความกฎหมายไทยต่างฝ่ายย่อมต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนที่อีกฝ่ายหนึ่งได้รับโดยลดความรับผิดลง เทียบตามส่วนแห่งความผิดของคนกับของอีกฝ่ายหนึ่ง ซึ่งศาลย่อมจะวินิจฉัยตาม พุทธิกา รณและความร้ายแรงของละเมิดตามมาตรา ๔๓๕ ซึ่งหมายความถึงตามส่วนของ ความผิดมากหรือน้อย มิใช่ตามส่วนของความเสียหาย^๑ นอกจากจะลดค่าสินไหมทดแทน ลงบ้างแล้ว ในบางกรณีศาลอาจไม่ให้จำเลยต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายเลยก็ได้^๒ ความ รับผิดอาจเป็นพัวพันกันไป คือต่างไม่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่กันถ้าความผิดของแต่ละฝ่าย ไม่ยิ่งหย่อนกว่ากัน^๓ แต่กรณีเช่นนี้ศาลก็อาจวินิจฉัยให้ฝ่ายหนึ่งใช้ค่าเสียหายแก่อีก ฝ่ายหนึ่งบางส่วนก็ได้^๔ และถ้าฝ่ายที่เสียหายมากเป็นฝ่ายประมาทมาก ฝ่ายที่เสียหายน้อย

^๑ จิตติ กิ่งศรัทิตย์, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ ๒ มาตรา ๓๕๔ ถึง ๔๕๒ ว่าด้วยมูลแห่งหนี้, พิมพ์ครั้งที่ ๔ โครงการตำรา ชุคตำรา ลำดับที่ ๔ คณะกรรมการ สัมมนาและวิจัย คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, ๒๕๒๓), หน้า ๓๐๗.

^๒ ไพจิตร ปุณณพันธ์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด, พิมพ์ครั้งที่ ๒ (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, ๒๕๑๕), หน้า ๑๗๑ - ๑๗๒., จิตติ กิ่งศรัทิตย์, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ ๒ มาตรา ๓๕๔ ถึง ๔๕๒ ว่าด้วยมูลแห่งหนี้, หน้า ๓๐๕ - ๓๐๖., วารีนานาสกุล, ประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด จัดการงานนอกสิ่ง ลางมิควรได้, หน้า ๑๕๖., ตัวอย่าง คำพิพากษาฎีกาก็เช่น ฎีกาที่ ๑๔๒๒/๒๕๕๖.

^๓ คำพิพากษาฎีกาที่ ๕๕๐/๒๕๑๖, ฎีกาที่ ๕๐๕/๒๕๑๕, ฎีกาที่ ๑๔๓๑๔๔/๒๕๒๑.

^๔ คำพิพากษาฎีกาที่ ๒๓๓๔-๒๓๓๖/๒๕๒๐.

เป็นฝ่ายประมาณน้อย ก็ เป็นเหตุผลที่ความรับผิดชอบของต่างฝ่ายต่างจะเป็นพับกันไปได้ เช่นกัน^๑ อย่างไรก็ตาม การจะนำหลักการมีส่วนผิดตามมาตรา ๔๔๒ ประกอบ มาตรา ๒๒๓ มาใช้ ก็เฉพาะกรณีผู้เสียหายมีส่วนผิดในการก่ออุบัติเหตุเท่านั้น ถ้าข้อเท็จจริง ปรากฏว่าการที่ยานยนต์ชนกันนั้น เป็นเพราะความประมาท เลินเล่อของฝ่ายใดแต่ฝ่ายเดียว อีกฝ่ายหนึ่งยอมได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนเต็มจำนวน ซึ่งศาลฎีกาของไทยได้วางหลัก ไว้ว่า กรณีเช่นนี้จะนำเอามาตรา ๔๔๒ ประกอบกับมาตรา ๒๒๓ ประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์ มาใช้ เป็นหลักในการกำหนดค่าสินไหมทดแทนหาได้ไม่^๒ คง เป็นเรื่อง ของมาตรา ๔๓๕ ซึ่งเป็นหลักทั่วไปของการกำหนดค่าสินไหมทดแทนโดย เฉพาะ^๓

๒. บุคคลภายนอกผู้เสียหายฟ้องร้องผู้มีส่วนก่ออุบัติเหตุ ในกรณียานยนต์ ๒ คัน หรือมากกว่าชนกันโดยความประมาท เลินเล่อของผู้ขับขี่ยานยนต์ทั้ง ๒ คัน เป็นเหตุให้ บุคคลภายนอก เช่น คนเดินถนน หรือคนโดยสารมาคเจ็บหรือ เสียชีวิต ศาลฎีกาของไทย ได้วางหลักไว้ว่า ผู้ขับขี่ทั้งสองฝ่ายต้องรับผิดชอบในความเสียหายของบุคคลภายนอกเต็มจำนวน แม้กรณีเช่นนี้ ผู้ขับขี่ทั้งสองไม่ใช้ร่วมกันทำละเมิดตามมาตรา ๔๓๒ แห่งประมวลกฎหมาย แพ่งและพาณิชย์ (คือต่างฝ่ายต่างขับขี่ยานยนต์โดยประมาท เลินเล่อทำให้บุคคลภายนอก เสียหาย) และไม่ใช้ความรับผิดชอบในลักษณะนี้ร่วมกันก็ตาม ศาลก็อาจแบ่งให้แก่แต่ละฝ่าย ชำระค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายตามส่วนความผิดของแต่ละฝ่าย ซึ่งอาจเท่ากันหรือไม่

^๑ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๔๖๓/๒๕๐๓, ฎีกาที่ ๘๘๒/๒๕๑๓.

^๒ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๔๕๔/๒๕๐๘.

^๓ จิตติ ตึงศมทิพย์, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ ๒ มาตรา ๓๕๔ ถึง ๔๕๒ ว่าด้วยมูลแห่งหนี้, หน้า ๓๐๕.

เท่ากันก็ได้ แต่เมื่อรวมกันแล้วต้องครบจำนวนแก่ความเสียหายที่บุคคลภายนอกผู้เสียหาย
ได้รับ ทั้งนี้โดยอาศัยหลักทั่วไปของการกำหนดค่าสินไหมทดแทนมาตรา ๔๓๘
โดยเฉพาะ (ไม่ใช้มาตรา ๔๔๒ ประกอบมาตรา ๒๒๓) ^๒

แม้หลักการเบื้องต้นไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา ๔๒๐ จะกำหนด
ให้ผู้รับหรือบุคคลซึ่งประมาท เลิน เลื่อ ในการ ใช้นายยนต์ต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่
ผู้เสียหายจากการกระทำโดยประมาท เลิน เลื่อ ดังที่กล่าวมาทั้งหมดนี้ก็ตาม แต่การที่โจทก์
ผู้เสียหายจะได้รับค่าสินไหมทดแทนจากบุคคลเหล่านี้ในการดำเนินคดีละเมิดในศาล ความหลัก
ทั่วไปของกฎหมายพยานซึ่งกำหนดไว้ในมาตรา ๔๔ วรรคแรก แห่งประมวลกฎหมายวิธี
พิจารณาความแพ่ง เมื่อจำเลยปฏิเสธ โจทก์มีภาระต้องนำพยานหลักฐานเข้าสืบพิสูจน์
(onus of proof) ให้ศาลเห็นว่า (๑) จำเลยเป็นผู้ใช้นายยนต์ที่ก่ออุบัติเหตุ (๒) โจทก์
ได้รับความเสียหาย และ (๓) ความเสียหายของโจทก์เป็นผลจากการใช้นายยนต์ของ
จำเลยนั้น ก็ต้องมีความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผล หรือระหว่างความผิดกับความ
เสียหาย เมื่อโจทก์ผู้เสียหายสามารถพิสูจน์ให้ศาลเห็นได้ครบทั้ง ๔ ประการนี้แล้ว โจทก์
จึงจะได้รับใช้ค่าสินไหมทดแทนจากจำเลย สำหรับกรณียานยนต์ชนกัน เมื่อต่างฝ่าย
ต่างอ้างว่าอีกฝ่ายประมาท เลิน เลื่อ ทั้งสองฝ่ายก็ต่างมีหน้าที่นำสืบ หากผู้เสียหายซึ่งเป็นบุคคล
ภายนอกฟ้องผู้ใช้นายยนต์ทั้ง ๒ คน ให้รับผิดชอบ ผู้เสียหายก็มีหน้าที่นำสืบถึงพฤติการณ์ในการ
ที่รถชนกัน ^๓

^๑ คำพิพากษาฎีกาที่ ๗๕๑/๒๕๕๕, ฎีกาที่ ๒๗๐/๒๕๐๖, ฎีกาที่ ๑๔๗๖/๒๕๑๐,
ฎีกาที่ ๑๕๗๑/๒๕๑๕, ฎีกาที่ ๑๔๓๑-๑๔๔/๒๕๒๑, ฎีกาที่ ๔๒๕-๔๒๘/๒๕๒๑, และ ก. จิตติ. กิ่งศักดิ์,
ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ ๒ มาตรา ๓๕๔ ถึง ๔๕๒ ว่าด้วยมูลแห่งหนี้,
หน้า ๒๑๕ - ๒๒๑.

^๒ คำพิพากษาฎีกาที่ ๑๑๓๔-๑๑๓๕/๒๕๐๕.

^๓ พจน. ปุสฺสาคม, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด,
หน้า ๓๒๕ - ๓๒๖.

อย่างไรก็ตาม แม้หากโจทก์ผู้เสียหายสามารถพิสูจน์ได้ทั้งกล่าว แต่ก็อาจไม่ได้ รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนเลยโดยสิ้นเชิงได้ หากข้อเท็จจริงในคดีอุบัติ เหตุนั้น ปรากฏว่า จำเลยผู้ขับไม้ไต่ประมาทเลินเล่อ ๑ ความเสียหายของโจทก์เกิดจากความประมาท เลินเล่อของบุคคลภายนอก ๒ ความเสียหายของโจทก์เกิดจากความผิดคือ จงใจหรือ ประมาท เลินเล่อของโจทก์แต่ฝ่ายเดียว ๓ โจทก์ผู้เสียหายยินยอมเข้าเสี่ยงภัยความเสียหายที่จะ เกิดจากอุบัติเหตุทางยานยนต์นั้นเอง (volunt non fit injuria หรือ That to which a man consents cannot be considered an injury) ๔ อุบัติเหตุ เกิดจากเหตุสุดวิสัย ๕ ซึ่งคำว่า "เหตุสุดวิสัย" นี้ ศาลฎีกาของไทยตีความว่า ไม่ เพียงแต่หมายถึง เหตุการณ์ธรรมชาติเท่านั้น แต่ยังหมายความรวมถึง เหตุภายนอกที่ป้องกัน

๑ คำพิพากษาฎีกาที่ ๗๒๙/๒๕๑๐, ฎีกาที่ ๑๔๑๐/๒๕๑๐, ฎีกาที่ ๑๕๗๕-๑๕๗๙/๒๕๑๙, ฎีกาที่ ๒๐๑๕/๒๕๒๐.

๒ โดยเฉพาะกรณีรถยนต์ชนกัน แล้วผู้เสียหายฟ้องผู้ขับรถยนต์คันหนึ่ง เป็นจำเลย แล้วปรากฏว่าความเสียหายหรืออุบัติเหตุ นั้นเกิดจากความผิด คือจงใจหรือประมาท เลินเล่อ ของผู้ขับรถยนต์อีกคันหนึ่งที่ไม่ได้ถูกฟ้องด้วย ศาลก็จะยกฟ้องโจทก์ผู้เสียหาย ๆ ก็ไม่ได้รับ ชดเชยค่าสินไหมทดแทน.

๓ คำพิพากษาฎีกาที่ ๑๕๕๔-๑๕๕๙/๒๕๑๙, ฎีกาที่ ๒๐๑๕/๒๕๒๐, ฎีกาที่ ๑๐๔๓/๒๕๒๓.

๔ เช่นผู้เสียหายสมัครใจนั่งไปในรถที่จำเลยขับเพื่อแข่งขัน โดยยินยอมรับความเสียหายที่อาจจะเกิดจากอุบัติเหตุในขณะแข่งขัน เป็นต้น.

๕ คำว่า "เหตุสุดวิสัย" ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา ๔ ให้คำนิยาม ว่า "หมายความว่า เหตุใด ๆ อันจะเกิดขึ้นก็มิ จะให้ผลพิบัติก็มิ ไม่มีใครอาจป้องกันได้ แม้ทั้งบุคคลผู้ต้องประสพหรือ ใกล้เคียงต้องประสพ เหตุนั้น จะได้จัดการระมัดระวังตามสมควร อันพึงจะคาดหมายได้จากบุคคลนั้นในฐานะ เช่นนั้น" ฉะนั้น หากเป็นกรณีที่น่าจะป้องกันผล พิบัติได้ถ้าได้จัดการระมัดระวังตามสมควร ก็มีใช่ เป็นเหตุที่ไม่อาจมีใครป้องกันได้ ย่อม ไม่ใช่ เหตุสุดวิสัย (ฎีกาที่ ๙๔๙/๒๕๒๔, ฎีกาที่ ๑๙๗๓/๒๕๑๕).

ไม่ได้ (ซึ่งอาจเกิดจากผู้เสียหาย ผู้ขับ กับการจราจรก็ได้) และเหตุที่เกิดจากบุคคลภายนอกด้วย^๒ หรือโจทก์ผู้เสียหายอาจได้รับค่าสินไหมทดแทนเพียงบางส่วนของความเสียหายที่ตนได้รับ ถ้าโจทก์ผู้เสียหายมีส่วนผิด คือจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ทั้งนี้โดยผลของกรณีหลักการที่ผู้เสียหายมีส่วนผิด Comparative negligence ตามมาตรา ๔๔๒ ประกอบกับมาตรา ๒๒๓ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์^๓ ข้อเหล่านี้จำเลยอาจยกขึ้นเป็นข้อต่อสู้ให้ตนหลุดพ้นจากความรับผิดโดยสิ้นเชิงหรือบางส่วนได้

หลักดังกล่าวที่ว่า ภาระนำสืบพิสูจน์ในคดีอุบัติเหตุทางยานยนต์ที่เกิดจากความจงใจ หรือประมาทเลินเล่อตกอยู่กับโจทก์ผู้เสียหายนั้น มีข้อยกเว้นบางกรณีตามหลักกฎหมายแพ่ง คือในกรณีที่จำเลยซึ่งเป็นผู้ขับยานยนต์หรือมีส่วนก่ออุบัติเหตุ ให้นำยานยนต์โดยฝ่าฝืนกฎหมายอันมีที่ประสงค์จะปกป้องบุคคลอื่น ซึ่งปกติก็ทำได้แก่ กฎหมายเกี่ยวกับจราจรทางบกดังกล่าวแล้ว^๔ มาตรา ๔๒๒ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ก็สันนิษฐานว่าจำเลยนั้นเป็นฝ่ายผิด โจทก์เพียงแต่นำสืบพิสูจน์ว่าจำเลยกระทำการฝ่าฝืนกฎหมายเช่นนั้น

^๑ พจน ฟูปากม, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด, หน้า ๓๓๔-๓๓๖. สำหรับเหตุภายนอกที่เกิดจากผู้เสียหาย ดูคำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๙๑๗/๒๕๐๘, ฎีกาที่ ๙๖๒/๒๕๑๐, ฎีกาที่ ๕๓๕/๒๕๑๑, ฎีกาที่ ๑๕๕๘-๑๕๕๙/๒๕๑๘, ฎีกาที่ ๒๐๑๕/๒๕๒๐ และเหตุภายนอกที่เกิดจากผู้ขับ ดูฎีกาที่ ๙๖๙/๒๕๑๐ ส่วนเหตุภายนอกที่เกิดจากการจราจร ดูฎีกาที่ ๑๐๔/๒๕๕๔.

^๒ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๔๒๕/๒๕๐๘, ฎีกาที่ ๖๑๙/๒๕๑๐, ฎีกาที่ ๓๒๖/๒๕๒๒.

^๓ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๑๐๖๘/๒๕๐๒, ฎีกาที่ ๑๖๖/๒๕๑๔, ฎีกาที่ ๖๒๔/๒๕๑๕, ฎีกาที่ ๕๓๕/๒๕๑๖. สำหรับกรณีผู้เสียหายมีส่วนผิดในคดียานยนต์ชนกัน ดู ข้างต้น หน้า ๑๐-๑๕.

^๔ ดู ตอนต้น หน้า ๔-๕.

หลังจากนั้นการพิสูจน์ก็ถูกผลักไปยังจำเลย ผู้ซึ่งจะนำสืบแก้ตัวว่ามีได้ เป็นฝ่ายผิด ทั้งนี้ตามข้อยกเว้นในวรรคสอง (๒) ของมาตรา ๘๘ แห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง

นอกจากข้อยกเว้นดังกล่าว ซึ่งเป็นข้อสันนิษฐานทางกฎหมายนี้แล้ว ยังมีหลักเกณฑ์อันหนึ่งเกี่ยวกับหน้าที่นำสืบในกฎหมายแพ่ง ซึ่งใช้ในกรณีละเมิดโดยประมาท เลินเล่อ คือ หลักเหตุการณ์ (อุบัติเหตุ) ย่อมแจ้งอยู่ในตัวเอง "Res ipsa loquitur" (The thing (accident) speaks for itself) ซึ่งเป็นหลักกฎหมายอังกฤษที่สืบมาจากกฎหมายโรมัน และยอมรับกันเป็นหลักกฎหมายทั่วไป ความมุ่งหมายของการใช้หลักนี้ก็เพื่อให้การพิสูจน์ข้อเท็จจริงในคดีทำได้ง่ายขึ้น เพราะหลักที่ว่าในคดีประมาท เลินเล่อ โจทก์มีหน้าที่ต้องพิสูจน์ว่าจำเลยประมาท เลินเล่อ นั้น เป็นภาระอันหนักของโจทก์ โจทก์ย่อมประสบความยากลำบากมากในการนำสืบพิสูจน์ และในบางคดีโจทก์ผู้เสียหายไม่มีทางพิสูจน์ได้เลย เพราะอาจเป็นไปได้อย่างไรสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุเช่นนั้นอยู่ในความรู้เห็นของจำเลยผู้ก่ออุบัติเหตุแต่ผู้เดียว แม้โจทก์ก็สามารถพิสูจน์ว่าอุบัติเหตุได้เกิดขึ้นจริง แต่ก็ไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่าอุบัติเหตุเช่นนั้นเกิดขึ้นได้อย่างไร ซึ่งจะเป็นการแสดงถึงมูลกรณีที่มา (origin) แห่งความประมาท เลินเล่อ ของจำเลย และในอุบัติเหตุมักจะมีพยานบุคคลยาก หรือแม้จะมีผู้รู้เห็นแต่บุคคลเหล่านั้นก็ไม่ยอมมา เป็นพยานในชั้นสอบสวนหรือในชั้นศาลดังที่ทราบกัน ตามหลักนี้เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นและมีข้อโต้เถียงกันว่าฝ่ายใด เป็นฝ่ายประมาทแล้ว บางกรณีเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นนั้นเองย่อมแสดงอยู่ในตัวว่าฝ่ายใด เป็นผู้ประมาท เลินเล่อ คือพฤติการณ์ต่าง ๆ ที่มีอยู่ในขณะเกิดความเสียหายนั้น ไม่มีใครนอกจากผู้ก่ออุบัติเหตุ เท่านั้นที่จะต้อง เป็นผู้รับผิดชอบ และการที่เกิดอุบัติเหตุเช่นนั้นขึ้นก็ไม่มีทางสันนิษฐานเป็นอย่างอื่นได้ นอกจากต้องสันนิษฐานว่าเป็นเพราะความประมาทของผู้ซึ่ง เช่นรถยนต์แล่นขึ้นไปชนคนบนทางเท้า เป็นคน กรณีเช่นนี้โจทก์ผู้เสียหาย เพียงแต่พิสูจน์ว่าจำเลย เป็นผู้ขับยานยนต์ที่ เกิดอุบัติเหตุและคนได้รับ

ความเสียหายเท่านั้น ต่อจากนั้นก็ เป็นหน้าที่ของจำเลยจะต้องนำสืบว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น นั้นมิใช่เพราะความประมาทเลินเล่อของคน ถ้าจำเลยไม่นำสืบหรือนำสืบดังข้อข้อสู้มิได้ จำเลยก็ครองรับผิด อย่างไรก็ตาม หลักนี้จะใช้ได้ก็เพราะเมื่อจำเลยไม่สามารถอธิบายถึงต้นเหตุแห่งอุบัติเหตุ นั้นได้เท่านั้น ถ้าจำเลยสามารถนำสืบแสดงให้เห็นว่าเหตุที่เกิดขึ้นนั้นเป็นเพราะอะไร คดีก็จะต้องกลับไปใช้หลักกรรมคณา คือการพิสูจน์ความประมาทเลินเล่อตกอยู่แก่ใจหลัก ในกฎหมายไทย มีปัญหาต่อไปนี้ หลักนี้จะนำมาใช้ในคดีละเมิดโดยไม่มีตัวบทกำหนดไว้ชัดเจนอย่างบ่าครา ๔๑๓ ได้หรือไม่ เช่น นำมาใช้ในกรณีเห็นว่าจำเลยเป็นฝ่ายก่อให้เกิดเหตุโดยผิดปกติกรรมคณาซึ่งน่าจะถือว่าแสดงอยู่ในตัวว่าจำเลยกระทำผิดเอง เว้นแต่จำเลยจะแสดงให้เห็นเป็นอย่างอื่น นักกฎหมายบางท่านเห็นว่าน่าจะนำมาใช้ได้ นักกฎหมายบางท่านเช่น ศาสตราจารย์บัญญัติ สุกีระ

พจน์ ปุษปาคม, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด, หน้า ๑๒๖-๑๒๗ .; ไพจิตร บุญพันธุ์, คำอธิบายกฎหมายเฉพาะเรื่อง ประมวลกฎหมายอาชญากรรมโดยใช้กลอุบายมิได้หรือไม่ และ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ข้อสันนิษฐานความผิดทางกฎหมาย, หน้า ๕๑-๕๒ .; ไอลอด โกลิน, คำอธิบายและเปรียบเทียบกฎหมายไทยและต่างประเทศในเรื่องกฎหมายลักษณะพยานหลักฐาน, พิมพ์ครั้งที่ ๒ (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์ไทยเกษม, ๒๕๑๓), หน้า ๒๓๑-๒๓๒ .; มัทยา จารุพันธุ์, "ประมาทในทางละเมิด" (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิตศึกษาด้านนิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ๒๕๑๔), หน้า ๑๒๑-๑๒๒.

ไอลอด โกลิน, คำอธิบายและเปรียบเทียบกฎหมายไทยและต่างประเทศในเรื่องกฎหมายลักษณะพยานหลักฐาน, หน้า ๒๓๑.

พจน์ ปุษปาคม, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด, หน้า ๑๒๗.

เห็นว่า ประเทศไทยเป็นประเทศที่ใช้ประมวลกฎหมาย และมาตรา ๔๔ ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง บัญญัติให้ฝ่ายที่กล่าวอ้างข้อเท็จจริง เป็นฝ่ายต้องนำสืบให้เห็น ฉะนั้นข้อเท็จจริงใดที่ไม่มีกฎหมายสันนิษฐานไว้ให้ เป็นคุณแก่ผู้เสียหายโดยเฉพาะแล้ว ผู้เสียหายที่เป็นโจทก์จะต้องนำสืบให้เห็นว่าจำเลยเป็นฝ่ายต้องรับผิดชอบ จะอาศัยหลัก *res ipsa loquitur* มาใช้โดยจะอ้างว่าเป็นข้อเท็จจริงที่รู้กันทั่วไป หรือไม่อาจโต้แย้งได้ตามมาตรา ๔๔ ไม่ได้ เพราะข้อเท็จจริงที่รู้กันอยู่ทั่วไปหรือไม่อาจโต้แย้งได้นั้น เป็นคนละเรื่องกับ *res ipsa loquitur* เลยทีเดียว และท่านอาจารย์ โอสถ โกศิน ก็เห็นคล้ายกับท่านอาจารย์ บัญญัติ ว่า ประเทศไทยเป็นประเทศที่ใช้ประมวลกฎหมาย เมื่อจะคิดใช้หลักนี้เมื่อใด ก็จะต้องกลับไปเปิดกฎหมายที่เป็นบทบัญญัติ เฉพาะ เรื่องนั้น ๆ เสียก่อน^๒ สำหรับศาลฎีกาของไทยนั้น เคยใช้หลักนี้เหมือนกัน โดยใช้กับคดีอาญา^๓ ในเรื่องนี้ผู้เขียนเห็นว่าหลักนี้น่าจะใช้กับคดีประมาท เลิน เลิกทางแพ่งได้เช่นกัน แต่อยู่ภายในขอบเขตจำกัด คือใช้ได้เฉพาะ เมื่อฝ่ายจำเลยไม่สามารถอธิบายถึงสาเหตุแห่งอุบัติเหตุเหตุนั้นได้เท่านั้น

ส่วนที่ ๒ ความรับผิดทางละเมิดในความเสียหายอันเกิดแก่ยานยนต์

ผู้ขับหรือผู้ใช้นานยนต์ไม่เพียงแต่ต้องรับผิดในการกระทำโดยประมาท เลิน เลอ ของตนเองตามหลักละเมิดทั่วไปดังที่กล่าวแล้ว เท่านั้น ยังอาจต้องรับผิดความมทบัญญัติ

^๑ บัญญัติ สจิวะ, "ประมาท," บทบัญญัติคดี ๒๑ (เมษายน ๒๕๐๖) : ๒๕๖.

^๒ โอสถ โกศิน. คำอธิบายและ เปรียบเทียบกฎหมายไทยและต่างประเทศ ในเรื่องกฎหมายลักษณะพยานหลักฐาน, หน้า ๒๓๒.

^๓ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๔๕๖-๔๕๗/๒๕๓๔, และดู โอสถ โกศิน, คำอธิบายและ เปรียบเทียบกฎหมายไทยและต่างประเทศ ในเรื่อง กฎหมายลักษณะพยานหลักฐาน, หน้า ๒๓๒.

กฎหมายละเมิดของไทยเพื่อความเสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ แม้บุคคลนั้นไม่
 ใจหรือประมาทเลินเล่อก็ตาม คือกฎหมายให้รับผิดโดยเด็ดขาด (strict liability)
 ที่เดียว กรณีดังกล่าวนี้ก็ได้แก่กรณีตามมาตรา ๔๓๗ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์กรณีหนึ่ง
 และกรณีตามมาตรา ๔๒๕, ๔๒๗, ๔๒๘ และ ๔๓๐ อีกกรณีหนึ่ง ซึ่งจะได้อธิบายต่อไปในส่วน
 ที่ ๓ ของบทนี้ สำหรับความรับผิดตามมาตรา ๔๓๗ กฎหมายกำหนดให้บุคคล ๒ ประเภท
 คือผู้ครอบครอง (possess)^๑ หรือผู้ควบคุมดูแล (control)^๒ ต้องรับผิด
 เพื่อความเสียหายอันเกิดแต่ยานพาหนะ (conveyance)^๓ ไม่ว่าจะ เป็นความ

^๑ คำว่า "ผู้ครอบครอง" ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา ๑๓๖๗
 หมายถึงบุคคลซึ่งยึดถือทรัพย์สินโดยเจตนาจะยึดถือเพื่อตน ซึ่งบ่มได้สิทธิครอบครองเหนือ
 ทรัพย์สินนั้น

^๒ คำว่า "ผู้ควบคุมดูแล" นี้ท่านอาจารย์ ดร. จีต เศรษฐบุตร ให้ความหมายว่า
 "หมายถึงผู้ทำหน้าที่ปฏิบัติการ เพื่อมิให้ทรัพย์สินนั้นก่อความเสียหายขึ้น" กู จีต เศรษฐบุตร,
หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด, โครงการตำรา ชุคตำรา ลำดับที่ ๑ คณะกรรมการสัมมนา
และวิจัย คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัย
ธรรมศาสตร์, ๒๕๑๔), หน้า ๒๖๑., และท่านอาจารย์พจน์ ปุระปาคม ให้ความหมายว่า
 "หมายถึงบุคคลผู้รับผิดชอบในการควบคุมยานพาหนะนั้น นอกจากผู้ครอบครองหรือเจ้าของ
 ได้แก่คนขับรถยนต์" และ "ความหมายของมาตรานี้ได้แก่ผู้บังคับยานพาหนะให้แล่นไปตาม
 ที่ตนต้องการ" กู พจน์ ปุระปาคม, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด,
 หน้า ๓๒๔-๓๒๕.

^๓ คำว่า "ยานพาหนะ" ผู้แต่งตำรากฎหมายละเมิดของไทยให้ความหมายว่า
 หมายถึงยานพาหนะที่เกิดด้วยกำลังเครื่องจักรกล ไม่ว่าจะขับเคลื่อนโดยใช้พลังงานไอน้ำ
 น้ำมัน ไฟฟ้าและอื่น ๆ ไม่ว่าจะยานพาหนะนั้นจะเกิดทางบก ทางน้ำ หรือทางอากาศ
 ซึ่งก็ได้แก่รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถสามล้อเครื่อง (ซึ่งยานพาหนะเหล่านี้จัดอยู่ในประเภท
 ยานยนต์ตามความหมายของวิทยานิพนธ์นี้ด้วย) เรือยนต์ เรือกลไฟ และเครื่องบิน แต่ยาน
 พาหนะที่เกิดด้วยกำลังหรือแรงมนุษย์ เช่น รถจักรยานสองล้อ เรือแจว ไม่ถือเป็น

เสียหายชีวิตร่างกายหรือทรัพย์สิน^๑ และไม่ว่าจะเกิดจากยานพาหนะนั้นชน เจี้ยว พลิกคว่ำ ส่วนประกอบยานพาหนะหลุ่หรือตก ระเบิด ลูกไหม้ หรือสิ่งของตกจากยานพาหนะ^๒ ก็ตาม เหตุที่มีผู้ตั้งกังกล่าวก็โดยที่เห็นว่า ยานพาหนะ เป็นทรัพย์สินอันตราย ซึ่งมีโอกาสก่อความเสียหาย แก่บุคคลอื่นไ้อย่างมาก และบุคคลตั้งกังลว่านั้นก็ได้รับประโยชน์จากยานพาหนะ จึงควรให้ รั้ภัยที่เกิดแต่ยานพาหนะนั้นคุ้ม นอกจากนั้น บุคคลตั้งกังลว่าอาจมีส่วนผิดอยู่ด้วย ในการที่

ยานพาหนะอันเดินด้วยกำลัง เครื่องจักรกล กุ จิต เศรษฐบุตร, หลักกฎหมายแพ่งลักษณะ ละเมิด, หน้า ๒๕๕-๒๖๐, จิตติ คิงศกัทธิย์, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ ๒ มาตรา ๓๕๔ ถึง ๔๕๒ ว่าด้วยมูลเหตุแห่งนั้น, หน้า ๒๕๔., ไพจิตร ปุญญพันธ์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะละเมิด, หน้า ๑๒๔., วารี นาสกุล, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด จักการงานนอกสิ่ง ลากมิควรไ้, หน้า ๑๙๗, วิภา มหาคุณ, หลักกฎหมายละเมิด ศึกษาจากคำพิพากษาฎีกา, หน้า ๕๖. นอกจากนี้ ศาลฎีกายังไ้วินิจฉัยว่า ยานพาหนะที่ตัวเองมิไ้เดินด้วยเครื่องจักรกล แต่ถูกพวงหรือลากจูงโดยยานพาหนะอื่นที่เดินด้วยเครื่องจักรกล ก็ถือว่ายานพาหนะที่ถูกพวง นั้นเป็นยานพาหนะที่เดินด้วยเครื่องจักรกลด้วย (คำพิพากษาฎีกาที่ ๔๕๔/๒๔๙๓, ฎีกาที่ ๑๖๕๕/๒๔๙๓).

๑ วารี นาสกุล, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด จักการงาน นอกสิ่ง ลากมิควรไ้, หน้า ๑๙๗.

๒ พจน์ ปุ่ปากม, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด, หน้า ๓๒๗ - ๓๒๘., ไพจิตร ปุญญพันธ์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะละเมิด, หน้า ๑๒๕ - ๑๒๖., วารี นาสกุล, ประมวลกฎหมายแพ่งและ พินิชย์ว่าด้วยละเมิด จักการงานนอกสิ่ง ลากมิควรไ้, หน้า ๑๙๕ - ๑๙๕.

บทพรองในการควบคุมดูแลยานพาหนะนั้น จึงควร เป็นผู้รับผิดชอบ โดยปกติผู้ครอบครองยานยนต์ซึ่งจะต้องรับผิดชอบได้แก่ เจ้าของผู้มีกรรมสิทธิ์ (owner) เพราะเจ้าของย่อมมีสิทธิครอบครองด้วย ^๒ เว้นแต่จะได้มีการโอนส่งมอบยานยนต์โดยชอบด้วยกฎหมายแก่บุคคลอื่นที่ไม่ใช่ เจ้าของ บุคคลที่รับโอนและยึดถือยานยนต์นั้นย่อมกลายเป็นผู้ครอบครองที่ต้องรับผิดชอบ เช่น ผู้เช่า ผู้เช่าซื้อ ผู้ยืม ผู้รับฝาก ผู้รับจำนำ กรณีเช่นนี้เจ้าของก็ไม่ต้องรับผิดชอบ ในกรณีที่บุคคลได้การครอบครองยานยนต์มาโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย คือไม่ได้รับความยินยอมหรืออนุญาตไม่ว่าโดยตรงหรือโดยปริยายของ เจ้าของหรือผู้ครอบครองเดิม เช่น ขโมย ลักทรัพย์เข้ามา ศาลฎีกาของไทยก็ถือว่าบุคคลที่ยึดถือยานยนต์โดยมิชอบนี้ เป็นผู้ครอบครองด้วย จึงต้องรับผิดชอบ เพื่อความเสียหายอัน เกิดแก่สมบัติ เหตุทางยานยนต์นั้น ^๓ อย่างไรก็ตาม

^๑ จิต เศรษฐบุตร, หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด, หน้า ๒๔๗-๒๕๕.,
 ไพจิตร ปุณฺณพันธ์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะละเมิด, หน้า ๓.,
 ไพจิตร ปุณฺณพันธ์, คำอธิบายเฉพาะบางเรื่องประมวลกฎหมายอาญา ลักทรัพย์โดยใช้
 กลอุบายมีได้หรือไม่ และประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ข้อสันนิษฐานความผิดทาง
 กฎหมาย, หน้า ๓๔, ๔๕ - ๔๗.

^๒ แต่ก็ไม่เสมอไป คำพิพากษาฎีกาที่ ๑๐๓/๒๕๒๒, กับฎีกาที่ ๓๐๗๖/๒๕๒๒ และหมาย เหตุของท่านอาจารย์จิติ ติงศกัณฑ์, หมายฎีกาทั้งสอง เรื่องนี้.

^๓ จิต เศรษฐบุตร, หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด, หน้า ๒๖๑.

^๔ คำพิพากษาฎีกาที่ ๑๔๔๖/๒๕๕๓ : (ประชุมใหญ่), ฎีกาที่ ๑๑๔๔/๒๕๐๒, และฎีกาที่ ๓๐๗๖/๒๕๒๒.

อย่างไร เป็นผู้ครอบครองหรือไม่ต้องพิจารณาข้อเท็จจริงเป็นเรื่อง ๆ ไป การที่บุคคลยึดถือยานยนต์ไว้เพียงชั่วคราว เช่น ๒ - ๓ นาที และไม่ได้ประโยชน์จากยานยนต์นั้น ไม่ถือเป็นผู้ครอบครองที่จะต้องรับผิดชอบ นอกจากนั้นตามความเห็นของนักกฎหมายไทยบางท่านก็เห็นว่าผู้ที่อาศัยนั่งรถไปลงที่หนึ่งที่ใด หรือผู้ที่เจ้าของรถบริการรับส่ง เพื่อความมุ่งหมายบางอย่าง ไม่ถือเป็นผู้ครอบครอง^๒ ส่วนผู้ควบคุมดูแลนั้น ก็หมายถึงผู้ขับนั่นเอง ผู้ครอบครองและผู้ควบคุมดูแลอาจเป็นบุคคลเดียวกัน เช่นกรณีเจ้าของรถ ผู้ขี่ม ผู้เช่า ขับรถเองก็เป็นทั้งผู้ครอบครองและผู้ควบคุมดูแลยานยนต์^๓ ตามกฎหมายไทย นักกฎหมายฝ่ายข้างมากและศาลฎีกา เห็นว่า ผู้ครอบครองและผู้ควบคุมดูแลยานยนต์นี้ อาจต้องรับผิดชอบด้วยกันทั้ง ๒ คน มีใจว่า เพียงแต่ผู้ครอบครองหรือผู้ควบคุมดูแลคนหนึ่งคนใด จะต้องรับผิดชอบผู้เดียว เช่นเจ้าของรถยนต์หนึ่งไปในรถให้ผู้ที่มาสมัคร เพื่อจะรับเป็นคนขับทดลองขับไปส่งยังที่ทำงานของเจ้าของ ระหว่างทางคนขับขับรถชนผู้อื่นเสียหาย ดังนี้ ทั้งเจ้าของในฐานะผู้ครอบครองรถและผู้ที่มาสมัครจะรับจ้าง เป็นผู้ขับรถในฐานะผู้ควบคุมรถต้องรับผิดชอบผู้เสียหายด้วยกันทั้งสองคน^๔ ซึ่งการตีความเช่นนี้นับว่าเป็นประโยชน์แก่ผู้เสียหาย เหตุผลที่ตีความเช่นนี้

^๑ วารีนาสกุล, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด จดการงานนอกสิ่ง ลามิควรไค, หน้า ๑๙๕.

^๒ พจน์ ปุષปาคม, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด, หน้า ๓๒๕.

^๓ เรื่องเดียวกัน, หน้า ๓๒๕ - ๓๒๕.

^๔ จิตติ ตั้งศกัทธิย์, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ ๒ มาตรา ๓๕๔ ถึง ๕๕๒ ว่าด้วยมูลแห่งหนี้, หน้า ๒๕๖-๒๕๗.; ไพจิตร ปุณณพันธ์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะละเมิด, หน้า ๑๒๖.; พจน์ ปุષปาคม, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด, หน้า ๓๒๕.; วิชา มหาคุณ, หลักกฎหมายละเมิดศึกษาจากคำพิพากษาศาลฎีกา, หน้า ๘๗.; และ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๕๑๒/๒๔๗๗.

ก็เพราะเห็นว่า "มาตรา ๔๓๗ ใช้คำนามคำเดียว คือผู้ครอบครองหรือควบคุม ดังนั้น หาก มีทั้งผู้ครอบครองและผู้ควบคุมก็ต้องรับผิดทั้งสองคน" ^๑ แต่ในความเห็นของนักกฎหมาย ฝ่ายข้างน้อย เห็นว่าผู้รับผิดน่าจะ เป็นคนใดคนหนึ่ง ไม่ใช่ทั้งสองคน ^๒ เพราะกฎหมายไทย ใช้คำว่า "หรือ" ^๓ แต่อย่างไรก็ตามดูเหมือนปัจจุบันมีแนวโน้มที่จะ เป็นไปตามความเห็นของนักกฎหมายฝ่ายข้างมากกว่า เพราะคำพิพากษาศาลฎีกาล้นับสนุน และก็น่าจะถือ ได้ว่า เป็นที่ยุติแล้ว

หลักเกณฑ์สำคัญที่สุดของความรับผิด เกิดขาด เพื่อความเสียหายอัน เกิดแต่ยานยนต์ ซึ่ง เกิดจากการตีความบทบัญญัติมาตรา ๔๓๗ ก็คือว่ายานยนต์ที่กอบุติ เหตุนั้น ต้องกำลัง เกินหรือเคลื่อนที่อยู่ มิใช่หยุดอยู่กับที่แม้ เครื่องยนต์จะติดอยู่ก็ตาม ^๔ นอกจากนี้ตามความเห็น

^๑ วิชา มหาคุณ, หลักกฎหมายละเมิด ศึกษาจากคำพิพากษาศาลฎีกา, หน้า ๔๗.

^๒ จิต เศรษฐบุศร, หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด, หน้า ๒๖๑ - ๒๖๒.

ท่านอาจารย์ ดร. จิต เศรษฐบุศร เห็นว่าตามหลัก ผู้ครอบครองต้องรับผิด แต่ถ้ามีผู้ควบคุม कुแล ผู้ควบคุมดูแลก็ต้องรับผิด และผู้ครอบครองก็ไม่ต้องรับผิด, วารี นาสกุล, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด จดการงานนอกสิ่ง ลาภมิควรได้, หน้า ๒๖๑ - ๒๖๒
ท่านอาจารย์ ดร. วารี นาสกุล เห็นว่าควรให้ผู้ครอบครองต้องรับผิดเสียก่อน เพราะ ทรัพย์สินในความครอบครองของคน เมื่อหาผู้ครอบครองไม่ได้ จึงจะเอาผิดจากผู้ควบคุมดูแล อีกชั้นหนึ่ง แต่ท่านอาจารย์ ดร. วารี นาสกุล ก็เห็นต่อไปว่า เมื่อมีคำพิพากษาศาลฎีกาวางแนว บันทัดฐานว่า ต้องรับผิดทั้งสองคน ก็จำต้องถือตาม

^๓ จิต เศรษฐบุศร, หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด, หน้า ๒๖๐ - ๒๖๑,

๒๖๒.

^๔ จิตติ กิ่งศภิตย์, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ ๒ มาตรา ๓๕๔ ถึง ๔๕๒ ว่าด้วยมูลแห่งหนี้, หน้า ๒๕๕; ไพจิตร ปุณฺณพันธ์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด, หน้า ๑๒๔; วารี นาสกุล, ประมวลกฎหมาย

ของนักกฎหมายบางท่านยังเห็นว่า ยานยนต์ที่เดินด้วยกำลัง เครื่องจักรกล ถ้าขณะเกิดเหตุ ไม่เดินด้วยกำลัง เครื่องจักรกล ก็ไม่ถือว่าเป็นยานยนต์ที่เดินด้วยกำลัง เครื่องจักรกลตาม มาตรา ๔๓๗ เช่น รถยนต์จอดไว้ไกลจากที่สูงมาชนคนหรือทรัพย์สินมากเจ็บเสียหาย เป็นต้น จะเห็นว่า เราตีความจำกัดขอบเขต^๒ ตามความเห็นของผู้เขียนเห็นว่า นับแต่เริ่มเคลื่อน ยานยนต์ออกเดินทางจนถึงจุดหมายปลายทาง แม้ระหว่าง เดินทางจะหยุด เป็นบางครั้งบาง คราว เช่นหยุดเมื่อถึงสี่แยก หยุดรอสัญญาณไฟจราจร หยุดซื้อของหรืออาหาร เครื่องดื่ม แต่เครื่องยนต์ยังคงค้ำอยู่ ก็อาจจะถือว่ายานยนต์นั้นกำลัง เดินอยู่ ซึ่งจะเป็นการขยายขอบเขต การใช้มาตรา ๔๓๗ ใ้กว้างขวางขึ้น และ เป็นประโยชน์แก่ผู้เสียหายเนื่องจากยานยนต์ ค้ำ

ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทย มาตรา ๔๓๗ นี้ ผู้ต้องรับผิดจะหลุดพ้น จากความรับผิดชดใช้ค่าสินไหมทดแทนโดยสิ้นเชิงได้ ก็โดยยกข้อต่อสู้และคดีได้ความว่า ุอุมิติ เหตุทางยานยนต์ซึ่งก่อความเสียหายแก่ผู้เสียหายนั้น เกิดแต่เหตุสุดวิสัย^๓ หรือเกิด

แพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด จักการงานนอกสิ่ง ลากม็ควรไค้, หน้า ๑๓๕ - ๑๓๘.

วิชา มหาคุณ, หลักกฎหมายละเมิด ศึกษาจากคำพิพากษาฎีกา, หน้า ๘๖, พจน ุปะปากม,

คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด, หน้า ๓๒๓.

วารี นาสกุล, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด จักการงาน นอกสิ่ง ลากม็ควรไค้, หน้า ๑๓๕.

^๒ ตามกัมกฎหมายความรับผิดโดยเค็คชาคคองค่างประเทศ กูคอปไ้ หน้า ๑๖๓-๑๖๘.

^๓ อยางไร เป็นเหตุสุดวิสัย คู คอนคัน หน้า ๒๒ - ๒๓. คำพิพากษาฎีกาที่ถือวา เป็นเหตุสุดวิสัย ก็เชน ฎีกาที่ ๑๐๕/๒๔๘๘, ฎีกาที่ ๘๒๕/๒๕๐๘, ฎีกาที่ ๖๑๘/๒๕๑๐, ฎีกาที่ ๒๐๑๕/๒๕๒๐. คำพิพากษาฎีกาที่ไม่ถือ เป็นเหตุสุดวิสัยก็เชน ฎีกาที่ ๖๓๘/๒๕๐๑.

เพราะความผิดของผู้ต้องเสียหายนั่นเอง^๑ คือเกิดจากความจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้เสียหายแต่ฝ่ายเดียว เช่น คนเงินเข้าก้าวข้ามถนนในระยะระยะชั้นชิด แต่ผู้ขับขี่ยานยนต์ก็ขับมาด้วยความเร็ว เช่นนี้ก็ใช้หลักการมีส่วนประมาทเลินเล่อตามมาตรา ๔๕๒ ประกอบกับมาตรา ๒๒๓ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เป็นเกณฑ์วินิจฉัยแบ่งส่วนความรับผิดชอบ^๒ คำว่า "เหตุสุดวิสัย" นี้ ศาลฎีกาของไทยวินิจฉัยเป็นแนวเดียวกันตลอดมาว่า ความบกพร่องในตัวยานยนต์หรือส่วนประกอบของยานยนต์ ซึ่งเป็นเหตุให้ยานยนต์เกิดอุบัติเหตุ ไม่ถือเป็นเหตุสุดวิสัยที่ผู้รับผิดชอบจะอ้างเพื่อพ้นผิดได้ เพราะเห็นว่าจำเลยผู้รับผิดชอบมีหน้าที่ตรวจดูแลรักษาสภาพรถให้อยู่ในสภาพใช้งานได้ตามปกติ เมื่อเกิดอุบัติเหตุเพราะเหตุนี้ ก็แสดงว่าผู้รับผิดชอบไม่ระมัดระวังในการตรวจตราดูแลยานยนต์นั้น^๓ จำเลยผู้รับผิดชอบจะยกข้อต่อสู้ได้เฉพาะที่กล่าวมานี้เท่านั้น จะต่อสู้ว่าตนได้ใช้ความระมัดระวังแล้ว หรือไม่ได้จงใจหรือประมาทเลินเล่อหาได้ไม่ (และกรณีผู้ร่วมรับผิดชอบผู้อื่นก็จะต้องกล่าวต่อไปก็เช่นกัน จะอ้างว่า

^๑ ไพจิตร ปุณณพันธ์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะละเมิด หน้า ๑๒๖ - ๑๒๗, พจน ปรุประชาคม, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด, หน้า ๓๓๐ - ๓๓๗, วาริ นาสกุล, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด จักการงานนอกสิ่ง ล่ามมีควรรได้, หน้า ๑๘๒ - ๑๘๓, จีค เศรษฐบุตร, หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด, หน้า ๒๖๓, จิตติ ถึงศกัทธิย, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา ๓๕๔ ถึง ๔๕๒ ว่าด้วยมลแห่งหนี้, หน้า ๒๕๗-๒๕๐, วิชา มหาคุณ, หลักกฎหมายละเมิด ศึกษาจากคำพิพากษาฎีกา, หน้า ๔๗ - ๕๕.

^๒ ดู ตอนต้น หน้า ๑๐-๑๕.

^๓ คำพิพากษาฎีกาที่ ๖๓๘/๒๕๐๑, ฎีกาที่ ๑๔๘๘/๒๕๐๕, ฎีกาที่ ๑๒๕๐/๒๕๑๗, ฎีกาที่ ๖๖๓/๒๕๑๘, ฎีกาที่ ๒๓๓๑/๒๕๒๐, ฎีกาที่ ๓๐๘๑/๒๕๒๓.

คนขับไม้ไผ่ประมาณสิบเล้าไม่ได้) เพราะกรณีตามมาตรา ๔๓๗ เป็นกรณีบุคคลต้องรับผิดชอบ
เกิดขาด แม้ไม่ตั้งใจหรือประมาณเส้นเสอ์ก็ตาม

เนื่องจากกฎหมายกำหนดเป็นข้อสันนิษฐานว่า ผู้ครอบครองหรือควบคุมดูแล เป็นฝ่าย
ผิดต้องรับผิดชอบ ฉะนั้น จำเลยผู้รับผิดชอบจึงมีหน้าที่ต้องนำสืบพิสูจน์ให้ตนพ้นผิดโดยยกข้อต่อสู้
อ้างกล่าวแล้ว กล่าวคือ โจทก์ผู้เสียหายเพียงแต่พิสูจน์ว่า จำเลยเป็นผู้ครอบครองหรือควบคุม
ดูแลยานยนต์ที่ก่ออุบัติเหตุ แล้วจำเลยก็เป็นฝ่ายมีภาระพิสูจน์ให้ตนพ้นผิด เช่นเดียวกับกรณี
ตามมาตรา ๔๓๐ ดังจะกล่าวต่อไป ซึ่งเป็นการกลับภาระพิสูจน์จากโจทก์มา เป็นจำเลย
ต่างกับกรณีตามมาตรา ๔๒๐ ที่กล่าวแล้วและมาตรา ๔๒๕, ๔๒๗, ๔๓๐ ที่จะกล่าวต่อไป
ทั้งนี้ตามข้อยกเว้นตามมาตรา ๕๔ วรรคสอง (๒) ของประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง^๒
หากจำเลยพิสูจน์ไม่ได้ ตนก็ต้องรับผิดชอบ^๓ การให้หน้าที่นำสืบตกอยู่กับจำเลยนี้ นับว่า เป็น
ประโยชน์แก่โจทก์ที่ไม่ต้องมีภาระยุ่งยากในการพิสูจน์คดี

^๑ จิต เศรษฐบุตร, หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด, หน้า ๒๒๓-๒๒๔,
พจน ปลูกผัก, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด, หน้า ๓๓๐, ๓๓๗,
ไพจิตร ปุณณพันธ์, คำอธิบายกฎหมายเฉพาะบางเรื่อง ประมวลกฎหมายอาญา ลักทรัพย์
โดยใช้กลอนบายมีไต่หรือไม่ และประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ข้อสันนิษฐานความผิด
ทางกฎหมาย, หน้า ๖๐.

^๒ จิตติ กิ่งศรัทย์, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ ๒ มาตรา ๓๕๔ ถึง
๔๕๒ ว่าด้วยมูลแห่งหนี้, หน้า ๒๕๗. ไพจิตร ปุณณพันธ์, คำอธิบายกฎหมายเฉพาะบางเรื่อง
ประมวลกฎหมายอาญา ลักทรัพย์โดยใช้กลอนบายมีไต่หรือไม่ และประมวลกฎหมายแพ่งและ
พาณิชย์ ข้อสันนิษฐานความผิดทางกฎหมาย, หน้า ๔๑-๕๒. วารี นาสกุล, ประมวลกฎหมาย
แพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด จัดการงานนอกสิ่ง ล่ามมิควรได้, หน้า ๕๕๓, และดู
คำพิพากษาฎีกาที่ ๒๓๗/๒๔๕๑, ฎีกาที่ ๕๕๕/๒๕๐๐.

^๓ คำพิพากษาฎีกาที่ ๓๕๕/๒๕๑๐.

อย่างไรก็ตาม ในความเห็นของศาลฎีกาไทยเห็นว่า การใช้บังคับมาตรา ๔๓๗ มีขอบเขตจำกัด คือใช้บังคับเฉพาะกรณียานพาหนะอันเคลื่อนด้วยเครื่องจักรกลก่อความเสียหายต่อบุคคลหรือสิ่งของอื่นอันมิใช่ยานพาหนะอันเคลื่อนด้วยกำลังเครื่องจักรกลด้วยกัน ในกรณียานพาหนะชนกัน โดยกำลังวิ่งหรือแล่นด้วยกันทั้งคู่ จะนำมาตรา ๔๓๗ มาใช้บังคับไม่ได้ คือผู้ครอบครองหรือผู้ควบคุมดูแลยานพาหนะต่างฝ่ายจะอ้างข้อสันนิษฐานกฎหมายมาตรา ๔๓๗ มาเป็นคุณแก่ตน เพื่อให้อีกฝ่ายหนึ่งนำสืบแก่ตัวไม่ได้ เพราะเมื่อต่างฝ่ายอาจอ้างข้อสันนิษฐานได้ ข้อสันนิษฐานจึงขัดกัน ย่อมถูกทำลายไปด้วยกันทั้งคู่ และเจตนารมณ์ของกฎหมายบทนี้มีเจตนารมณ์เห็นได้ชัดว่า สำหรับกรณีที่ฝ่ายหนึ่งใช้เครื่องจักรกล อีกฝ่ายหนึ่งไม่ใช่ จึงจะได้รับการประโยชน์ของข้อสันนิษฐานกฎหมายนี้ กรณีเช่นนี้ต้องใช้หลักละเมิดทั่วไปตามมาตรา ๒๖๐ คือฝ่ายใดกล่าวหาอีกฝ่ายหนึ่งว่าละเมิดทางยานยนต์ที่บุคคลอื่นก่อขึ้น ฝ่ายกล่าวหาที่ต้องนำสืบ แม้ผู้เสียหายที่อ้างเป็นบุคคลภายนอกที่โดยสารในยานพาหนะคันใดคันหนึ่ง มิใช่เป็นผู้ครอบครองหรือผู้ควบคุมดูแล แต่ได้มีส่วนใช้ยานพาหนะที่ไปชนกับยานยนต์ซึ่งจำเลยครอบครองหรือควบคุมดูแล ก็จะใช้มาตรา ๔๓๗ มาใช้บังคับไม่ได้เช่นกัน^๒

ส่วนที่ ๓ ความรับผิดเพื่อละเมิดที่บุคคลอื่นก่อขึ้น (vicarious liability) ในกรณีอุบัติเหตุทางยานยนต์

นอกจากผู้ใช้อยานยนต์ต้องรับผิดทางละเมิดในความเสียหายจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ที่เกิดจากการกระทำของตนเองโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อตามมาตรา ๒๖๐ หรือแม้ไม่จงใจหรือประมาทเลินเล่อตามมาตรา ๔๓๗ ดังกล่าวแล้ว บางกรณีอาจต้องรับผิดทางละเมิดเพื่ออุบัติเหตุทางยานยนต์ที่บุคคลอื่นก่อขึ้นด้วย กล่าวคือในกรณีที่ผู้ขับขี่ซึ่งก่ออุบัติเหตุเป็นลูกจ้าง

^๑คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๑๑๘๘/๒๕๕๓, ฎีกาที่ ๒๒๘/๒๕๕๐ (ประชุมใหญ่), ฎีกาที่ ๑๐๘๑/๒๕๒๓, และ ดู ท่อนต้น หน้า ๑๕.

^๒คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๓๕๕/๒๕๕๒.

ตัวแทน (รวมถึงหุ้นส่วนและผู้แทนนิติบุคคล) ผู้เยาว์ ผู้วิกลจริต (ทั้งที่ศาลสั่งเป็นผู้ไร้ความสามารถแล้วและที่ยังไม่ได้สั่ง) หรือผู้ไร้ความสามารถ (หมายถึงผู้เยาว์และผู้วิกลจริต) กฎหมาย
 ละเมิดของไทย คือประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา ๔๒๕, ๔๒๗, ๔๒๘ และ ๔๓๐ ได้
 กำหนดให้นายจ้าง ทนาย (รวมถึงหุ้นส่วนอื่น ๆ และผู้แทนนิติบุคคล) บิคารมการหรือผู้อนุมอ
 ครุมาอาจารย์ นายจ้างหรือบุคคลอื่นซึ่งรับดูแลผู้ไร้ความสามารถนั้น แล้วแต่กรณี ต้องร่วมรับผิดชอบ
 รับผิดใช้ค่าสินไหมทดแทนด้วย * ถ้าลูกจ้างขมิยานยนต์ไปก่ออุบัติเหตุโดยละเมิดใน
 ทางการที่จ้าง หรือตัวแทนขมิยานยนต์ไปก่ออุบัติเหตุโดยละเมิดในขอบเขตการเป็น
 ตัวแทน ^๒ หรือผู้เยาว์ ผู้วิกลจริต ผู้ไร้ความสามารถขมิยานยนต์ไปก่อให้

* เป็นความรับผิดในฐานะลูกหนี้ร่วมตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา
 ๒๕๐ แต่แตกต่างกับเรื่องลูกหนี้ร่วมทั่วไปที่ว่า บุคคลที่รับผิดชอบร่วมกับผู้ก่ออุบัติเหตุเหล่านี้มีสิทธิ
 ไล่เบี้ยในจำนวนเงินที่ตนชดใช้ไปคืนจากผู้ก่ออุบัติเหตุได้ เพราะบุคคลที่ร่วมรับผิดชอบนี้ไม่ได้
 ร่วมกระทำละเมิดด้วย จึงไม่นำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา ๒๕๒ เรื่องลูกหนี้
 ร่วมมาใช้บังคับทั้งหมด ดู โทจิตร ปุณณพันธ์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะ
 ละเมิด, หน้า ๔๑-๔๒, ๔๔, ๔๓.. จิตติ คิงศกัทธิย์, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ ๒
 มาตรา ๑๕๔ ถึง ๑๕๖ ว่าด้วยมูลแห่งหนี้, หน้า ๒๕๔, ๒๖๖.. วาริ นาสกุล, ประมวลกฎหมาย
 แพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด จักการงานนอกสั่ง ลากมิกวรรได้, หน้า ๑๑๔-๑๑๕, ๑๑๕, ๑๕๔-
 ๑๕๕, ๑๕๗-๑๕๘.. โทจิตร ปุณณพันธ์, คำอธิบายกฎหมายเฉพาะบางเรื่อง ประมวลกฎหมาย
 อาญา ลักษณะโดยใช้กลอุบายมิได้หรือไม่ และประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ข้อสันนิษฐาน
 ความผิดทางกฎหมาย, หน้า ๔๕.

^๒ ขอบเขตแห่งการเป็นตัวแทนมีอยู่อย่างไร แล้วแต่ว่าเป็นตัวแทนซึ่งมีอำนาจเฉพาะ
 การ (ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา ๔๐๐) หรือเป็นตัวแทนซึ่งรับมอบอำนาจทั่วไป
 (ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา ๔๐๑)

เกิดอุบัติเหตุโดยละเมิดเพราะคนบกพร่องในหน้าที่ควบคุมดูแล เนื่องจากมิได้ใช้ความระมัดระวังความสมควรในการดูแลนั้น ทั้งนี้แม้ว่าอุบัติเหตุจะเกิดความเสียหายแก่บุคคลภายนอก หรือลูกจ้างชั่วคราว หรือผู้ไร้ความสามารถด้วยตนเองก็ตาม

อย่างไรก็ตาม ในกฎหมายไทย คำว่า "ในผลแห่งละเมิด" ในมาตรา ๔๒๕ และ ๔๒๗ หรือถ้อยคำอื่น ๆ ทำนองเดียวกันนี้ ในมาตรา ๔๒๕ และ ๔๓๐ ที่ลูกจ้างชั่วคราว ผู้เยาว์ ผู้วิกลจริต หรือผู้ไร้ความสามารถกระทำ ซึ่งนายจ้าง ตัวการ บิดามารดา หรือผู้อนุบาล ครูบาอาจารย์แล้วแต่กรณีต้องรับผิดชอบนั้น จะหมายถึง เฉพาะละเมิดตามหลักทั่วไปตามมาตรา ๔๒๐ เท่านั้น หรือความหลักความรับผิดชอบโดยเด็ดขาด เพื่อความเสียหายที่เกิดจากสัตว์ สิ่งของ รวมทั้งยานพาหนะตามมาตรา ๔๓๗ ด้วย นักกฎหมายไทยยังเห็นแตกต่างกันอยู่ นักกฎหมายส่วนมากเห็นว่าหมายถึง เฉพาะละเมิดตามหลักทั่วไปมาตรา ๔๒๐ เท่านั้น^๑

^๑ แต่การไม่ใช้ความระมัดระวังนี้ไม่ถึงกับเป็นความประมาทเลินเล่อ ถ้าถึงขนาดเป็นประมาทเลินเล่อ บุคคลเหล่านั้นก็ต้องรับผิดชอบตามหลักละเมิดทั่วไปมาตรา ๔๒๐ ประมวลกฎหมายแพ่งพาณิชย์ ไม่ใช้รับผิดชอบเพื่อการกระทำละเมิดของบุคคลอื่น ดู วิชา มหาคณ, หลักกฎหมายละเมิด ศึกษาจากคำพิพากษาศาลฎีกา, หน้า ๙๕ - ๙๖, ไพจิตร ปุณณพันธ์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะละเมิด, หน้า ๙๑ - ๙๒.

^๒ ไพจิตร ปุณณพันธ์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะละเมิด, หน้า ๖๑.

^๓ พจน์ ปะปาคม, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยละเมิด, หน้า ๑๕๑, ๒๕๓, ; วารีย์ นาสกุล, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด จกการงานนอกสิ่ง ลากมีควรรได้, หน้า ๑๒๕, ; วิชา มหาคณ, หลักกฎหมายละเมิด ศึกษาจากคำพิพากษาศาลฎีกา, หน้า ๖๓.

แต่นักกฎหมายส่วนน้อยเห็นว่า แม้นายจ้าง ตัวการ ฯลฯ แล้วแต่กรณีจะรับผิดชอบเมื่อลูกจ้าง
 ตัวแทน ฯลฯ ทำละเมิดโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อตามมาตรา ๒๒๐ เท่านั้น ไม่รับผิดชอบ
 ตามมาตรา ๒๒๕, ๒๒๗, ๒๒๘ และ ๒๓๐ ในความเสียหายที่ลูกจ้าง ตัวแทน ฯลฯ แล้วแต่
 กรณีต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจากสัตว์ สิ่งของ รวมทั้งยานพาหนะตามมาตรา ๒๓๗
 ก็จริงอยู่ แต่ไม่ใ้หมายความว่าบุคคลดังกล่าวไม่ต้องรับผิดชอบด้วยเลย โดยอาศัยบทบัญญัติ
 มาตราอื่น นายจ้าง ตัวการ ฯลฯ อาจต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจากสัตว์ สิ่งของ
 รวมทั้งยานยนต์ตามมาตรา ๒๓๗ ที่ลูกจ้าง ตัวแทน ฯลฯ ต้องรับผิดชอบ โดยอาศัยมาตรา
 ๔ วรรค ๓ ในข้อที่ตามมาตรา ๒๒๕, ๒๒๗, ๒๒๘ และ ๒๓๐ เป็นบทกฎหมายใกล้เคียง
 อย่างยิ่ง ๑

เหตุที่กฎหมายกำหนดให้บุคคลดังกล่าวร่วมรับผิดชอบก็โดยมีเหตุผลว่า บุคคล
 เหล่านี้ได้ประโยชน์จากอู่สมบัติ เหตุและมีหน้าที่ควบคุมดูแลบุคคลซึ่งก่ออุบัติเหตุ
 ทั้งนี้ ถ้าผู้ซึ่งควบคุมดูแลความเสียหายขึ้น ย่อมถือได้ว่าบุคคล เหล่านี้มักพร่องในการดูแล
 จึงต้องรับผิดชอบ นอกจากนั้น เหตุผลสำคัญก็คือว่า ถือเป็นนโยบายของรัฐ (public policy)
 ในการที่กำหนดให้บุคคล เหล่านี้ ซึ่งอยู่ในฐานะทาง เศรษฐกิจดีกว่าผู้ก่ออุบัติเหตุร่วมรับผิดชอบ
 เพราะผู้ก่ออุบัติเหตุ มักไม่อยู่ในฐานะทางการเงินที่จะชดเชยค่าสินไหมทดแทนได้ หากไม่กำหนด
 เช่นนี้ ผู้เสียหายอาจไม่ได้รับค่าสินไหมทดแทนเลย เพราะผู้ก่ออุบัติเหตุไม่อยู่ในฐานะที่จะ
 ชดเชยได้ ๒

ไพจิตร ปุณฺณพันธ์, คำอธิบายกฎหมายเฉพาะบางเรื่องประมวลกฎหมายอาญา
 ลัทธิพิพ โดยใช้กลอุบายมีโทษหรือไม่ และประมวลกฎหมายแพ่งพาณิชย์ ข้อสันนิษฐานความผิด
 ทางกฎหมาย, หน้า ๖๐ - ๖๓.

๒ วารี นาสกุล, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด
 จัดกรงานนอกสั่ง ลานมิควรรได้, หน้า ๑๑๘, พจน. ปุ่ะปากม, คำอธิบายประมวลกฎหมาย
แพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด, หน้า ๑๔๐, ไพจิตร ปุณฺณพันธ์, คำอธิบายกฎหมาย

หลักเกณฑ์บุคคล เหล่านั้นต้องรวมรับผิด นอกเหนือจากหลักเกณฑ์ว่า ผู้ทะเลาะเมิก (ซึ่งกรณีอุบัติเหตุทางยานยนต์ โด่แก่ผู้ขับขี่ยานยนต์) จะเป็นลูกจ้าง ตัวแทน ผู้เยาว์หรือผู้วิกลจริต หรือผู้ไร้ความสามารถ ซึ่งอยู่ในความดูแลของบุคคลนั้นในขณะเกิดอุบัติเหตุแล้ว หลักเกณฑ์สำคัญยิ่ง อีกประการหนึ่งก็คือว่า การกระทำที่เป็นละเมิด หรือในกรณีอุบัติเหตุทางยานยนต์ก็คือ การขับขี่ยานยนต์ไปก่ออุบัติเหตุ นั้น ต้องเกิดขึ้นในขณะลูกจ้างขับขี่ยานยนต์ในทางการที่จ้าง (in the course of his employment) ในขอบเขตแห่งการเป็นตัวแทน หรือเกิดขึ้นเพราะคนไม่ได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรแก่หน้าที่ดูแล แล้วแต่กรณี คำว่า "ในทางการที่จ้าง" ผู้แต่งตำรากฎหมายละเมิดของไทยหลายท่านให้ความหมายพอสมควรได้ว่า หมายถึงกรณีที่ลูกจ้างกระทำการอันเกี่ยวกับทางการที่จ้าง หรือแนวทางหรือขอบเขตที่ลูกจ้างได้ปฏิบัติหน้าที่ของตนเพื่อนายจ้าง โดยนายจ้างไม่ได้มอบหมายหรือสั่งให้กระทำโดยตรง แต่ลูกจ้างได้ปฏิบัติไปโดยมีความมุ่งหมายจะรักษาประโยชน์ของนายจ้าง กล่าวอีกนัยหนึ่ง อุบัติเหตุเกิดขึ้นในขณะกำลังปฏิบัติกรตามหน้าที่ที่จ้าง และได้ปฏิบัติงานตามหน้าที่จ้างมาหรือเกี่ยวข้องกับงานของนายจ้าง เพื่อให้งานที่ได้รับมอบหมายสำเร็จลุล่วงไป และเพื่อประโยชน์ของนายจ้างด้วย เมื่อละเมิดเกิดขึ้นในทางการที่จ้างแล้ว นายจ้าง

เฉพาะบางเรื่อง ประมวลกฎหมายอาญาลัททรพิชัย โดยใช้กลอุบายมิได้หรือไม่ และประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ข้อสันนิษฐานความผิดทางกฎหมาย, หน้า ๔๕, ๔๗, ๕๒ - ๕๓.

ไพจิตร ปุณณพันธ์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะละเมิด, หน้า ๒๑ - ๒๕.; วารี ภาสกุล, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด จีตกรงานนอกสัง ลากนิกวรรได้, หน้า ๑๒๓ - ๑๒๕. พจน์ ปุ่ปะปกคม, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด, หน้า ๒๐๖ - ๒๐๘. จิตติ คิงศกัทธิย์, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ ๒ มาตรา ๓๕๔ ถึง ๔๕๒ ว่าด้วยมูลแห่งหนี้, หน้า ๒๔๔.

ก็ต้องรับผิดชอบ จะอ้างว่าคนได้จ้างลูกจ้างที่เหมาะสมด้วยความระมัดระวังมีสติความสามารถ หรือควบคุมดูแล เป็นอย่างก็หาได้ไม่^๑ ศาลฎีกาของไทยก็ได้อ่าน เจตนาของ นักกฎหมายเรื่องนี้เป็นอย่างดี โดยตีความคำว่า "ในทางการที่จ้าง" อย่างกว้างขวาง ซึ่ง เป็นคุณแก่ฝ่ายผู้เสียหาย^๒ กล่าวคือ นายจ้างต้องรับผิดชอบแม้ลูกจ้างจะว่าจ้าง หรือใช้ หรือวาน หรือยินยอมให้บุคคลอื่นขับยานยนต์จนเกิดอุบัติเหตุ^๓ หรือลูกจ้างขับยานยนต์ ไปทำกิจธุระส่วนตัวในระหว่างปฏิบัติงานให้นายจ้าง^๔ หรือหลังปฏิบัติงานให้นายจ้าง

แตกต่างกับประมวลกฎหมายแพ่งที่ปุ่น มาตรา ๓๑๕ และประมวลกฎหมายแพ่ง เยอรมัน มาตรา ๔๓๑ ซึ่งนายจ้างอาจขอต่อสู้แก้ตัวให้ตนพ้นความรับผิดได้ มาตรา ๓๑๕ ของกฎหมายแพ่งที่ปุ่นและเยอรมัน เป็นที่มาของมาตรา ๔๒๕ ของไทย แต่ผู้ ร่างมาตรา ๔๒๕ ได้บัญญัติข้อต่อสู้ของนายจ้างไว้ด้วย กฎหมายไทยจึงไป เหมือนกับกฎหมายอังกฤษ ซึ่งนายจ้างก็ยกข้อต่อสู้แก้ตัวไม่ได้ ดู ไพจิตร บุญพิทักษ์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะละเมิด, หน้า ๖๒๖; พจนี ปุระปาคม, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด, หน้า ๒๐๘ - ๒๑๑.

^๒ วารีย์ นาสกุล, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด จักการงาน นอกสิ่ง ลางมิควรได้, หน้า ๑๒๔.

^๓ คำพิพากษาฎีกาที่ ๑๖๒๔-๑๖๓๐/๒๔๙๔, ฎีกาที่ ๔๔๒/๒๔๙๕, ฎีกาที่ ๔๑/๒๕๐๒, ฎีกาที่ ๖๑๘/๒๕๐๕, ฎีกาที่ ๑๑๓๖/๒๕๑๐, ฎีกาที่ ๒๓๒๘/๒๕๑๔, ฎีกาที่ ๑๘๒๘/๒๕๑๖, ฎีกาที่ ๒๓๖๑-๒๓๖๓/๒๕๑๖, ฎีกาที่ ๔๕๐/๒๕๑๗, ฎีกาที่ ๑๓๐๓/๒๕๑๗, ฎีกาที่ ๑๔๗/๒๕๑๘, ฎีกาที่ ๒๕๓๘/๒๕๑๘.

^๔ คำพิพากษาฎีกาที่ ๑๓๑๖-๑๓๑๗/๒๕๐๓ (ประชุมใหญ่), ฎีกาที่ ๘๓๐/๒๕๑๒, ฎีกาที่ ๗๑๓/๒๕๑๗.

เสร็จแล้ว^๑ หรือแม้ลูกจ้างนั้นจะไม่ไ้มีหน้าที่สมัครงานโดยตรง แต่นายจ้างยินยอม หรือไม่พักห่างในการที่ลูกจ้างนั้นสมัครงาน^๒ หรือลูกจ้างนำรถออกไปลอง เครื่อง^๓ หรือเอาไปซ่อม^๔ หรือลูกจ้างสมัครงานโดยผ่านกระ เบียมหรือคำสั่งของนายจ้าง^๕ หรือลูกจ้างจะ เลือกรูปวิธีปฏิบัติตามคำสั่งของนายจ้างต่างไปบ้าง เช่น เลือกเส้นทางอื่นที่ไม่ใช่ เส้นทางปกติ^๖ หรืออุบัติเหตุ เกิดขึ้นนอก เวลาทำงานปกติ^๗ หรือระหว่างเอารถ ไปเก็บหลังจากเสร็จงานของนายจ้าง^๘ ก็ตาม เหตุผลที่ศาลฎีกาตีความ เป็นคุณประโยชน์ แก่ฝ่ายผู้เสียหาย เช่นนี้ ศาลฎีกาโดยที่ประชุมใหญ่ได้กล่าวไว้ในคำพิพากษาฎีกาคดีสำคัญคดีหนึ่งว่า

^๑ คำพิพากษาฎีกาที่ ๑๘๐๕/๒๔๙๙, ฎีกาที่ ๙๒๒/๒๕๐๔, ฎีกาที่ ๔๒๕/๒๕๐๔, ฎีกาที่ ๘๙๙-๘๘๐/๒๕๑๔, ฎีกาที่ ๑๖๓๑-๑๖๓๔/๒๕๑๕, ฎีกาที่ ๑๘๑๑-๑๘๑๒/๒๕๑๖, ฎีกาที่ ๓๐๙๐/๒๕๑๖, ฎีกาที่ ๒๑๑๕/๒๕๑๗.

^๒ คำพิพากษาฎีกาที่ ๘๕๒/๒๔๙๕, ฎีกาที่ ๕๐๖/๒๔๙๘, ฎีกาที่ ๒๑๑/๒๕๐๙, ฎีกาที่ ๒๑๑๕/๒๕๑๕, ฎีกาที่ ๑๘๑๑-๑๘๑๒/๒๕๑๖.

^๓ คำพิพากษาฎีกาที่ ๕๙๔/๒๕๑๕, ฎีกาที่ ๒๑๙๑-๒๑๙๓/๒๕๑๗ แต่ลูกจ้างต้องมีหน้าที่ ในการสมัครงานหรือขอมงานโดยตัว มิฉะนั้นนายจ้างไม่ต้องรับผิดชอบ (ฎีกาที่ ๘๐๑/๒๕๒๑)

^๔ คำพิพากษาฎีกาที่ ๑๒๑๙/๒๕๐๘, ฎีกาที่ ๕๙๔/๒๕๑๕.

^๕ คำพิพากษาฎีกาที่ ๑๖๕๖-๑๖๕๘/๒๔๙๘, ฎีกาที่ ๑๑๒๗/๒๕๐๕, ฎีกาที่ ๑๑๖๙/๒๕๐๙, ฎีกาที่ ๑๖๓๑-๑๖๓๔/๒๕๑๕, ฎีกาที่ ๕๐๑-๕๐๔/๒๕๑๗, ฎีกาที่ ๒๑๑๕/๒๕๑๗, ฎีกาที่ ๒๑๙๑-๒๑๙๓/๒๕๑๗, ฎีกาที่ ๕๐๑/๒๕๒๒.

^๖ คำพิพากษาฎีกาที่ ๑๘๐๕/๒๔๙๙, ฎีกาที่ ๙๒๒/๒๕๐๔, ฎีกาที่ ๑๒๑๙/๒๕๐๘, ฎีกาที่ ๘๙๙-๘๘๐/๒๕๑๔, ฎีกาที่ ๕๙๔/๒๕๑๕, ฎีกาที่ ๕๐๑-๕๐๔/๒๕๑๗, ฎีกาที่ ๙๑๓/๒๕๑๗.

^๗ คำพิพากษาฎีกาที่ ๖๙๗/๒๕๐๑, ฎีกาที่ ๑๑๖๙-๑๑๗๐/๒๕๐๙, ฎีกาที่ ๑๐๐๑/๒๕๑๕, ฎีกาที่ ๕๙๔/๒๕๑๕.

^๘ คำพิพากษาฎีกาที่ ๑๘๐๕/๒๔๙๙, ฎีกาที่ ๙๒๒/๒๕๐๔, ฎีกาที่ ๘๙๙-๘๘๐/๒๕๑๔, ฎีกาที่ ๒๑๕๙/๒๕๑๕, ฎีกาที่ ๒๑๑๕/๒๕๑๗. ศาลฎีกาถือว่าทราบโรคที่รดยังไม่กลับไปที่ เก็บ ก็ยังถือว่าเป็นการกระทำในทางหน้าที่จ้างอยู่ (ฎีกาที่ ๒๑๙๑-๒๑๙๓/๒๕๑๗).

"การกระทำของลูกจ้างจะเป็นการกระทำในทางการที่จ้าง อันนายจ้าง จะต้องรับผิดชอบประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา ๔๒๕ หรือไม่นั้น ย่อม เป็นที่รู้กันระหว่างนายจ้าง ลูกจ้าง หากที่บุคคลภายนอกจะทราบได้ ตามสภาพ ความสัมพันธ์ระหว่างนายจ้างกับลูกจ้าง การกระทำของลูกจ้างหากอยู่ในวงการ ที่จ้างแล้ว ก็พึงพึงไว้ก่อนว่าเป็นการกระทำในทางการที่จ้าง เว้นแต่จะปรากฏ เหตุผลเป็นอย่างอื่น มิฉะนั้นแล้ว การเสียหายที่บุคคลที่ ๓ ได้รับความเสียหาย จากการกระทำของลูกจ้างก็ไม่อาจได้รับการเยียวยาให้ชดเชยค่าเสียหายได้"

ในขณะที่ในเรื่องความรับผิดชอบของนายจ้าง มาตรา ๔๒๕ ไม่ให้นายจ้างต่อสู้ว่าตน ได้ใช้ความระมัดระวังในการเลือกลูกจ้างและความคุมดูแลนั้น ในเรื่องความรับผิดของบิดา มารดาหรือผู้อนุบาลตามมาตรา ๔๒๕ ครูบาอาจารย์ นายจ้าง หรือบุคคลอื่นซึ่งรับผิดชอบต่อ ความสามารถ ตามมาตรา ๔๓๐ กฎหมายกลับผ่อนคลายเป็นบุคคลเหล่านี้อาจยกข้อต่อสู้ ว่าตนได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรแล้วได้^๒ ยิ่งกว่านั้น กรณีตามมาตรา ๔๓๐ บัง ให้อำนาจให้ผู้เสียหายเป็นฝ่ายพิสูจน์ว่าบุคคลซึ่งต้องร่วมรับผิดชอบได้ใช้ความระมัดระวัง ตามสมควรแล้วจึงจะกล่าวต่อไป เหตุผลที่กฎหมายไทยหย่อนความเคร่งครัดในการกำหนด ความรับผิดของบุคคลเหล่านี้ลงอย่างมากก็คือว่า การที่กฎหมายกำหนดให้บิดามารดารับผิด ในละเมิดของผู้เยาว์ก็เนื่องมาจากบิดามารดาที่มีความสัมพันธ์ ความใกล้ชิดและมีอำนาจ ปกครองดูแลบุตร มีชื่อเป็นเรื่องนโยบายของรัฐถึง เช่นกรณีนายจ้างลูกจ้าง เพราะในสมัยนี้ มีบิดามารดาอย่างมากที่จะสามารถอยู่ในฐานะใช้ความระมัดระวังตามอำนาจที่ตนเมื่ออยู่ได้ ทั้งนี้เพราะสภาพความจำเป็นทางเศรษฐกิจจรรจัดตัว บังคับให้บิดามารดาต้องออกทำงานนอกบ้าน และกว่าผู้เยาว์จะบรรลุนิติภาวะก็กินเวลานานถึง ๒๐ ปี ทำให้โอกาสที่บิดามารดาจะใช้ ความระมัดระวังได้จริงจังไม่สู้จะเกิดขึ้นมากนัก^๓ สำหรับผู้อนุบาลและครูบาอาจารย์

^๑ คำพิพากษาฎีกาที่ ๑๓๑๖-๑๓๑๗/๒๕๐๓ (ประชุมใหญ่).

^๒ วารีนาสกุล, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด จัดการงาน นอกสั่ง ลากมีควรรได้, หน้า ๑๕๑.

^๓ เรื่องเดียวกัน.

นายจ้าง หรือบุคคลอื่นที่รับดูแลไว้ความสามารถ ก็คงควยเหตุผลอย่างเดียวกัน แต่สำหรับบุคคล ๓ ประเภทหลังนั้น กฎหมายไทยเป็นคุณในเรื่องหน้าที่นำสืบยิ่งกว่ากรณีมีความสามารถหรือผู้อนุบาลเสียอีก เพราะบุคคลเหล่านี้ไม่มีความสัมพันธ์ใกล้ชิดและมีหน้าที่ควบคุมดูแลผู้อยู่ในความดูแลของตนไม่ถึงขนาดเช่น บิดามารดาหรือผู้อนุบาล โดยเฉพาะครูบาอาจารย์ ซึ่งมีหน้าที่หลัก คือการให้การศึกษา ไม่ใช่ควบคุมดูแล

อย่างไรก็ตาม บุคคลซึ่งต้องรับผิดชอบ เพื่ออุบัติเหตุทางยานยนต์ที่บุคคลอื่นก่อขึ้นเหล่านี้ จะร่วมรับผิดชอบ เมื่อความเสียหายโดยอุบัติเหตุที่บุคคลอื่นคือ ลูกจ้าง ผู้เยาว์ หรือผู้วิกลจริต ผู้ไร้ความสามารถ ก่อขึ้นนั้น เป็นการละเมิด ซึ่งผู้ก่อต้องรับผิดชอบ ถ้าไม่เป็นการละเมิดอันผู้ก่อต้องรับผิดชอบ เสียแล้ว บุคคลเหล่านั้นก็ไม่ต้องร่วมรับผิดชอบ^๒ ความรับผิดชอบของบุคคลเหล่านั้นยังคงมีอยู่ตราบไคที่ผลแห่งละเมิดไม่ระงับสิ้นไป ถ้าผลแห่งละเมิดระงับสิ้นไป ถ้าผลแห่งละเมิดระงับสิ้นไปแล้ว นายจ้างก็ไม่ต้องรับผิดชอบ เช่น ในกรณีที่ลูกจ้างผู้ทำละเมิดไปทำสัญญาประนีประนอมยอมความกับผู้เสียหายแล้ว โดยนายจ้างมิได้ยินยอมด้วยผลของสัญญาประนีประนอมยอมความยอมทำให้ผลแห่งละเมิด เป็นอันหมดไปตามมาตรา ๔๕๖ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ นายจ้างไม่ต้องร่วมรับผิดชอบ^๓ ลูกจ้างยอม

^๑ เทียบกับ เหตุผลของช้อยกเว้นความรับผิดชอบของครูบาอาจารย์ตามกฎหมายแพ่งฝรั่งเศส ดู จิต เศรษฐบุตร, หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด, หน้า ๔๐-๔๑.

^๒ ถึงแม้จะเห็นได้จากข้อความในคำพิพากษามาตรา ๔๒๕, ๔๒๗, ๔๒๘, ๔๓๐. และ จิต เศรษฐบุตร, หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด, หน้า ๑๗๕, ๑๗๕.; ไพจิตร ปุณณพันธ์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะละเมิด, หน้า ๕๑. วารีนาสกุล, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด จักกรงานนอกสิ่ง ลากมิควรได้, หน้า ๑๒๑, ๑๕๐, ๑๕๖.

^๓ คำพิพากษาฎีกาที่ ๒๕๔-๒๕๕/๒๕๐๖, ฎีกาที่ ๑๐๖๐/๒๕๐๖, ฎีกาที่ ๖๐๑/๒๕๐๗ (ประชุมใหญ่), ฎีกาที่ ๒๕๖/๒๕๐๘. และ จิต จิตติ ถึงศกัทธิย์, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ ๒ มาตรา ๓๕๔ ถึง ๔๕๒ ว่าด้วยมูลแห่งหนี้, หน้า ๒๕๓., วารีนาสกุล,

ต้องรับนิคมตามสัญญาประนีประนอมยอมความตามลำพัง กล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือว่า ความรับผิดชอบ
ในผลแห่งละเมิดที่ลูกจ้าง ตัวแทน ผู้เยาว์หรือผู้วิกลจริต ผู้ไร้ความสามารถกระทำ เป็น
เงื่อนไขแห่งความรับผิดชอบของนายจ้าง ตัวการ บิคาบารคาหรือผู้อนุญาต ครูบาอาจารย์
นายจ้าง หรือบุคคลอื่น ซึ่งรับผิดชอบผู้ไร้ความสามารถ ถ้าความรับผิดทางละเมิดของลูกจ้าง
ไม่มีหรือหมดไป ความรับผิดชอบของนายจ้างก็ไม่มีหรือหมดไปด้วย *

บุคคลซึ่งต้องรับผิดชอบผู้อื่นทั้งที่กล่าวมาทั้งหมดนี้ อาจหลุดพ้นจากความรับผิด
รวมได้โดยสิ้นเชิง หรือเพียงบางส่วน ถ้าเขาบอกข้อต่อสู้และคดีได้ความว่า ผู้ซึ่งก่ออุบัติเหตุ

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด จักการงานนอกสิ่ง ลากมิควรรไ้, หน้า ๑๒๕.,
พจน์ ปุຍປາគມ, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด, หน้า ๒๓๖๒ -
๒๓๖๓, วิชา มหาคุณ, หลักกฎหมายละเมิด ศึกษาจากคำพิพากษาศาลฎีกา, หน้า ๒๗ - ๒๘.

กรณีดังกล่าวนี้เป็นเรื่องลูกจ้างของฝ่ายที่ท่าละเมิด แต่ถ้า เป็นกรณีลูกจ้างของ
ฝ่ายผู้เสียหายไปตกลงกับผู้ท่าละเมิดโดยไม่ได้รับมอบหมายจากนายจ้างผู้เสียหาย สัญญา
ยอมความนั้นก็ไม่ผูกมัดนายจ้าง เพราะลูกจ้างไม่มีอำนาจทำสัญญายอมความแทนนายจ้าง
ผลแห่งละเมิดก็ยังคงมีอยู่ ทั้งนี้ตามคำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๕๕๓/๒๕๐๒ และดู พจน์ ปุຍປາគມ,
คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด, หน้า ๒๓๖๓ - ๒๓๖๔.

วารี นาสกุล, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด จักการงาน
นอกสิ่ง ลากมิควรรไ้, หน้า ๑๒๕.

ไม่ต้องรับผิดชอบหรือรับผิดเพียงบางส่วนด้วยเหตุใดเหตุหนึ่ง ซึ่งเป็นข้อต่อสู้ของผู้ก่ออุบัติเหตุ
เองทั้งที่กล่าวแล้ว นอกจากนั้น ยังอาจต่อสู้ได้ว่า เขาไม่ใช่นายจ้าง ผู้ก่ออุบัติเหตุ
ไม่ใช่ตัวแทน หรือผู้เยาว์ หรือผู้วิกลจริต ไม่อยู่ในความดูแลของเขาแล้วแต่กรณี^๒ หรือ
ต่อสู้ว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในทางการที่จ้าง นอกเหนือขอมีอำนาจสั่งการเป็นตัวแทน
หรือเขาได้รู้ความระมัดระวังความสมควรในการดูแลแล้ว แล้วแต่กรณี^๓ แต่จะยก
ข้อต่อสู้ว่า การที่ผู้จ้าง ตัวแทน หรือผู้เยาว์หรือผู้วิกลจริตไปก่ออุบัติเหตุ นั้น มีสาเหตุจากความผิด

^๑ คู่มือต้น, หน้า ๑๖-๑๗. ไม่ต้องรับผิดถ้าผู้ก่อไม่รับผิด, และคู่คำพิพากษาฎีกา
ที่ ๑๐๖๐/๒๕๐๖, ฎีกาที่ ๘๒๕/๒๕๐๘. วารี นาสกุล, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์
ว่าด้วยละเมิด จักกรงานนอกสั่ง ลากมิควรได้, หน้า ๑๓๑, ๑๕๑.

^๒ วารี นาสกุล, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด จักกรงาน
นอกสั่ง ลากมิควรได้, หน้า ๑๕๐, ๑๕๖, จิตติ ถึงศกัทธิย์, ประมวลกฎหมายแพ่งและ
พาณิชย์ บรรพ ๒ มาตรา ๓๕๔ ถึง ๔๕๒ ว่าด้วยมูลแห่งหนี้, หน้า ๒๖๔, และคู่คำพิพากษา
ฎีกาที่ ๒๕๔-๒๕๕/๒๕๐๖, ฎีกาที่ ๑๒๕๑/๒๕๑๔, ฎีกาที่ ๖๒๔/๒๕๑๕, ฎีกาที่ ๑๕๐/๒๕๒๑,
ฎีกาที่ ๒๓๓/๒๕๔๗, ฎีกาที่ ๑๕๘๐/๒๕๐๕, ฎีกาที่ ๖๑๕/๒๕๐๗, ฎีกาที่ ๑๑๗๖/๒๕๑๐,
ฎีกาที่ ๕๒๔/๒๕๒๓.

^๓ จิต เศรษฐบุตร, หลักกฎหมายแพ่งว่าด้วยละเมิด, หน้า ๑๗๖, วารี นาสกุล,
ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด จักกรงานนอกสั่ง ลากมิควรได้, หน้า
๑๓๗, ๑๔๒, ๑๕๔, ๑๕๗, รศ.ดร. วารี นาสกุล, มีความเห็นด้วยว่า กรณีมาตรา ๔๒๕
บิคาบารกาหรือผู้อนุบาลอาจหลุดพ้นจากความรับผิดชอบหากพิสูจน์ได้ว่า อุบัติเหตุนั้นยอมเกิดขึ้น
แม้จะใช้ความระมัดระวัง เช่นนั้นแล้วก็ตาม ฎีกาที่ ๑๕๘, และคู่คำพิพากษาฎีกาที่ ๑๕๘๖/๒๕๔๗
(ประชุมใหญ่), ฎีกาที่ ๒๐๓/๒๕๑๐, ฎีกาที่ ๖๕๕-๖๖๐/๒๕๑๐, ฎีกาที่ ๑๗๗๒/๒๕๑๒, ฎีกาที่
๑๕๘๒/๒๕๒๐, ฎีกาที่ ๘๐๑/๒๕๒๑, ฎีกาที่ ๘๔๗/๒๕๔๖, ฎีกาที่ ๖๒/๒๕๒๒.

โดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของเขาหาได้ไม่ เพราะกรณีนี้ผู้เสียหายฟ้องให้เขาร่วมรับผิด
ในฐานะรับผิดเพื่อผู้อื่น แม้เขาไม่จงใจหรือประมาทเลินเล่อ ฉะนั้น จึงจะอ้างว่าตน
ไม่จงใจหรือไม่ประมาทเลินเล่อไม่ได้^๑

ในเรื่องหน้าที่นำสืบ แม้ความรับผิดเพื่อบุคคลอื่นของบุคคล เหล่านี้จะอยู่ภายใต้
หลักความรับผิดโดยเด็ดขาดเช่นเดียวกัน แต่เรื่องหน้าที่นำสืบหรือภาระการพิสูจน์ว่าจะตก
เป็นภาระฝ่ายใดก็ต่างกัน กล่าวคือ กรณีนายจ้างร่วมรับผิดตามมาตรา ๔๒๕ ตัวแทนตาม
มาตรา ๔๒๗ ครูบาอาจารย์ นายจ้าง หรือบุคคลอื่นที่รับดูแลผู้ไร้ความสามารถตามมาตรา
๔๓๐ โจทก์ผู้เสียหายมีหน้าที่นำสืบให้ศาลเห็นว่า จำเลยเป็นนายจ้าง เป็นตัวแทน ครูบา-
อาจารย์ นายจ้างหรือบุคคลที่รับดูแลผู้ไร้ความสามารถ และอุบัติเหตุเกิดขึ้นขณะผู้ก่อเป็นลูกจ้าง
ตัวแทนหรือผู้ไร้ความสามารถนั้นอยู่ในความดูแลของจำเลยนั้นแล้วแต่กรณี ทั้งยังต้องพิสูจน์ว่า
ผู้ก่อนั้นทำ ความเสียหายอันเป็นละเมิดแก่โจทก์ในทางการที่จ้าง ในขอบเขตแห่งการเป็น
ตัวแทน หรือครูบาอาจารย์ นายจ้าง บุคคลอื่นไม่ใช้ความระมัดระวังตามสมควรในการ
ควบคุมดูแล^๒ เหตุที่โจทก์เป็นฝ่ายพิสูจน์ก็เพราะกฎหมายไม่ได้สันนิษฐานว่าบุคคล
เหล่านี้เป็นฝ่ายผิด จึงเป็นไปตามหลักทั่วไปที่ว่า ผู้ใดกล่าวอ้าง ผู้นั้นต้องนำสืบตามมาตรา ๔๔

^๑ไพจิตร ปุณฺณพันธ์, คำอธิบายกฎหมายเฉพาะบางเรื่องประมวลกฎหมายอาญา
ลักทรัพย์โดยใช้กลอุบายมีได้หรือไม่ และประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ข้อสันนิษฐานความผิด
ทางกฎหมาย, หน้า ๔๔.

^๒จิตติ กิ่งศรัทธี, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ ๒ มาตรา ๓๕๔ ถึง
๔๕๒ ว่าด้วยมูลแห่งหนี้ หน้า ๒๖๕. วาริ นาสกุล, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วย
ละเมิด จักการงานนอกสิ่ง ล่ามมิควรได้, หน้า ๑๕๗. ไพจิตร ปุณฺณพันธ์, คำอธิบาย
ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะละเมิด, หน้า ๕๕. วิชา มหาคุณ, หลักกฎหมาย
ละเมิด ศึกษาจากคำพิพากษาศฎีกา, หน้า ๔๐. ไพจิตร ปุณฺณพันธ์, คำอธิบายกฎหมายเฉพาะ
บางเรื่อง ประมวลกฎหมายอาญา ลักทรัพย์โดยใช้กลอุบายมีได้หรือไม่ และประมวลกฎหมายแพ่ง
และพาณิชย์ ข้อสันนิษฐานความผิดทางกฎหมาย, หน้า ๔๔-๔๕, ๔๒ - ๔๓.

วรรคแรก ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง นั้นเอง และสำหรับกรณีตามมาตรา ๓๓๐ มีเหตุผล เฉพาะอีกทั้งที่กล่าวแล้วว่าครูบาอาจารย์ นายจ้าง หรือบุคคลอื่นที่รับดูแลผู้ไร้ความสามารถมีหน้าที่ควบคุมดูแลไม่ถึงขนาด เช่น บิดามารดาหรือผู้อนุบาล^๑ แต่ในทางตรงกันข้าม กรณีบิดามารดาหรือผู้อนุบาลร่วมรับผิดชอบตามมาตรา ๕๒๕ บุคคลเหล่านี้จึงเป็นจำเลยกลับ เป็นฝ่ายมีหน้าที่นำสืบ (หลังจากฝ่ายโจทก์พิสูจน์ว่าผู้ก่ออุบัติเหตุอยู่ในความดูแลของบุคคลเหล่านี้) ว่าตนได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรในการดูแลแล้ว เพื่อให้คนพ้นผิด^๒ ถ้าพิสูจน์ไม่ได้ก็ต้องร่วมรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่โจทก์ผู้เสียหาย^๓ เหตุที่กรณีนี้จำเลย เป็นฝ่ายนำสืบก็เพราะ ะกฎหมายสันนิษฐานว่าบิดามารดาหรือผู้อนุบาลมีความผิดในการปกครองก่อนหน้าที่ถูกดูแลโดยบิดามารดาซึ่งเป็นจำเลยจึงมีหน้าที่นำสืบแก้ตัวตามมาตรา ๕๔ วรรคสอง (๒) ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง เหมือนกับกรณีตามมาตรา ๓๓๗ ที่กล่าวแล้วนั่นเอง

ในคดีฟ้องให้นายจ้าง ตัวการ บิดามารดาหรือผู้อนุบาล ครูบาอาจารย์ นายจ้าง หรือบุคคลอื่นที่รับดูแลผู้ไร้ความสามารถ ร่วมรับผิดชอบกับลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้ไร้ความสามารถ แล้วแต่กรณี ความรับผิดชอบของนายจ้าง ฯลฯ และลูกจ้าง ฯลฯ ผู้รับแยกกัน นายจ้าง ฯลฯ รับผิดชอบตามมาตรา ๕๒๕, ๕๒๗, ๕๒๘, ๓๓๐ ส่วนลูกจ้าง ฯลฯ ผู้รับรับผิดชอบหลักละเมิดทั่วไปตามมาตรา ๕๒๐ หรือรับผิดชอบโดยเกื้อหนุนตามมาตรา ๓๓๗ ดังที่กล่าวแล้ว

^๑ ดู ตอนต้น หน้า ๓๓-๓๔.

^๒ จิตติ ตึงศกัทธิย์, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ ๒ มาตรา ๓๕๔ ถึง ๕๕๒ ว่าด้วยมุงแห่งหนี้, หน้า ๒๖๑, ๒๖๕, วารีนานาสกุล, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด จักการงานนอกสิ่ง ลากมิควรได้, หน้า ๑๕๑, ๑๕๔, ๑๕๘.

ไพจิตร ปุณณพันธ์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะละเมิด, หน้า ๕๒-๕๓, วิชา มหาคุณ, หลักกฎหมายละเมิด ศึกษาจากคำพิพากษาศาลฎีกา, หน้า ๗๖, ๘๐,

ไพจิตร ปุณณพันธ์, คำอธิบายกฎหมายเฉพาะบางเรื่อง ประมวลกฎหมายอาญา ลักษณะทรัพย์สิน โดยใช้กลอนาญมิได้หรือไม่ และประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ข้อสันนิษฐานความผิดทางกฎหมาย, หน้า ๔๒-๔๓.

^๓ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๕๔๑/๒๕๕๔.

ที่กล่าวมาทั้งหมดนี้ เบื้องต้นใคร่ขอสรุปของหลักกฎหมายละเมิดที่ใช้บังคับใน การ รับผิดของค่าสินไหมทดแทน เพื่อความเสียหายจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ในประเทศไทย ปัจจุบัน อย่างไรก็ดี แม้ว่าทางทฤษฎีการชดเชยค่าสินไหมทดแทน เพื่ออุบัติเหตุทางยานยนต์ โดยอาศัยหลักละเมิดจะแยกออกเป็น ๓ กรณีต่างหากจากกันดังกล่าว แต่ในทางปฏิบัติ นักกฎหมายและศาลไทยหาได้ใช้หลักกฎหมายละเมิดกับคดีอุบัติเหตุทางยานยนต์โดยเคร่งครัด ดังที่กล่าวมา ความคิดยังคงยึดมั่นอยู่กับหลักความผิดทางละเมิดตั้งอยู่บนมูลฐานของความผิด จึงเข้าใจกันว่า มาตรา ๔๒๐ เป็นแม่บทของความรับผิดทางละเมิดทั้งปวง บทบัญญัติ เกี่ยวกับความรับผิดโดยเกื้อขาดทั้งหลาย รวมทั้งมาตรา ๔๒๕, ๔๒๗, ๔๒๘, ๔๓๐ และมาตรา ๔๓๗ เป็นบทขยายหรือรายละเอียด ความรับผิดโดยเกื้อขาดเพื่ออุบัติเหตุทางยานยนต์ จึงต้องมีความจงใจหรือประมาทเลินเล่อตามมาตรา ๔๒๐ ด้วย ดังจะเห็นได้จากกรณีที่ โจทก์ผู้เสียหายฟ้องคดีละเมิด เพื่ออุบัติเหตุทางยานยนต์ โจทก์มักบรรยายฟ้องว่าจำเลย กระทำการโดยประมาทเลินเล่อ และขอให้ศาลลงโทษจำเลยตามมาตรา ๕๖๕ มาควยโสม ซึ่งศาลก็วินิจฉัยโดยใช้หลักความมาตรา ๔๓๗ มาปรับ แท้จริงแล้วโจทก์ควรเลือกฟ้อง

เช่น คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๕๑๒/๒๔๙๗, ฎีกาที่ ๖๓๔/๒๕๐๑, ฎีกาที่ ๖๑๒/๒๕๒๒, ฎีกาที่ ๑๓๐๐-๑๓๑๕/๒๕๔๕, ฎีกาที่ ๑๗๒๒/๒๕๔๕. เหตุที่โจทก์บรรยายฟ้องไม่ตรงกับเรื่องนั้น ก็ อาจเป็นเพราะว่าไม่เข้าใจถึงความแตกต่างทางทฤษฎีข้างต้น หรือแม้จะเข้าใจก็ถือว่า ก็น่าดีกว่าแก้ เพราะแม้ไม่เป็นการกระทำโดยประมาทเลินเล่อก็ต้องรับผิดตามที่บัญญัติ โดยเฉพาะ เป็นการท้วงเกินไว้ดีกว่าขาด เพราะทราบไม่ได้ว่าผู้พิจารณาคดีจะเข้าใจหลักเกณฑ์ ละเมิดที่เกี่ยวข้องมากนักเพียงใด ดู ไพจิตร ปุณณพันธ์, คำอธิบายกฎหมายเฉพาะบางเรื่อง ประมวลกฎหมายอาญา ลักษณะโดยใช้กลอุบายมีได้หรือไม่ และประมวลกฎหมายแพ่งและ พินัยย์ ข้อสันนิษฐานความผิดทางกฎหมาย, หน้า ๗๔-๗๕, ไพจิตร ปุณณพันธ์, คำอธิบาย ประมวลกฎหมายแพ่งและพินัยย์ ลักษณะละเมิด, หน้า ๑๒๓.

อย่างหนึ่งอย่างใดเพียงอย่างเดียวมีไว้ทั้งสองมาตรา อย่างไรก็ตามก็ แม้ในกรณีที่ได้เห็นได้
 ว่าอุบัติเหตุที่นั่นเกิดขึ้นด้วยความปลอดภัยของจำเลยผู้ขับ โจทก์ผู้เสียหายก็อาจฟ้อง
 ให้จำเลยรับผิดชอบตามมาตรา ๔๓๓ ได้ ทั้งนี้เพราะเมื่อพิจารณาบทบัญญัติมาตรา ๔๓๓
 แล้วจะเห็นได้ว่ามาตรานี้ เป็นบทบัญญัติเฉพาะที่กำหนดให้ผู้ครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะ
 ใด ๆ อันเกินด้วยเครื่องจักรกลจะต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอันเกิดแก่ยานพาหนะนั้น ซึ่ง
 วางความรับผิดชอบในการควบคุมดูแลสิ่งของ ฉะนั้น โจทก์ผู้ได้รับความเสียหายอันเนื่องมา
 แก่ยานพาหนะที่เกิดด้วยเครื่องจักรกลจึงย่อมมีสิทธิเรียกร้องให้ผู้ครอบครองหรือควบคุมดูแล
 ยานพาหนะนั้นรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นได้ โดยมีพิกัดข้ออ้างในคำฟ้องและนำสืบ
 ว่าจำเลยผู้ครอบครองหรือควบคุมดูแลประมาณเลี้ยวหรือไม่ จำเลยกลับเป็นผู้นำสืบให้พ้น
 ผิด ทั้งนี้ย่อมหมายความว่า แม้ข้อเท็จจริงจะเป็นความปลอดภัยของจำเลยก็ตาม
 โจทก์ย่อมมีสิทธิที่จะเลือกฟ้องจำเลยโดยอาศัยมาตรา ๔๓๓ นี้ก็ได้ครบเท่าที่ความเสียหาย
 ที่โจทก์ได้รับนั้นเป็นความเสียหายที่เกิดแก่ยานพาหนะอันเกินด้วยเครื่องจักรกล กล่าวโดยสรุป
 ก็คือ ความรับผิดชอบตามมาตรา ๔๒๐ เป็นกรณีรับผิดชอบเพื่อละเมิดโดยจงใจหรือประมาณเลี้ยว
 ส่วนหนึ่ง ส่วนมาตรา ๔๒๐ นี้ เป็นกรณีรับผิดชอบเพราะความเสียหายอันเกิดแก่การครอบ
 ครองหรือควบคุมยานพาหนะที่เกิดด้วยเครื่องจักรกล ข้อเท็จจริงที่ว่าจำเลยประมาณเลี้ยว
 หรือไม่ แม้ประมาณจริง ก็ไม่ตัดโอกาสโจทก์ที่จะใช้มาตรา ๔๓๓ ข้อสำคัญก็คือโจทก์ต้อง
 ฟ้องโดยอ้างเพียงมาตราใดมาตราหนึ่งเท่านั้นจึงจะถูกฟ้องเพราะหน้าที่นำสืบของโจทก์ในมาตรา
 ๔๒๐ และมาตรา ๔๓๓ นี้ต่างกัน

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ส่วนที่ ๔ ศาลินใหม่ทดแทนเพื่อละเมิด

สำหรับศาลินใหม่ทดแทนที่ผู้เสียหายต่อบุคคลจะได้รับชดเชยโดยการฟ้องร้องคดีละเมิดนั้น เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะละเมิด ในหมวดว่าด้วยศาลินใหม่ทดแทนเพื่อละเมิด ซึ่งแยกได้เป็น ๒ กรณีคือ กรณีทำให้เขาถึงตายกรณีหนึ่ง และกรณีทำให้เขาเสียหายแก่ร่างกายหรืออนามัยอีกกรณีหนึ่ง

๑. สำหรับกรณีถึงตายนั้น มาตรา ๔๔๓ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บัญญัติให้ผู้เสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ มีสิทธิได้รับศาลินใหม่ทดแทนเพื่อความตายซึ่ง เป็นความเสียหายอันมิใช่ เป็นตัวเงิน แต่ต้องชดเชยกันเป็นเงิน ค่าปลงศพ^๒ และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ อันจำเป็น^๓ กรณีที่ผู้เสียหายเป็นผู้ได้รับอุปการะตามกฎหมายจาก

กรณีผู้ประสบอุบัติเหตุถึงตายนี้ บุคคลใดจะ เป็นผู้ที่มีสิทธิ เรียกร้องศาลินใหม่ทดแทนได้นั้น ดู พหุจิตร. บุญญพันธ์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะละเมิด, หน้า ๑๓๗-๑๔๑, ๑๗๒, และคำพิพากษาฎีกาที่ ๑๐๖๑/๒๔๘๒, ฎีกาที่ ๔๗๗/๒๕๑๔ (ประชุมใหญ่), ฎีกาที่ ๑๔/๒๕๑๗, ฎีกาที่ ๒๖๐๓/๒๕๐๘.

^๒ ค่าปลงศพนี้ ศาลไทยพิจารณาให้ตามสมควร ตามความจำเป็นและฐานะอุปของผู้ตาย และบิดามารดา ทั้งต้องพิจารณาถึงประเพณีการทำศพตามลัทธินิยมประกอบด้วย (คำพิพากษาฎีกาที่ ๕๒๘/๒๔๗๐, ฎีกาที่ ๑๘๔/๒๔๗๒, ฎีกาที่ ๘๐๘/๒๔๘๘, ฎีกาที่ ๖๓๔/๒๕๐๑, ฎีกาที่ ๖๗๗/๒๕๐๑, ฎีกาที่ ๑๖๘๘/๒๕๐๘, ฎีกาที่ ๑๖๖๖/๒๕๑๔) และต้องไม่ใช่รายการที่ฟุ่มเฟือยเกินไป (คำพิพากษาฎีกาที่ ๑๖๘๘/๒๕๐๘, ฎีกาที่ ๑๖๖๖/๒๕๑๔).

^๓ เช่น ค่าพิมพ์หนังสือแจ้งงานศพ และค่าสร้างเจดีย์บรรจุอัฐิผู้ตาย (คำพิพากษาฎีกาที่ ๒๗๐๗/๒๕๑๖, ฎีกาที่ ๔๘๕/๒๕๒๓) ค่าพาหนะที่บิดามารดาและญาติของผู้ตายเดินทางไปจัดการศพ (คำพิพากษาฎีกาที่ ๕๗๔/๒๕๑๕) ค่าบำเพ็ญกุศล ค่าพิมพ์บัตรเชิญศพไปกิจศพ ค่าของชำร่วย เป็นต้น

ผู้ตาย ผู้เสียหายก็มีสิทธิได้รับค่าทำหัตถ์คนต้องขาดไร้อุปการะเลี้ยงดูตามกฎหมาย ๑ กรณี
 ผู้ตาย เป็นผู้มีหน้าที่ตามกฎหมายต้องทำงานแก่ครอบครัวผู้เสียหายหรือทำงานอุตสาหกรรม
 ของบุคคลภายนอกผู้เสียหาย ผู้เสียหายก็มีสิทธิเรียกค่าขาดแรงงานได้ (ประมวลกฎหมาย
 แห่งและพาณิชย์ มาตรา ๔๔๕) ๒ แต่ถ้าวุ้ประสมอุบัติเหตุมิได้ตายทันที ต้องเสียค่า
 ใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลและไม่สามารถทำงานหารรายได้ได้ความปกติ นอกจากค่าสินไหม
 ทดแทนที่กล่าวแล้ว ผู้เสียหายยังอาจเรียกค่ารักษาพยาบาล ๓ ค่าขาดประโยชน์ทำมาหาได้

ผู้ตายต้องมีหน้าที่อุปการะเลี้ยงดูผู้เสียหายตามกฎหมาย เช่น สามีภรรยาต้อง
 อุปการะเลี้ยงดูซึ่งกันและกัน (มาตรา ๑๔๖๑ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, ฎีกาที่
 ๔๐๘/๒๔๔๘, ฎีกาที่ ๒๓๘/๒๕๐๑, ฎีกาที่ ๑๖๑๗/๒๕๑๒, ฎีกาที่ ๑๒๕๑/๒๕๑๔) บุตรต้อง
 อุปการะบิดามารดา (มาตรา ๑๔๖๓, ฎีกาที่ ๑๔๖๗/๒๕๐๖, ฎีกาที่ ๔๗๗/๒๕๑๔) บิดามารดา
 ต้องอุปการะเลี้ยงดูบุตรผู้เยาว์ หรือบุตรที่บรรลุนิติภาวะแล้ว แต่ทุพพลภาพหาเลี้ยงตนเองไม่ได้
 (มาตรา ๑๔๖๔, ฎีกาที่ ๑๑๖๕-๑๑๗๐/๒๕๐๘) บุตรบุญธรรมกับผู้รับบุตรบุญธรรมต้องอุปการะ
 ซึ่งกันและกัน (มาตรา ๑๕๕๘/๒๕, มาตรา ๑๕๕๘/๓๓(๔), ฎีกาที่ ๗๑๓/๒๕๑๗) ทั้งนี้ไม่ว่า
 ในปัจจุบันและในอนาคตจะได้มีการอุปการะกันจริงหรือไม่ (ฎีกาที่ ๑๖๔๘/๒๕๐๘, ฎีกาที่
 ๔๑๒-๔๑๓/๒๕๑๕, ฎีกาที่ ๔๔๖-๔๔๘/๒๕๐๘, ฎีกาที่ ๔๑๒-๔๑๓/๒๕๑๕, ฎีกาที่ ๘๓๘/๒๕๑๖)
 ไม่ว่าผู้ตายจะมีรายได้หรือไม่ (ฎีกาที่ ๒๓๖๑/๒๕๑๕) ไม่ว่าผู้ขาดไร้อุปการะจะมีฐานะร่ำรวย
 หรือยากจนอย่างไร (ฎีกาที่ ๑๖๔๘/๒๕๐๘, ฎีกาที่ ๒๑๕/๒๕๑๓, ฎีกาที่ ๒๒๕/๒๕๑๕) แต่ผู้
 ที่ได้รับอุปการะเลี้ยงดูตามความเป็นจริง โดยผู้ตายไม่มีหน้าที่ตามกฎหมาย ฟ้องเรียกให้
 ชดใช้ค่าขาดอุปการะเลี้ยงดูไม่ได้ (ฎีกาที่ ๑๖๐๑/๒๔๘๒, ฎีกาที่ ๑๒๕๕/๒๕๐๘, ฎีกาที่
 ๑๑๖๖/๒๕๑๓, ฎีกาที่ ๔๗๗/๒๕๑๔, ฎีกาที่ ๒๒๕๕/๒๕๑๕)

๒ เช่น ผู้ตายเป็นแม่บ้าน (ฎีกาที่ ๕๒๘/๒๕๗๐) หรือ เป็นลูกจ้าง เป็นต้น.

๓ เช่น การเดินทางไปรับแพทย์มารักษา ค่าห้องพัก ค่าเครื่องมือที่ใช้รักษาเป็นพิเศษ
 ค่าอาหารพิเศษ สำหรับผู้ป่วยนั้นโดยเฉพาะ รวมทั้งค่าจ้างนางพยาบาลเฝ้าไข้ ค่ายา
 ค่าจ้างรถแท็กซี่ที่ไปเยี่ยมปรนนิบัติผู้มากเจ็บ หรือที่ผู้เสียหายนั่งไปทำงานเพราะยังเดินไม่ได้

เพราะไม่สามารถประกอบการงานก่อนตายด้วย^๑ แต่ในกรณีละเมิดทำให้เขาคายนี้
กฎหมายไทยและความเห็นของศาลฎีกา ผู้เสียหายไม่มีสิทธิได้รับชดเชยค่าเสียหายทางศีลธรรม
หรือค่าเสียหายทางจิตใจ เช่น ค่าเศร้าโศกเสียใจ ค่าโหม่นสอาลัย ค่าว่าแห้ว ผิดหวัง ทุกข์ใจ
ค่าเจ็บปวดทรมานทุกขัตรมาน เพราะเห็นว่าไม่มีกฎหมายบัญญัติให้เรียกร้องได้^๒

๒. ส่วนกรณีผู้ประสบอุบัติเหตุมากเจ็บเสียหายแก่ร่างกายหรืออนามัย ตามมาตรา
๔๔๔ ผู้เสียหายย่อมมีสิทธิได้รับชดเชยค่าใช้จ่ายที่ตนเสียไป เช่น ค่ารักษาพยาบาล^๓
รวมถึงค่าพักฟื้นตามคำสั่งแพทย์ ค่าจ้างคนใช้เลี้ยงบุตรระหว่างผู้เสียหายมากเจ็บ^๔
ค่าขาดประโยชน์นำมาหาได้ตลอดเวลา เจ็บป่วย และค่าเสียหายความสามารถประกอบการงาน
โดยสิ้นเชิง หรือบางส่วนทั้งในปัจจุบันและอนาคตด้วย เช่น บาดเจ็บพิการจนไม่สามารถ

(ฎีกาที่ ๔๕๐/๒๕๑๖) ทั้งนี้ไม่ว่าจะเป็นค่าใช้จ่ายที่เสียไปแล้ว หรือค่าที่จะต้องเสีย
คู่ โทษจตุร ปุณฺณพินฺธุ, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะละเมิด, หน้า ๑๗๖.

^๑ คือค่าขาดรายได้จากการทำงานปกติ เพราะมากเจ็บจากอุบัติเหตุทางยานยนต์.

^๒ คำพิพากษาฎีกาที่ ๖๕๕/๒๔๘๗, ฎีกาที่ ๑๙๕๒/๒๔๘๘, ฎีกาที่ ๗๕๘/๒๕๐๒, ฎีกาที่
๔๙๗/๒๕๑๔ (ประชุมใหญ่), ฎีกาที่ ๑๕๕๐/๒๕๑๘, และคู่ จิตติ กิ่งศภิตย์, ประมวลกฎหมาย
แพ่งและพาณิชย์ บรรพ ๒ มาตรา ๓๕๔ ถึง ๔๕๒ ว่าด้วยมูลแห่งหนี้, หน้า ๓๑๒.

^๓ คำพิพากษาฎีกาที่ ๖๓๘/๒๕๐๑, ฎีกาที่ ๑๐๕๒/๒๕๐๖, ฎีกาที่
๘๒๕/๒๕๐๘.

^๔ คำพิพากษาฎีกาที่ ๑๗๒๒/๒๕๑๓.

ทำงานได้ หรือได้แต่ไม่กี่เท่าแต่ก่อนมากเจ็บ ไม่ว่าจะ เป็นงานปกติ งานพิเศษ หรืองานบ้าน นอกจากนี้ ยังอาจได้รับค่าชดเชยแรงงานตามมาตรา ๔๔๕ ในกรณีเสียหายแก่ร่างกายหรืออนามัยนี้ต่างกับกรณีละเมิดถึงตายที่ว่า ผู้เสียหายอาจเรียกค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายอันมิใช่ตัวเงินตามมาตรา ๔๔๖ ได้ด้วย เช่น ค่าความทนทุกข์ทรมานระหว่างบาดเจ็บ มีแผลเป็น ไม่ว่าถึงเสียโฉมหรือไม่^๒ ค่าทนทุกข์เสียดสุขภาพจิต เพราะพิการ ค่าเสื่อมสุขภาพอนามัย^๓ ค่าทรมานกายและจิตใจ^๔ เป็นต้น

ค่าสินไหมทดแทนทุกประเภทที่กล่าวมา ผู้เสียหายจะได้รับชดเชยเพียงใด ศาลเป็นผู้กำหนดให้ โดยพิจารณาถึงพฤติการณ์และความร้ายแรงแห่งละเมิดซึ่งที่ระบุไว้ในมาตรา ๔๓๘ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แต่ไม่ว่าจะ เป็นค่าสินไหมทดแทนเพื่อความรับผิดชอบทางละเมิดกรณีใด โจทก์ผู้เสียหายมีหน้าที่ต้องนำสืบให้ศาลเห็นว่าตนได้รับความเสียหายจริงตามจำนวนที่เรียกร้องจากจำเลย^๕ แต่แม้โจทก์จะนำสืบไม่ได้ ศาลก็วินิจฉัยกำหนดให้ตามพฤติการณ์และความร้ายแรงแห่งละเมิดนั้นได้^๖

^๑ คำพิพากษาฎีกาที่ ๗๖๖/๒๕๐๖, ฎีกาที่ ๗๖๑/๒๕๐๘, ฎีกาที่ ๑๘๘๕/๒๕๑๒, ฎีกาที่ ๔๕๐/๒๕๑๖, ฎีกาที่ ๑๘๒๑/๒๕๒๐.

^๒ คำพิพากษาฎีกาที่ ๑๐๖๘/๒๕๐๘, ฎีกาที่ ๑๑๓๘-๑๑๓๕/๒๕๐๘, ฎีกาที่ ๖๘/๒๕๑๑, ฎีกาที่ ๑๗๔๔/๒๕๑๗.

^๓ คำพิพากษาฎีกาที่ ๑๘๓๖/๒๕๐๗.

^๔ คำพิพากษาฎีกาที่ ๑๘๒๐/๒๕๒๐, ฎีกาที่ ๑๒๘/๒๕๒๒.

^๕ จิตติ คิงศกัทธิย์, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ ๒ มาตรา ๓๕๔ ถึง ๔๕๒ ว่าด้วยมูลแห่งหนี้, หน้า ๒๘๕, วารีนานาสกุล, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยละเมิด จักการงานนอกสิ่ง ลามมิควรได้, หน้า ๑๘๘, และดูคำพิพากษาฎีกาที่ ๘๐๕/๒๕๔๐, ฎีกาที่ ๒๔๒/๒๕๑๕.

^๖ คำพิพากษาฎีกาที่ ๘๖๑/๒๕๔๐, ฎีกาที่ ๘๐๘/๒๕๔๗, ฎีกาที่ ๑๔๘๔/๒๕๔๘, ฎีกาที่ ๑๑๖๘/๒๕๐๑, ฎีกาที่ ๑๖๒/๒๕๐๗, ฎีกาที่ ๗๖๘/๒๕๐๘, ฎีกาที่ ๘๔๑/๒๕๑๐, ฎีกาที่ ๕๒๔/๒๕๑๖, ฎีกาที่ ๖๖๘/๒๕๑๗.

โดยปกติค่าสินไหมทดแทนเกือบทุกประเภท ศาลกำหนดค่าให้ เป็นเงินก้อนคราวเดียว^๑ เว้นแต่ค่าทำให้นบุคคลต้องขาดไร้อุปการะตามกฎหมาย ซึ่งกฎหมายกำหนดค่าให้ชำระเป็น ครั้งคราวตามกำหนด (มาตรา ๑๕๕๔/๔๐ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์)^๒ แต่สำหรับ ค่าเสียความสามารถในการทำงานนั้น เนื่องจากศาลต้องกำหนดค่าเสียหายเพื่อการ เสีย ความสามารถในการทำงานในอนาคต จำนวนค่าเสียหายที่กำหนดไว้ในคำพิพากษาจึงอาจ ไม่แน่นอน ห่างไกลจากความเป็นจริงมาก ในมาตรา ๔๔๔ วรรค ๒ จึงให้สิทธิศาลที่จะสงวน สิทธิในการแก้ไขจำนวนค่าสินไหมทดแทนในคำพิพากษาได้^๓

ตามความเห็นของศาลฎีกาไทย สิทธิของผู้เสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ ในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนโดยอาศัยหลักกฎหมายละเมิดย่อมมีอยู่ แม้ว่าผู้เสียหาย จะได้รับเงินหรือประโยชน์บางอย่างจากบุคคลอื่น เพราะการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บนั้นก็ตาม เช่น ผู้เสียหายเป็นข้าราชการมีสิทธิได้รับเงินค่ารักษาพยาบาล^๔ ผู้เสียหายได้รับบริจาค ช่วยค่าปลงศพจากนายจ้างของผู้ตายหรือจากบุคคลภายนอก^๕ ผู้เสียหายเป็นลูกจ้าง

^๑ คำพิพากษาฎีกาที่ ๑๖๒/๒๕๐๗.

^๒ หรืออาจกำหนดเป็นเงินจำนวนเดียวก็ได้ (คำพิพากษาฎีกาที่ ๒๕๒/๒๕๐๒.)

^๓ คำพิพากษาฎีกาที่ ๕๗๕/๒๕๕๕, ฎีกาที่ ๗๕๖/๒๕๕๖, ฎีกาที่ ๕๗๔/๒๕๕๖.

^๔ คำพิพากษาฎีกาที่ ๒๔๕๕/๒๕๑๕ (ประชุมใหญ่) แต่เดิมมีคำพิพากษาฎีกาที่ ๕๕๔/๒๕๑๕ และฎีกาที่ ๒๐๗๖/๒๕๑๕ วินิจฉัยว่า กรณีนี้ผู้เสียหายไม่มีสิทธิเรียกค่ารักษาพยาบาล จากผู้ทำละเมิดอีก แต่ต่อมาศาลฎีกาก็มีคำพิพากษาฎีกาที่ ๒๕๕๕/๒๕๑๕ (ประชุมใหญ่) กลับ คำพิพากษาฎีกาทั้งสองนี้.

^๕ คำพิพากษาฎีกาที่ ๕๒๔/๒๕๐๗, ฎีกาที่ ๔๔๖-๔๔๘/๒๕๑๖, ฎีกาที่ ๗๗๑-๗๗๒/๒๕๑๗, ฎีกาที่ ๑๔๔๓-๑๔๔๔/๒๕๑๗.

ได้รับเงินค่าทดแทนเพื่อความเจ็บป่วยจากนายจ้างตามกฎหมายแรงงาน^๑ ผู้เสียหาย
ได้รับเงินค่าประกันชีวิตของผู้ตาย^๒ ทั้งนี้เพราะเห็นว่า เป็นเรื่องต่างหากจากการ
ทำละเมิด ไม่เกี่ยวกับความรับผิดของจำเลย ซึ่งความเห็นดังนี้ ผู้แต่งตำรากฎหมาย
ละเมิดของไทยหลายท่านเห็นพ้องด้วย^๓



^๑ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๒๔๓๘-๒๔๓๙/๒๕๑๖.

^๒ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๑๙๒/๒๕๒๒.

^๓ วารีย์ นาสกุล, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด จัดการงาน
นอกสั่ง ลาภมิควรได้, หน้า ๒๐๖-๒๐๙, จิตติ ทิงศภัทย์, ประมวลกฎหมายแพ่ง
และพาณิชย์ บรรพ ๒ มาตรา ๓๕๔ ถึง ๔๕๒ ว่าด้วยมลแห่งหนี้, หน้า ๒๕๕-๓๐๐,
ไพจิตร ปุณณพันธ์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะละเมิด,
หน้า ๑๘๖.

แหล่งค่าสินไหมทดแทนอื่น ๆ

นอกจากค่าสินไหมทดแทนตามหลักกฎหมายละเมิดแล้ว ผู้เสียหายจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ยังอาจได้รับค่าเสียหายหรือค่าทดแทนตามกฎหมายแพ่งเรื่องอื่นและกฎหมายอื่น เช่น กฎหมายแพ่งเรื่องความรับผิดของผู้รับขนตามสัญญารับขนคนโดยสาร กฎหมายการประกันภัยยานยนต์ กฎหมายคุ้มครองแรงงานในเรื่องการจ่ายค่าทดแทน กฎหมายการขนส่งทางบก รวมทั้งระเบียบเกี่ยวกับการช่วยเหลือข้าราชการพยาบาล ซึ่งมีลักษณะเป็นสวัสดิการและอื่น ๆ ด้วย

ส่วนที่ ๑. ความรับผิดของผู้รับขนตามสัญญารับขนคนโดยสาร

ในกรณีที่อุบัติเหตุเกิดขึ้นโดยรถยนต์โดยสาร ซึ่งเจ้าของรถยนต์นั้นรับจ้างขนส่งคนโดยสาร เพื่อย่ำเห็จเงินจ้าง (มาตรา ๖๐๔ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์) และผู้เสียหายเป็นผู้โดยสารของรถนั้นขณะเกิดอุบัติเหตุ ไม่ว่าจะเกิดขึ้นโดยความจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้รับขนตามมาตรา ๔๒๐ หรือในฐานะผู้ครอบครองหรือควบคุมยานยนต์ตามมาตรา ๔๓๔ ก็ตาม นอกจากผู้เสียหายดังกล่าวจะฟ้องโดยอาศัยหลักกฎหมายละเมิดตามมาตรา ๔๒๐ หรือ ๔๓๔ แล้ว ยังมีสิทธิที่จะเลือกฟ้องร้องให้ผู้ประกอบการรับขนคนโดยสาร หรือที่กฎหมายแพ่งเรียกว่า "ผู้ขนส่ง" รับผิดชดเชยค่าเสียหาย โดยอาศัยสัญญารับขนคนโดยสารก็ได้ ทั้งนี้ตามมาตรา ๖๐๔ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ อย่างไรก็ตาม เรื่องนี้เป็นปัญหาที่น่าสนใจอย่างยิ่งว่าความรับผิดของผู้รับขนในกรณีความเสียหายต่อชีวิตร่างกายของผู้โดยสารนั้น เป็นความรับผิดตามสัญญารับขนหรือความรับผิดในทางละเมิด ตามหลักกฎหมายจารีตประเพณีถือว่า ผู้รับขนคนโดยสารทางการค้าโดยปกติ (common carrier of passengers) มีไต่อยู่ในฐานะผู้รับประกันภัยในกรณีอุบัติเหตุ ซึ่งต่างจากกรณีรับขนสินค้าเพราะว่า กรณีรับขนสินค้านั้น ผู้ส่งสินค้าไม่สามารถจะดูแลรักษาสินค้าของคนซึ่งฝากส่งไปกับผู้รับขนได้ แต่ผู้รับขน

คนโดยสารยังคงต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ผู้โดยสารในกรณีที่ขาดความระมัดระวัง ทั้งนี้เพราะกรณีรับขนคนโดยสารนั้นผู้รับขนอยู่ในฐานะที่มีหน้าที่ความสัญญาในสิ่งที่รับรองความปลอดภัยในชีวิตร่างกาย และใช้ความระมัดระวังอย่างดีที่สุดในการขนส่งบุคคลผู้ซึ่งฝากชีวิตไว้ในมือของเขา หน้าที่นี้เป็นหน้าที่ซึ่งไม่จำเป็นต้องกำหนดไว้ในสัญญา เพราะหลักกฎหมายในประเทศ Common Law ถือว่าหน้าที่จะต้องใช้ความระมัดระวังดังกล่าวเกิดขึ้นโดยกฎหมาย (imposed by law, exist independently of contract or of any contractual relationship between the parties)^๑

ดังนั้น การเรียกร้องให้ชดเชยค่าเสียหายในกรณีมีความเสียหายแก่ชีวิตร่างกาย (personal injury) นั้น ตามหลัก common law ให้เรียกร้องโดยอาศัยหลักกฎหมายละเมิด^๒

ปัญหาว่าประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา ๒๓๔ ได้กำหนดหน้าที่ของผู้รับขนที่มีอยู่ตามสัญญา และหากมีความเสียหายแก่ชีวิตร่างกายของผู้โดยสารแล้ว ผู้รับขนต้องรับผิดชอบตามสัญญารับขนนั้น หรือเป็นบทบัญญัติที่กำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบของผู้รับขนในการที่จะต้องใช้ความระมัดระวังในการขนส่งผู้โดยสาร ไว้ตามสัญญาอันเป็นผลให้เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นเพราะผู้รับขนมิได้ใช้ความระมัดระวังอย่างดีที่สุดแล้วย่อมจะต้องรับผิดชอบโดยอาศัยหลัก

^๑George S. Gulick and Robert T. Kimbrough, eds., American Jurisprudence, Vol.14. 2d ed. (Rochester, N.Y. : The Lawyers Co-Operative Publishing Company, 1964), pp.345-347; Lord Simonds, ed., Halsbury's Laws of England, Vol.4. 3d ed. (London : Butterworth & Co. (Publishers) Ltd., 1953), p. 173.

^๒Lord Simonds, ed., Halsbury's Laws of England, p. 177.

กฎหมายอื่นนอกเหนือจากความรับผิดทางสัญญา

หากพิจารณาจากบทบัญญัติมาตรา ๒๓๔ แล้วจะเห็นว่ามาตรานี้บัญญัติให้ผู้ขนส่งรับผิดในกรณีที่มีความเสียหายอันเกิดแก่ตัวคนโดยสาร (personal injuries) หรือความเสียหายอย่างใด ๆ อันเป็นผลโดยตรงแก่การที่ค้ำชกเข้าในการขนส่ง เมื่อพิจารณาเทียบเคียงกับบทบัญญัติของประเทศที่ใช้ระบบประมวลกฎหมาย (Civil Law) เช่น บทบัญญัติเรื่องรับชนคนโดยสารของประเทศญี่ปุ่นที่บัญญัติว่า

"A carrier of passengers is exempted from liability to indemnify a passenger for any damage which the passenger may have received by reason of the carriage only if he proves that he and his employees have not failed to use due care as to the carriage.

In determining the measure of damages the court is to take into consideration the station in life of the person injured and of the members of his house."

จะเห็นได้ว่ากฎหมายญี่ปุ่นบัญญัติหน้าที่ในการใช้ความระมัดระวังในระดับของความระมัดระวังอย่างดีที่สุดเมื่อพิจารณาถึงเครื่องมือที่ใช้ในธุรกิจการขนส่ง (very highest degree of care and watchfulness in regard to all their appliances for the conduct of their bussiness) ^๒ ไว้โดยชัดแจ้งในเรื่องสัญญารับขน และนอกจากนั้นยังมีคำอธิบายว่า การที่ค้ำชกกำหนดหน้าที่ในการใช้ความระมัดระวังโดยชัดแจ้งและกำหนด

^๑ประมวลกฎหมายพาณิชย์ญี่ปุ่น มาตรา ๓๔๐ กุ L.H. Loenholm and R.H. Loenholm, trs., The Commercial Code of Japan and Laws and Ordinances Relating Thereto, 6th ed. (Tokyo and Yokohama : Maruya & Co.) [n.d.], p.96.

^๒ J.E. de Becker, Commentary on the Commercial Code of Japan, Vol. 1. 1st. ed. (London : Butterword & Co., 1913), p.498.

ว่าผู้รับขนจะไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายอย่างใด ๆ หากสามารถพิสูจน์ว่าคุณใช้ความระมัดระวังก็แล้ว ผู้เพราะเหตุว่าสามารถพิสูจน์ถึงความระมัดระวังซึ่งถือว่าผู้รับขนต้องมีอยู่นั้นเป็นเรื่องยากกว่าในกรณีอย่างหนึ่งผู้รับขนใช้ความระมัดระวังแล้วหรือไม่ ดังนั้น กฎหมายมาตรา ๓๕๐ นี้จึงสันนิษฐานไว้ก่อนว่าหากมีความเสียหายเกิดขึ้นแก่คนโดยสารผู้รับขนต้องรับผิดชอบ เว้นแต่จะพิสูจน์ว่าคุณได้ใช้ความระมัดระวังแล้วตามทางปกติแห่งธุรกิจของคน ขอสันนิษฐานดังกล่าวนี้อันไม่เกิดชาก ผู้รับขนมีสิทธินำสืบหักล้างได้

ในกฎหมายแห่งฝรั่งเศสในส่วนที่เกี่ยวกับความรับผิดเกิดชากในเรือทรัพย์สินครายมาตรา ๑๓๔๔ นั้นมีผู้อธิบายว่า กรณีความเสียหายเกิดขึ้นแก่คนโดยสารตามสัญญาผู้รับขนนั้น การเรียกร้องค่าเสียหายตามกฎหมายฝรั่งเศสมีได้ขึ้นอยู่กับหลักความรับผิดในทางละเมิดแต่อย่างใด หากแต่ถือว่าเป็นความรับผิดตามสัญญาผู้รับขนโดยถือว่าความเสียหายนั้นเนื่องมาจากการที่ลูกหนี้ในสัญญาผู้รับขน คือผู้ขนส่งไม่อาจปฏิบัติตามภาระหน้าที่ของตามวัตถุประสงค์แห่งมูลหนี้ได้ อย่างไรก็ดี ศาลฝรั่งเศส (Court of Cassation) ก็ยังได้วินิจฉัยว่าบทสันนิษฐานความรับผิดของผู้รับขนตามสัญญาผู้รับขนคนโดยสารในกรณีความเสียหายเกิดแก่คนโดยสารนั้น เหมือนกันกับบทสันนิษฐานความรับผิดของผู้ครอบครองทรัพย์สินครายตามมาตรา ๑๓๔๔ นั้นเอง

ดังนั้น เมื่อพิจารณาบทบัญญัติมาตรา ๒๓๔ ของเราจะเห็นได้ว่า สัญญาผู้รับขนคนโดยสารนั้นเป็นสัญญาซึ่งผู้รับขนน่าจะมีหน้าที่ในการต้องใช้ความระมัดระวังมากเท่าที่ควรกระทำเพื่อไม่ให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิตร่างกายของคนโดยสาร ทั้งนี้โดยเหตุที่ปกติชนทั่วไปย่อมจะคาด

^๑Ibid., p.499.

^๒มาตรา ๑๓๔๔ บัญญัติไว้ความดังนี้ "One is responsible not only

for the damage caused by one's own's act, but also for that caused... by the things which are in one's custody."

^๓Paul Esmein, "Liability in French Law for Damages Caused by Motor Vehicle Accidents," The American Journal of Comparative Law, p.163.

หมายไ้ว่าการเข้าผูกพันเป็นผู้โดยสารในสัญญาประกันนั้นหมายถึง การที่ปากชีวิตร่างกายไว้กับ ผู้รับชนเพื่อเคลื่อนที่จากที่หนึ่งไปถึงจุดหมายปลายทางได้โดยผู้รับชนเป็นผู้จัดทำให้เกิดความเคลื่อนที่ไปได้อย่างเรียบร้อย หน้าที่ดังกล่าวนี้ควรเป็นหน้าที่ความระมัดระวังความสมควรแก่พฤติการณ์ แห่งสัญญาประกันเพื่อให้การปฏิบัติการชำระหนี้คือนำคนโดยสารไปยังจุดหมายปลายทางเป็นไปได้ โดยไม่มีความเสียหายอันเกิดจากผลแห่งการขาดความระมัดระวังดังกล่าว ยกตัวอย่างเช่น สภาพของยานพาหนะที่ใช้ขนส่งควรอยู่ในสภาพที่ใช้ขนส่งได้ในความคิดของวิญญูชนทั่วไป เช่น สามารถเคลื่อนที่ได้โดยปลอดภัย มีสลักนิรภัย (lock) มีประตูหน้าต่าง มีความมั่นคงแข็งแรง เพียงพอ เป็นต้น ซึ่งผู้รับชนมีหน้าที่ต้องตรวจสอบและระมัดระวังให้พาหนะนั้นอยู่ในสภาพที่ไม่ก่อให้เกิดความเสียหายได้ เมื่อผู้รับชนมีหน้าที่ต้องใช้ความระมัดระวังความสมควรทันทีที่เกิดสัญญา รับชนขึ้นเป็นสิ่งที่วิญญูชนทั่วไปคาดหมายได้แล้ว หากละเลยไม่ปฏิบัติหน้าที่ใช้ความระมัดระวัง เท่าที่สมควร จะไร้เป็นผลให้เกิดความเสียหายขึ้น คนก็ต้องรับผิดชอบ

แม้บทบัญญัติประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา ๒๓๘ จะบัญญัติให้มีทางตกลงยกเว้นความ รับผิดชอบของผู้ขนส่งอย่างใด ๆ ได้หากว่าคนโดยสารตกลงด้วยโดยชัดแจ้ง แต่ก็เป็นที่เห็นไ้ได้ว่า บทบัญญัติดังกล่าวไม่น่าจะเป็นบทที่อาจตีความไ้ว่าผู้รับชนไม่จำเป็นต้องมีความรับผิดชอบและไม่มีหน้าที่ ที่จะใช้ความระมัดระวังความสมควรในการปฏิบัติการชำระหนี้ให้ถึงความวิญญูประสงค์แห่งสัญญา ยิ่งกว่านั้น ผู้เขียนยังเห็นว่าการตกลงยกเว้นความรับผิดชอบในเรื่องความเสียหายแก่ชีวิตร่างกาย (personal injuries) ย่อมจะใช้บังคับมิได้เพราะขัดต่อความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดี ของประชาชนตามมาตรา ๑๑๓ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

อาจเทียบไ้กับความรับผิดชอบในเรื่องการไม่ปฏิบัติการชำระหนี้ให้ถึงความความประสงค์ ของเจ้านี้ตามมาตรา ๒๑๕ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้ ฟังสังเกตด้วยว่า "หน้าที่ใช้ความ ระมัดระวัง" นี้ควรเป็นไปตามระดับของผู้ประกอบการขนส่งที่ดำเนินกิจการขนส่งเพื่อการค้า

ปัญหาต่อไปมีว่า ความรับผิดชอบมาตรา ๒๓๔ นี้ จะถือว่าเป็นความรับผิดชอบสัญญา หรือตามหลักกฎหมายละเมิด จากคำพิพากษาศาลฎีกาจะเห็นว่า ศาลวินิจฉัยให้ผู้ชงรับผิดเพราะ ประมาทเงินเลื้อ ซึ่งการวินิจฉัยว่าประมาทเงินเลื้อหรือไม่เปรียบเทียบกับบุคคลที่อยู่ในสภาพ แวดล้อมเช่นเดียวกันกับผู้ชงยานยนต์โดยสารนั้นตามหลักกฎหมายละเมิด และบางคดีศาลวินิจฉัย ให้รับผิดชอบมาตรา ๒๓๔ แต่กำหนดให้ผู้รับชงชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามหลักละเมิด ซึ่ง ผู้เขียนเห็นว่า แท้ที่จริงควรจะต้องถือว่าความรับผิดในเรื่องความเสียหายแก่ชีวิตร่างกายอันเกิดแต่ ความบกพร่องในการใช้ความระมัดระวังในหน้าที่ของผู้รับชง เป็นความรับผิดชอบสัญญาด้วย เพราะคุณนัยของพร่องในการปฏิบัติกรรหาระหนักดังเช่นที่ผู้ประกอบธุรกิจประเภทนี้พึงปฏิบัติ และ ค่าเสียหายควรจะต้องเรียกร้องกันได้ตามหลักเรื่องความรับผิดในกรณีผิดสัญญาตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา ๒๒๒ ถึง ๒๒๔ มิใช่มาตรา ๔๓๔, ๔๔๒ ถึง ๔๔๖ ซึ่งเป็นเรื่อง ค่าสินไหมทดแทนเพื่อละเมิด ค่าสินไหมทดแทนที่จะได้รับในกรณีผิดสัญญาก็ได้แก่ ค่าสินไหมทดแทน เพื่อความเสียหาย เช่นที่ความปกคดีย่อมเกิดขึ้นแก่การไม่ชำระหนี้ (มาตรา ๒๒๒ วรรคแรก) และค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายอันเกิดแก่พฤติการณ์พิเศษซึ่งผู้กรณิศาคเห็นหรือควรคาด เห็นถึงพฤติการณ์นั้นล่วงหน้า (มาตรา ๒๒๒ วรรคสอง) รวมทั้งดอกเบี้ยในระหว่างผิดนัดชำระ หนี้ (มาตรา ๒๒๔) และถ้าผู้เสียหายมีส่วนทำความผิดในการก่อความเสียหายด้วย ค่าสินไหม ทดแทนที่จะได้รับชดใช้จะลดลงบางส่วน (มาตรา ๒๒๓) ข้อที่ควรสังเกตก็คือ ผู้รับชงจะรับผิด ในกรณีที่มีความเสียหายแก่ชีวิตร่างกายของคนโดยสาร เฉพาะแต่เป็นกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้น แต่คนแห่งการขาดความระมัดระวังในการปฏิบัติกรรหาระหนักในการขนส่งของผู้รับชง นั้นก็กล่าว ก็คือ หนี้ที่จะต้องนำคนโดยสารไปยังจุดหมายปลายทางในสภาพเรียบร้อยไม่เกิดความเสียหาย อย่างใด ๆ อันควรคาดหมายได้ว่าไม่พึงเกิดขึ้นแก่การขนส่งตามปกติทั่วไป หากความเสียหาย เกิดแก่เหตุอื่นเช่น เหตุสุควิสัยซึ่งมาตรา ๒๓๔ กำหนดยกเว้นไว้แล้ว หรือเกิดแต่ความผิดของ บุคคลอื่น หรือเกิดแก่เหตุที่วิญญูชนไม่อาจคาดหมายได้อย่างแน่นอนแล้ว ผู้รับชงไม่ควรมีผิด

^๑ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๕๓๑/๒๕๐๑, ฎีกาที่ ๑๕๕๓/๒๕๒๓.

^๒ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๕๒๕/๒๕๐๔.

ในเรื่องตัวผู้รับผิดชอบในกรณีที่มิใช่เจ้าเป็นคู่สัญญา รับชน ถูกจ้างเป็นผู้ขับ จะสังเกตเห็นว่าแนวคำพิพากษาศาลฎีกาของไทย * ศาลใช้มาตรา ๒๓๘ ประพันธ์กับกรณี ซึ่งอาจจะเป็นเพราะว่าศาลฎีกาเห็นว่าผู้รับชนนั้นมีหน้าที่ใช้ความระมัดระวังความสัตยาตตลอดไปจนถึงความระมัดระวังของลูกจ้างของคนค้าขาย กรณีเช่นนี้ศาลในระบบ Common Law ก็ถือว่าผู้รับชนต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดแก่การขาดความระมัดระวังในการขนส่งของลูกจ้างของคนค้าขาย^๒ นอกจากนี้ศาลฎีกาของไทยยังเห็นว่า แม้ลูกจ้างซึ่งเป็นผู้ขับนั้นจะมีใช้ลูกจ้างของผู้รับชนโดยตรง แต่อยู่ในความควบคุมของผู้รับชน และรถยนต์รับส่งคนโดยสารในปกติธุรกิจของผู้รับชนโดยตรง เมื่อลูกจ้างนั้นขับรถโดยขาดความระมัดระวังทำให้ผู้โดยสารเสียหาย ผู้รับชนก็ต้องรับผิดชอบ^๓

อย่างไรก็ดี ผู้รับชนอาจไม่ต้องรับผิดชอบตามสัญญาในการชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายได้ ถ้าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากเหตุสุดวิสัยหรือจากความผิดของผู้เสียหายเอง ไม่ว่าจะจากตัวผู้ขับหรือผู้รับชน เช่นเดียวกับกรณีฟ้องร้องโดยอาศัยหลักกฎหมายละเมิด ทั้งนี้ตาม มาตรา ๒๓๘ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์^๔

ในกรณีที่ผู้เสียหายได้รับความเสียหายในขณะที่โดยสารในรถยนต์โดยสารนี้ ผู้เสียหายมีสิทธิเลือกฟ้องให้ผู้รับชนรับผิดชอบตามกฎหมายละเมิด หรือตามสัญญา รับชนคนโดยสารก็ได้ แต่หากเลือกฟ้องมูลหนึ่งมูลหนึ่งใด และได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามมูลหนึ่งนั้นแล้ว ก็จะมาฟ้องให้รับผิดชอบในอีกมูลหนึ่งไม่ได้ เพราะเป็นฟ้องซ้ำคดีตามมาตรา ๑๔๔ ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง และในกรณีที่

* ดู คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๔๒๕/๒๕๐๔, ฎีกาที่ ๓๓๑/๒๕๐๔, ฎีกาที่ ๑๔๔๓/๒๕๒๓.

^๒ Lord Simonds, ed., Halsbury's Laws of England, p. 178.

^๓ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๓๓๑/๒๕๐๔, ฎีกาที่ ๑๔๔๓/๒๕๒๓.

^๔ ดู คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๔๒๕/๒๕๐๔.

ผู้เสียหายฟ้องให้ผู้ประกอบกรรณกิจทั้งสองมูลนิธิ ศาลจะวินิจฉัยให้คำสั่งไหมทดแทนความมูลหนี้หนึ่งเพียงกรณีเดียว ฉะนั้น ถึงแม้ว่าคำสั่งไหมทดแทนตามสัญญา รับชนคนโดยสารจะเป็นแหล่งคำสั่งไหมทดแทน ความคู่ไปกับคำสั่งไหมทดแทนตามหลักกฎหมายละเมิด แต่ก็ไม่เป็นปัญหาเกี่ยวกับการชดใช้คำสั่งไหมทดแทนซ้ำซ้อนกัน เหมือนกับแหล่งคำสั่งไหมทดแทนอื่น ๆ ก็จะไม่เพิ่มต่อไป

อย่างไรก็ตาม ปัญหาเรื่องความรับผิดโดยเจตนาอย่างยิ่งในความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกายในกรณีรับชนคนโดยสารนี้ยังไม่อาจจะสรุปได้อย่างแน่ชัดนัก เพราะเหตุความมาตรา ๒๓๕ ของเราบัญญัติไว้ไม่แจ่มชัด บัญญัติแต่เพียงให้รับผิดเท่านั้น ไม่ได้ระบุเช่นเดียวกับกฎหมายพาณิชย์ ญี่ปุ่นว่าผู้รับชนมีหน้าที่ต้องใช้ความระมัดระวังตามสมควร มีฉะนั้นกฎหมายสันนิษฐานว่าต้องรับผิด ในระบบกฎหมายประเทศ Common Law กำหนดให้เป็นหน้าที่ตามกฎหมายของผู้รับชน ในอันที่จะต้องใช้ความระมัดระวังอย่างมากในการปฏิบัติกรรณกิจชำระหนี้ตามสัญญา แต่ความรับผิด ในเรื่องความเสียหายแก่ชีวิตร่างกายกำหนดให้ฟ้องร้องโดยอาศัยหลักกฎหมายละเมิด เช่น การพิสูจน์ความประมาทขาดความระมัดระวัง การใช้หลัก *res ipsa loquitur* เป็นต้น ส่วนประเทศในระบบ Civil Law เช่น ประเทศญี่ปุ่น ใช้วิธีกำหนดข้อสันนิษฐานว่าผู้รับชนต้องรับผิด เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าตนได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรแห่งธุรกิจการรับชนแล้ว ส่วนกฎหมายแพ่งฝรั่งเศสถือว่า หน้าที่ของผู้รับชนมีอยู่ตามสัญญา รับชนคนโดยสาร ความรับผิดของผู้รับชนมีอยู่ตามสัญญา รับชนคนโดยสาร ความรับผิดของผู้รับชนเป็นความรับผิดตามสัญญา รับชนเนื่อง จากไม่ปฏิบัติตามกรรณกิจชำระหนี้ให้ตรงตามความประสงค์แห่งมูลหนี้ สำหรับกฎหมายไทยผู้เขียนเห็นว่าความรับผิดของผู้รับชนคนโดยสารตามมาตรา ๒๓๕ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

George S. Gulick and Robert T. Kimbrough, eds., American Jurisprudence, p. 340.

เป็นความรับผิดชอบสัญญาซึ่งจะรับผิดชอบไม่ใช้ความระมัดระวังความสมควรแห่งธุรกิจ การขนส่ง ซึ่งหน้าที่ใช้ความระมัดระวังความสมควรนี้เป็นหน้าที่ที่สามารถอนุมานได้จากความ เข้าใจของปกติชนทั่วไปและจารีประเพณีในการขนส่ง ในความเห็นของรองท่านอาจารย์จิกติ คิงสภักดิ์ ก็เห็นว่าความรับผิดชอบมาตรา ๖๓๘ เป็นความรับผิดชอบทางสัญญา ซึ่งการที่ศาลวินิจฉัย ให้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามมาตรา ๔๔๓ ซึ่งเป็นความรับผิดชอบทางละเมิด เป็นคนละเรื่องกัน

ด้วยเหตุนี้ ในวิทยานิพนธ์นี้ผู้เขียนจึงเห็นว่าความรับผิดชอบของผู้รับขนคนโดยสารตามมาตรา ๖๓๘ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เป็นความรับผิดชอบทางสัญญาอันเป็นแห่งค่าสินไหม ทดแทนอันอีกชั้นหนึ่งนอกเหนือจากค่าสินไหมทดแทนตามกฎหมายละเมิด

ส่วนที่ ๒ การคุ้มครองโดยการประกันภัย

ในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ การ ประกันภัยนั้นว่า เข้ามามีบทบาทมากกว่าแหล่งค่าสินไหมทดแทนประเภทอื่น ๆ ที่กล่าวใน บทนี้ ทั้งนี้เพราะภัยจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ ไม่ว่าจะเป็นภัยความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย คอทรพย์สัน หรือแม้แต่ภัยเกี่ยวกับการระมัดระวังการ เงินของผู้ถืออุบัติเหตุ ในการชดใช้ ค่าเสียหายแก่ผู้เสียหาย ก็เป็นภัยที่มีลักษณะ ซึ่งอาจเอาประกันภัยได้ทั้งสิ้น กล่าวคือ อุบัติเหตุ เป็นเหตุการณ์ที่แน่นอนในชีวิต ซึ่งไม่สามารถคาดการณ์ได้ล่วงหน้า แต่ก็สามารถคาดหวัง ได้ว่าจะเกิดขึ้นบ่อย ๆ แม้ไม่สามารถคาดการณ์ได้ว่าจะเกิดขึ้นกับทุกคนก็ตาม อุบัติเหตุ เป็น ภัยอันตรายที่เหมาะสมสำหรับกร เอาประกันภัยก็เพราะอุบัติเหตุมีลักษณะดังนี้^๒

๒ หมายเหตุรองท่านอาจารย์จิกติ คิงสภักดิ์ ท้ายคำพิพากษาฎีกาที่ ๑๔๘/๒๕๒๓ ใน คำพิพากษาฎีกาประจำปีพุทธศักราช ๒๕๒๓ ตอน ๑ จดพิมพ์โดยเนติบัณฑิตยสภา หน้า ๑๐๗.

๒

M.G. Woodroof III; John R. Fonseca, and Alphonse M. Squillante, Automobile Insurance and No-Fault Law (Rochester, New York: The Lawyers Co-Operative Publishing Co., 1974), p. 8.

๑. เมื่อเทียบกับจำนวนประชาชนกลุ่มหนึ่งซึ่งมีจำนวนมากแล้ว ผลทาง เศรษฐกิจของการเกิดอุบัติเหตุ นั้น สามารถคาดการณ์ล่วงหน้าได้ หลักนี้เรียกว่า "กฎว่าด้วยจำนวนมาก" (the law of large numbers)

๒. อุบัติเหตุจะเกิดขึ้นหรือไม่เกิดขึ้นแก่เอกชนคนใดนั้นไม่สามารถคาดการณ์หรือควบคุมได้ กล่าวอีกนัยหนึ่งก็หมายความว่า มีกลุ่มเอกชนที่แน่นอน ซึ่ง เชื่อมกับความเป็นไปได้ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเหมือนกัน แต่มี เอกชนเพียงส่วนน้อยจากกลุ่มใหญ่ที่นำจะได้รับความเดือดร้อนจากผลของอุบัติเหตุ

๓. ผลทาง เศรษฐกิจของอุบัติเหตุมีความร้ายแรง เพียงพอที่จะสร้างกลไกการประกันภัย เพื่อกำหนดความคุ้มครองต่อผลจากอุบัติเหตุเหล่านั้น

๔. ความถี่หรือความบ่อยครั้งของอุบัติเหตุ มีจำนวนค่าพอที่จะก่อตั้งกองทุนโดยเอกชนในกลุ่มนั้น เพื่อกระจายความสูญเสียระหว่างสมาชิกของกลุ่มได้

ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทย บรรพ ๓ ลักษณะ ๒๐ ว่าด้วยประกันภัยได้แบ่งชนิดการประกันภัยออกเป็น ๒ ชนิด คือการประกันชีวิตและการประกันวินาศภัย และในหมวดว่าด้วยการประกันวินาศภัยยังได้แบ่งชนิดการประกันภัย เฉพาะออก เป็นการประกันภัยในการรับขน และการประกันภัยค่าจุนอีกด้วย อย่างไรก็ตาม การประกันภัยทุกชนิดที่กล่าวมา ในทางคำราประกันภัยอาจแบ่งเป็น ๒ประเภทใหญ่ ๆ คือ การประกันภัยโดยตรง (direct insurance) หรือการประกันภัยฝ่ายแรก (first-party insurance) ประเภทหนึ่ง กับการประกันภัยความรับผิด (Liability insurance) หรือการประกันภัยเพื่อบุคคลที่สาม (third-party insurance) อีกประเภทหนึ่ง การประกันภัยฝ่ายแรกก็ได้แก่ การประกันชีวิต การประกันอวัยวะร่างกาย การประกันอุบัติเหตุ การประกันภัยความเสียหายต่อทรัพย์สิน การประกันภัยเพลิงไหม้ การประกันรถยนต์ชนิดคุ้มครองกว้างขวาง (comprehensive motor insurance) ส่วนการประกันภัยความรับผิดต่อบุคคลที่สามก็ได้แก่ การประกันภัยค่าจุนความที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทยระบุไว้แน่นอนเอง ในที่นี้ผู้เขียนจะยังไม่กล่าวถึงความแตกต่างระหว่างการประกันภัย ๒ ประเภทนี้ แต่จะกล่าวในภายหลัง ในเรื่องการชดเชยค่าสินไหมทดแทน เพื่อความเสียหายต่อบุคคล เนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์นั้น การประกันภัยเข้ามามีส่วนด้วยทั้งสองประเภท ดังจะกล่าว เป็นลำดับไป

ด. การประกันภัยฝ่ายแรก

การประกันภัยฝ่ายแรกอาจแบ่งได้ เป็น ๒ ชนิด ตามลักษณะของการประกันภัยประเภทนี้ คือ (๑) สัญญาประกันภัยที่ผู้รับประกันภัยสัญญาจะจ่ายเงินจำนวนแน่นอนจำนวนหนึ่งแก่ผู้เอาประกันภัยในเหตุเฉพาะอันหนึ่งที่ระบุไว้ เรียกว่า "การประกันภัยจำนวนเงิน" (sum insurance) หรือประกันภัยที่ไม่ใช่ เป็นการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน (non indemnity contract) ซึ่งปกติตามกฎหมายไทยก็คือ การประกันชีวิตตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ ๓ หมวด ๓ หรือ (๒) สัญญาจะให้ความสูญเสียที่ระบุไว้คืนซึ่งเรียกว่า "การประกันภัยความสูญเสียหรือค่าสินไหมทดแทน" (Loss or indemnity insurance) ซึ่งปกติก็คือ การประกันวินาศภัยตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ ๓ หมวด ๒ ตัวอย่างของการประกันภัยชนิดแรกนี้ เช่น การประกันชีวิตและการสูญเสียอวัยวะจากอุบัติเหตุ (life and personal accident insurance) ตัวอย่างของการประกันภัยชนิดหลังก็ เช่น การประกันภัยเพลิงไหม้หรือความเสียหายแก่รถยนต์ของบุคคลจากการชนกันหรือคว่ำ การประกันภัยเพื่อคุ้มครองการสูญเสียรายได้หรือค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลเนื่องจากอุบัติเหตุ เป็นต้น ผลความแตกต่างที่สำคัญระหว่างการประกันภัยสองชนิดนี้เกี่ยวกับความรับผิดชอบละเมิดก็คือ การประกันภัยค่าสินไหมทดแทนให้สิทธิผู้รับประกันภัย เข้ารับช่วงสิทธิฟ้องร้องต่อผู้ทำละเมิด แต่การประกันภัยจำนวนเงินไม่มีการรับช่วงสิทธิ เช่นนั้น ๒

John G. Fleming, Law of Torts, 5th ed. (Sydney: The Law Book Company, 1977), p. 382. และจิตติ กิ่งศักดิ์, กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย, พิมพ์ครั้งที่ ๘ แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. ๒๕๒๔ (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, ๒๕๒๔), หน้า ๘.

๒
John G. Fleming, Law of Torts, pp. 382 - 383., และ จิต เศรษฐบุตร, หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด, หน้า 82-83.

การประกันภัยฝ่ายแรกที่มีส่วนในการชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายทางชีวิตร่างกายจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ มีทั้งการประกันภัยจำนวนเงิน เช่น การประกันชีวิต และร่างกายจากอุบัติเหตุซึ่งอยู่ภายใต้บังคับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ ๓ ลักษณะประกันภัย หมวด ๓ ว่าด้วยการประกันภัยชีวิต และประกันภัยชดเชยค่าสินไหมทดแทน หรือการประกันวินาศภัย เช่น การประกันภัยคุ้มครองการขาดรายได้ขนาดใหญ่ เนื่องจากอุบัติเหตุ หรือคุ้มครองการจ่ายค่ารักษาพยาบาลความบาดเจ็บเนื่องจากอุบัติเหตุ การประกันภัยเหล่านี้ อาจรวมอยู่ในกรมธรรม์ประกันชีวิตทั่วไป ซึ่งคุ้มครองการเสียชีวิตหรือสูญเสียอวัยวะเนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ หรืออาจอยู่ในกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ทุกประเภท ซึ่งให้สิทธิผู้เอาประกันภัย เลือกเอาประกันภัยอันเกิดขึ้นแก่ชีวิตร่างกาย การสูญเสียอวัยวะ

การประกันภัยรถยนต์อาจแบ่งได้เป็น ๓ ประเภทคือ (๑) การประกันภัยประเภท ๑ หรือชั้น ๑ หรือแบบคุ้มครองอย่างกว้างขวางหรือประเภทรวม (comprehensive motor insurance) ซึ่งคุ้มครองถึงภัยความเสียหายอันเกิดต่อตัวรถยนต์เนื่องจากการชน คว้า ไฟไหม้ หรือถูกคลื่นแกล้ง ทำให้รถเสียหาย และภัยอันเกิดต่อรถยนต์ เนื่องจากถูกลัก ซึ่งหรือถูกปรับทรัพย์สิน รวมทั้งภัย ความรับผิดชอบความเสียหายที่เกิดแก่ชีวิตร่างกายหรือทรัพย์สินของบุคคลภายนอก (๒) การประกันภัยประเภท ๒ หรือชั้น ๒ คุ้มครองถึงภัยความเสียหายต่อตัวรถยนต์เนื่องจากไฟไหม้ ถูกลัก และความเสียหายต่อชีวิต ร่างกายและทรัพย์สินของบุคคลภายนอก และ (๓) การประกันภัยประเภท ๓ หรือชั้น ๓ ซึ่งคุ้มครองเฉพาะความเสียหายต่อชีวิต ร่างกายและทรัพย์สินของบุคคลภายนอกเท่านั้น หรือเรียกว่า "การประกันภัยบุคคลที่สาม หรือบุคคลภายนอก" (Third-Party Insurance) ญู นพดี สมคะเน, "จะประกันภัยรถยนต์อย่างไร," วารสารสำนักงานประกันภัย ๑ (มกราคม - มีนาคม ๒๕๑๔) : ๕๕ - ๕๘ ; และ ญู นนัส ชิวสกุลยง, "การประกันภัยรถยนต์," วารสารสำนักงานประกันภัย, ๕ (ตุลาคม - ธันวาคม ๒๕๒๓) : ๔๑ - ๔๓.

ของผู้ซื้อ ผู้โดยสาร หรือผู้ที่ระบุชื่อไว้เพิ่มเติมในกรมธรรม์ได้ และการประกันภัยเพิ่มเติมเหล่านี้ถือเป็นประเภทการประกันภัยจำนวนเงินค้ำย อย่างไรก็ตาม ในที่นี้ ผู้เขียนจะไม่กล่าวถึงรายละเอียดของสัญญาประกันชีวิตหรือสัญญาประกันรถยนต์ดังกล่าว

ในปัจจุบัน เนื่องจากความเจริญทางเทคโนโลยีสมัยใหม่ ภัยต่าง ๆ ก็มีมากขึ้น รวมทั้งภัยอุบัติเหตุทางยานยนต์ ประชาชนต้องเผชิญกับภัยเหล่านี้ ซึ่งอาจเกิดขึ้นได้อย่างมาก ประชาชนส่วนหนึ่งจึงเลือกคุ้มครองตัวเองโดยการประกันภัย ซึ่งเป็นทางเลือกนอกจากการได้รับค่าใช้ค่าสินไหมทดแทนโดยทางละเมิด จากรายงานสถิติการประกันภัยของสำนักงานประกันภัย กระทรวงพาณิชย์ ซึ่งจัดทำครั้งหลังสุดคือ พ.ศ. ๒๕๒๑^๑ รายงานว่า จนถึงสิ้นปี ๒๕๒๑ ประชาชนคนไทยเอาประกันชีวิต^๒ มีจำนวนทั้งสิ้น ๙๙๑,๘๕๐ กรมธรรม์ เทียบกับจำนวน ๙๔๔,๘๙๕ กรมธรรม์ ในปี ๒๕๒๐ แสดงถึงอัตราการเพิ่มร้อยละ ๒๑.๙ ในจำนวนนี้แบ่งเป็นการประกันชีวิตแบบสามัญ (คือการประกันภัยที่เอกชนแต่ละคนเอาประกันภัยตนเอง) เพียง ๑๙๙,๓๘๐ กรมธรรม์ หรือร้อยละ ๒๐.๓ นอกนั้นเป็นการประกันภัยแบบอุตสาหกรรม ๗๙๓,๔๖๑ กรมธรรม์ หรือร้อยละ ๘๙.๖ และการประกันภัยแบบหมู่ ๔๘๘ กรมธรรม์ หรือร้อยละ ๐.๑ จากตัวเลขเหล่านี้แสดงให้เห็นว่า ประชาชนส่วนใหญ่ในประเทศยังมีรายได้น้อย จึงไม่สามารถซื้อกรมธรรม์ประกันชีวิตแบบที่มีทุนประกันสูง ๆ เช่นการประกันหมู่และการประกันแบบอุตสาหกรรมได้ และแสดงว่าอัตราการเพิ่มของการซื้อกรมธรรม์ประกันชีวิตเพิ่มขึ้นทุก ๆ ปี แต่อย่างไรก็ตาม เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่น ๆ แล้ว การประกันชีวิตในประเทศไทยยังไม่เป็นที่นิยมแพร่หลาย

^๑ กระทรวงพาณิชย์, สำนักงานประกันภัย, รายงานธุรกิจประกันภัยในประเทศไทย ๒๕๒๑, (กรุงเทพมหานคร : สำนักงานประกันภัย, กระทรวงพาณิชย์, ๒๕๒๔), หน้า ๒-๓.

^๒ รายงานสถิตินี้ไม่ได้แบ่งชนิดการประกันชีวิตเข้าไว้ว่าคงรวมการประกันชีวิตทุกชนิด ทั้งประกันชีวิตธรรมดา เพื่อความมรณะของบุคคล ประกันความบาดเจ็บทางร่างกาย และประกันชีวิต และความบาดเจ็บทางร่างกายจากอุบัติเหตุ.

มากเท่าที่ควร จำนวนกรรมกรรมทั้งหมดบังคับทั้งสิ้นมีอัตราเพียงร้อยละ ๒.๑ ของจำนวนประชากรทั่วประเทศ หรือโดยตัวเฉลี่ยประชากร ๔๗ คน ต่อหนึ่งกรรมกรรมเท่านั้น

สำหรับการประกันภัยยานยนต์ก็เช่นกัน ตามรายงานสถิติเดียวกัน^๑ ปรากฏว่า จนถึงสิ้นปี ๒๕๒๑ มีผู้เอาประกันภัยรถยนต์^๒ จำนวน ๑๙๕,๖๔๖ กรรมกรรม คิดเป็นอัตราเพียงร้อยละ ๓ ของจำนวนกรรมกรรมประกันวินาศภัยทุกชนิดทั้งหมด ๙๔๖,๒๙๓ กรรมกรรม ในขณะที่ขณะนั้นมียานยนต์ทุกชนิดทั้งหมดอยู่ในประเทศไทยประมาณล้านคันเศษ^๓ การประกันภัยรถยนต์ในประเทศไทยจึงยังไม่เป็นที่นิยมแพร่หลาย ดังนั้น การที่การประกันภัยรถยนต์เปิดโอกาสให้ผู้เอาประกันเลือกเอาประกันภัยความเสียหายแก่ชีวิตร่างกายของผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร เพิ่มเติมลงไปในการประกันภัยรถยนต์ทุกประเภท ดังที่กล่าวแล้ว จึงยังคงห่างไกลจากความสมบูรณ์ในการคุ้มครองผู้เสียหายทางชีวิตร่างกายจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ในปัจจุบัน

ข. การประกันภัยความรับผิดทางละเมิด เพื่อบุคคลที่สาม

ในการเกิดอุบัติเหตุทางยานยนต์ครั้งหนึ่ง ๆ ผู้ได้รับเสียหายอาจมีทั้งผู้ต้องรับผิดชอบในการเกิดอุบัติเหตุเช่นนั้น และบุคคลภายนอกซึ่งไม่เกี่ยวข้องอันกับการก่ออุบัติเหตุเลย ในบางครั้งอาจเป็นไปได้ว่า ฝ่ายที่รับผิดชอบในอุบัติเหตุเองไม่ได้รับบาดเจ็บมากนัก แต่การระดมรับผิดชอบทางละเมิดในการชดเชยเงินค่าสินไหมทดแทนแก่บุคคลภายนอกซึ่งเสียหายกลับมีขนาดที่ค่าเป็นเงินมากกว่าความบาดเจ็บที่เขาได้รับเสียอีก นับว่าเป็นภาระอันหนักและเป็นความเสียหายทางการเงินของฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบเลยทีเดียว จนบางครั้งฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบไม่สามารถจะจ่ายเงินเพื่อความเสียหายนั้นได้ ผู้เสียหายจึงไม่ได้รับความคุ้มครองจากกฎหมายละเมิด บทบัญญัติของกฎหมายละเมิดก็จะไม่มีผลแก่ประการใด ความรับผิดชอบทางการเงินเพื่อความ

^๑กระทรวงพาณิชย์, สำนักงานประกันภัย, รายงานธุรกิจประกันภัยในประเทศไทย ๒๕๒๑, หน้า ๖๕, ๘๕.

^๒ รายงานสถิตินี้ไม่ได้แบ่งตามประเภทการประกันภัย จึงเข้าใจว่าคงรวมถึงการประกันภัยรถยนต์ทุกประเภท.

^๓ ตามสถิติที่สำนักงานสถิติรวบรวมไว้ปรากฏว่า ในปี ๒๕๑๙ มียานยนต์ที่จดทะเบียนในประเทศไทยทุกชนิดรวม ๑,๑๔๖,๙๖๕ คัน ดูสำนักนายกรัฐมนตรี, สำนักงานสถิติแห่งชาติ, วารสารสถิติ, ๒๗ (มิถุนายน, ๒๕๒๒) : ๔๓.

เสียหายของบุคคลภายนอกในอุบัติเหตุครั้งนี้ นับว่า เป็นภัยที่เข้าอยู่ในหลัก เหตุแห่งหมก ซึ่งเหมาะที่จะใช้การประกันภัยดังที่กล่าวแล้ว คือ เกือบแน่นอนที่อาจคาดการณ์ได้ว่าภัยนี้อาจเกิดขึ้นเมื่อเทียบกับประชาชนกลุ่มใหญ่ และมีความร้ายแรงอย่างยิ่งต่อ เอกชนแต่ละคน หากภัยนี้ เกิดแก่บุคคลนั้น ทั้งยัง เป็นภัยที่ เอกชนแต่ละคนไม่อาจคาดคะเนได้แน่นอน เพราะฉะนั้น จึงมีการนำหลักการประกันภัย มาปรับใช้กับภัยอุบัติเหตุมาปรับใช้กับภัยนี้ ซึ่งอาจ เรียกว่า "ภัยความรับผิด" (liability risk) ได้ การประกันเพื่อภัยอันนี้ก็ เรียกว่า "การประกันภัยความรับผิด" (liability insurance)

๑. ประวัติความเป็นมาของการประกันภัยความรับผิด

ในยุคแรก ๆ ของการประกันภัย ข้อกำหนดการจ่ายค่าสินไหมทดแทนเพื่อความรับผิด ไม่เป็นที่รู้จักกัน แม้นในยุคนั้นจะมีการประกันภัยความรับผิดอยู่บ้างแล้วในการประกันภัยบางอย่าง ยกตัวอย่างเช่น การประกันภัยทางทะเล (marine insurance) ซึ่งนอกจากภัยอื่น ๆ แล้ว ผู้รับประกันภัยยังรับประกันภัยความรับผิดเพื่อความเสียหายที่เกิดแก่เรืออื่น ๆ โดยการชดเชยกันด้วย การประกันภัยความรับผิด เพิ่งมา เริ่มแยก เป็นการประกันภัยประเภทหนึ่งต่างหากหลังจากปี ค.ศ. ๑๘๘๐ ไม่นานนักในประเทศอังกฤษ และได้รับการพัฒนาในระยะเริ่มแรกโดยนำมา เป็นวิธีการคุ้มครองนายจ้างจากการฟ้องร้องคดีและความรับผิดที่เป็นผลจากความรับผิดของนายจ้างและกฎหมายว่าด้วยเงินทดแทนคนงาน (workmen's compensation acts) ซึ่งประสบความสำเร็จอย่างน่าพอใจ ต่อมาจึงมีการนำการประกันภัยความรับผิดมาใช้กับภัยอื่น ๆ แทบทุกชนิด เช่น การใช้สิ่งของ ความรับผิดของผู้ผลิตสินค้าต่อผู้บริโภค เป็นต้น อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันการประกันภัยความรับผิดใช้กับภัยที่เกิดจากอุบัติเหตุทางยานยนต์มากกว่าภัยอื่น ๆ

William L. Prosser, Handbook of The Law of Torts, 4th ed.

Hornbook Series (St. Paul, Minn.: West Publishing Co., 1971), p. 542.

๒. ความมุ่งหมายของการประกันภัยความรับผิด

การประกันภัยความรับผิดก็เหมือนกับการประกันภัยฝ่ายแรกทั้งหลายคือ มีความมุ่งหมายชั้นแรกอยู่ที่การคุ้มครอง เอกลักษณ์ที่เอาประกันภัยจากภัยของความเสียหายทางการเงินที่เกิดจากความรับผิดของเขา เพื่อความเสียหายแก่ผู้อื่นอันเป็นผลจากอุบัติเหตุซึ่งเขาก่อขึ้น รวมทั้งค่าใช้จ่ายและความไม่สะดวกสบายในการฟ้องร้องคดีด้วย^๑ แต่โดยการพัฒนาทางประวัติศาสตร์ของการประกันภัยประเภทนี้ในช่วงแรก ๆ ให้นำไปสู่การปฏิบัติอันหนึ่งเกี่ยวกับการจ่ายเงินประโยชน์ของการประกันภัย คือการจ่ายเงินโดยตรงแก่ผู้เสียหาย โดยจ่าย "ในนามของ" ผู้เอาประกันภัย แทนที่จะเป็นเพียงการจ่ายเงินแก่ผู้เอาประกันที่รับผิด ซึ่งเป็น "ฝ่ายแรก" (first party) หลังจากที่ผู้เอาประกันได้จ่ายเงินแก่ผู้เสียหายไปก่อนแล้วตามคำพิพากษาของศาล ด้วยผลของการพัฒนาอันนี้ การประกันภัยความรับผิดจึงประกอบด้วยผู้เกี่ยวข้อง ๓ ฝ่าย คือผู้รับประกันภัย ผู้เอาประกันภัย และฝ่ายที่สามคือ ผู้เสียหายจากอุบัติเหตุซึ่งผู้เอาประกันต้องรับผิด และเงินประกันจะจ่ายแก่เขาในชั้นที่สุด การที่มีฝ่ายที่สามรวมอยู่ด้วยนี้ ทำให้เรียกการประกันภัยแบบนี้ชื่อหนึ่งว่า "การประกันภัยเพื่อบุคคลที่สาม" (third-party insurance) เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างกับการประกันภัยโดยตรง หรือ "ฝ่ายแรก"^๒ และผลอีกอันหนึ่งก็คือว่า นอกจากจะเป็นการคุ้มครองผู้เอาประกันภัยแล้ว ผลในทางกลับกันก็คือ เป็นการประกันว่า สิทธิของผู้เสียหายจากอุบัติเหตุในการได้รับค่าสินไหมทดแทน จะไม่เป็นเพียงตัวหนังสือในตั๋วบทกฎหมาย เพราะจำเลยไม่อยู่

^๑ William L. Prosser, Handbook of The Law of Torts, p. 542,

P.S. Atiyah, Accidents, Compensation and the Law, 2d ed. (London: Weidenfeld and Nicolson, 1978), p. 228.

^๒

M.G. Woodroof III, John R. Fonseca, and Alphonse M.

Squillante, Automobile Insurance and No-Fault Law, p. 11.

ในฐานะทางการเงินที่จะปฏิบัติตามกฎหมายหรือคำพิพากษาของศาลได้^๑ ในปัจจุบัน
ดูเหมือนว่าการประกันภัยความรับผิดจะมีความมุ่งหมายเน้นหนักในการคุ้มครองผู้เสียหาย
มากกว่าการคุ้มครองผู้เอาประกันเสียอีก การประกันภัยความรับผิดได้กลายมา เป็นส่วน
หนึ่งของระบบที่สร้างขึ้นเพื่อประกันการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุ
จำนวนมาก ในทุกวันนี้ แทบทุกประเทศได้มีการบังคับให้มีการเอาประกันภัยความรับผิด
ทางยานยนต์ ซึ่งมีวัตถุประสงค์ในการคุ้มครองผู้เสียหายจากอุบัติเหตุเหล่านี้^๒

๓. การประกันภัยความรับผิดตามกฎหมายไทย

ในกฎหมายไทย กฎหมายไต่เบ็ดยุติ เรื่องการประกันภัยความรับผิดไว้ในประมวล
กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ ๓ ลักษณะ ๒๐ หมวด ๒ ว่าด้วยการประกันวินาศภัย
มาตรา ๔๘๗ ถึง ๔๘๘ โดยเรียกชื่อว่า "การประกันภัยคำจุน"

ก. ลักษณะของการประกันภัยความรับผิด

มาตรา ๔๘๗ วรรคแรก ไต่เบ็ดยุติบทวิเคราะห์สาระสำคัญของ การประกันภัย
คำจุนไว้ว่า

"อันว่าประกันภัยคำจุนนั้น คือสัญญาประกันภัยซึ่งผู้รับประกันภัยตกลงว่าจะ
ใช้ค่าสินไหมทดแทนในนามของผู้เอาประกันภัย เพื่อความวินาศภัยอันเกิดขึ้นแก่
บุคคลอีกคนหนึ่ง และซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิด"

จากบทวิเคราะห์พจน์ จะเห็นว่า การประกันภัยคำจุนเป็นสัญญาประกันวินาศภัย
ชนิดหนึ่ง ซึ่งผู้เอาประกันต้องจ่ายเบี้ยประกันแก่ผู้รับประกันภัย ซึ่งก็คือบริษัทประกันภัย
นั่นเอง และผู้รับประกันภัยตกลงที่จะจ่ายค่าสินไหมทดแทนในนามของผู้เอาประกันภัย

^๑ John G. Fleming, Law of Torts, p. 384.

^๒ P.S. Atiyah, Accidents, Compensation and the Law, p.228.

เพื่อความเสียหายซึ่งผู้เอาประกันภัยอาจได้รับจากการที่ต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย^๑ ต่อ บุคคลภายนอกหรือที่เรียกว่าบุคคลที่สาม หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือ ภัยที่เอาประกันภัย ประเภทนี้ได้แก่ภัยความรับผิด มีไว้วัตถุประสงค์ของ เช่น เกี่ยวกับการประกันวินาศภัยชนิดอื่น ๆ จึง เรียกการประกันภัยนี้ว่า "การประกันภัยความรับผิด" ที่กล่าวมานี้ เป็นลักษณะของการประกัน ภัยความรับผิด และถือได้ว่าเป็นสาระของสัญญาและกรมธรรม์ประกันภัยประเภทนี้

ในสัญญาประกันภัยความรับผิด ปกติผู้เป็นคู่สัญญาคือ ผู้เอาประกันภัยและผู้รับ ประกันภัย^๒ บุคคลที่สามซึ่งได้รับความเสียหายโดยการกระทำของผู้เอาประกันภัย ไม่เป็นคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งด้วย ซึ่งปกติเมื่อไม่เป็นคู่สัญญาก็ไม่มีสิทธิเรียกร้องจากผู้รับประกันภัย แต่กฎหมายไทยในเรื่องนี้ก็เหมือนกับกฎหมายในประเทศยุโรปส่วนมากที่บัญญัติให้โจทก์ผู้เสียหายมีสิทธิ "ฟ้องร้องโดยตรง" (direct action) ต่อผู้รับประกันภัย แม้นคนไม่ใช่ คู่สัญญาในสัญญาประกันภัยก็ตาม^๓ ทั้งนี้ตามมาตรา ๔๔๗ วรรคสอง หรือผู้เสียหาย จะฟ้องทั้งผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัยด้วยกันก็ได้^๔ ขณะที่ในประเทศ Common Law ส่วนมาก การให้สิทธิฟ้องร้องโดยตรงเป็นเพียงข้อยกเว้นเท่านั้น^๕

^๑ ความรับผิดของผู้เอาประกันภัยต้องเป็นความรับผิดตามกฎหมาย ไม่ว่าจะเกิด จากสัญญา ลากมิตวรได้ จักการงานนอกสั่ง ละเมิดหรือโดยกฎหมายบัญญัติก็ได้ ดู จีทที คิงส์ทีย์, กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย, หน้า ๑๐๖.

^๒ ฉะนั้น ผู้เอาประกันภัยจึงฟ้องผู้รับประกันภัยให้ปฏิบัติตามสัญญาประกันภัย ความรับผิดได้ (ฎีกาที่ ๘๙๙/๒๕๐๒, ฎีกาที่ ๑๙๒๖/๒๕๒๐).

^๓ John G. Fleming, Law of Torts, p. 385.

^๔ คำพิพากษาฎีกาที่ ๑๘๖๘/๒๕๒๓.

^๕ John G. Fleming, Law of Torts, p. 385.

นอกจากนี้ โดยเหตุที่การประกันภัยความรับผิดหรือการประกันภัยค่าเงิน เป็นสัญญาประกันภัยประเภทหนึ่ง จึงต้องอยู่ภายใต้บังคับของบทบัญญัติทั่วไปของสัญญาประกันภัย ยกตัวอย่าง เช่น ถ้าผู้เอาประกันภัยได้กรมธรรม์มาโดยการศึกษาถึงความจริงหรือแถลงข้อความเท็จ สัญญาก็เป็นโมฆียะ ตามมาตรา ๔๖๕ วรรคแรก เป็นต้น

ข. ความแตกต่างระหว่างการประกันภัยความรับผิดกับการประกันภัยฝ่ายแรก และสัญญาเพื่อประโยชน์ของบุคคลภายนอก

๑) ความแตกต่างระหว่างการประกันภัยความรับผิดกับการประกันภัยฝ่ายแรก

ดังที่กล่าวแล้วว่า การประกันภัยความรับผิด เป็นการประกันภัยความรับผิดของผู้เอาประกันภัยที่มีต่อบุคคลภายนอก และตั้งอยู่เบื้องหลังหรือหนุนหลังผู้เอาประกันภัย ฉะนั้น การจ่ายค่าสินไหมทดแทนจะเกิดขึ้นได้ก็ต่อเมื่อผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดเพื่อความเสียหายที่เขาก่อขึ้นแก่บุคคลภายนอก กล่าวอีกนัยหนึ่งก็หมายความว่าผู้เอาประกันภัยจะต้องเป็นฝ่ายผิด (fault) ซึ่งแตกต่างกับการประกันภัยฝ่ายแรก (เช่น ประกันภัยความเสียหายอันเกิดแก่ตัวรถยนต์ ทรัพย์สินสูญหาย) ที่จ่ายเงินประกันภัยแก่ผู้เอาประกันภัยเพื่อความสูญเสียของเขาเองโดยปราศจากการอ้างอิงกับหลักความผิด ฉะนั้น การประกันภัยฝ่ายแรกจึงเป็นการได้เงินประกันภัยมาบนพื้นฐานของการไม่มีความผิด (no - fault) ๑

ความแตกต่างประการที่สองก็คือว่า การประกันภัยความรับผิด ค่าสินไหมทดแทนที่ต้องรับผิดชดใช้ อาจไม่จำกัดจำนวน เช่น การประกันภัยความรับผิดเพื่อความเสียหายที่เกิดจากการรั่วไหลของน้ำมันที่เก็บในถังขนาดใหญ่ ความรับผิดอาจมาจากนายมหาศาล เสียจนผู้รับประกันภัยไม่พร้อมที่จะยอมรับการประกันภัยโดยคุ้มครองไปจำกัด ในขณะที่ยุทธยานี้

๑ P.S. Atiyah, Accidents, Compensation and the Law, pp.

230-231; and John G. Fleming, Law of Torts, p. 382.

ไม่เกิดขึ้นในกรณีบุคคลเอาประกันภัยฝ่ายแรก เพราะว่าความรับผิดจำนวนสูงสุดของผู้รับประกันภัยมีเพดานจำกัด ซึ่งอาจตกลงไว้ล่วงหน้าหรือจะกำหนดตามค่าของทรัพย์สินที่เขาประกันก็ได้ ยิ่งกว่านั้น ในกรณีประกันภัยความรับผิดยังมีหลายกรณีที่ความรับผิดตามกฎหมายไม่ได้สัดส่วนกับการกระทำที่ก่อให้เกิดความรับผิดเลย ยกตัวอย่าง เช่น ผู้รับเหมารายย่อยรับเหมาซ่อมโรงงานขนาดใหญ่หรือ เครื่องบิน ซึ่ง เป็นการซ่อมแซมเล็กน้อย ถ้าผู้รับเหมาต้องรับผิดตามกฎหมายเพื่อความประมาทเลินเล่อในการทำให้โรงงานหรือ เครื่องบินทั้งขบถกับความสูญเสียทางการเงินซึ่งระดับนั้นลดน้อยมา มูลค่าของการประกันภัยนั้นก็ยังมีมหาศาล ซึ่งถ้า เป็นกรณีที่เจ้าของโรงงานหรือ เครื่องบิน เอาประกันภัยฝ่ายแรกเองแล้ว ก็ไม่มีปัญหาความไม่ได้สัดส่วนกันระหว่างภัยกับจำนวน เบี้ยประกันที่เรียก °

ความแตกต่างสำคัญประการต่อมาก็คือ การประกันภัยความรับผิดถูกกระทบกระเทือนโดยกฎหมายเกี่ยวกับการมีส่วนประมาทเลินเล่อ (the law relation to contributory negligence) เพราะว่าการมีส่วนประมาทเลินเล่อจะลดความรับผิดของผู้เอาประกันลง และผู้รับประกันก็เพียงแต่ถูกพันในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนตามความรับผิดตามกฎหมายของผู้เอาประกัน ผลก็คือว่า เงินค่าสินไหมทดแทนที่ผู้รับประกันภัยจ่ายตามกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดจะถูกลดลงตามส่วนการมีส่วนประมาทเลินเล่อของบุคคลภายนอกที่เสียหาย ในขณะที่ผู้เอาประกันภัยฝ่ายแรกได้รับเงินประกันเต็มจำนวน แม้ว่า เขา เป็นฝ่ายหรือมีส่วนประมาทเลินเล่อก็ตาม ๒

นอกจากความแตกต่างที่กล่าวมานี้ก็ยังมีข้อแตกต่างอื่น ๆ อีก เป็นต้นว่า การประกันภัยความรับผิดมีรูปแบบที่ยืดหยุ่นกว่าการประกันภัยฝ่ายแรก เพราะมีบุคคลเกี่ยวข้อง ๓ คนคือ ผู้เอาประกัน ผู้รับประกัน และบุคคลภายนอก แทนที่จะมีเพียง ๒ คน เช่นการ

° P.S. Atiyah, Accidents, Compensation and the Law, pp.

231 - 232.

๒

Ibid., pp. 232 - 233.

ประกันภัยฝ่ายแรก ทั้งยังมีปัญหาในการพิสูจน์และพิจารณา เรื่องความรับผิดชอบของผู้เอาประกัน นอกเหนือจากปัญหาการคุ้มครองตามกรมธรรม์ เช่นการประกันภัยฝ่ายแรก

๒) ความแตกต่างระหว่างการประกันภัยกับความรับผิดกับสัญญา เพื่อประโยชน์
ของบุคคลภายนอก

ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ ๒ ลักษณะ ๒ ว่าด้วยสัญญา มี สัญญาอนุสัญญาหนึ่ง ซึ่งนักกฎหมายเรียกกันว่า "สัญญา เพื่อประโยชน์ของบุคคลภายนอก" มาตรา ๓๗๔ วรรคแรก ได้บัญญัติถึงลักษณะของสัญญานี้ว่า "ถ้าคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งทำสัญญาตกลงว่าจะ ชำระหนี้แก่บุคคลภายนอกไซ้ ท่านว่าบุคคลภายนอกมีสิทธิจะ เรียกร้องชำระหนี้จากลูกหนี้ โดยตรงได้" กล่าวคือ สัญญานี้เป็นสัญญาที่คู่สัญญาฝ่ายหนึ่งตกลงว่าจะชำระหนี้แก่บุคคล ภายนอก และบุคคลภายนอกก็มีสิทธิฟ้อง เรียกร้องชำระหนี้จากคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง ซึ่งเป็นลูกหนี้ ได้โดยตรง แต่วรรคสองของมาตรา ๓๗๔ ก็บัญญัติไว้ว่า "บุคคลภายนอกจะมีสิทธิ เรียกร้อง หนี้เมื่อ เขาแสดง เจตนา เข้าถือเอาประกันจากสัญญานั้น" สัญญาประกันภัยความรับผิดก็มี ลักษณะคล้าย ๆ สัญญานี้ แต่จะว่าการประกันภัยความรับผิด เป็นสัญญา เพื่อบุคคลภายนอก ตามมาตรา ๓๗๔ ก็ไม่ตรงทีเดียว เพราะตามสัญญาประกันภัยความรับผิด ผู้รับประกัน ตกลงจะไ้ค่าสินไหมทดแทนในนามผู้เอาประกันภัย เป็นท่านองชคิไ้แทนผู้เอาประกันภัย เป็น สัญญา เพื่อประโยชน์ผู้เอาประกันภัย ไม่ใช่บุคคลภายนอก เช่นสัญญา เพื่อบุคคลภายนอก ทั้งยัง ไม่มีตัวผู้รับประกันภัยจนกว่าจะมีความเสียหายเกิดขึ้น ซึ่งต่างกับสัญญา เพื่อบุคคลภายนอก ซึ่งรู้ตัวผู้รับประกันภัยตามสัญญาอยู่แล้ว นอกจากนั้น บุคคลภายนอกตามสัญญาประกันภัย ความรับผิดก็มีสิทธิ เรียกร้อง เมื่อ เกิดภัยขึ้นตาม มาตรา ๔๔๗ วรรคสอง ได้โดยไม่ต้องแสดง เจตนา เข้าถือเอาประกัน เหมือนกับสัญญา เพื่อบุคคลภายนอก อย่างไรก็ตาม บทบัญญัติ เรื่องสัญญา เพื่อบุคคลภายนอกก็นำมาใช้กับ เรื่องสัญญาประกันภัยความรับผิดได้ เช่น ข้อต่อสู้ หลูกหนี้อาจยกขึ้นอ้างต่อผู้รับประกันภัยได้ตามมาตรา ๓๗๖ เป็นต้น ๒

Ibid., p. 233.

๒ จิตติ คิงศกัทธิย์, กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย, หน้า ๑๐๔-๑๐๕.

ค) การประกันภัยความรับผิดทางละเมิดที่เกิดจากอุบัติเหตุทางยานยนต์
 การประกันภัยความรับผิดที่เกิดจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ เป็นการประกันภัย
 ภัยประเภทหนึ่ง และเป็นการประกันภัยประเภทประกันวินาศภัย ในการเอาประกัน
 ภัยยานยนต์ ผู้เอาประกันภัยอาจเลือกเอาประกันเพื่อคุ้มครองเฉพาะความรับผิดต่อบุคคล
 ภายนอกหรือที่เรียกว่าบุคคลที่สาม หรือจะรวมการคุ้มครองภัยความรับผิดเข้าไปกับการ
 คุ้มครองภัยต่อตัวรถยนต์ หรือภัยอื่น ๆ ซึ่งการประกันภัยแบบนี้เราเรียกกันว่า "การประกันภัย
 รถยนต์แบบคุ้มครองกว้างขวาง" (comprehensive motor insurance) ^๑ ก็ได้

๑) การคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัย

การประกันภัยความรับผิดทางละเมิดเพื่ออุบัติเหตุทางยานยนต์ ก็เหมือนกับ
 การประกันภัยความรับผิดอื่น ๆ คือมีความมุ่งหมายในชั้นแรกเพื่อคุ้มครองผู้เอาประกันภัย
 จากความรับผิดของตนต่อบุคคลที่สาม ซึ่งเกิดจากอุบัติเหตุในการใช้ยานยนต์บนท้องถนน
 ความรับผิดนี้อาจเป็นความรับผิดเพื่อการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บ หรือความเสียหายแก่ทรัพย์สิน
 ของบุคคลภายนอกก็ได้ ความรับผิดของผู้เอาประกันที่ผู้รับประกันภัยต้องรับผิดชอบ คือความ
 รับผิดที่เกิดจากการกระทำละเมิดตามกฎหมายแพ่งในการใช้ยานยนต์บนท้องถนน ไม่ว่าจะ
 เกิดจากความประมาท เลิน เล่อหรือแมกรณีที่รับผิดในฐานะผู้ครอบครองยานยนต์หรือรับผิด
 เพื่อผู้อื่นก็ได้ และไม่ว่าจะเป็นความประมาท เลิน เล่อของผู้เอาประกันภัยหรือผู้เอาประกันภัย
 เป็นผู้ครอบครองยานยนต์ขณะเกิดอุบัติเหตุเอง หรือเป็นความประมาท เลิน เล่อของบุคคลอื่น
 แต่ผู้เอาประกันต้องรับผิดร่วมกับบุคคลอื่นนั้น ^๒ แต่ไม่รวมถึงกรณีความรับผิดเกิดขึ้นเพราะ

^๑ กู คอนคัน. หน้า ๕๕. เชียงอรรถที่ ๑.

^๒ กู บทที่ ๑ หน้า ๓-๔, ๒๐-๒๑, ๒๘-๓๑.

ความทุจริต^๑ หรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง^๒ ของผู้เอาประกันภัย^๓

โดยปกติสิทธิของบุคคลภายนอกที่เสียหายในการ เรียกค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัยความรับผิดจะเกิดขึ้นต่อ เมื่อ อุบัติเหตุซึ่งก่อความเสียหายนั้น ผู้เอาประกันภัยต้องรับผิด^๔ คือมีภัยเกิดขึ้นตามสัญญา และอุบัติเหตุที่นั้นต้องอยู่ในขอบเขตการคุ้มครองของกรมธรรม์ประกันภัย แต่ไม่จำเป็นต้อง เกิดอุบัติเหตุแก่ตัวยานยนต์ เพียงแต่ยานยนต์ของผู้เอาประกันภัย เป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุแก่บุคคลภายนอก ผู้รับประกันภัยความรับผิดก็ต้องรับผิด^๕

นอกจากนั้น สิทธิที่จะบังคับตามกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของบุคคลภายนอก ยื่นขึ้นอยู่กับความ เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ยานยนต์ที่เอาประกันภัยไว้ หากผู้เอาประกันขายยานยนต์คันที่เอาประกันไว้ไปแล้ว การคุ้มครองตามกรมธรรม์ย่อมสิ้นสุด^๖ แต่อย่างไรก็ดี

^๑ หมายความว่า การกระทำด้วยความมุ่งหมายที่จะก่อให้เกิดภัยขึ้นโดยตรง หรือโดยลักษณะที่ เห็นได้ว่าภัยนั้น เป็นผลอันจำต้อง เกิดจากการกระทำอันนั้น

^๒ หมายถึงการที่ไม่ใช้ความระมัดระวัง เสียเลย ซึ่งถ้าหากได้ใช้ความระมัดระวัง สักเล็กน้อยก็จะไม่เกิดภัยขึ้น

^๓ มาตรา ๔๙๕ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ข้อยกเว้นนี้เป็นข้อยกเว้นความรับผิดของผู้รับประกันวินาศภัย และโดยเหตุที่การประกันภัยความรับผิด เป็นการประกันวินาศภัยอย่างหนึ่ง ข้อยกเว้นนี้จึงใช้บังคับกับการประกันภัยความรับผิดด้วย

^๔ คำพิพากษาฎีกาที่ ๑๐๕/๒๕๑๓, ฎีกาที่ ๑๔๒๔/๒๕๑๘, ฎีกาที่ ๑๘๐/๒๕๒๑.

^๕ Hailsham, ed., Halsbury's Laws of England, Vol. 18 2d ed.

(London: Butterworth & Co. (Publishers), 1935), p. 557.

^๖

Ibid., p. 558.

ตามความเห็นของศาลฎีกาไทย แม้เพียงแค่ออนทัวร์ครอบครองโดยยังไม่โอนกรรมสิทธิ์
เงิน ๑๐๐๐ บาท ผู้เอาประกันภัยส่งมอบยานยนต์ให้แก่ผู้เช่าซื้อไป ถ้าผู้เช่าซื้อหรือลูกจ้างของผู้เช่าซื้อ
ใช้ยานยนต์จนก่อความเสียหายแก่บุคคลภายนอก ผู้เอาประกันซึ่งยังคงเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์
ยานยนต์นั้นอยู่ ก็ไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจากยานยนต์นั้นอีกต่อไป และ
ฉะนั้น ผู้รับประกันภัยความรับผิดจึงไม่ต้องรับผิดต่อบุคคลภายนอกด้วย ๒

๒) ข้อจำกัดการคุ้มครองโดยการประกันภัยความรับผิด

แม้จะเกิดการละเมิดในการใช้ยานยนต์ที่ผู้เอาประกันต้องรับผิด อันถือได้ว่า
เกิดภัยขึ้นตามสัญญาแล้วก็ตาม ในหลายกรณี ผู้รับประกันภัยอาจไม่ต้องรับผิดชดเชยค่าสินไหม
ทดแทนแก่บุคคลภายนอก ซึ่งอาจเป็นโดยผลของกฎหมายประกันภัยหรือโดยผลแห่งข้อตกลง
ระหว่างผู้รับประกันภัยและผู้เอาประกันภัย

(ก) ข้อยกเว้นตามกฎหมายประกันภัย

ตามบทบัญญัติประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย ผู้รับ
ประกันภัยซึ่งรวมถึงผู้รับประกันภัยความรับผิดด้วย อาจไม่ต้องรับผิดตามข้อยกเว้นตามหลัก
ทั่วไปของสัญญาประกันภัย และตามข้อยกเว้นของสัญญาประกันวินาศภัย

(๑) ข้อยกเว้นตามหลักทั่วไป สัญญาประกันภัยมีลักษณะเป็น

สัญญาที่คู่สัญญาต้องสุจริตต่อกันอย่างยิ่ง (contract uberrimate fidei) ดังนั้น ผู้เอา
ประกันภัยจึงมีหน้าที่ต้องเปิดเผยข้อความจริงต่อผู้รับประกันภัยหรือตัวแทนของเขา (มาตรา
๘๖๕ วรรคแรก ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์) ข้อความที่ต้องแถลงต้องเป็นข้อความ
ที่ผู้รับประกันภัยต้องแถลงไ้รู้ความจริงอยู่แล้ว และเป็นข้อความซึ่งอาจจูงใจผู้รับประกันภัยให้

๑ ในเรื่องสัญญาเช่าซื้อ กรรมสิทธิ์ยังไม่โอนไปยังผู้เช่าซื้อจนกว่าผู้เช่าซื้อจะชำระ
เงินครบจำนวนที่ตกลงกันไว้

๒ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๑๐๘/๒๕๑๗, ฎีกาที่ ๑๘๐/๒๕๒๑

เรียก เบี้ยประกันสูงขึ้นหรือให้บอกปิดไม่ยอมทำสัญญา การไม่เปิด เผยความจริงนี้รวมถึง การแถลงข้อความอันเป็นเท็จด้วย *

ผลของการไม่เปิด เผยข้อความจริงและการแถลง เท็จก็คือ ทำให้สัญญาประกันภัย เป็นโมฆียะ ผู้รับประกันภัยอาจบอกกลางสัญญาได้ แต่กรณีที่สัญญาจะเป็นโมฆียะก็ เฉพาะ เมื่อ การไม่ เปิด เผยความจริงหรือแถลงข้อความ เท็จนั้น เป็น เหตุให้ผู้รับประกันภัย เชื่อถือและยอมรับ ประกันภัย หรือรับประกันภัยด้วย เบี้ยประกันภัยต่ำกว่าที่ควร เท่านั้น ถ้าผู้รับประกันภัยบอกกลาง หลังจาก เกิดภัยแล้ว ผู้รับประกันภัยต้องคืน เบี้ยประกันภัยทั้งหมด ถ้ายังไม่ไต่คดีใช้ค่าสินไหม ทดแทน ก็ไม่ต้องรับผิดชอบใช้ แต่ถ้าผู้รับประกันภัยทราบ เหตุที่บอกกลาง ได้ภายหลังที่ไต่คดีใช้ ค่าสินไหมทดแทนไปแล้ว จึงบอกกลางก่อนพ้น เวลาบอกกลาง ได้ ก็ยอมจะ เรียกค่าสินไหม ทดแทนนั้นคืนได้ ๒

ฉะนั้น ในกรณีประกันภัยความรับผิด ถ้าผู้เอาประกันภัยไม่ เปิด เผยความจริง หรือแถลงความ เท็จแก่ผู้รับประกันภัย แล้วผู้รับประกันภัยบอกกลางสัญญาแม้หลัง เกิดอุบัติเหตุ เหตุ ซึ่งผู้ เอาประกันภัยต้องรับผิด ผู้รับประกันภัยก็ไม่ต้องรับผิดชอบต่อค่าสินไหมทดแทนแก่บุคคล ภายนอกผู้เสียหาย หรือแม้คดีใช้ไปแล้วก็ เรียกคืนได้ หรืออีกนัยหนึ่ง บุคคลภายนอกผู้เสียหาย ไม่มีสิทธิได้รับคดีใช้ค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัยในกรณีดังกล่าว

(๒) ข้อยก เว้นของสัญญาประกันวินาศภัย ในบทบัญญัติ เฉพาะ
ของ เรื่องการประกันวินาศภัย มี ข้อยก เว้นความรับผิดของผู้รับประกันภัยดังนี้

จิตติ คิงศกัทธิย์, กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย, หน้า

๓๑ - ๓๖.

๒

เรื่องเดียวกัน, หน้า ๓๖ - ๓๗, ๔๑ - ๔๒.

(๒.๑) ถ้าวินาศภัยซึ่งรวมถึงภัยความรับผิด เกิดเพราะความทุจริตหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้เอาประกันภัย หรือของผู้รับประโยชน์ (ในกรณีประกันภัยความรับผิดน่าจะหมายถึงบุคคลภายนอกที่เสียหาย) ตามมาตรา ๔๙๕ วรรคแรก ผู้รับประกันภัยก็ไม่ต้องรับผิด คือความรับผิดที่เกิดจากความทุจริตหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงนี้ไม่อยู่ในขอบเขตการคุ้มครองตามกรมธรรม์ดังกล่าวแล้ว ทั้งนี้เพราะบุคคลยอมไม่สามารถถือเอาประโยชน์จากความทุจริตของตนทำนองเดียวกับที่มีบัญญัติไว้ใน มาตรา ๕ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ข้อสำคัญก็คือว่า ความทุจริตหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงนั้น ต้อง เป็นการกระทำของตัวผู้เอาประกันภัย หรือผู้รับประโยชน์เอง ถ้า เป็นการกระทำของบุคคลอื่น แม้จะเป็นการกระทำของคู่สมรสหรือคนในครอบครัวหรือคนใกล้ชิดของผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์โดยผู้เอาประกันภัยมิได้ร่วมหรือใช้ให้ทำ ผู้รับประกันก็ไม่ต้องรับผิด^๑

ถ้าผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์ เป็นนิติบุคคล ปัญหา เรื่องทุจริตหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง ต้องพิจารณาจากการกระทำของผู้จัดการนิติบุคคล ซึ่งเป็นผู้กระทำการแทนนิติบุคคลนั้น^๒

อนึ่ง บทบัญญัติ เรื่องความทุจริตหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้เอาประกันภัย หรือผู้รับประโยชน์ ผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัยจะตกลงยกเว้นให้ผู้รับประกันภัยต้องรับผิดด้วยไม่ได้ เพราะ เป็นบทบัญญัติ เกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยของประชาชนเทียบกับความในมาตรา ๓๗๓ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์^๓

^๑ จิตติ ตึงศภิตย์, กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย, หน้า ๗๐-๗๒.

^๒ เรื่องเดียวกัน, หน้า ๗๒.

^๓ เรื่องเดียวกัน,

(๒.๒) ถ้าผู้เอาประกันภัยไม่ชำระเบี้ยประกันภัยตามเวลาที่กำหนด ผู้รับประกันภัยก็ยังไม่ต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้รับประกันภัย หรือบุคคลภายนอกที่เสียหาย ในกรณีประกันภัยความรับผิด ตราบเท่าที่ผู้เอาประกันภัยยังคงชำระเบี้ยประกัน ถ้าผู้รับประกันภัยชำระค่าสินไหมทดแทนไปแล้วก็เรียกคืนได้^๑ ทั้งนี้ เพราะสัญญาประกันภัย เป็นสัญญาต่างตอบแทน ซึ่งตามมาตรา ๘๖๑, ๘๖๒ การชำระเบี้ยประกันภัย เป็นค่าใช้จ่ายของผู้เอาประกันภัยซึ่งต้องชำระตอบแทนการรับเสี่ยงภัยของฝ่ายผู้รับประกันภัย ฉะนั้น ถ้าผู้เอาประกันภัยไม่ชำระเบี้ยประกันภัยตามกำหนด ผู้รับประกันภัยก็มีสิทธิไม่จ่ายค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัย อย่างไรก็ตาม หากผู้เอาประกันภัยได้ส่งเบี้ยประกันที่ค้างชำระแล้วเมื่อใด ผู้รับประกันภัยก็ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้รับประกันภัยหรือบุคคลภายนอกที่เสียหาย แต่โดยปกติในสัญญาประกันภัยมักจะมีข้อสัญญาตกลงกันไว้ เป็นเงื่อนไขที่เรียกว่า เบี้ยประกันภัยต้องชำระล่วงหน้า ถ้าหากวินาศภัยหรือภัยความรับผิดเกิดขึ้น ในระหว่างที่ผู้เอาประกันภัยผิดนัดไม่ชำระเบี้ยประกันภัยอยู่ ผู้รับประกันภัยก็ไม่ต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัย ซึ่งข้อตกลง เช่นนี้ใช้บังคับได้ไม่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน^๒

(ข) ข้อยกเว้นที่กรณีตกลงระบยก เว้นไว้ในสัญญาประกันภัย

ปกติในสัญญาประกันภัย ผู้รับประกันภัยและผู้เอาประกันภัยอาจตกลงกันกำหนดข้อยกเว้นที่ผู้รับประกันภัยจะไม่ยอมรับผิด แต่ในแบบของสัญญาประกันภัย ผู้รับประกันภัยมักกำหนดข้อยกเว้นไว้ เป็นข้อสัญญาอยู่แล้ว เมื่อผู้เอาประกันตกลงเอาประกันก็ถือว่าตกลงในข้อยกเว้นซึ่งกำหนดไว้ในวันค้าขาย ข้อยกเว้นความรับผิดเหล่านี้

^๑ คำพิพากษาฎีกาที่ ๑๑๑๘/๒๕๑๒.

^๒ จิตติ ตึงศกิตย์, กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย, หน้า ๑๐๐.

ยอมผูกพันคู่สัญญา : แต่จะถึงกับ เป็นข้อยกเว้นที่จะปลด เปลี่ยนความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัย หรือไม่ หรือ เป็นแค่เพียงข้อสัญญาอย่างหนึ่ง เป็นเรื่องที่จะต้องตีความสัญญาประกันภัย ถ้าไม่เป็นการชัดแจ้งว่า เป็นเงื่อนไขของความรับผิดแล้ว ศาลก็ไม่ถือว่าเป็น ข้อยกเว้น ความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัย "

ข้อสัญญายกเว้นความรับผิดที่สำคัญที่สุดก็คือ ข้อสัญญา เกี่ยวกับการใช้ยานยนต์ที่เอา ประกันภัยไว้ ความมุ่งหมายสำหรับการใช้ยานยนต์นั้นอาจะรวม ๆ กันไว้หรือระบุชัดแจ้ง เฉพาะกรณีก็ได้ และอาจมีข้อสัญญาต่อไปถึงการห้ามใช้ยานยนต์เพื่อความมุ่งหมายอื่นใด เช่น ห้ามใช้ยานยนต์ไปในทางที่ผิดกฎหมาย ห้ามใช้ยานยนต์ในการแข่งขัน ทดสอบความทนทาน ห้ามใช้ยานยนต์ลากจูงผลิตภัณฑ์ เว้นแต่ยานยนต์ที่ลากจูงหรือถูกลากจูงได้เอาประกันภัยไว้ ทั้งคู่ ห้ามบุคคลของผู้อื่นใช้ยานยนต์นั้น เว้นแต่การขออนุญาต บริษัทประกันภัยเป็นผู้ส่งหรือ บินยอม ห้ามบุคคลที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่หรือ เคยได้รับใบอนุญาตขับขี่ในการขับขี่ ยานยนต์นั้น^๒ ถ้าฝ่าฝืนข้อสัญญา เกี่ยวกับการใช้ชี ผู้รับประกันไม่ต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนตามสัญญา ประกันภัย^๓ นอกจากข้อสัญญา เรื่องการใช้ยานยนต์แล้ว ก็มีข้อยกเว้น เกี่ยวกับขอบเขต การคุ้มครองบุคคลภายนอก ทรัพย์สินของบุคคลภายนอกและผู้อยู่โดยสาร "บุคคลภายนอก" ที่ จะได้รับความคุ้มครองตามสัญญาประกันภัยความรับผิดของไม่ใช้ ก) ผู้เอาประกันภัย หรือบุคคลในครอบครัว ซึ่งอยู่ด้วยกันกับผู้เอาประกันภัย ข) ลูกจ้างของผู้เอาประกันภัย ในระหว่างทางการที่จ้าง ค) ผู้อยู่โดยสารที่อยู่ในหรือกำลังขึ้นหรือลงจากยานยนต์คันที่เอา

ศาลฎีกาชั้นต้น มหาวิทยาลัย

^๑ คำพิพากษาฎีกาที่ ๕๕๖/๒๕๐๗.

^๒ คำพิพากษาฎีกาที่ ๑๐๐๖/๒๕๑๘, ฎีกาที่ ๑๕๗๕/๒๕๑๘, ฎีกาที่ ๑๕๐/๒๕๒๑.

^๓ มนัส ชิวสกุลยง, "การประกันภัยรถยนต์," วารสารสำนักงานประกันภัย หน้า ๕๕. ข้อยกเว้นเกี่ยวกับการใช้ยานยนต์ที่กล่าวมานี้ เป็นข้อยกเว้นที่อาจกำหนด ในสัญญาประกันภัยยานยนต์ทุกประเภท ไม่เฉพาะแต่การประกันภัยความรับผิดต่อบุคคล ภายนอกเท่านั้น.

ประกันภัย "ทรัพย์สินของบุคคลภายนอก" ต้องไม่ใช่ทรัพย์สินของบุคคลตามข้อ ก) ข) และ ค) ข้างต้น และ "ผู้โดยสาร" ต้องไม่ใช่ ๑) ผู้เอาประกันภัยหรือบุคคลในครอบครัว ซึ่งอยู่ด้วยกันกับผู้เอาประกันภัย ๒) ลูกจ้างของผู้เอาประกันภัยในระหว่างทางกาที่จ้าง ถ้าผู้ได้รับความเสียหายจากยานยนต์ที่เอาประกันภัย เป็นบุคคลหรือทรัพย์สินของบุคคลที่กล่าวมานี้ ผู้รับประกันภัยก็ไม่ต้องรับผิดชอบ

นอกจากนี้ สัญญาประกันภัยความรับผิดอาจกำหนดข้อสัญญา เกี่ยวกับพื้นที่ซึ่งจะใช้ยานยนต์คันที่เอาประกันได้ โดยห้ามใช้ยานยนต์นั้นนอกอาณาเขตพื้นที่ที่กำหนดไว้ หากใช้ยานยนต์นอกพื้นที่ที่กำหนดและเกิดอุบัติเหตุ เกิดความเสียหายต่อบุคคลภายนอก ผู้รับประกันภัยก็ไม่ต้องรับผิดชอบ^๒ อย่างไรก็ตาม ถ้าอุบัติเหตุเกิดขึ้นขณะใช้ยานยนต์ภายในพื้นที่ที่กำหนดแล้ว ผู้รับประกันภัยก็ต้องรับผิดชอบ แม้ว่าก่อนหน้าเกิดอุบัติเหตุ นั้น จะใช้ยานยนต์ที่เอาประกันนอกพื้นที่ที่กำหนดก็ตาม^๓

๕. ผลกระทบของการประกันภัยความรับผิดที่มีต่อกฎหมายละเมิด

ถึงที่เราได้เห็นแล้วว่า การประกันภัยความรับผิดมีวัตถุประสงค์ที่ประกันภัยหรือภัยที่รับเสี่ยง เป็นความรับผิดของผู้เอาประกันที่มีต่อบุคคลภายนอก ซึ่งอาจเกิดจากมูลเหตุต่าง ๆ กัน รวมทั้งมูลละเมิดด้วย^๔ ฉะนั้น ในกรณีที่มีความรับผิดที่เอาประกันภัยเกิดจากการละเมิด เช่น ละเมิดในการใช้ยานยนต์ จึงหลีกเลี่ยงไม่ได้ซึ่งการประกันภัยความรับผิดจะมีผลกระทบต่อกฎหมายละเมิด ตามหลักกฎหมายละเมิด ผู้ที่จะชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายคือ

^๑ มนัส ชิวสกุลยง, "การประกันภัยรถยนต์", วารสารสำนักงานประกันภัย, หน้า ๔๔. ข้อยกเว้นการคุ้มครองบุคคลภายนอก ทรัพย์สินของบุคคลภายนอก และผู้โดยสารนี้เป็นข้อยกเว้นของการประกันภัยความรับผิดเพื่อบุคคลภายนอกโดยเฉพาะ.

^๒ มนัส ชิวสกุลยง, "การประกันภัยรถยนต์", วารสารสำนักงานประกันภัย, หน้า ๔๔. และคำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๑๔๘/๒๕๑๔.

^๓ Hailsham, ed., Halsbury's Laws of England, p. 560.

^๔ คู่มือต้น หน้า ๒๑ เจริญธรรมที่ ๑.

ผู้ทำละเมิด แต่กรณีผู้ทำละเมิด เป็นบุคคลที่เอาประกันภัยความรับผิดไว้ หลักนี้จะถูกเปลี่ยนแปลงไป กล่าวคือ ผู้ที่จะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจะกลายเป็นผู้รับประกันภัย ซึ่งก็คือบริษัทประกันภัย ไม่ใช่ผู้ทำละเมิด ซึ่งเอาประกันภัยนั้น

ผลกระทบอีกอันหนึ่งก็คือ กรณีที่บุคคลภายนอกผู้เสียหายได้รับเงินค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยความรับผิดจากผู้รับประกันภัยครบจำนวนความเสียหายของตนแล้ว ก็จะมาฟ้อง เรียกค่าสินไหมทดแทนจากผู้เอาประกันภัยที่ทำละเมิดโดยอาศัยหลักกฎหมายละเมิดอีกไม่ได้^๑

๕. บทบาทของการประกันภัยความรับผิดในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์

ถึงแม้ว่าการประกันภัยความรับผิดที่เกิดจากอุบัติเหตุทางยานยนต์จะมีความมุ่งหมายชั้นแรกในการคุ้มครองผู้เอาประกันภัย ซึ่งเป็นเจ้าของหรือมีส่วนได้เสียในค้ายานยนต์ แต่ในประเทศไทยการประกันภัยความรับผิดทางยานยนต์นี้ก็เหมือนกับการประกันภัยรถยนต์ประเภทอื่น ๆ คือ ยังไม่เป็นที่นิยมแพร่หลายนัก ดังจะเห็นได้จากรายงานสถิติที่กล่าวมาแล้วว่า จนถึงสิ้นปี ๒๕๒๑ มีการเอาประกันภัยรถยนต์ ซึ่งน่าจะรวมถึงการประกันภัยประเภทคุ้มครองความรับผิดต่อบุคคลภายนอกด้วยเพียง ๑๗,๖๘๖ กรมธรรม์ จากจำนวนยานยนต์ทั้งหมดที่มีอยู่ขณะนั้นประมาณหนึ่งล้านคันเศษ^๒ ด้วยเหตุนี้ จึงเป็นการยากที่ประชาชนจะหวังการคุ้มครอง เกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจากการประกันภัยความรับผิดทางยานยนต์

^๑ ดูต่อไป หน้า ๗๔-๗๕.

^๒ ดู ตอนต้น หน้า ๕๖-๕๗.

ค. ความสัมพันธ์ระหว่างหลักกฎหมายละเมิดกับการประกันภัย

กล่าวโดยทั่วไป การที่ผู้เสียหายได้รับเงินค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยแล้ว ผู้เสียหายย่อมไม่เสียสิทธิที่จะได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนจากผู้ก่ออุบัติเหตุโดยละเมิดอีก อย่างไรก็ตาม สิทธิที่จะเรียกร้องจากผู้ทำละเมิดอาจแตกต่างกันไปตามประเภทของการประกันภัย

กรณีผู้เสียชีวิต เนื่องจากอุบัติเหตุ เขาประกันชีวิตไว้ ซึ่งจัดอยู่ในประเภทการประกันภัยฝ่ายแรก ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา ๔๕๘ บัญญัติว่า "ถ้ามรณภัยเกิดขึ้นเพราะความผิดของบุคคลภายนอก ผู้รับประกันภัยหาอาจจะเรียกเอาค่าสินไหมทดแทนจากบุคคลภายนอกนั้นได้ไม่ แต่สิทธิของฝ่ายทายาทแห่งมรณะในอันจะได้ค่าสินไหมทดแทนจากบุคคลภายนอกนั้นหาสูญสิ้นไปด้วยไม่ แม้ทั้งจำนวนเงินอันจะพึงใช้ตามสัญญาประกันชีวิตนั้นจะหาหวนกลับมาได้แก่คนตาย ผลของกฎหมายนี้ก็คือว่า ถ้าบุคคล เขาประกันชีวิตไว้กับบริษัทผู้รับประกันภัย แล้วเสียชีวิต เนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ ซึ่งมีผู้รับผิดชอบทางละเมิด ทายาทของผู้เสียชีวิตแม้เป็นทายาทที่เป็นผู้รับประโยชน์จากการประกันชีวิต ก็มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนได้ทั้งสองทาง คือจากผู้ทำละเมิด กับจากผู้รับประกันภัย แม้ทายาทนั้นจะได้รับค่าสินไหมทดแทน (เงินประกันภัย) จากบริษัทประกันภัยแล้ว สิทธิของทายาทต่อผู้ละเมิดก็ไม่ถูกระทบกระเทือน ทายาทยังมีสิทธิฟ้องร้องผู้รับผิดชอบทางละเมิดให้ชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามกฎหมายละเมิดได้อีก ผู้ทำละเมิดโดยก่ออุบัติเหตุจะอ้างว่า ทายาทไม่มีความเสียหายหรือชดเชยค่าเสียหายลง เพราะได้มีการทดแทนโดยเงินที่ผู้รับประกันชีวิตใช้ให้แล้วนั้นไม่ได้ เพราะผู้เอาประกันชีวิตต้องเสียเบี้ยประกันภัยไปทุก ๆ ปี และแท้จริง เงินที่ผู้รับประกันภัยใช้ให้ นั้น ก็ไม่ใช่เงินทดแทนความเสียหาย แต่เป็นเงินที่ผู้เอาประกันภัยส่งสะสมไว้ค้างหาก ในทางกลับกันก็เช่นเดียวกัน แม้ทายาทจะได้รับชดเชย

* ศาลฎีกาของไทยก็วินิจฉัยยืนยันตามหลักกฎหมายนี้ ในคำพิพากษาฎีกาที่ ๑๗๒/๒๕๒๒ โดยให้เหตุผลว่าสิทธิที่จะได้รับเงินค่าประกันชีวิตกับสิทธิที่จะได้รับค่าเสียหายจากผู้ทำละเมิด เป็นคนละเรื่องกัน.

ค่าสินไหมทดแทนจากผู้ทำละเมิดแล้ว ก็ยังคงมีสิทธิเรียกร้องตามสัญญาประกันชีวิตโดยบริบูรณ์ เพราะเงินที่ผู้เอาประกันชีวิตส่งไปนั้น เป็นเงินที่เขาส่งไปสะสมไว้ส่วนหนึ่ง เมื่อถึงเวลาที่ต้องใช้คืนตามเงื่อนไข

ที่กล่าวมานี้ เป็นกรณีผู้เสียชีวิต เนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์เอาประกันชีวิตเพื่อความมรณะไว้ ถ้า เป็นกรณีผู้เสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์เอาประกันภัยความเสียหายแก่ร่างกาย ประกันภัยการสูญเสียวัยวะของร่างกาย หรือประกันความพิการของส่วนใดส่วนหนึ่งแห่งร่างกาย กฎหมายไทยมิได้บัญญัติไว้ แต่ในความเห็นของนักกฎหมายไทยท่านหนึ่งคือ ศาสตราจารย์ ดร. จิต เศรษฐบุตร เห็นว่าผู้เสียหาย ซึ่งเป็นทั้งผู้เอาประกันภัยด้วยก็สามารถฟ้องคดีละเมิด เรียกค่าสินไหมทดแทนได้เช่นกัน^๒

ค่าสินไหมทดแทนจากการประกันภัยฝ่ายแรก (คือการประกันชีวิต) จึงมีปัญหาเกี่ยวกับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนซ้อนกับค่าสินไหมทดแทนตามหลักกฎหมายละเมิด

ส่วนกรณีประกันภัยความรับผิด ซึ่งจำเลยผู้ก่ออุบัติเหตุโดยละเมิดเอาประกันภัยไว้ นั้น ไม่เหมือนกับการประกันภัยฝ่ายแรกที่กล่าวแล้วที่เดียว กล่าวคือ เมื่อผู้เสียหายฟ้องร้องบริษัทประกันภัย เรียกเงินค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยความรับผิดแล้วได้ เงินค่าสินไหมทดแทนครอบคลุมจำนวนความเสียหายของตน หรือเกินกว่า ผู้เสียหายจะฟ้องเรียกค่าสินไหมทดแทนตามกฎหมายละเมิดจากผู้ทำละเมิดอีกไม่ได้ แต่ถ้าเงินค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยไม่คุ้มความเสียหายที่ผู้เสียหายได้รับ ชาคจำนวนอยู่เท่าใด ผู้เสียหายก็ฟ้องเรียกจำนวนที่ขาดจากผู้ก่ออุบัติเหตุโดยละเมิดอีกได้โดยอาศัยมาตรา ๔๔๔ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และหากผู้เสียหายฟ้องเรียกค่าสินไหมทดแทนจากผู้ทำละเมิด

^๑ จิตติ กิ่งศักดิ์, กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย, หน้า ๑๒๓-๑๒๔.

^๒ จิต เศรษฐบุตร, หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด, หน้า ๓๕ เชียงอรณดี ๑

ซึ่งเอาประกันภัยความรับผิด และได้รับชดใช้แล้ว - ผู้เสียหายจะฟ้อง เรียกเงินค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยจากบริษัทประกันภัยอีกไม่ได้ ผู้เอาประกันภัยยอมรับช่วงสิทธิของผู้เสียหายที่จะเรียกร้อง เอาจากผู้รับประกันภัยไต่ถามมาตรา ๒๒๗ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์^๑

ฉะนั้น กรณีประกันภัยความรับผิดจึงไม่เกิดปัญหาการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนกับค่าสินไหมทดแทนตามหลักละเมิด เช่นเดียวกับกรณีค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาชั้นบุคคลโดยสารซึ่งไม่เกิดปัญหานี้เช่นกัน^๒

ส่วนที่ ๓ การคุ้มครองผู้เสียหายจากอุบัติเหตุทางยานยนต์โดยกฎหมายคุ้มครองแรงงานในเรื่องการจ่ายเงินทดแทน

ในกรณีที่ผู้เสียหายจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ เป็นลูกจ้างของนายจ้างผู้ประกอบการและประสบอันตรายร่างกายหรือจิตใจหรือถึงแก่ความตายเนื่องจากการทำงานให้นายจ้างหรือการป้องกันรักษาผลประโยชน์ให้นายจ้าง ตามกฎหมายแรงงานของไทยว่าด้วยการคุ้มครองแรงงานในเรื่องการจ่ายเงินค่าทดแทน^๓ ลูกจ้างผู้เสียหายนั้นย่อมมีสิทธิได้รับค่าทดแทนจากนายจ้างของตน หรือจากกองทุนเงินทดแทนแล้วแต่กรณี หากเข้าตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กฎหมายนี้กำหนดไว้

^๑ จิตติ คิงศรีทิพย์, กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย, หน้า ๑๑๐.

^๒ กู๋คอนันต์ หน้า ๕๑/๕.

^๓ คือประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๑๐๓ ข้อ ๒(๖), ข้อ ๓, ข้อ ๔๔ ถึง ๖๒.

ประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่องคณะกรรมการกองทุนเงินทดแทน ลงวันที่ ๑๖ เมษายน ๒๕๑๕ ประกาศกระทรวงมหาดไทยเรื่อง ประเภทนาถของกิจการ และท้องที่ที่ให้นายจ้างจ่ายเงินสมทบกองทุนเงินทดแทน ฉบับที่ ๑, ๒, ๓, ๔, ๕ และ ๖ ลงวันที่ ๑๑ มิถุนายน ๒๕๑๖, ๑ พฤษภาคม ๒๕๑๘, ๒๕ สิงหาคม ๒๕๑๘, ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๒๐, ๑๖ ธันวาคม ๒๕๒๐ และ ๒๐ พฤศจิกายน ๒๕๒๑ ตามลำดับ

ความรับผิดของนายจ้างตามกฎหมายนี้ เป็นความรับผิดชนิดพิเศษ โดยไม่ยึดถือหลักความรับผิดทางละเมิดตามกฎหมายแพ่ง กล่าวคือ นายจ้างต้องมีหน้าที่ในการจ่ายเงินทดแทน แม้ว่านายจ้างมิได้เป็นฝ่ายผิด หรือลูกจ้างนั้นเป็นฝ่ายประมาทเลินเล่อเอง หรือแม้ว่าจะเป็นอุบัติเหตุ ซึ่งไม่มีใคร เป็นผู้ผิดก็ตาม ซึ่งอาจเรียกได้ว่าเป็น "ความรับผิดโดยปราศจากความผิด"(Liability Without Fault) หลักกฎหมายนี้จึงเป็นข้อยกเว้นของกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด เหตุที่กฎหมายนี้กำหนดให้รับผิดแก่นายจ้างไม่ เป็นฝ่ายผิดก็เพราะว่า อุบัติเหตุจากการทำงานนั้นย่อมเกิดขึ้นง่าย และเป็นธรรมชาติของการทำงาน และค่าทดแทนที่นายจ้างจ่ายไป นายจ้างก็สามารถผลักเข้า เป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนการผลิตได้ นายจ้างจึงไม่อาจหลีกเลี่ยงความรับผิดได้

อย่างไรก็ตาม ลูกจ้างที่ประสบอุบัติเหตุทางยานยนต์ ซึ่งจะได้รับค่าทดแทนนั้น ต้องเข้าอยู่ในหลักเกณฑ์ ๒ ประการ ประการแรก ต้องเป็นลูกจ้างของผู้ประกอบการซึ่งไม่ใช่ส่วนราชการไม่ว่าส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค ส่วนท้องถิ่น หรือลูกจ้างของกิจการอื่นที่กระทรวงมหาดไทยกำหนด^๒ ประการที่สอง ต้องได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากหรือ เกี่ยวข้องกับการทำงานให้นายจ้างตามหน้าที่ หรือตามคำสั่งของนายจ้าง หรือเพื่อรักษาสภาพประโยชน์ให้นายจ้าง เช่น ประสบอุบัติเหตุในขณะปฏิบัติงาน หรือขณะ

พร เพชร วิชิตชลชัย, คำอธิบายกฎหมายแรงงาน-กฎหมายคุ้มครองแรงงาน
กฎหมายแรงงานสัมพันธ์ กฎหมายจัดตั้งศาลแรงงานและวิธีพิจารณาคดีแรงงาน, พิมพ์ครั้งที่ ๒
(กรุงเทพฯนคร : โรงพิมพ์แสงสุทธิการพิมพ์, ๒๕๒๓), หน้า ๕๘ - ๕๙, ๑๒๐.

^๒ ประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่องการคุ้มครองแรงงาน ลงวันที่ ๑๖ เมษายน ๒๕๑๕ ข้อ ๑ และประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่องกำหนดกิจการที่มีให้ใช้บังคับตามประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่องการคุ้มครองแรงงาน ลงวันที่ ๑๖ เมษายน ๒๕๑๕.

เดินทางจากสำนักงานของนายจ้างไปปฏิบัติงานยังจุดที่กำหนด หากลูกจ้างนั้นประสบอุบัติเหตุทางยานยนต์โดยเหตุอื่น ก็ย่อมไม่ได้รับความทดแทนจากนายจ้างตามกฎหมายนี้ เช่นประสบอุบัติเหตุในขณะที่เดินทางไปกลับบ้านหลังจากเลิกงาน^๒ อย่างไรก็ตาม แม้จะเข้าหลักเกณฑ์ข้างต้นก็ตาม ถ้าลูกจ้างประสบอุบัติเหตุเพราะคนเสพเครื่องคองของเจ้านไม่สามารถครองสติได้ เช่น คีมคู่รา เสพยา เสพพิษทุกประเภท หรือจงใจให้ตนเอง ประสบความเสียหาย หรือจงใจให้ผู้อื่นประสบความเสียหาย แต่คนกลับได้รับความเสียหาย เสียเอง เช่น ด้บรถให้ชนกับคนอื่น เพื่อให้ผู้อื่นมาบาดเจ็บ เสียชีวิต แต่ตนเองกลับบาดเจ็บ หรือเสียชีวิตเอง ไม่ว่าจะประสงค์ให้คนได้รับความทดแทนหรือไม่ก็ตาม หรือยอมให้ผู้อื่นทำให้ตนเองประสบความเสียหาย เช่นนี้ ลูกจ้างนั้นย่อมไม่ได้รับความทดแทน^๓

ปกติที่จ่ายค่าทดแทนตามกฎหมายนี้ก็คือ นายจ้าง ซึ่งตามกฎหมายนี้หมายถึง ผู้ซึ่งตกลงรับลูกจ้าง เข้าทำงานโดยจ่ายค่าจ้างให้ และรวมถึงผู้ซึ่งได้รับมอบหมายให้ทำงานแทนนายจ้าง ในกรณีที่นายจ้างเป็นนิติบุคคล ก็หมายถึงผู้มีอำนาจระทำการแทนนิติบุคคลนั้น และรวมถึงผู้ซึ่งได้รับมอบหมายให้ทำงานแทนผู้มีอำนาจระทำการแทนนิติบุคคล^๔ แต่ไม่หมายถึงนายจ้างที่เป็นส่วนราชการ ไม่ว่าจะส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค หรือส่วนท้องถิ่น หรือ นายจ้างกิจการอื่นที่กระทรวงมหาดไทยกำหนด^๕ อย่างไรก็ตาม กฎหมายนี้ได้จัดตั้งกองทุน

^๑ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๓๐๕/๒๕๑๖.

^๒ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๑๘๒/๒๕๒๔.

^๓ ประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่องการคุ้มครองแรงงานลงวันที่ ๑๖ เมษายน ๒๕๑๕ ข้อ ๕๕ ซึ่งออกตามความในข้อ ๒ และข้อ ๑๔ แห่งประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๑๐๓ และกฎกระทรวง.

^๔ คำนิยาม "นายจ้าง" ในประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่องการคุ้มครองแรงงาน ลงวันที่ ๑๖ เมษายน ๒๕๑๕ ข้อ ๒.

^๕ ประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่องการคุ้มครองแรงงาน ลงวันที่ ๑๖ เมษายน ๒๕๑๕ ข้อ ๑ และประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่องกำหนดกิจการที่มีให้ใช้บังคับตามประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่องการคุ้มครองแรงงานลงวันที่ ๑๖ เมษายน ๒๕๑๕.

เงินทดแทนขึ้น เพื่อ เป็นองค์กรทำหน้าที่จ่าย เงินค่าทดแทนแก่ลูกจ้างแทนนายจ้างบางประเภท
 เหตุที่กฎหมายตั้งกองทุนขึ้นมา ก็เพราะเหตุว่ากฎหมายคุ้มครองแรงงานเดิมในเรื่องนี้^๑
 ซึ่งกำหนดให้นายจ้างเป็นผู้จ่ายเงินค่าทดแทนนั้นมีข้อบกพร่อง กล่าวคือ มีลูกจ้างจำนวนมาก
 มิได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายอย่างแท้จริง เพราะนายจ้างมักจะบิดพลิ้วไม่ยอมจ่าย
 เงินค่าทดแทนให้ง่าย ๆ และมักจะต่อสู้คดีถึงศาล ทำให้ข้อพิพาทยืดเยื้อยาวนานออกไป
 เพื่อสร้างความเดือดร้อนแก่ฝ่ายลูกจ้าง ทั้งลูกจ้างบางคนก็ไม่อยู่ในฐานะทางเศรษฐกิจที่
 จะต่อสู้คดีความในศาลได้ นอกจากนี้ยังมีลูกจ้างจำนวนมากถูกไล่ออกจากงานเพราะไป
 เรียกร้องค่าทดแทนจากนายจ้าง กฎหมายนี้จึงตั้งกองทุนเงินทดแทนขึ้นเพื่อจ่ายเงินค่า
 ทดแทน แทนนายจ้าง ซึ่งจะเป็นการแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ที่กล่าวมา และสร้างความมั่นใจ
 แก่ลูกจ้างในการได้รับเงินค่าทดแทนด้วย^๒ นายจ้างผู้ประกอบการที่กองทุนเงิน
 ทดแทนต้องจ่ายเงินค่าทดแทนแก่ลูกจ้างแทน ก็คือ นายจ้างที่มีลูกจ้างตั้งแต่ ๒๐ คนขึ้นไป
 และมีกิจการอยู่ในเขตจังหวัดที่กระทรวงมหาดไทยกำหนด^๓ (ยกเว้นนายจ้างที่
 ประกอบกิจการเพาะปลูกหรือประมง ซึ่งไม่มีงานลักษณะอื่นรวมอยู่ด้วย นายจ้างที่เป็นรัฐวิสาหกิจ

^๑ คือพระราชบัญญัติแรงงาน พ.ศ. ๒๔๘๘ และประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๑๘
 ลงวันที่ ๓๐ ตุลาคม ๒๕๐๑ ประกอบกับประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่องหลักเกณฑ์และ
 วิธีการจ่ายเงินทดแทนลงวันที่ ๒๐ ธันวาคม ๒๕๐๑.

^๒ พรเพชร วิชิตชลชัย, คำอธิบายกฎหมายแรงงาน-กฎหมายคุ้มครองแรงงาน
กฎหมายแรงงานสัมพันธ์ กฎหมายจักษุถึงศาลแรงงานและวิธีพิจารณาคดีแรงงาน, หน้า ๑๒๐.

^๓ ประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๑๐๓ ลงวันที่ ๑๖ มีนาคม ๒๕๑๕ ข้อ ๓ วรรคสาม
 ปัจจุบันกระทรวงมหาดไทยได้กำหนดจังหวัดให้นายจ้างต้องจ่ายเงินสมทบกองทุน
 เงินทดแทนดังนี้ (๑) กรุงเทพมหานคร ตั้งแต่ ๑ มกราคม ๒๕๑๗ (๒) สมุทรปราการ
 นนทบุรี ปทุมธานี สมุทรสาคร และนครปฐม ตั้งแต่ ๑ มกราคม ๒๕๑๘ (๓) ชลบุรี ราชบุรี
 สระบุรี สงขลา ภูเก็ต และกาญจนบุรีตั้งแต่ ๑ มกราคม ๒๕๒๐ (๔) เชียงใหม่ ลำปาง
 อุตรดิตถ์ ขอนแก่น และนครราชสีมา ตั้งแต่ ๑ มกราคม ๒๕๒๑ (๕) อพยุชยา นครสวรรค์

ซึ่งอยู่ในเงื่อนไขที่กำหนด และนายจ้างที่ประกอบกิจการ (โรงเรียนราษฎร์) นายจ้างเหล่านี้มีหน้าที่จ่ายเงินสมทบ เป็นรายปีแก่กองทุนเงินทดแทนตามวิธีการและอัตราที่กระทรวงมหาดไทยกำหนด ^๒ เพื่อ เป็นเงินที่จะจ่ายเป็นค่าทดแทนแก่ลูกจ้างต่อไป อัตราการจ่ายเงินสมทบของนายจ้างผู้ประกอบการใดจะมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับความเสี่ยงภัยของกิจการนั้น ถ้ามีการเสี่ยงภัยมากก็ต้องจ่ายในอัตราสูง หากเสี่ยงภัยน้อย ก็จ่ายในอัตราต่ำ ทั้งต้องคำนึงถึงอัตราการสูญเสียโดยเฉลี่ยของนายจ้างแต่ละรายภายใน ๓ ปีด้วย ^๓

นอกจากเงินจ่ายสมทบโดยนายจ้างแล้ว กองทุนนี้ยังอาจได้เงินทุนมาจากเงินอุดหนุนจากรัฐบาล เงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้ทูลเกล้าฯ ให้ และเงินรายได้อื่น ๆ อีก ^๔ เมื่อนายจ้างผู้ประกอบการซึ่งอยู่ในประเภท ขนาดของกิจการ และอยู่ในท้องที่ดังกล่าวนี้ ได้ส่งเงินสมทบกองทุนเงินทดแทนแล้ว ความรับผิดชอบในการจ่ายเงินทดแทนของนายจ้างก็เป็นอันหมดไป โดยกองทุน

อุบลราชธานี สุราษฎร์ธานี และนครศรีธรรมราช ตั้งแต่ ๑ มกราคม ๒๕๒๒ ทั้งนี้ตามประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่องประเภท ขนาดของกิจการและท้องที่ที่ให้นายจ้างจ่ายเงินสมทบกองทุนเงินทดแทน ฉบับที่ ๑, ๒, ๓, ๔, ๕ และ ๖ ลงวันที่ ๑๑ มิถุนายน ๒๕๑๖, ๑ พฤษภาคม ๒๕๑๘, ๒๕ สิงหาคม ๒๕๑๘, ๒๘ พฤศจิกายน ๒๕๒๐, ๑๖ ธันวาคม ๒๕๒๐ และ ๒๐ พฤศจิกายน ๒๕๒๑ ตามลำดับ.

^๑ ประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่องกำหนดกิจการที่มีให้ใช้บังคับตามประกาศกระทรวงมหาดไทย ลงวันที่ ๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๑๗ และฉบับลงวันที่ ๓๐ ธันวาคม ๒๕๑๘. อีกฉบับ

^๒ ประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๑๐๓ ลงวันที่ ๑๖ มีนาคม ๒๕๑๕ ข้อ ๓ วรรคสาม ประกอบกับประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่องอัตราและวิธีเรียกเก็บเงินสมทบ การจ่ายเงินทดแทนฯ ลงวันที่ ๑๑ มิถุนายน ๒๕๑๖.

^๓ พร เพชร วิชิตชลชัย, คำอธิบายกฎหมายแรงงาน-กฎหมายคุ้มครองแรงงาน กฎหมายแรงงานสัมพันธ์ กฎหมายจัดตั้งศาลแรงงานและวิธีพิจารณาคดีแรงงาน, หน้า ๑๒๔.

^๔ ประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๑๐๓ ลงวันที่ ๑๖ มีนาคม ๒๕๑๕ ข้อ ๓ วรรคแรก.

เงินทดแทนจะมีหน้าที่จ่ายแทนนายจ้างเองตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กระทรวงมหาดไทยกำหนด^๑ ฉะนั้น ลูกจ้างของนายจ้างประเภทดังกล่าวนี้ ซึ่งได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ เนื่องจากการทำงานให้นายจ้าง จึงมีสิทธิเรียกเงินค่าทดแทนได้จากกองทุนเงินทดแทนนี้ ซึ่งมีหลักประกันมั่นคงกว่าลูกจ้างของผู้ประกอบการซึ่งไม่อยู่ในข่ายจ่ายเงินสมทบกองทุนเงินทดแทน ซึ่งต้องดำเนินการเรียกร้องจากนายจ้างตามวิธีการขั้นตอนที่ล่าช้ากว่า และส่วนมากต้องฟ้องร้องคดีถึงศาล^๒

เงินค่าทดแทนที่ลูกจ้างจะได้รับจากนายจ้างหรือกองทุนเงินทดแทนแล้วแต่กรณี จะมีประเภทใดบ้าง และจำนวนเท่าใด ย่อมแล้วแต่ว่า เป็นกรณีได้รับความเสียหายแก่ร่างกายหรือจิตใจไม่ถึงตาย หรือ เป็นกรณีถึงแก่ความตาย สำหรับกรณีได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจนั้น ตามประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่องการคุ้มครองแรงงาน ลงวันที่ ๑๖ เมษายน ๒๕๑๕ ลูกจ้างย่อมมีสิทธิได้รับ (๑) ค่ารักษาพยาบาลเท่าที่จ่ายจริงตามความจำเป็น แต่ไม่เกินสองหมื่นบาท^๓ (๒) เงินทดแทนการขาดรายได้ เมื่อลูกจ้างประสบอันตรายจนไม่สามารถทำงานได้เกิน ๗ วันติดต่อกัน โดยได้รับเป็นรายเดือน

^๑ ประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่องอัตราและวิธีเรียกเก็บเงินสมทบการจ่ายเงินทดแทนฯ ลงวันที่ ๑๑ มิถุนายน ๒๕๑๖.

^๒ ประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่องอัตราและวิธีการเรียกเก็บเงินสมทบฯ ลงวันที่ ๑๑ มิถุนายน ๒๕๑๖ ข้อ ๑๕, ๑๖, ๒๓-๒๗. เปรียบเทียบกับประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่องการคุ้มครองแรงงาน ลงวันที่ ๑๖ เมษายน ๒๕๑๕ ข้อ ๔๔, ๔๕, ๕๖, ๕๗, ๖๐.

^๓ ประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่องการคุ้มครองแรงงาน ลงวันที่ ๑๖ เมษายน ๒๕๑๕ ข้อ ๕๒.

ในอัตราร้อยละห้าสิบของค่าจ้างรายเดือนโดยเฉลี่ยสำหรับการทำงานหนักเดือนสุดท้าย
 ตลอดเวลาที่ลูกจ้างยังไม่สามารถทำงานติดต่อกันได้ แต่ต้องไม่เกินหนึ่งปี^๑ (๓) เงิน
 ทดแทนการเสียบัวะบางส่วน ตามประเภของ การสูญเสียอวัยวะ และตามระยะเวลาที่
 จะต้องจ่ายให้ตามที่กระทรวงมหาดไทยกำหนด ในอัตราร้อยละห้าสิบของค่าจ้างรายเดือน
 โดยเฉลี่ยเป็นเวลาไม่เกิน ๕ ปี^๒ แต่เงินทดแทนประเภนี้ นายจ้างและลูกจ้างผู้
 มากเจ็บอาจตกลงกันจ่ายในคราวเดียวเต็มจำนวนได้^๓ (๔) เงินทดแทนการทุพพลภาพ
 ถ้าลูกจ้างนี้ต้องทุพพลภาพเนื่องจากการทำงานให้นายจ้าง ลูกจ้างนี้ก็มีสิทธิได้เงินทดแทน
 การทุพพลภาพในอัตราร้อยละหกสิบของค่าจ้างรายเดือนโดยเฉลี่ยตามประเภของ การทุพพลภาพ
 ที่กระทรวงมหาดไทยกำหนดเป็นเวลาไม่เกิน ๑๐ ปี แต่ลูกจ้างซึ่งรับเงินทดแทนการทุพพลภาพ
 แล้วไม่มีสิทธิได้รับเงินทดแทนการสูญเสียอวัยวะหรือเงินทดแทนการขาดรายได้^๔ ส่วน

^๑ ประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่องการคุ้มครองแรงงาน ลงวันที่ ๑๖ เมษายน
 ๒๕๑๕ ข้อ ๕๔ (๑).

^๒ ประกาศ กระทรวงมหาดไทย เรื่องการคุ้มครองแรงงาน ลงวันที่ ๑๖ เมษายน
 ๒๕๑๕ ข้อ ๕๔(๒) ประกอบกับประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่องกำหนดการจ่ายค่าทดแทน
 ลงวันที่ ๑๖ เมษายน ๒๕๑๕.

^๓ ประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่องการคุ้มครองแรงงาน ลงวันที่ ๑๖ เมษายน
 ๒๕๑๕ ข้อ ๕๔ วรรคท้าย.

^๔ ประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่องการคุ้มครองแรงงาน ลงวันที่ ๑๖ เมษายน
 ๒๕๑๕ ข้อ ๕๔(๓) ประกอบกับประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่องกำหนดการจ่ายค่าทดแทน
 ลงวันที่ ๑๖ เมษายน ๒๕๑๕ ข้อ ๒.

กรณีลูกจ้างถึงแก่ความตายเนื่องจากการทำงาน ผู้เสียหายคือทายาทของลูกจ้างผู้ตายนั้น มีสิทธิได้รับ (๑) ค่ารักษาพยาบาลก่อนถึงแก่ความตายในจำนวน เช่นเดียวกับกรณีเสียหายแก่ร่างกายหรือจิตใจไม่ถึงเสียชีวิต^๒ (๒) ค่าทำศพเป็นจำนวนเงินสามเท่าของค่าจ้างรายเดือนโดยเฉลี่ย แต่ต้องไม่น้อยกว่า ๑,๕๐๐ บาท และไม่เกิน ๕,๐๐๐ บาท^๓ และ (๓) เงินทดแทนการขาดรายได้ตกทอด เป็นรายเดือน ในอัตราร้อยละหกสิบของค่าจ้างรายเดือนโดยเฉลี่ย มีกำหนด ๕ ปี^๔

เงินค่าทดแทนการขาดรายได้เสียชีวิตของลูกจ้าง ซึ่งลูกจ้างหรือทายาทของลูกจ้างมีสิทธิได้รับนี้ ไม่เกี่ยวข้องกับกองทุนคุ้มครองแรงงาน ถ้าลูกจ้างขาดเงินเสียหายมากกว่าเงินค่าทดแทนที่กฎหมายคุ้มครองแรงงานนี้กำหนด ก็ย่อมมีสิทธิฟ้องร้องนายจ้าง เป็นคดีละเมิดทางแพ่ง เรียกค่าสินไหมทดแทนจากนายจ้างเพิ่มอีกได้ และลูกจ้างจะฟ้องบุคคลภายนอกที่ทำให้ตนขาดเงินเสียหาย เรียกค่าสินไหมทดแทนเพื่อละเมิดโดยสิ้นเชิงก็ได้^๕ การที่

บุคคลใดจะมีสิทธิได้รับเงินทดแทนจากนายจ้างในกรณีลูกจ้างตายได้ ดู ประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่องการคุ้มครองแรงงาน ลงวันที่ ๑๖ เมษายน ๒๕๑๖ ข้อ ๕๐.

^๒ ประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่องการคุ้มครองแรงงาน ลงวันที่ ๑๖ เมษายน ๒๕๑๖ ข้อ ๕๒ วรรคแรก.

^๓ ประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่องการคุ้มครองแรงงาน ลงวันที่ ๑๖ เมษายน ๒๕๑๖ ข้อ ๕๒ วรรคสอง

^๔ ประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่องการคุ้มครองแรงงาน ลงวันที่ ๑๖ เมษายน ๒๕๑๖ ข้อ ๕๔(๔).

^๕ เรื่องนี้มีปัญหาคือว่า นายจ้างรับช่วงสิทธิของลูกจ้างไปฟ้องร้องเรียกค่าสินไหมทดแทนทางละเมิดจากผู้ทำละเมิดหรือไม่.

ลูกจ้างได้รับเงินค่าทดแทนเพื่อการประสมอันตราขายเนื่องจากการทำงานแล้วนี้ ไม่ตัดสิทธิ ลูกจ้างที่จะเรียกค่าสินไหมทดแทนเพื่อละเมิดอีกแต่อย่างใด.^๑ ค่าทดแทนตามกฎหมายคุ้มครองแรงงานนี้จึงจ่ายแก่ผู้เสียหายควบคู่ไปกับค่าสินไหมทดแทนตามหลักกฎหมายละเมิด ซึ่งเป็นปัญหาเกี่ยวกับการจ่ายค่าสินไหมทดแทนซ้ำซ้อนกัน (double recovery)

ส่วนที่ ๔ การชดเชยค่าเสียหายที่เกิดจากการขนส่งตามกฎหมายขนส่งทางบก

ในกฎหมายไทย กฎหมายที่ยอมรับหลัก "Liability Without Fault" นอกจากกฎหมายแรงงานแล้ว ยังมีกฎหมายอีกอันหนึ่ง คือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ซึ่งปัจจุบันได้แก่พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ตามกฎหมายนี้กำหนดให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ซึ่งเป็นเจ้าของรถ^๒ ซึ่งใช้ในการขนส่งที่ก่อให้เกิดความเสียหาย จะต้องชดเชยค่าใช้จ่ายเบื้องต้นแก่ผู้เสียหายทางร่างกาย หรือทายาทในกรณีที่ผู้เสียหายถึงแก่ความตาย^๓ ทั้งนี้โดยไม่คำนึงถึงว่าผู้ประกอบการขนส่งนั้น จะเป็นฝ่ายผิดหรือไม่ก็ตาม ความมุ่งหมายของกฎหมายนี้ก็เพื่อคุ้มครองเบื้องต้นแก่ผู้เสียหายจากรถขนส่งของผู้ประกอบการขนส่ง เพราะเห็นว่ารถยนต์ที่ขนส่งนั้นมีโอกาสที่จะก่อความเสียหายแก่บุคคลได้มาก เนื่องจากต้องเกี่ยวข้องกับรถขนส่งประชาชนจำนวนมาก

^๑ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๒๔๓๕-๒๔๓๗/๒๕๑๖

^๒ คำว่า "รถ" มาตรา ๔(๕) ของพระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ให้ความหมายว่า หมายถึง "ยานพาหนะทุกชนิดที่ใช้ในการขนส่งทางบก ซึ่งเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้าหรือพลังงานอื่น และหมายความรวมถึงรถพ่วงของรถนั้นด้วย ทั้งนี้เว้นแต่รถไฟ

^๓ มาตรา ๕๖ พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒.

ผู้ประกอบภาระขนส่งที่จะต้องรับผิดชอบกฎหมายนี้ กฎหมายไม่ได้กำหนดไว้แน่ชัด เป็นประเภทใดบ้าง ใช้เพียงถ้อยคำกลาง ๆ ว่า "ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบภาระขนส่ง"^๑ ซึ่งตามกฎหมายนี้ใบอนุญาตประกอบภาระขนส่งซึ่งออกให้แก่ผู้ประกอบการมี ๔ ประเภท คือ ใบอนุญาตประกอบภาระขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง การขนส่งโดยรถขนาดเล็ก การขนส่งส่วนบุคคล^๒ ในความเห็นของผู้เขียนเห็นว่า ผู้ประกอบภาระขนส่งซึ่งต้องรับผิดชอบ หมายถึงทุกประเภทที่กล่าวนี้ เพราะหากกฎหมายต้องการเพียงบางประเภทก็ควรกำหนดไว้ เฉพาะเช่นเดียวกับการให้ผู้ประกอบภาระขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง และการขนส่งขนาดเล็ก วางหลักทรัพย์ค้ำนายทะเบียนกลาง เพื่อประกันความเสียหายอันเกิด แก่ร่างกายของบุคคลภายนอก^๓ ซึ่งจะกล่าวต่อไป

ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นซึ่งผู้ประกอบภาระขนส่งต้องจ่ายให้แก่ ค่าใช้จ่ายที่ต้องใช้ในการรักษาพยาบาล รวมทั้งค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ระหว่างการรักษาพยาบาล และหรือศาลลงศพ ส่วนจำนวนจะมากน้อยเท่าใด พิจารณาตามความร้ายแรงของความเสียหาย ทั้งนี้ตาม อัตราที่กระทรวงคมนาคมกำหนดไว้ในกฎกระทรวง^๔

เพื่อ เป็นการประกันการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น เพื่อความเสียหายอันเกิดแก่ชีวิต หรือร่างกายของบุคคลภายนอกดังที่กล่าวข้างต้น กฎหมายนี้กำหนดให้ผู้ได้รับใบอนุญาต

๑ ศูนยวิทย์วิทยพัทยากร
 ๑ มาตรา ๕๖ พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒.
 ๒ มาตรา ๒๓ และ ๒๗ พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒.
 ๓ มาตรา ๕๒ พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒.
 ๔ มาตรา ๕๖ วรรคสองและวรรคสาม พระราชบัญญัติขนส่งทางบก

ประกอบการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง และผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก^๑ ต้องวางหลักทรัพย์เป็นเงินสดหรือพันธบัตรรัฐบาลไทยอย่างใดอย่างหนึ่ง หรือทั้งสองอย่างรวมกันค่อนนายทะเบียนกลาง^๒ ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กระทรวงคมนาคมกำหนดในกฎกระทรวง ส่วนจำนวนหรือมูลค่าของหลักทรัพย์ที่วางนั้น กำหนดตามขนาดและประเภทของการประกอบการขนส่ง แต่ต้องไม่น้อยกว่าที่กำหนดในกฎกระทรวง^๓ หลักทรัพย์ที่วางจะเป็นประกันการจ่ายค่าใช้จ่ายเบื้องต้นในกรณีที่ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ซึ่งเป็นเจ้าของรถที่ก่อความเสียหายไม่ยอมชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้น นายทะเบียนกลางมีอำนาจนำหลักทรัพย์ที่ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งนั้นวางไว้มาชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นแทนได้^๔

ส่วนหลักเกณฑ์และวิธีการที่ผู้เสียหายจะได้รับชดใช้ เป็นไปตามที่กฎหมายนี้กำหนดไว้เฉพาะ^๕ ซึ่งสะดวกและรวดเร็วกว่าการฟ้องคดีละเมิด เรียกค่าสินไหมทดแทน

ส่วนผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคลไม่ต้องวางหลักทรัพย์ แต่ก็ต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นตามมาตรา ๕๖ กฎ ฎานิติบัญญัติแห่งชาติ "บันทึกการประชุมคณะกรรมการวิสามัญ พิจารณาร่างพระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. . . . ครั้งที่ ๕ วันจันทร์ที่ ๑๓ พฤศจิกายน ๒๕๒๑" (กรุงเทพมหานคร : สำนักนิติบัญญัติแห่งชาติ, ๒๕๒๑), หน้า ๖.

^๒ นายทะเบียนตามกฎหมายนี้มี ๒ ประเภท คือนายทะเบียนกลางและนายทะเบียนประจำจังหวัด.

^๑ มาตรา ๕๒ พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒.

^๔ มาตรา ๖๓ พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒.

^๕ มาตรา ๕๙, ๕๘, ๖๑, ๖๒ พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒.

อย่างไรก็ตาม มีเชื่อว่าผู้เสียหายจากรถของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกรขนส่งทุกคนจะมีสิทธิได้รับชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้นตามกฎหมายนี้ กฎหมายกำหนดผู้เสียหายที่มีสิทธิไว้ ๓ ประเภท คือ (๑) ผู้เสียหายซึ่งมีไต่อยู่ในรถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหาย แต่ได้รับความเสียหายจากรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น เช่นคนเดินเท้า (๒) ผู้เสียหายซึ่งอยู่ในรถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหาย แต่ไม่รวมถึงผู้ขับขี่รถ คนงานหรือลูกจ้างประจำรถซึ่งอยู่ในระหว่างปฏิบัติหน้าที่ (๓) ผู้เสียหายซึ่งอยู่ในรถคันที่ไม่ได้ก่อให้เกิดความเสียหาย เช่น ผู้ขับ ผู้โดยสาร ฉะนั้น คนขับรถคันที่ก่อความเสียหาย คนงานหรือลูกจ้างประจำรถนั้นซึ่งอยู่ในระหว่างปฏิบัติหน้าที่จึงไม่มีสิทธิได้รับชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้นตามกฎหมายนี้^๑

การที่ผู้เสียหายมีสิทธิได้รับชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้นตามกฎหมายขนส่งทางบก กฎหมายนี้มีวัตถุประสงค์ไว้ชัดว่าไม่ตัดสิทธิผู้เสียหายในอันที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายอันเกิดจากการละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์แต่อย่างใด^๒ กล่าวอีกนัยหนึ่ง ผู้เสียหายอาจได้รับค่าสินไหมทดแทนทั้งจากกฎหมายขนส่งทางบกและตามหลักกฎหมายละเมิดควบคู่กันไป ซึ่งเป็นปัญหาในเรื่องการชดเชยค่าสินไหมทดแทนซ้ำซ้อนกัน

อย่างไรก็ดี ในปัจจุบัน กระทรวงคมนาคมยังไม่ได้ออกกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการตามบทบัญญัติเกี่ยวกับการชดเชยค่าเสียหายที่เกิดจากการขนส่งของกฎหมายนี้ บทบัญญัติส่วนนี้จึงยังใช้บังคับไม่ได้จนบัดนี้

ส่วนที่ ๕ ระเบียบเกี่ยวกับการช่วยเหลือการรักษาพยาบาลและอื่น ๆ

แหล่งค่าสินไหมทดแทนอื่นลำดับสุดท้ายที่ควรกล่าวถึงคือ การช่วยเหลือการรักษาพยาบาลแก่ผู้เสียหาย และ เงินสงเคราะห์ผู้เสียหายได้รับจากองค์การสาธารณสุขต่าง ๆ

^๑ มาตรา ๒๐ พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒.

^๒ มาตรา ๕๕ พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒.

ซึ่งกล่าวได้ว่ามีลักษณะ เป็นค่าสินไหมทดแทนตามความหมายของวิธานพันธียังหนึ่ง การ
 ช่วยเหลือการรักษาพยาบาลอันแรกทีกล่าวถึงก็คือ การช่วยเหลือการรักษาพยาบาลตาม
 ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการสงเคราะห์ประชาชนผู้มีรายได้น้อย เกี่ยวกับการ
 รักษาพยาบาล พ.ศ. ๒๕๒๔ ซึ่งมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๒๓ เป็นต้นไป
 ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีฉบับนี้ ประชาชนทั่วไปซึ่งเจ็บป่วย รวมทั้งผู้ได้รับบาดเจ็บ
 เนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ มีสิทธิได้รับการรักษาพยาบาลในสถานพยาบาลของรัฐ
 (คือสถานพยาบาลของทางราชการ ของสภาวิชาชีพไทย ของกรุงเทพมหานคร และของ
 เทศบาล) โดยไม่เสียค่ารักษาพยาบาลตามวิธีที่ระเบียบนี้กำหนดไว้

บุคคลที่มีสิทธิตามระเบียบนี้คือ คนโสด ซึ่งมีรายได้ไม่เกินเดือนละ ๑,๕๐๐ บาท
 หรือคู่สมรสซึ่งมีรายได้รวมกับบุคคลในครอบครัวแล้วไม่เกินเดือนละ ๒,๐๐๐ บาท ส่วน
 บุคคลที่ไม่มีสิทธิตามระเบียบนี้คือ ข้าราชการและลูกจ้างของรัฐ พนักงานรัฐวิสาหกิจและ
 บุคคลอื่นใดที่มีสิทธิได้รับการสงเคราะห์หรือสวัสดิการการรักษาพยาบาลอย่างอื่นแล้ว

การรักษาพยาบาลที่ผู้บาดเจ็บจะได้รับสงเคราะห์ก็คือ ค่าตรวจโรคธรรมดา
 ค่าตรวจโรคที่คงต้องใช้เครื่องมือพิเศษ ค่าชันสูตรโรค ค่ายา ค่าเลือด ค่าน้ำเกลือ ค่า
 ออกซิเจน ค่าตรวจทางห้องทดลอง ค่าอาหาร ค่าผ่าตัด ค่าทำคลอด ค่าทำหมัน
 ค่าบริการในการวางแผนครอบครัว ค่าอุปกรณ์ธรรมดา ค่าถอนฟัน ค่าทำฟันปลอมที่ใช้
 อะคริลิก (acrylic) เป็นฐาน และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ของผู้ป่วยภายใน ยกเว้นค่าห้อง
 พิเศษ ค่าพยาบาลพิเศษ ค่าแว่นตา ค่าธรรมเนียม และบริการอื่น ๆ

สำหรับข้าราชการหรือลูกจ้างของรัฐ และพนักงานรัฐวิสาหกิจ ซึ่งไม่ได้รับการ
 สงเคราะห์ตามระเบียบดังกล่าว ก็ได้รับการสงเคราะห์เช่นเดียวกันในรูปของสวัสดิการ
 การช่วยเหลือการรักษาพยาบาลที่ทางราชการหรือรัฐวิสาหกิจจ่ายให้แล้วแต่กรณี ซึ่ง เป็นการ
 ช่วยเหลือการรักษาพยาบาลประเภทหนึ่งด้วย

นอกจากช่วยเหลือการรักษาพยาบาลแล้ว ผู้เสียหายบางคนอาจได้รับการสงเคราะห์ช่วยเหลือจากหน่วยงานประชาสงเคราะห์รัฐบาล หรือเอกชน หรือจากองค์การการกุศลต่าง ๆ ได้ในบางครั้ง

การที่ผู้เสียหายได้รับการช่วยเหลือเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลนี้ ก็เหมือนกับกรณีที่ผู้เสียหายได้รับค่าสินไหมทดแทนจากแหล่งค่าสินไหมทดแทนอื่น ชนิดอื่น ๆ คือ ศาลฎีกาของไทย เห็นว่า ไม่ตัดสิทธิผู้เสียหายที่จะได้รับค่าสินไหมทดแทนจากผู้ทำละเมิดเต็มจำนวน ความรับผิด^๑ ซึ่งเป็นปัญหา เกี่ยวกับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนซ้ำซ้อนกัน

การช่วยเหลือการรักษาพยาบาลและการสงเคราะห์ในรูปอื่น ๆ เหล่านี้ นับว่ามีส่วนเบียดเบียนแก่ผู้เสียหายซึ่งประสบอุบัติเหตุทางยานยนต์ได้ แต่ไม่พอเพียง การสงเคราะห์การรักษาพยาบาลตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีไม่ไต่ผล เนื่องจากงบประมาณซึ่งได้มาในแต่ละปีสำหรับใช้ เป็นการรักษาพยาบาลผู้มีรายได้น้อย มีจำนวนน้อย และสถานพยาบาลก็มีไม่เพียงพอกับจำนวนผู้เจ็บป่วย ซึ่งมีจำนวนมาก^๒ ทั้งยังจำกัดรายได้ของบุคคลที่จะมีสิทธิตามระเบียบนี้ ทั้ง ๆ ที่อุบัติเหตุทางยานยนต์เกิดขึ้นได้แก่ชนทุกชั้น ซึ่งอาจประสบความเดือดร้อนเช่นกัน สำหรับการช่วยเหลือการรักษาพยาบาลแก่ข้าราชการหรือพนักงานรัฐวิสาหกิจก็เช่นกัน จำกัดการช่วยเหลือเฉพาะบุคคลประเภทนี้ ซึ่งเป็นเพียงชนกลุ่มหนึ่งของประชาชนส่วนใหญ่ ส่วนการสงเคราะห์ช่วยเหลือจากหน่วยงานประชาสงเคราะห์

^๑ คำพิพากษาฎีกาที่ ๘๒๔/๒๕๐๓, ฎีกาที่ ๔๔๖-๔๔๘/๒๕๑๖, ฎีกาที่ ๗๓๑-๗๓๒/๒๕๑๓, ฎีกาที่ ๑๔๔๓-๑๔๔๔/๒๕๑๓ และฎีกาที่ ๒๔๕๕/๒๕๑๕ (ประมุขใหญ่).

^๒ จีรศักดิ์ จันทร, "พุกแทนชาวบ้าน" เกล็นิวส์ (๖ มกราคม ๒๕๒๕) : ๔ ; "คนจน ๓๒ ล้านใช้บัตรรักษาฟรี ตุลาคม นี้" ไทยรัฐ (๒๑ สิงหาคม ๒๕๒๔) : ๓ ; "ยื่นรักษาโรคฟรีไม่ไต่ผล คนไข้แยะ โรงพยาบาลมีน้อยไม่พอ" ไทยรัฐ (๒๕ ธันวาคม ๒๕๒๔) : ๓.

และองค์การการกุศลทั้งหลาย ก็ยากที่จะหวัง เพราะไม่มีหลักเกณฑ์แน่นอนพอที่จะประกันว่า ผู้เสียหายทุกคนจะได้รับการสงเคราะห์ การประกันสังคม ซึ่งคิดกันมาตั้งแต่ก่อนพุทธศตวรรษที่ ๒๕ จนบัดนี้ก็ยังไม่ได้ประกาศใช้ เป็นกฎหมาย จึงเป็นการยากที่ผู้เสียหายจะหวังการสงเคราะห์จากแหล่งค่าสินไหมทดแทนประเภทนี้

ส่วนที่ ๒ ข้อสรุป

ถึงแม้ว่าการชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายทางร่างกาย เนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ตามระบบกฎหมายไทย จะวางอยู่บนหลักกฎหมายละเมิดกับแหล่งค่าสินไหมทดแทนอื่น ๆ และใช้ร่วมกันดังที่กล่าวมาทั้งหมดนี้ก็ตาม แต่โดยเหตุที่การชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามแหล่งค่าสินไหมทดแทนอื่น ๆ มีขอบเขตการไต่บังคับและการคุ้มครองอยู่ในวงจำกัด กล่าวคือ ความรับผิดชอบตามกฎหมายว่าด้วยสัญญา รับชดเชยโดยสารวัตรไต่บังคับ เฉพาะผู้เสียหายที่เป็นผู้โดยสารยานยนต์ของผู้รับชดเชยคนโดยสาร เพื่อสินจ้าง เท่านั้น การประกันภัยไม่ว่าจะเป็นการประกันชีวิต ซึ่งเป็นประเภทการประกันภัยฝ่ายแรก หรือการประกันภัยความรับผิดเพื่อบุคคลภายนอก ก็ยังไม่เป็นที่นิยมแพร่หลายเท่าที่ควร ทั้งยังมีข้อบกพร่องที่ผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบบุคคลภายนอกที่เสียหายอีกหลายกรณี และกฎหมายคุ้มครองแรงงานในเรื่องการจ่ายเงินทดแทนก็มีขอบเขตการคุ้มครอง เฉพาะลูกจ้าง ทั้งยังจำกัดตัวลูกจ้าง คือต้องไม่ใช่ลูกจ้างของผู้ประกอบการซึ่งเป็นส่วนราชการ หรือกิจการอื่นที่กระทรวงมหาดไทยกำหนด นอกจากนี้ลูกจ้างนั้นยังต้องประสบอุบัติเหตุ เนื่องจากการทำงานด้วย^๒ อย่างไรก็ตาม แม้จะมีกฎหมายคุ้มครองแรงงานในเรื่องนี้อยู่ แต่นายจ้างก็มักมีทิฐิว่า ไม่ยอมจ่ายลูกจ้างผู้ประสบอันตรายต้องไปฟ้องร้องยังศาล เสียเวลานาน แม้ว่ากฎหมายเรื่องนี้จะจัดตั้งกองทุนเงินทดแทนเพื่อแก้ไขปัญหานี้ แต่การกำหนดให้นายจ้างซึ่งต้องจ่ายเงินสมทบกองทุนนี้ มีขอบเขตจำกัด คือต้องเป็นนายจ้างที่มีลูกจ้างตั้งแต่ ๒๐ คน

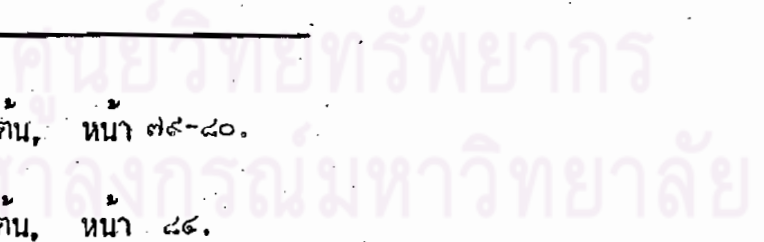
^๑ ดูก่อนต้น, หน้า ๔๔, ๕๖-๕๗, ๖๗-๗๒.

^๒ ดูก่อนต้น, หน้า ๗๖-๗๘.

ขึ้นไป และมีกิจการอยู่ในเขตจังหวัดที่กระทรวงมหาดไทยกำหนด ซึ่งขณะนั้นกำหนดไว้เพียง ๒๐ จังหวัดเท่านั้น^๑ ส่วนการชดเชยค่าเสียหายที่เกิดจากการขนส่งตามกฎหมายขนส่งทางบกก็เช่นกัน คือจำกัดขอบเขตการคุ้มครอง เฉพาะบุคคลภายนอกที่เสียหายจากรถยนต์ที่ประกอบภาระขนส่ง^๒ และที่สำคัญก็คือ ในปัจจุบันการคุ้มครองตามกฎหมายนี้ยังคงใช้บังคับไม่ได้^๓ และท้ายที่สุดก็คือ การสงเคราะห์เกี่ยวกับการรักษาพยาบาลแก่ประชาชนผู้เจ็บป่วย รวมทั้งผู้เสียหายต่อบุคคล เนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ ยังไม่พอเพียงดังที่กล่าวมาแล้ว^๔ ฉะนั้น ปัจจุบันนี้ประชาชนส่วนใหญ่ของประเทศจึงยังคงหวังพึ่งพิงความคุ้มครองในเรื่องค่าสินไหมทดแทนจากหลักกฎหมายละเมิด ซึ่งเป็นกฎหมายที่ใช้บังคับทั่วไป เป็นสำคัญเมื่อประสบอุบัติเหตุทางยานยนต์

ด้วยเหตุนี้ จึงอาจกล่าวได้ว่าในประเทศไทยกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด เป็นกฎหมายหลักที่ใช้บังคับกรณีอุบัติเหตุทางยานยนต์ของไทยในปัจจุบัน เป็นส่วนหนึ่งของกฎหมายละเมิดจนกล่าวได้ว่ากฎหมายเกี่ยวกับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายทางยานยนต์ของไทยในปัจจุบันเป็นส่วนหนึ่งของกฎหมายละเมิด ส่วนแหล่งค่าสินไหมทดแทนอื่น ๆ ซึ่งเสริมหลักกฎหมายละเมิดนั้นยังไม่ก้าวหน้าเท่าที่ควร

^๑ ดูตอนต้น, หน้า ๗๘-๘๐.
^๒ ดูตอนต้น, หน้า ๘๘.
^๓ ดูตอนต้น, หน้า ๘๗.
^๔ ดูตอนต้น, หน้า ๘๘-๘๐.



บทที่ ๓

ประสิทธิภาพของระบบกฎหมายปัจจุบันในการชดเชยค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายต่อบุคคล
เนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์

เป็นเรื่องที่น่าสนใจยิ่งที่จะศึกษาค้นคว้าว่า ระบบกฎหมายปัจจุบันเกี่ยวกับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายทางร่างกายเนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ที่กล่าวอธิบายมาทั้งหมดนั้น ได้ถูกใช้ในการชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายเหล่านั้น อย่างมีประสิทธิภาพ ความความมุ่งหมายของการชดเชยค่าสินไหมทดแทนหรือไม่ เพียงใดในสภาพสังคมไทยปัจจุบัน เมื่อพิจารณาถึงจำนวนประชากร จำนวนยานยนต์ จำนวนอุบัติเหตุทางยานยนต์ จำนวนผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิต และทรัพย์สินเสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ ซึ่งนับวันจะทวีจำนวนขึ้นทุกทีดังที่ได้แสดงให้เห็นแล้วในบทนำ อย่างไรก็ตาม การที่จะพิจารณาว่ากฎหมายใดที่ตราขึ้นโดยเจตนารมณ์อย่างใดอย่างหนึ่งจะสนองเจตนารมณ์นั้นหรือไม่ เพียงใดในการบังคับใช้ในทางปฏิบัติ ก็จำต้องรู้ก่อนว่าเจตนารมณ์ที่ตรากฎหมายนั้นมาคืออะไร ฉะนั้น ก่อนที่เราจะศึกษาว่า ระบบการชดเชยค่าสินไหมทดแทนนี้มีประสิทธิภาพเพียงใด ในเบื้องต้นเราก็ต้องเข้าใจก่อนว่าอะไรเป็นความมุ่งหมายหรือวัตถุประสงค์ของระบบปัจจุบัน

ส่วนที่ ๑ วัตถุประสงค์ของระบบกฎหมายปัจจุบันเกี่ยวกับการชดเชยค่าสินไหมทดแทน

ดังที่ได้แสดงให้เห็นแล้วว่า กฎหมายเกี่ยวกับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ เป็นส่วนหนึ่งของกฎหมายละเมิด ดังนั้น ปัญหาเบื้องต้นที่ว่า อะไรเป็นวัตถุประสงค์ของระบบกฎหมายการชดเชยค่าสินไหมทดแทนปัจจุบัน จึงเป็นปัญหาเบื้องต้นของกฎหมายละเมิดโดยทั่วไปด้วย

เป็นที่กล่าวกันว่า วัตถุประสงค์หลักของกฎหมายละเมิด และของระบบการชดเชยค่าสินไหมทดแทนเพื่ออุบัติเหตุทางยานยนต์ด้วย ก็คือ การชดเชยค่าสินไหมทดแทนเพื่อความ

เสียหาย^๑ หรืออีกนัยหนึ่งคือการทำให้ผู้ต้องเสียหายกลับคืนสู่สถานะเดิมหรือใกล้เคียงกับสถานะเดิมให้มากที่สุด เพื่อประโยชน์ของผู้เสียหาย หน้าที่มีวัตถุประสงค์ประสงค์ในการลงโทษไม่ ซึ่งข้อนี้เป็นหัวใจสำคัญของกฎหมายละเมิด และเป็นเหตุให้วัตถุประสงค์ของกฎหมายนี้ต่างจากกฎหมายอาญา^๒ เมื่อวัตถุประสงค์ของระบบปัจจุบันเป็นการชดเชยค่าสินไหมทดแทนก็หมายความว่า ผู้เสียหายควรได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนเมื่อคนได้รับความเสียหายจากการกระทำละเมิดของบุคคลอื่น

เพื่อสนองวัตถุประสงค์ในการชดเชยค่าสินไหมทดแทนนี้ กฎหมายละเมิดใช้วิธีหลักการของความเสียหายจากเอกชนคนหนึ่งไปยังเอกชนอีกคนหนึ่ง คือจากผู้เสียหายไปยังผู้ทำให้เสียหาย โดยเห็นว่าผู้เสียหายซึ่งเป็นฝ่ายบริสุทธิ์ไม่ควรถูกได้รับความเสียหายนั้น สำหรับเหตุผลที่ว่าทำไมกฎหมายละเมิดจึงต้องผลักดันโดยให้ผู้ก่อความเสียหายชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหาย แทนที่จะปล่อยให้ความเสียหายอยู่ในที่มันเกิด เหตุผลหรือทฤษฎีที่อ้างกันในตำรากฎหมายละเมิดต่างประเทศ โดยเฉพาะตำราของผู้แต่งสมัยเก่า เช่น Salmond on the Law of Torts, 6th ed. 1973^๓ ประการแรกก็คือ หลักความผิด (fault)

Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim—A Blueprint for Reforming Automobile Insurance (Boston: Little, Brown and Company, 1965), p. 242.; p.S.Ateyah, Accidents, Compensation and the Law, pp. 477 - 478.

^๒ วารีนาสกุล, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด จัดการงานนอกสิ่ง ลากนิศวรรได้, หน้า ๑๔๕.

ศาลสูงอังกฤษ (House of Lords) ได้ยืนยันในคดี Rookes V. Barnard (๑๙๖๔) A.C. ๑๑๒๕. และคดี Broome V. Cassell (๑๙๖๒) A.C. ๑๐๒๗ ว่าความมุ่งหมายของกฎหมายละเมิดก็คือการชดเชยค่าสินไหมทดแทน ไม่ใช่การลงโทษ ดู P.S.Atiyah, Accidents, Compensation and the Law, p. 496.

^๓ R.F.V.Heuston, Salmond on the Law of Torts, 6th ed. (London: Sweet & Maxwell, 1973), pp. 20 - 21.

ประการที่สองคือ การลงโทษและการข่มขู่ (Punishment and Deterrence) และประการที่สาม ซึ่งเป็นเหตุผลของทฤษฎีพื้นฐานความรับผิดทางละเมิดสมัยใหม่คือ การรับภาระและการกระจายความเสียหายหรือการแบ่งกับ (Bearing and Distribution of Losses or Allocation of Risks)

ก. ความผิด (Fault) หลักความผิดหรือความจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ซึ่งเป็นพื้นฐานความรับผิดทางละเมิดทั่วไป เป็นหลักที่ยึดถือกันในการวินิจฉัยให้บุคคลรับผิดทางละเมิด ซะก็ใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายในคดีละเมิดทั่วไป รวมทั้งคดีละเมิดทางยานยนต์เกือบทั้งหมดด้วย การใช้หลักนี้กับคดีละเมิดก็เป็นไปอย่างธรรมดา กล่าวคือ ผู้เสียหายอาจได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนหากผู้ก่อความเสียหายเป็นฝ่ายผิด แต่หากผู้ก่อความเสียหายไม่กระทำความผิด หรือผู้เสียหายเป็นฝ่ายผิดเสียเอง ก็จะไม่ได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทน ผู้เสียหายต้องแบกรับภาระความเสียหายนั้นเอง ตามแนวความคิดของหลักนี้ ความเสียหายจะถูกผลักจากผู้เสียหาย ซึ่งบริสุทธิ์ไปยังบุคคลที่ทำความเสียหาย ซึ่งเป็นฝ่ายผิด ประชาชนและนักกฎหมายส่วนมากเชื่อว่าหลักนี้เป็นหลักที่ยุติธรรมในการผลักภาระความเสียหายในคดีละเมิด รวมทั้งคดีอุบัติเหตุทางยานยนต์ด้วย เพราะสอดคล้องกับหลักศีลธรรมที่ยอมรับนับถือกัน

ข. การลงโทษและการข่มขู่ (Punishment and Deterrence) เหตุผลอีกอันหนึ่งที่เกี่ยวพันใกล้ชิดกับหลักความผิดในการผลักความเสียหายก็คือ เหตุผลที่รวมอยู่กับการลงโทษ ซึ่งรวมถึงการแก้แค้นตอบแทน (retribution) การแก้ไขให้กลับคืนดี (reformation) และการข่มขู่ (deterrence) ^๒ การที่ให้ฝ่ายที่รับผิดหรือ

^๑ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim-A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, p. 244.

^๒ เรื่องเดียวกัน, หน้า ๒๔๗.

ผู้ทำละเมิดจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหาย ก็เพื่อเป็นการลงโทษผู้ละเมิด เพื่อมิให้เกิด
ความเสียหายเช่นนั้นอีก อย่างไรก็ตาม การลงโทษจะไม่เกิดประโยชน์ ไม่ว่าในเรื่อง
ความรับผิดชอบทางแพ่งหรือทางอาญา ถ้าผู้ทำละเมิดไม่มีความผิด บุคคลจะไม่ถูกข่มขู่โดยความ
เกรงกลัวการลงโทษในการทำความเสียหายที่เขาก่อโดยไม่ตั้งใจหรือที่เขาคิดว่ากระทำ
โดยพยายามหลีกเลี่ยงอย่างดีที่สุดแล้ว ๑ ทั้งนี้ เหตุผลอันนี้จึงเกี่ยวพันใกล้ชิดอย่างยิ่ง
กับหลักความผิด

การลงโทษมีผล เป็นทั้งการแก้แค้นตอบแทน การแก้ไขให้กลับคืนดี และการข่มขู่
ที่ว่า การลงโทษ เป็นการแก้แค้นตอบแทนก็เพราะ การลงโทษ เป็นการระงับโทษของผู้เสียหาย
หรือฝ่ายผู้เสียหายที่จะคิดแก้แค้นต่อผู้ทำความเสียหาย โดยการแก้แค้นด้วยตนเอง
ซึ่งเป็นการรักษาความสงบด้วย ๒ แต่ผลอันนี้มีความสำคัญน้อยในคดีละเมิด
เนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ ๓ สำหรับผลที่เป็นการแก้ไขให้กลับคืนดีนั้น หมายถึง
ว่าการลงโทษ การปรับปรุงคุณภาพของผู้ทำละเมิดให้ได้มาตรฐานตามสังคมทั่วไป ส่วนที่ว่า

๑ R.F.V. Heuston, Salmond on the Law of Torts, p. 20; M.G.,
Woodroof III, John R. Fonseca, and Alphonse M. Squillante, Automobile
In Surance and No-Fault Law, pp. 5 - 6.

๒ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection
for the Traffic Victim-A Blueprint for Reforming Automobile Insurance,
p. 246; และ M.G., Woodroof III, John R. Fonseca, and Alphonse M.
Squillante, Automobile Insurance and No-Fault Law, p. 6.

๓ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection
for the Traffic Victim-A Blueprint for Reforming Automobile
Insurance, p. 246.

๔ Ibid,

เป็นการข่มขู่ นั้น หมายถึงว่า การวินิจฉัยให้บุคคลรับผิดชอบตามกฎหมายละเมิดถือว่า เป็นเช่นการ
ข่มขู่ต่อพฤติกรรม ซึ่งอาจก่อให้เกิดความรับผิดชอบกล่าว^๑

ในกฎหมายละเมิด Common Law, วัตถุประสงค์ของกฎหมายละเมิดในการ
ข่มขู่ จะเห็นได้จากการให้ผู้ทาละเมิดจ่ายค่าสินไหมทดแทนอันเป็นการลงโทษ (punitive
damages) แก่ผู้เสียหาย โดยปกติค่าสินไหมทดแทนเช่นนี้จะจ่ายให้ในกรณีละเมิดโดยจงใจ
และในบางครั้งก็จ่ายในกรณีที่ถูกคนประพฤตินลักษณะที่น่าจะเกิดขึ้น ซึ่งนำคำอธิบายที่ยัง
ฉะฉาน ในคำพิพากษาของศาลประเทศ Common Law หลายคำพิพากษาจึงวินิจฉัยให้จ่าย
ค่าสินไหมทดแทนประเภทนี้ ในกรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้นโดยความประพฤตินที่เลินเล่อของ
จำเลย รวมทั้งการขับขี่ยานยนต์ที่เลินเล่อด้วย อย่างไรก็ตาม ทางปฏิบัติในคดีอุบัติเหตุ
ทางยานยนต์ของประเทศ Common Law ก็มีกรจ่ายค่าสินไหมทดแทนอันเป็นการ
ลงโทษนั้นน้อยราย^๒

ค่าสินไหมทดแทนอันมีลักษณะเป็นการลงโทษอีกประเภทหนึ่งก็คือ ค่าสินไหม
อันเป็นการทดแทน (compensatory damages) ซึ่งการที่กำหนดให้ผู้ทาละเมิดมีภาระ
ทางเศรษฐกิจที่ต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหาย เพื่อความเสียหายอันแท้จริง
(real damage) ที่ผู้เสียหายได้รับ ก็อาจมีผลในทางข่มขู่เช่นกัน^๓

^๑ M.G. Woodroof III; John R. Fonseca, and Alphonse M.
Suillante, Automobile Insurance and No-Fault Law, p. 6.

^๒ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection
for the Traffic Victim-A Blueprint for Reforming Automobile
Insurance, p. 246.

^๓ Ibid., p. 247.

ค. การรับภาระและการกระจายความเสียหายหรือการแบ่งภัย (Bearing and Distribution of Losses or Allocation of Risks) ปัจจุบันในต่างประเทศ มีนักวิชาการกฎหมายเห็นว่า หลักความผิดหรือการลงโทษ ซึ่งรวมถึงการชดเชยด้วย ไม่เป็น เหตุผลที่เพียงพอในการลดภาระความเสียหาย หรือให้ผู้ทำละเมิดชดเชยค่าสินไหมทดแทน แก่ผู้เสียหาย การลดภาระความเสียหายไม่ได้ขึ้นอยู่กับหลักความผิดหรือการลงโทษ^๑ เพราะในปัจจุบันหลักความผิดไม่ เป็นสาระสำคัญของความรับผิดทางละเมิดเสมอไป^๒ กฎหมายละเมิดรวมทั้งส่วนที่เกี่ยวกับคดีอุบัติเหตุทางยานยนต์ไม่ได้ยึดมั่นอย่างเหนียวแน่นอยู่ กับหลักการจ่ายค่าสินไหมทดแทนที่อาศัยหลักความผิด มีหลายกรณีที่เป็นข้อยกเว้นออกจากหลัก ความผิด^๓ เช่น การให้บุคคลรับผิดโดยเด็ดขาด เพื่อความเสียหายที่เกิดจากสิ่งที่เป็น อันตรายอย่างยิ่ง^๔ เป็นต้น ส่วนผลในทางลงโทษและชดเชยก็เช่นกัน ไม่ใช่เป็นวัตถุประสงค์หรือ เหตุผลหลักของกฎหมายละเมิด^๕ และด้วยเหตุผลหลายประการที่ทำให้ผล

^๑ Ibid., pp. 244-249.; และดู R.F.V.Heuston, Salmond on the Law of Torts, pp. 21-23.; และ P.S.Atiyah, Accident, Compensation and the Law, pp. 413,442.

^๒ R.F.V.Heuston, Salmond on the Law of Torts, pp. 21-22.

^๓ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim-A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, p. 246.

^๔ R.F.V.Heuston, Salmond on the Law of Torts, p. 22.

^๕ Ibid., p. 23.

ในทางชุมชนของการวินิจัยให้รับผิดนั้นไม่แน่นอน ในความเชื่อของนักวิชาการกฎหมายนั้น เห็นว่าผลในทางชุมชนมีขอบเขตค่อนข้างจำกัด และมีบทบาทน้อยต่อผู้ชนชั้นในคดีอุบัติเหตุทางยานยนต์^๑

ตามความเห็นของนักวิชาการกฎหมายเหล่านี้เห็นว่า เหตุผลในกรณีลักษณะความเสียหายนั้นก็คือ การรับภาระและการกระจายความเสียหายหรือการแบ่งภัย^๒ ซึ่งหมายความว่า การวินิจัยว่าควรชดเชยหรือไม่ชดเชยควรวางอยู่บนความสามารถในการรับหรือกระจายความสูญเสียหรือภัย แต่อย่างไรก็ดี เหตุผลนี้มีรูปแบบที่กว้างขวางต่างกัน^๒ รูปแบบ คือผู้สนับสนุนเหตุผลส่วนน้อยเสนอว่า ความสามารถในการรับภัยความสูญเสียควรพึงเล็งอยู่ที่การเปรียบเทียบระหว่างคู่กรณี ๒ ฝ่ายในคดีโดยดูว่าระหว่างคน ๒ คนนั้นใครมีความสามารถในการรับความสูญเสียได้ดีกว่า แน่แน่นอนผลก็จะ เป็นว่าคนที่ร่ำรวยกว่าควรจะเป็นผู้รับความสูญเสียนั้น แต่ข้อจำกัดของรูปแบบนี้ก็คือว่า มุ่งพิจารณาอยู่ที่ความร่ำรวยของบุคคลมากกว่า เหตุผลอื่น ซึ่งจะกลายเป็นว่า เราแยกกฎหมายอันหนึ่งเพื่อคนรวย อีกอันหนึ่งเพื่อคนจน แม้ว่า จะเป็นการดีที่เราจะเอนเอียงเข้าข้างคนจนก็ตาม^๓

รูปแบบอีกอันหนึ่งของเหตุผลที่ว่าความรับผิดชอบควรอยู่ที่ความสามารถในการรับหรือกระจายภัย เป็นรูปแบบที่กว้างกว่ารูปแบบแรก โดยไม่เน้นอยู่เฉพาะที่ตัวโจทก์และจำเลยแต่ละคน แต่พิจารณาเปรียบเทียบระหว่างกลุ่มบุคคล ๒ ระดับ ระดับหนึ่งรวมจำเลยอยู่ด้วย ส่วนอีกระดับหนึ่งรวมถึงโจทก์ด้วย รูปแบบอันนี้มุ่งความสนใจประการแรกอยู่ที่ความสามารถของกลุ่มบุคคล ซึ่งอยู่ในสภาพแวดล้อมอย่างเดียวกัน คือเสี่ยงภัยต่อความรับผิด

^๑ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim-A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, pp. 248 - 249.

^๒ Ibid., p. 249.; P.S. Atiyah, Accidents, Compensation and the Law, pp. 486 - 495.

^๓ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim-A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, p. 249.

เพื่อความเสียหาย ในการรับภัยซึ่งกระจายไประหว่างกลุ่มบุคคลนั้น และประการที่สอง มุ่งอยู่ที่ความเป็นธรรมในการกำหนดให้แต่ละคนรับภัยความสูญเสียส่วนหนึ่ง ซึ่งเกิดจากการกระทำที่ก่อความรับผิดชอบดังกล่าว รูปแบบนี้สอดคล้องกับเหตุผลของ เรื่องความรับผิดโดย เกิดจาก ซึ่งกำหนดให้บุคคลที่ครอบครองทรัพย์สิน เป็นอันตรายอย่างยิง รับผิดชอบในความเสียหาย ที่เกิดจากทรัพย์สินนั้น บุคคลที่ครอบครองทรัพย์สินอันตรายนั้น เป็นระดับบุคคลซึ่งสามารถกระจาย และรับความสูญเสียได้ดีกว่าผู้เสียหาย ไม่ว่าโดยการซื้อประกันภัยหรือโดยหาสิ่งประกัน ความมั่นคงทาง เศรษฐกิจของตนเอง การกระจายและรับความสูญเสียหรือภัยนี้ ในปัจจุบัน มีอยู่แล้วโดยการประกันภัยความรับผิดทางละเมิด ซึ่งกระจายไประหว่างบุคคลซึ่งอยู่ใน ภาวะที่อาจรับผิดชอบทางละเมิดต่อบุคคลอื่น^๑

เหตุผลของการหลักการที่ว่า เป็นการรับและกระจายความสูญเสียหรือการแบ่ง ภัยนี้ อาจพบได้ในกรณีความรับผิดโดย เกิดจากในกฎหมายละเมิด และในกฎหมายเกี่ยวกับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนนอกหลักกฎหมายละเมิด เช่น กฎหมายการจ่ายเงินทดแทนแก่คนงาน ที่ประสบอันตราย เป็นต้น^๒

ในกฎหมายเกี่ยวกับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนของไทย เหตุผลที่อยู่เบื้องหลัง การหลักการหรือการชดเชยค่าสินไหมทดแทนมีอยู่ทั้ง^๓ เหตุผล คือในกฎหมายละเมิดมี ทั้งหลักความผิดและการลงโทษ ซึ่งรวมถึงการชดเชยอยู่ในหลักความรับผิดทางละเมิดทั่วไป (มาตรา ๘๒๐) และการรับและการกระจายภัยความสูญเสียอยู่ในเรื่องความรับผิดโดย เกิดจากทั้งหลาย เรื่องความรับผิดของผู้รับชดเชยตามสัญญา รับชดเชยโดยสำรมีหลักความผิด ในทางสัญญา เป็น เหตุผลของการชดเชยค่าสินไหมทดแทน การจ่ายเงินประกันตามกฎหมาย ประกันภัย และการจ่ายเงินทดแทนหรือค่าเสียหายตามกฎหมายคุ้มครองแรงงานแก่ลูกจ้าง

^๑ Ibid., pp. 249 - 250.

^๒ P.S. Atiyah, Accidents, Compensation and the Law, pp.489-490.

ที่ประสบอุบัติเหตุ หรือตามกฎหมายขนส่งทางบก แล้วแต่กรณี มีหลักเรื่องกรรมและการกระจายภัยความสูญเสีย เป็นเหตุผลของการชดเชยค่าสินไหมทดแทน แต่อย่างไรก็ตาม ในเรื่องการชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามกฎหมายไทย กฎหมายละเมิดยังคง เป็นกฎหมายพื้นฐานสำคัญอยู่ และวางพื้นฐานความรับผิดชอบทั่วไปอยู่บนหลักความผิด ฉะนั้น การชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามระบบกฎหมายไทยจึงวางอยู่บนหลักความผิด เป็นสำคัญ

ส่วนที่ ๒ ประสิทธิภาพของระบบปัจจุบัน

ไม่ว่าเหตุผลในการชดเชยค่าสินไหมทดแทนจะเป็นอย่างไรก็ตาม วัตถุประสงค์ของระบบปัจจุบันก็ เป็นการชดเชยค่าสินไหมทดแทน ซึ่งก็หมายความว่าความระบบปัจจุบันผู้เสียหายควรได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทน เมื่อเขาควรได้รับ แต่ในสภาพความเป็นจริงปัจจุบันหา เป็นเช่นนั้นไม่ ระบบการชดเชยค่าสินไหมทดแทนที่มีอยู่ ซึ่งวางอยู่บนกฎหมายละเมิด เป็นสำคัญในส่วนที่ปรับใช้กับกรณีอุบัติเหตุทางยานยนต์นั้น ไม่อาจสนองวัตถุประสงค์ของระบบที่ เห็นว่า เป็นธรรมนี้ได้ เพียงพอด้วยเหตุผลหลายประการ แม้กรณีที่ผู้เสียหายควรได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทน ก็มีผู้เสียชีวิตหรือบาดเจ็บจำนวนมากที่ไม่ได้รับชดเชย หรือได้รับน้อยกว่าที่ควร และกว่าจะไต่รับก็เป็นเวลานานหลังจากคนได้รับบาดเจ็บ นอกจากนี้ ยังมีกรณีที่ระบบกฎหมายปัจจุบันไม่มีโอกาสแม้แต่เข้าไปมีส่วนในการวินิจฉัยว่าควรจะให้ชดเชยหรือไม่เลย เช่น กรณีชนแคว้นนี้ ซึ่งเกิดขึ้นอยู่บ่อย ๆ ในประเทศไทย คงจะได้เห็นในรายละเอียดต่อไปนี้

ก. ผู้เสียหายไม่ได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทน เพราะผู้รับผิดชอบอยู่ในฐานะทาง การเงินที่จะชดเชยไม่ได้

ในคดีอุบัติเหตุทางยานยนต์ ถึงแม้ว่าผู้เสียหายจะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเอาจากผู้รับผิดชอบได้ และสมมุติว่าประสบความสำเร็จในการต่อรองตกลง เรื่องค่าสินไหมทดแทนกับผู้ก่ออุบัติเหตุโดยละเมิด หรือว่าชนะคดีตามคำพิพากษาของศาลก็ตาม แต่ก็ไม่นับว่าผู้เสียหายจะได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามข้อตกลงหรือคำพิพากษาของศาลหรือไม่

เพราะการที่ผู้เสียหายจะได้รับชดเชยหรือไม่ขึ้นอยู่กับความรับผิดชอบทางการเงินของผู้รับผิดชอบในการเกิดอุบัติเหตุ เหตุร้าย ถ้าผู้ที่ต้องรับผิดชอบไม่มีเงินที่จะชดเชยค่าสินไหมทดแทนแล้ว ผู้เสียหายก็ไม่มีโอกาสได้รับค่าสินไหมทดแทนอย่างแท้จริงเลย ประสิทธิภาพของระบบปัจจุบันจึงขึ้นอยู่กับฐานะทางการเงินของผู้รับผิดชอบในอุบัติเหตุ

ในทุกวันนี้ มีนักวิชาการในวงการประกันภัยจำนวนไม่น้อยกล่าวไว้ และเราต้องยอมรับว่าถ่ากลาวนั้นเป็นความจริงว่า มีผู้เสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์จำนวนมากไม่ได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทน เพราะเหตุที่ผู้ที่ต้องรับผิดชอบในอุบัติเหตุไม่มีความสามารถทางการเงินเพียงพอที่จะชดเชยความเสียหายได้ แม้ผู้เสียหายจะโชคก็ตกลงเรื่องค่าสินไหมทดแทนได้หรือจนจะคดีตามคำพิพากษาของศาลก็ตาม ปัญหาเรื่องความรับผิดชอบทางการเงินของผู้ขับขี่นั้นนับวันจะยิ่งรุนแรงมากขึ้น เนื่องจากในปัจจุบันมีการให้เครดิตสินเชื่ออื่นอย่างกว้างขวางทั้งในเรื่องการเช่าซื้อและการซื้อขายเงินผ่อน บุคคลซึ่งแม้ไม่มีสินทรัพย์หรือเงินก้อนพอที่จะซื้อยานยนต์ด้วยเงินสดได้ ถ้ามีเงินจำนวนหนึ่งก็สามารถไปวางค้ำประกันกับบริษัท จำหน่ายยานยนต์นำยานยนต์ออกมาใช้บนท้องถนนได้ ตัวอย่างที่เห็นได้ก็เช่น การวางเงินค้ำประกันโดยสารสองแถวมาวิ่งหาเงินเป็นค่าเช่าซื้อรถ ซึ่งนอกจากผู้ขับขี่จะต้อง

ปฎิษะ สิทธิประภา, "การประกันภัยรถยนต์เพื่อคุ้มครองบุคคลภายนอก," วารสารประกันภัย (มกราคม ๒๕๑๖) : ๕๔, ชัยสิทธิ์ ชิติสุทธิ, "ควรมีกฎหมายประกันภัยยานยนต์เพื่อบุคคลที่สามในเมืองไทยแล้วหรือยัง" วารสารสำนักงานประกันภัย ๓ (กรกฎาคม-กันยายน ๒๕๑๑) : ๓๘, กระจ่างพานิชย์, สำนักงานประกันภัย, "การประกันภัยรถยนต์ทุกคันบนท้องถนน" วารสารสำนักงานประกันภัย ๓ (ตุลาคม - ธันวาคม ๒๕๑๑) : ๓๕ - ๓๖, วิทยากร เชียงกุล, "ความเสียหายทางเศรษฐกิจอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุบนท้องถนน," วารสารเศรษฐกิจ ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มกราคม - กุมภาพันธ์ ๒๕๒๒) : ๕.

หาเงินเลี้ยงครอบครัวแล้ว ยังต้องหาเงินส่ง เป็นค่ารถอีกด้วย” บุคคลเหล่านี้จึงไม่อยู่ในฐานะทางการเงินที่จะรับผิดชอบค่าใช้จ่ายได้ อีกตัวอย่างหนึ่งก็คือ คนขับรถแท็กซี่ซึ่ง เขารอดเข้ามา พวกนี้ก็ไม่อยู่ในฐานะรับผิดชอบได้เช่นกัน ^๒ ในกฎหมายไทยก็ดูเหมือนจะรับรู้ถึงความไม่สามารถของผู้ทะเลาะ เมื่อก่อน การที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มีบทบัญญัติให้บุคคลรับผิดชอบในการทะเลาะ เมื่อก่อนบุคคลอื่น เพราะเห็นว่าผู้รับผิดชอบเพื่อละเมิดของผู้อื่นนั้น อยู่ในฐานะทางการเงินที่จะรับผิดชอบดีกว่าผู้ทะเลาะ เมื่อก่อนเอง แต่กระนั้นก็ตาม ความสามารถรับผิดชอบขึ้นอยู่กับฐานะทางการเงินของผู้รับผิดชอบ เพื่อผู้อื่นนั้น จึงยากที่จะหลีกเลี่ยงปัญหาความสามารถในการรับผิดชอบนี้ได้ กฎหมายอีกอันหนึ่งที่รับรู้และพยายามเสริมสร้างความสามารถรับผิดชอบคือ กฎหมายประกันภัย ผู้ขับขี่อาจเอาประกันภัยความรับผิดทางละเมิดที่เกิดจากการใช้ยานยนต์เพื่อบุคคลภายนอก ซึ่งเป็นการประกันว่าผู้ขับขี่จะสามารถจ่ายค่าสินไหมทดแทนได้โดยบริษัทประกันภัยเป็นผู้ชดเชยแทน นอกจากนี้ยังมีกฎหมายขนส่งทางบก ซึ่งบังคับให้รถยนต์โดยสารและรถยนต์บรรทุกวางหลักทรัพย์เป็นเงินสดหรือพันธบัตรรัฐบาลไทยอย่างใดอย่างหนึ่งหรือทั้งสองอย่างไว้กับนายทะเบียนกลาง เพื่อประกันความเสียหายอันเกิดแก่ชีวิตหรือร่างกายของบุคคลภายนอก แต่โดยเหตุที่การประกันภัยความรับผิดยังคงไม่แพร่หลายและการชดเชยค่าเสียหายตามกฎหมายขนส่งทางบกยังไม่บังคับดังที่กล่าวแล้ว ผู้ประสบความเสียหายและประชาชนที่เผชิญโอกาสที่อาจเกิดอุบัติเหตุ เมื่อใดก็ได้ จึงสิ้นหวังที่จะได้รับการประกันการจ่ายค่าสินไหมทดแทนภายใต้ระบบปัจจุบัน

^๑ วิสิษฐ์ เอื้อวิโรจน์กูร, ขับเช่าลูก (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์เรือนแก้ว การพิมพ์, ๒๕๒๒), หน้า ๒๓๐ - ๒๓๓.

^๒ ปุณณะ สิทธิประภา, "การประกันภัยรถยนต์เพื่อคุ้มครองบุคคลภายนอก," ข่าวสารประกันภัย, หน้า ๕๔.

ช. ผู้เสียหายได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนน้อยกว่าที่ควร

นอกจากผู้เสียหายจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ไม่ได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนแล้ว ในหลาย ๆ กรณี แม้ผู้เสียหายจะได้รับชดเชยชดเชยที่น้อยกว่าความเสียหายที่ได้รับหรือน้อยกว่าที่ควร โดยเฉพาะในต่างจังหวัด เช่น ถูกรถยนต์ชนตายแล้วได้แค่ค่าปลงศพ เพียง ๒,๐๐๐ บาท ซึ่งเป็นความเป็นจริงที่น่าสลดใจ^๒ ทั้งนี้อาจเป็นเพราะผู้รับผิดชอบไม่มีความสามารถทางการเงิน พอกดขี่ที่กล่าวแล้วหรือเพราะโดยทั่วไปแล้ว ผู้เสียหายอยู่ในฐานะทางเศรษฐกิจน้อยกว่าผู้รับผิดชอบ การตกลงต่อรอง เรื่องการชดเชยค่าสินไหมทดแทนจึงอยู่บนพื้นฐานไม่เท่าเทียมกัน ความสามารถทางการเงินในการดำเนินคดีในศาลก็ไม่เท่ากัน ผู้บาดเจ็บหรือครอบครัวไม่มีเงินเสียค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดี และไม่อาจทนทานรับความบาดเจ็บเสียหายได้เป็นเวลานาน จึงจำยอมรับเอา เงินค่าสินไหมทดแทนจำนวนเพียงเล็กน้อยจากผู้รับผิดชอบทางละเมิด เพื่อบรรเทาความเดือดร้อนของตนและครอบครัว ซึ่งเป็นปัญหาเฉพาะหน้าในขณะนั้น ในกรณีเช่นนี้ ประสิทธิภาพของระบบปัจจุบันที่เราหวังว่า เมื่อผู้เสียหายได้รับความเสียหาย ก็ควรได้รับค่าเสียหายตามจำนวนความเสียหายนั้น ก็ไม่สามารถบรรลุผลโดยสมบูรณ์ด้วยเหตุดังกล่าวนี้

๑. ชนาวัฒน์ จงจิตต์ชากา, "พ.ร.บ. ประกันค่าเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถยนต์กับวงการประกันภัย," วารสารประกันภัย หน้า ๗๒ - ๗๓. (ม.ป.ท.), ๒๕๑๖. (สมาคมตัวแทนขายประกันจักษิพิมพ์ เป็นฉบับอนุสรณ์คล้ายวันเกิด ครบรอบปีที่ ๕ - ๓๐ พฤษภาคม ๒๕๑๖); ปุณณะ สิทธิประภา, "การประกันภัยรถยนต์เพื่อคุ้มครองบุคคลภายนอก," วารสารประกันภัย, หน้า ๕๖ - ๕๗.; สมาคมตัวแทนขายประกัน, "กฎหมายประกันคนถูกรถชนเข้าสภา อาจพิจารณาปรับ ๓ วาระตาม, วารสารประกันภัย, หน้า ๑๑๑.

^๒ ปุณณะ สิทธิประภา, "การประกันภัยรถยนต์เพื่อคุ้มครองบุคคลภายนอก," วารสารประกันภัย, หน้า ๕๖ - ๕๗.

ค. ผู้เสียหายได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนล่าช้า

เหตุอีกประการหนึ่งที่ทำให้ประสิทธิภาพของระบบปัจจุบันในการคุ้มครองผู้เสียหายลดลงก็คือ การที่ผู้เสียหายได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนล่าช้าหลังจากได้รับความเสียหายแล้ว เมื่อบุคคลได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต เนื่องจากอุบัติเหตุ เขาและครอบครัวย่อมต้องประสบกับความเดือดร้อนลำบากในการครองชีพ ยิ่งถ้าผู้เสียหายเป็นบุคคลยากจนด้วยแล้ว ก็ยิ่งต้องเดือดร้อนทุกข์ยากอย่างยิ่ง เพราะเมื่อร่างกายได้รับบาดเจ็บหรือผู้หาเลี้ยงครอบครัวเสียชีวิต ย่อมกระทบกระเทือนถึงการทำมาหารรายได้จนเจือครอบครัว ทั้งยังอาจหันไปยืมสินมาเป็นค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลอีกด้วย ดังนั้น ผู้เสียหายจึงจำเป็นต้องได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนโดยเร็ว เพื่อบรรเทาความเดือดร้อนเสียหาย แต่สภาพในปัจจุบันไม่อาจอำนวยความสะดวกจำเป็นของผู้เสียหายได้ ด้วยเหตุที่ผู้รับผิดมักไม่ชดเชยค่าสินไหมทดแทนหรือชดเชยน้อยกว่าที่ควร ผู้เสียหายส่วนใหญ่จึงต้องจำองทนความฟ้องร้องดำเนินคดีกันถึงศาลซึ่งเสียเวลาในการดำเนินคดีเป็นเวลานานกว่าจะได้รับชดเชย^๑ ในระหว่างรอคอยคำพิพากษาของศาล เราจะมองเห็นภาพว่าผู้เสียหายและครอบครัวต้องเผชิญภัยพิบัติเพียงใด ปัญหาความล่าช้าของการดำเนินคดีในศาลนั้นมีมานานแล้วในระบบศาลไทย แม้แต่ในวงการศาลเองก็ยอมรับ ดังจะเห็นได้ในรายงานการสัมมนาของศาลแพ่ง เมื่อ พ.ศ. ๒๕๑๑^๒

^๑ ชนาวัฒน์ จงจิตต์ชากา, "พ.ร.บ. ประกันค่าเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถยนต์กับวงกัการประกันภัย," วารสารประกันภัย, หน้า ๗๒ - ๗๓, สมาคมตัวแทนขายประกัน, "กฎหมายประกันคนถูกรถชนเข้าสภา อาจพิจารณารวด ๓ วันระมาณ"
วารสารประกันภัย, หน้า ๑๑๑, สมาคมตัวแทนขายประกัน, "จะออกกฎหมายให้เจ้าของรถมีเงินประกัน (กฎหมายรถยนต์)," วารสารประกันภัย (ฉบับปี พ.ศ. ๒๕๑๔) :

๕๕ - ๖๐.

^๒ กระทรวงยุติธรรม, รายงานการสัมมนาของศาลแพ่ง เรื่องความร่วมมือในการดำเนินกระบวนการพิจารณาทางแพ่ง ระหว่างวันที่ ๒๒ - ๒๓ มีนาคม ๒๕๑๑ (ม.ป.ท.)

๒๕๑๑; หน้า ๒๓ - ๓๓.

สำหรับ เหตุแห่งความล่าช้ามีอยู่หลายประการ เป็นต้นว่า ๑) ความขอ เลื่อนคดี เอกสารประกอบ
สำนวนไม่พร้อม เหตุขัดข้อง เกี่ยวกับพยานบุคคล เช่นพยานไม่มาศาล ห้องพิจารณาคดีไม่พอ
และอื่น ๆ ๑) ในประเทศไทย คดีแพ่ง เกี่ยวกับอุบัติเหตุ เหตุทางยานยนต์มักดำเนินคดีความ
ไปกับคดีอาญาฐานทำให้คนตายหรือบาดเจ็บโดยประมาท และศาลมักรอการพิจารณาคดีแพ่ง
ไว้เพื่อรอฟังผลคดีอาญา ซึ่งกว่าจะแล้วเสร็จ ก็กินเวลานาน ทำให้คดีแพ่งล่าช้าออกไป นอกจากนี้
ในปีหนึ่ง ๆ ก็มีคดีแพ่ง ซึ่งรวมทั้งคดีละเมิดโดยอุบัติเหตุทางยานยนต์ ขึ้นสู่ศาลเป็นจำนวน
มาก ทำให้คดีรกร้างอยู่ในทะเล เป็นคดีของศาล เกินกำลังผู้พิพากษาซึ่งมีอัตรากำลังไม่เพียงพอ
อยู่แล้ว ดังนั้น ปีหนึ่ง ๆ จึงมีคดีแพ่งค้างพิจารณาจากปีก่อน ๆ ในศาลชั้นต้นทั่วราชอาณาจักร
นอกจากศาลแขวงและศาลคดีเด็กและเยาวชนนับพัน ๆ คดีทีเดียว ๒) ปัจจุบันยังไม่
ประสบผลสำเร็จในการแก้ไขปัญหาคความล่าช้า และยากที่จะแก้ไขสำเร็จได้ ผู้เสียหายจึง
ยากจะหวังความคุ้มครองอย่างเต็มที่จากการ เรียกร่องคำสินไหมทดแทนโดยทางศาล

ง. ผู้เสียหายไม่สามารถหาตัวผู้รับผิดชอบใช้คำสินไหมทดแทนได้

กรณีดังกล่าวมาข้างต้นทั้ง ๓ ข้อนั้น เป็นกรณีที่ผู้เสียหายมีโอกาสเรียกคำสินไหม
ทดแทนจากตัวผู้รับผิดชอบ แม้ว่าเรียกร้องแล้วจะไม่ได้รับชดใช้ก็ตาม แต่มีหลายกรณีที่ผู้เสียหาย
ไม่มีแม้แต่โอกาสเช่นนั้นเลย กล่าวคือ ในปัจจุบันมีความจริงอันหนึ่งที่เกิดขึ้นในประเทศไทย
ซึ่งต้องยอมรับกัน คือมีอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนท้องถนนมากมายและบ่อยครั้งที่ผู้ขับขี่ชนแล้วหนี
(hit-and-run driver) หรือไม่รู้วาระรถคันใดชน (unidentified car) หรือรู้แต่
ตามหาไม่พบ หรือรู้ แต่ผู้ขับขี่ชนหมายเลขทะเบียนรถหรือป้ายวงกลมปลอม ๓) หรือกรณี

๑) เรื่องเดียวกัน.

๒) สำหรับสถิติคดีแพ่งคดีได้จากรายการประจำปีต่าง ๆ ของกระทรวงยุติธรรม
หรือที่ตีพิมพ์ในวารสารกฎหมาย ของกระทรวงยุติธรรม.

๓) วิสิษฐ์ เอื้อวิโรจน์กูร. ขับเข้าคุก, หน้า ๒๒๕.

จำเลยเป็นบริษัทใช้ชื่อจดทะเบียน เป็นบริษัทหนึ่ง แต่หนังสือหรือตราบริษัทไว้ข้างรถ เป็นอีกชื่อหนึ่งที่ใกล้เคียงกัน เมื่อผู้เสียหายยื่นฟ้องจำเลยในนามบริษัทที่ติดไว้ข้างรถโดยไม่ตรวจสอบให้ดี จำเลยก็จะต่อสู้ว่าฟ้องผิดคน เพราะชื่อจำเลยตามฟ้องกับชื่อจำเลยเป็นคนละชื่อกัน ศาลก็ต้องยกฟ้อง ผู้เสียหายจะมาฟ้องใหม่โดยใช้ชื่อที่ถูกต้องก็ไม่ทันเสียแล้ว เพราะล่วงเลยกำหนดอายุความฟ้องร้องทางแพ่ง ๑ ปี ตาม ป.พ.พ.มาตรา ๔๔ แล้ว ° ดังนั้นเป็นต้น แม้ พ.ร.บ.จรรยาบรรณกบข.ใหม่ คือฉบับ พ.ศ. ๒๕๒๒ จะได้บัญญัติไว้ในมาตรา ๗๔ ก็ตามว่า ผู้ขับรถในทางซึ่งก่อให้เกิดการเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น ไม่ว่าจะ เป็นความผิดของผู้ขับหรือไม่ก็ตาม ต้องหยุดรถและให้ความช่วยเหลือตามสมควร พร้อมทั้ง แสดงตัวและแจ้ง เหตุข้อพนักงานเจ้าหน้าที่ที่ใกล้เคียงทันที และต้องแจ้งชื่อ และหมายเลข ทะเบียนรถของตนแก่ผู้ได้รับความเสียหายด้วย ถ้าไม่ปฏิบัติตามหรือหลบหนี ก็ให้สันนิษฐานว่า เป็นผู้กระทำความผิด ซึ่งน่าจะเป็นผู้กระทำความผิดในทางแพ่ง เพราะสอดคล้องกับ ป.พ.พ. มาตรา ๔๒๒ และมีความผิดอาญาตาม พ.ร.บ.จรรยาบรรณกบข. มาตรา ๑๖๐ ทั้งให้

เรื่องเดียวกัน, หน้า ๒๒๖ - ๒๒๗).

ผู้เขียนเห็นว่า ข้อสันนิษฐานกฎหมายนี้ใช้ได้เฉพาะในทางแพ่งเท่านั้น น่าจะ ใช้ในทางอาญาไม่ได้ เพราะในกฎหมายส่วนอาญาไม่ว่าประมวลกฎหมายอาญาหรือประมวล กฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ซึ่งเป็นหลักของกฎหมายที่มีโทษทางอาญาทั้งปวงไม่มีบท สันนิษฐานความผิดไว้เลย และกึ่งกับหลักทั่วไปของกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาที่ว่า ในคดีอาญา โจทก์มีภาระนำพยานหลักฐานเข้าสืบให้ศาลเห็นความผิดของจำเลยเสมอ (ป.ว.อ.มาตรา ๑๗๔) จะอาศัยข้อสันนิษฐานตาม พ.ร.บ.จรรยาบรรณกบข. ผลักภาระ นำสืบให้ตกอยู่กับจำเลยเพื่อแก้ตัวไม่ได้ และศาลก็ต้องไม่พิพากษาลงโทษจำเลยจนกว่า จะแน่ใจว่ามีภาระกระทำผิดและจำเลยเป็นผู้กระทำความผิดนั้น (ป.ว.อ. มาตรา ๒๒๗).

พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจยึดรถคันที่ผู้ขับขี่หลบหนีหรือไม่แสดงตนว่า เป็นผู้ขับขี่ไว้จนกว่าคดีถึงที่สุด หรือได้ตัวผู้ขับขี่ ถ้า เจ้าของหรือผู้ครอบครองไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ภายในหกเดือนนับแต่วันเกิดเหตุ ให้ถือว่ารถนั้นเป็นทรัพย์สินซึ่งใช้ในการกระทำความผิดหรือเกี่ยวกับการกระทำความผิด และให้ตกเป็นของรัฐ^๑ ก็ตาม แต่บทบัญญัตินี้ก็ไม่มีผลกับผู้ขับขี่ หรือทำให้ผู้ขับขี่ชนแล้วหนีลดลง ในปัจจุบันกลับเกิดทัศนคติผิด ๆ ว่าคนขับรถที่เคยชนแล้วไม่เคยติดคุก เพราะหนีทุกครั้ง เป็นผู้ประสมการดี เมื่อเวลานายจ้าง โดยเฉพาะบริษัทขนส่งหรือพวกเจ้าของรถบรรทุกสิบล้อรับสมัครคนขับรถ จะต้องสอบถามก่อนว่า เคยขับรถชนคนตายหรือไม่ ถ้าไม่เคยเลย จะไม่รับเด็ดขาด ถ้าเคยชนแล้วแต่ถูกจับได้และพ้นโทษมาได้ไม่นาน ก็รับไว้แต่ให้ค่าจ้างน้อย แต่ถ้ายกกว่า เคยชนคนตายมาแล้วหลายศพ แต่ไม่เคยต้องโทษเลย เพราะชนแล้วหนีทุกครั้ง นายจ้างก็จะรีบรับไว้และให้ค่าจ้างสูง ทั้งก่อนออกรถแต่ละครั้งนายจ้างก็มักยั่วว่าให้ชนแล้วหนี^๒ ส่วนการใช้ชื่อบริษัทปลอมนั้น แม้เป็นความผิดอาญาตาม พ.ร.บ.กำหนดความผิดเกี่ยวกับห้างหุ้นส่วนจดทะเบียนมา พ.ศ. ๒๔๘๘ มาตรา ๔ และมาตรา ๖ ซึ่งมีบัญญัติว่า ผู้ใดบังอาจใช้ชื่อที่ไม่มีตัวตนตามที่จดทะเบียนไว้อย่างถูกต้อง มีโทษปรับไม่เกิน ๒,๐๐๐ บาท ก็น้อยเกินกว่าที่จะข่มขู่ให้ห้างหุ้นส่วนฯ หรือบริษัทเจ้าของรถเกรงกลัวได้ เพราะยากที่จะมีเจ้าหน้าที่กรมทะเบียนการค้ามาตรวจสอบสวนบ่อย ๆ เว้นแต่จะเกิดเรื่อง แต่แม้เกิดเรื่องแล้วถูกเจ้าหน้าที่ตรวจพบ ก็เสียค่าปรับน้อยกว่าที่จะถูกฟ้องเรียกช่องทางแพ่งมากมาย^๓ จึงมีผู้

ร.ต.อ.วสันต์ ชีรานุกษ์, พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๒๒ พร้อมด้วยคำพิพากษาฎีกา กฎกระทรวง ประกาศกระทรวงมหาดไทย ประกาศกรมตำรวจ ข้อกำหนดกรมตำรวจ ข้อกำหนดเจ้าพนักงานจราจร ข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรทั่วราชอาณาจักร แบบ เครื่องหมายจราจรที่เปลี่ยนแปลงใหม่ (กรุงเทพมหานคร : ชีรานุกรณีการพิมพ์, ๒๕๒๓), หน้า ๒๔-๒๕.

^๒ วิสิษฐ์ เอื้อวิโรจน์กูร, ขับเข้าคุก, หน้า ๒๒๕.

^๓ เรื่องเดียวกัน, หน้า ๒๒๗.

ฝ่าฝืนเสมอ ในกรณีดังกล่าวมานี้ ผู้เสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุจะไม่อาจอาศัยความคุ้มครองจากหลักกฎหมายละเมิดได้เลย

สภาพการดังหมกที่กล่าวมาซึ่ง เป็นเหตุให้ระบบปัจจุบันไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอ นั้น รัฐบาลไทยได้ตระหนักถึงสภาพการดังกล่าวนี้มาช้านานแล้ว บ่อนหลังไปถึงตั้งแต่ก่อนปี พ.ศ. ๒๕๐๘ เป็นต้นมา เลยกี่สิบ และพยายามมาหลายครั้งที่จะออกกฎหมายมาแก้ไขเยียวยาสภาพความสั่นไหวของประชาชน เกี่ยวกับการได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ แต่จนบัดนี้ก็ยังไม่สำเร็จ ฉะนั้น จึงเป็นเรื่อง ยืนยันได้แน่นอนว่า ระบบปัจจุบันไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอในการชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ ผู้เสียหายจากอุบัติเหตุทางยานยนต์

ส่วนที่ ๓ ระบบที่ถึงเวลาต้องปฏิรูป

ปัจจุบันปัญหาอุบัติเหตุและการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บ เนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ เป็นปัญหาร้ายแรงอย่างหนึ่งในสังคมไทย และนับวันจะรุนแรงยิ่งขึ้นทุกที เมื่อได้คำนึงถึง ปัญหาการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บแล้ว เราต้องยอมรับว่า ความไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอ ของระบบปัจจุบันจะส่งผลเลวร้ายอย่างยิ่งต่อสังคมของเรา ในทุกวันนี้มีผู้เสียชีวิตหรือ บาดเจ็บ เนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์จำนวนมาก รวมทั้งครอบครัวของบุคคลเหล่านี้ถูก ทอดทิ้งให้เผชิญกับความเจ็บปวดทรมานทุกข์ทรมานและภัยพิบัติทางการเงิน (ไม่ว่าจะเป็นการ

ชัยสิทธิ์ นิตินุทธี, "ควรมีกฎหมายประกันภัยยานยนต์เพื่อบุคคลที่สามในประเทศไทย แล้วหรือยัง", วารสารสำนักงานประกันภัย, หน้า ๓๕.; ชัยสิทธิ์ นิตินุทธี, "กฎหมาย ประกันภัยต่างประเทศ", วารสารสำนักงานประกันภัย ๖ (กรกฎาคม-กันยายน ๒๕๑๕) : ๘๑.

เสียค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล ค่าเลี้ยงชีพคนและครอบครัว รวมทั้งการสูญเสียรายได้
ของบุคคลเหล่านี้) เนื่องจากไม่ได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนเท่าที่ควรภายใต้ระบบ
กฎหมายปัจจุบัน ซึ่งไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอ ทั้งประชาชนทั่วไปที่เผชิญกับโอกาสที่จะประสบ
อุบัติเหตุ ก็อยู่ในภาวะหวัดวิตกและสิ้นหวัง เพราะไม่มีหลักประกันว่าเมื่อเขาประสบ
อุบัติเหตุแล้ว เขาจะได้รับการเยียวยาแก้ไขโดยได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนหรือไม่ ฉะนั้น
จึงถึงเวลาแล้วที่เราต้องหันมาสนใจปัญหานี้อย่างจริงจัง และหามาตรการทางกฎหมาย
มาแก้ไข หรือเสริมสร้างระบบกฎหมายปัจจุบัน เพื่อซักคืนสภาพที่ถูกทอดทิ้งของประชาชนให้หมดไป



ศูนย์วิทยพัชร์พยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย