

บทนำ

ในประเทศไทย ปัญหาการเสียชีวิตและบาดเจ็บที่เกิดขึ้นบนท้องถนนเนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์นับเป็นปัญหาที่ใหญ่อีกหนึ่ง นับแต่ได้มีการนำรถยนต์คันแรกเข้ามาในประเทศไทยเมื่อระหว่างปี พ.ศ. ๒๔๔๒-๒๔๔๕ ในสมัยรัชกาลที่ ๕ จนถึงปัจจุบัน รถยนต์ได้ฉวยชีวิตประชาชนคนไทยไปเป็นจำนวนไม่น้อย และนับวันก็ยิ่งทวีจำนวนขึ้นเรื่อย ๆ จากตัวเลขเท่าที่ค้นคว้าได้^๑ ประมาณว่า ในปี ๒๕๐๓ ประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์จำนวน ๕๗๒ คน และอัตราเฉลี่ยยังคงอยู่ในระดับนี้ในอีก ๓ ปีต่อมา แล้วเพิ่มระดับขึ้นเป็นจำนวนพันคนในปี พ.ศ. ๒๕๐๓ จนกระทั่งในปี พ.ศ. ๒๕๒๑ ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุเพิ่มจำนวนขึ้นถึง ๓,๕๐๓ คน หากเรามองย้อนหลังไปเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๐๓ ประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุการจราจรทางบก ๒๒ ในล้านคน และเมื่อเทียบกับอัตราปัจจุบัน ในปี พ.ศ. ๒๕๒๑ จะมีผู้เสียชีวิตถึง ๓๐ ในล้านคน ภาพโศกนาฏกรรมบนทางหลวงเหล่านี้จะยิ่งเลวร้ายยิ่งขึ้นถ้าเราได้พิจารณาสถิติรวมไปถึงจำนวนผู้บาดเจ็บเนื่องจากอุบัติเหตุทางการจราจรทางบกด้วย จากสถิติที่ได้มาจากวารสารสถิติของสำนักงานสถิติแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรีปรากฏว่าตั้งแต่เดือนมกราคม ๒๕๑๓ ถึงเดือนธันวาคม ๒๕๑๓ ประชาชนจำนวน ๑๐,๒๒๒ คน ได้รับ

^๑พิบูลย์ ว่องภักดีภูบาล, "รถยนต์บนถนนไทย", วารสารการขนส่ง ๑๑ (ตุลาคม ๒๕๑๔) : ๒๔.

^๒ข้อมูลเกี่ยวกับอุบัติเหตุ จำนวนผู้เสียชีวิต จำนวนผู้บาดเจ็บ ค่าของทรัพย์สินที่เสียหาย จำนวนยานยนต์ และจำนวนประชากร ที่จะอ้างต่อไปนี้มีที่มาจากวารสารสถิติ สำนักงานสถิติแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี

บาดเจ็บในอุบัติเหตุทางการจราจรทางบก ๑๑,๔๖๔ ครั้ง และหากนับจากปี พ.ศ. ๒๔๘๔ ถึง พ.ศ. ๒๕๒๑ มีประชาชนได้รับบาดเจ็บประมาณ ๑๔๔,๓๐๓ คน ซึ่งนับว่าเป็นจำนวนที่สูงอย่างยิ่ง ในการประชุมองค์การอนามัยโลก องค์การสหประชาชาติ เมื่อเร็ว ๆ นี้ มีรายงานว่า สถิติการเสียชีวิตและบาดเจ็บเนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ของประเทศไทยมีอัตราเพิ่มขึ้น นับเป็นอันดับสองของโลกทีเดียว

เป็นที่น่าสังเกตว่าอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกนี้ไม่เพียงแต่ขุดฉุดชีวิตและเลือกเนื้อของประชาชนไปมากมายเท่านั้น แต่ังก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สิน ซึ่งหากตีค่าเป็นเงินแล้วก็มีจำนวนมหาศาล จากตัวเลขที่กองวิจัยและวางแผน กรมตำรวจได้รวบรวมไว้ปรากฏว่านับแต่ปี พ.ศ. ๒๕๐๓ จนถึงปี พ.ศ. ๒๕๑๑ อุบัติเหตุจากการจราจรทางบกได้ทำความเสียหายแก่ทรัพย์สินตีค่าเป็นเงินประมาณ ๑๔๓,๐๑๒,๐๐๐ บาท ^๒ หักไม่รวมถึงค่าแห่งการสูญเสียรายได้ ค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล และค่าแห่งความสูญเสียทางการผลิต ซึ่งนำเสียหายที่ไม่มีมีการรวบรวมสถิติไว้นั่นเอง ค่าแห่งความสูญเสียเหล่านี้นับวันแต่จะสูงขึ้นเรื่อย ๆ เช่นกัน

ปัญหานี้ นับว่าแต่ละเลวร้ายมากขึ้นโดยพิจารณาได้จากองค์ประกอบ ๒ ประการ ในหลาย ๆ ประการคือ (๑) จำนวนยานยนต์ที่เพิ่มขึ้นในแต่ละปี ในปี พ.ศ. ๒๕๐๓ ทั่วประเทศ มียานยนต์ประมาณ ๑๐๔,๖๔๕ คัน ที่จดทะเบียนไว้กับกองทะเบียน กรมตำรวจ กระทรวงมหาดไทย และเพิ่มขึ้นถึงประมาณ ๑๐ เท่า เป็น ๑,๑๔๒,๓๖๔ คัน ในปี พ.ศ. ๒๕๑๔ โดยรวมรถยนต์ที่ใช้โดยสาร ^๓ เข้าไว้ถึง ๓๔๒,๔๓๓ คัน หากสถิติยังคงเพิ่มอยู่ระดับนี้แล้วอีก

* กองทศ ไทโยยานนท์ "บทบรรณาธิการ," ไทยรัฐ (๗ พฤศจิกายน ๒๕๒๒) : ๓.

^๒ ไม่รวมปี พ.ศ. ๒๕๑๓ ซึ่งไม่ได้มีการรวบรวมสถิติเอาไว้.

^๓ รถยนต์ที่ใช้โดยสาร หมายความว่ารวมถึงรถยนต์ส่วนบุคคล รถยนต์รับจ้าง (แท็กซี่) รถยนต์ประจำทาง รถสามล้อเครื่องสาธารณะ และรถจักรยานยนต์

๑๓ ปี ข้างหน้านับแต่ พ.ศ. ๒๕๑๕ คือประมาณ พ.ศ. ๒๕๓๖ จะมียานยนต์ถึง ๑๐ ล้านคัน ในประเทศไทย (๒) จำนวนประชากรของประเทศที่เพิ่มจำนวนขึ้นเรื่อย ๆ เพราะเมื่อมีจำนวนประชากรมากขึ้น ผู้ที่สัญจรไปมาบนทางหลวงก็มากขึ้น จำนวนอุบัติเหตุที่เป็นอันตรายก่อผู้ใช้ทางหลวงและผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บเนื่องจากอุบัติเหตุบนทางหลวงก็จะมากขึ้นเช่นกัน เมื่อปี พ.ศ. ๒๕๐๓ มีประชากร ๒๖,๒๕๓,๕๑๖ คน มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นจำนวน ๒,๕๕๒ ครั้ง มีผู้เสียชีวิต ๕๗๒ คน ได้รับบาดเจ็บ ๓,๑๐๔ คน ต่อมาในปี พ.ศ. ๒๕๒๑ มีประชากรจำนวน ๔๔,๒๒๑,๖๒๕ คน มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น ๑๐,๐๔๒ ครั้ง มีผู้เสียชีวิต ๓,๕๐๓ คน ได้รับบาดเจ็บ ๖,๔๑๖ คน ประมาณกันว่าถ้าไม่มีการควบคุมการเพิ่มจำนวนประชากรโดยอัตราเกิดอยู่ในระดับสูงแล้ว ในปี พ.ศ. ๒๕๔๑ ประเทศไทยจะมีประชากรถึง ๔๔ ล้านคน ซึ่งเมื่อถึงเวลานั้นแล้วเราก็จะนึกเห็นภาพฝูงชนและยานยนต์ที่หลังไหลแออัดไปบนทางหลวงด้วยความเร่งรีบแข่งขันกัน เพื่อไปประกอบกิจธุระของแต่ละคน ซึ่งแน่นอนจำนวนอุบัติเหตุบนทางหลวงย่อมเพิ่มขึ้น และผลของอุบัติเหตุก็เลวร้ายยิ่งขึ้นอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

ภัยพิบัติที่ปัญหาอุบัติเหตุทางยานยนต์เป็นปัญหาสังคมอันยิ่งใหญ่อันหนึ่งของประเทศไทยทั้งข้อเท็จจริงที่แสดงข้างต้น ในประเทศไทยจึงสนใจปัญหานี้กันอย่างกว้างขวางเช่นเดียวกับในประเทศอื่น ๆ ทั่วโลก แต่น่าสังเกตว่าเรามุ่งสนใจเฉพาะเรื่องสาเหตุของอุบัติเหตุและการป้องกันอุบัติเหตุทางยานยนต์เท่านั้น เราไม่ได้ให้ความสนใจในปัญหาที่ว่าระบบกฎหมายซึ่งส่วนใหญ่ก็คือกฎหมายละเมิดที่ไข่มังคัมกับกรณีความรับผิดเพื่อความปลอดภัยจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ ได้ให้ความคุ้มครองผู้เสียหายโดยการชดเชยค่าสินไหมทดแทนหรือไม่เพียงใด ก็จะ

• เบาวลักษณ์ ราชแพทยาคม, "แนวโน้มลักษณะการเพิ่มของประชากรไทย," วารสารประชากรศึกษา ๖ (พฤศจิกายน ๒๕๑๖) : ๖๓.

เห็นได้จากวรรณกรรมทางกฎหมายซึ่งผู้แต่งตำรารวมทั้งผู้สอน และในการอภิปรายทางวิชาการ ไม่ได้กล่าวถึงปัญหานี้เลย จะให้ความสนใจบ้างก็แต่เฉพาะในวงการประกันภัยเท่านั้น ทั้งที่ยอมรับกันทั่วโลกว่า ~~ไม่มี~~ มาตรการใดหรือหลายมาตรการร่วมกันที่จะป้องกันอุบัติเหตุได้อย่างเด็ดขาดก็ตามใดที่โลกยังจำเป็นต้องใช้ยานยนต์ในการสัญจรไปมา เพราะสาเหตุบางอย่างที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุอยู่เหนือการควบคุมของมนุษย์ เช่น แนวนอนหรือลักษณะประจำตัวของแต่ละบุคคลที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุ (Accident Proneness) * จริงอยู่อาจมีผู้โต้แย้งว่า ถ้าไม่ให้เกิดอุบัติเหตุทางยานยนต์ขึ้นเลยแล้ว ก็ไม่ควรใช้ยานยนต์เลยหรือไม่ควรช่วยความรวดเร็ว แต่ข้อโต้แย้งนี้ก็ไม้อาจใช้ในความเป็นจริงได้ เพราะประชาชนมีความจำเป็นต้องใช้ยานยนต์และต้องการความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางและขนส่ง ซึ่งนับวันมีแต่จะทวีมากขึ้นตามสภาพสังคมที่สับสนยุ่งเหยิงซึ่งต้องแข่งขันกันในการดำรงชีพ ยานยนต์จึงเป็นสิ่งจำเป็นในการดำรงชีวิตของมนุษย์อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ เมื่อเรายังต้องการคุณประโยชน์จากยานยนต์อยู่ต่อไป เราก็ต้องยอมรับเอาโทษที่อาจเกิดจากการใช้ยานยนต์ด้วย ภัยเหล่านี้เราจึงควรหันมาสนใจการหาวิธีการบรรเทาผลร้ายของอุบัติเหตุทางยานยนต์โดยหามาตรการคุ้มครองผู้เสียหายให้มากขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบันดังที่ประเทศทั้งหลายได้เคยศึกษาค้นคว้าและสร้างมาตรการทางกฎหมายใหม่ ๆ มาใช้บังคับแล้วในปัจจุบัน

ในวิทยานิพนธ์นี้ ผู้เขียนพยายามศึกษาค้นคว้าถึงปัญหาการคุ้มครองเหยื่ออุบัติเหตุทางยานยนต์ด้วยการชดเชยค่าสินไหมทดแทนในเชิงเปรียบเทียบกับกฎหมายต่างประเทศว่า ระบบกฎหมายไทยที่มีอยู่ในปัจจุบันเกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายต่อบุคคลเนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์มีอยู่อย่างไร ให้ความคุ้มครองผู้เสียชีวิตหรือบาดเจ็บเนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ในเรื่องการชดเชยค่าสินไหมทดแทนเพียงใด และเพียงพอหรือไม่ หากไม่เพียงพอแล้วขอบบพร่องของระบบกฎหมายปัจจุบันเกี่ยวกับเรื่องนี้มีอย่างไร และศึกษาต่อไปว่าในต่างประเทศ

Douglas Payn, "Compensating The Accident Victim," in Current Legal Problems 1960, eds. George W. Keetons and George Schwarzenberger : Stevens and Sons, 1972), p. 86.

มีมาตรการในทางกฎหมายแก้ปัญหาได้อย่างไร เราสมควรจะนำมาตรการเช่นนั้นมาใช้ในประเทศไทยหรือไม่ หากนำมาใช้ควรเป็นรูปแบบใดจึงจะเหมาะสมกับประเทศไทยของเรา โดยผู้เขียนจะแบ่งเนื้อหาวิชานี้ออกเป็น ๓ ภาค คือ ภาคแรกกล่าวถึงระบบกฎหมายไทยเกี่ยวกับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ว่ามีกฎหมายใดบ้างที่เกี่ยวข้องไว้บ้างกับผู้ และความสัมพันธ์ระหว่างกฎหมายนั้นในการใช้บังคับกับกรณีอุบัติเหตุทางยานยนต์ รวมทั้งประสิทธิภาพของระบบกฎหมายปัจจุบันในการคุ้มครองผู้เสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ ภาคสองจะกล่าวถึงระบบกฎหมายต่างประเทศโดยแสดงถึงกฎหมายดั้งเดิมเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางยานยนต์ และวิวัฒนาการต่อมารวมทั้งรูปแบบในปัจจุบันของกฎหมายต่าง ๆ ที่ใช้บังคับแก่กรณีอุบัติเหตุทางยานยนต์ ส่วนภาคที่สามจะกล่าวถึงแนวทางการปฏิรูปกฎหมายนี้ในประเทศไทยว่าควรจะเป็นรูปแบบใดจึงจะเหมาะสมกับประเทศไทยของเรา

ขอบเขตของวิชานี้ออก

ก่อนที่จะก้าวไปสู่เนื้อหาสาระของเรื่อง ควรทำความเข้าใจเบื้องต้นเกี่ยวกับถ้อยคำบางคำที่ใช้ในหัวเรื่องและที่ใช้ต่อไปในเนื้อหาของวิชานี้ออก และเกี่ยวกับขอบเขตของวิชานี้ออก โดยผู้เขียนจะใช้วิธีนิยามความหมายของคำบางคำเพื่อนำไปสู่ความเข้าใจถึงขอบเขตของวิชานี้ออกต่อไป ถ้อยคำเหล่านี้ก็ได้แก่ "กฎหมาย" "ความเสียหายต่อบุคคล" "ค่าสินไหมทดแทน" และ "ทางยานยนต์" ตามลำดับ

ก. กฎหมาย (Law)

เนื่องจากวิชานี้ออกเป็นการวิจัยทางกฎหมาย ฉะนั้น คำว่า "กฎหมาย" หรือ "ระบบกฎหมาย" ที่ใช้ในหัวข้อเรื่องและเนื้อหา จึงมุ่งถึงการค้นคว้าทางกฎหมายเกี่ยวกับเรื่องนี้ว่ามีกฎหมายใดบ้าง ซึ่งมีประมวลกฎหมาย พระราชบัญญัติ กฎกระทรวง รวมทั้งประกาศ ระเบียบ และข้อกำหนดที่ออกตามกฎหมายนั้น ๆ แต่อย่างไรก็ดี เพื่อความสมบูรณ์ของวิชานี้ออก ซึ่งมุ่งค้นคว้าถึงการชดเชยค่าสินไหมทดแทนเพื่ออุบัติเหตุทางยานยนต์ ก็จะต้องแสดงถึงค่าสินไหมทดแทนที่ผู้เสียหายจากอุบัติเหตุทางยานยนต์อาจได้รับจากแหล่ง (sources) อื่น ๆ ด้วย เช่น โครงการรักษาพยาบาลโดยไม่คิดมูลค่าของกระทรวงสาธารณสุข เป็นต้น

ข. ความเสียหายต่อบุคคล (Personal Injuries)

ในการเกิดอุบัติเหตุทางยานยนต์ครั้งหนึ่ง ๆ อาจเกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินหรือชีวิตร่างกายหรือทั้งสองประการ และความเสียหายที่เกิดขึ้นนี้อาจเป็นความเสียหายที่คำนวณเป็นเงินได้ (pecuniary damage or loss) หรือไม่อาจคำนวณเป็นเงินได้ (non-pecuniary damage or loss) ก็ได้ ในวิทยานิพนธ์นี้ ผู้เขียนจำกัดขอบเขตอยู่ที่เฉพาะกรณีความเสียหายที่เกิดแก่ชีวิตร่างกาย (personal injury) หรือเรียกอีกนัยหนึ่งว่าเป็นความเสียหายต่อบุคคลเท่านั้น ส่วนความเสียหายต่อทรัพย์สิน (property damage or loss) นั้นจะกล่าวถึงแต่เฉพาะเมื่อจำเป็นหรือเนื้อหาเกี่ยวพันถึง

ค. ค่าสินไหมทดแทน (Compensation)

คำว่า ค่าสินไหมทดแทน นั้น หมายถึงการทำให้ผู้เสียหายกลับคืนสู่ฐานะเดิมเมื่อยังไม่มีความเสียหาย แต่เมื่อเราจำกัดขอบเขตความเสียหายอยู่ที่เฉพาะความเสียหายต่อบุคคล (คือต่อชีวิตร่างกาย) ดังกล่าว "ค่าสินไหมทดแทน" ซึ่งใช้ในที่นี่ จึงหมายถึงค่าสินไหมทดแทนเฉพาะเพื่อความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย หรืออนามัย ทั้งที่เป็นตัวเงินและไม่เป็นตัวเงินด้วย แต่อย่างไรก็ดี ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายต่อบุคคลเนื่องจากอุบัติเหตุทางการจราจรทางบกตามระบบกฎหมายไทย อาจมีที่มาจากแหล่งอื่น ๆ ที่ไม่ใช่จากผู้ทำละเมิดโดยตรง เช่น จากผู้รับประกันภัย หน่วยงานของรัฐ องค์การกุศล เป็นต้น ดังนั้น ค่าสินไหมทดแทนในที่นี่ จึงมีได้หมายถึงค่าสินไหมทดแทนตามที่บัญญัติไว้ในหมวด ๒ ของลักษณะ ๕ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ อย่างเดียว แต่รวมถึงค่าสินไหมทดแทนจากแหล่งอื่น ๆ ดังกล่าวด้วย

เหตุที่ผู้เขียนจำกัดขอบเขตวิทยานิพนธ์อยู่ที่เฉพาะความเสียหายต่อบุคคลและค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายต่อบุคคลเท่านั้น ก็เพราะเห็นว่า การที่บุคคลเสียชีวิตหรือบาดเจ็บจากอุบัติเหตุบนทางหลวงนั้น เป็นเหตุการณ์ที่สร้างความสลดทรมานแก่ผู้พบเห็นและยังความอาดูรแก่ญาติสนิทมิตรสหาย ทั้งให้ผู้อยู่เบื้องหลังซึ่งต้องพึ่งพิงผู้ประสบเคราะห์กรรมเผชิญความยากลำบากในการครอบงำชีพต่อไป หากผู้ประสบเคราะห์ไม่ถึงเสียชีวิต ผู้นั้นก็อยู่ในสภาพที่ไม่

สามารถหารายได้มาเป็นค่ารักษาพยาบาลและเงินเจือตนและครอบครัวได้อย่างเต็ม บางครั้งก็ถึงกับพิการตลอดชีวิต แน่่อน ผลที่อุบัติเหตุทางยานยนต์ก่อเช่นนี้ย่อมร้ายแรงกว่าผลความเสียหายแก่ทรัพย์สิน ซึ่งไม่ทำให้ผู้ประสบอุบัติเหตุและครอบครัวของเขาต้องเดือดร้อนยากลำบากในการดำรงชีวิตแต่อย่างใด

ง. อุบัติเหตุ (Accident)

คำว่า "อุบัติเหตุ" ตามพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ.๒๔๘๓ ให้ความหมายว่า "หมายถึง เหตุที่เกิดขึ้นโดยไม่ทันคิด, ความบังเอิญเป็น" แต่ความหมายเช่นนี้ไม่อาจอธิบายให้เห็นขอบเขตของคำนี้ที่ใช้ในทางกฎหมายได้เพียงพอ เพราะในทางกฎหมาย นอกจากว่าอุบัติเหตุเป็นเหตุที่เกิดขึ้นโดยไม่ทันคิดแล้ว ยังมีปัญหาคำอีกว่า อุบัติเหตุเป็นเหตุที่เกิดขึ้นโดยไม่อาจโทษผู้ใดได้หรือไม่ ไม่ได้เกิดจากความจงใจหรือประมาทเลินเล่อใช่หรือไม่ มีความหมายอย่างเดียวกับเหตุสุควิสัยที่ไม่มีใครจะอาจป้องกันได้หรือไม่ และแตกต่างกับภัยธรรมชาติและโรคภัยไข้เจ็บอย่างไร เหล่านี้เป็นต้น ซึ่งไม่มีบทบัญญัติกฎหมายใดให้คำนิยามอธิบายไว้ แม้ในพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ.๒๔๒๒ ซึ่งใช้คำนี้เป็นชื่อลักษณะ อันเป็นลักษณะว่าด้วยอุบัติเหตุ ก็ตาม อย่างไรก็ตาม ความรู้สึกของคนทั่วไปดูเหมือนจะสอดคล้องกับความหมายตามพจนานุกรมว่า อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิด ทั้งนี้โดยไม่พิจารณาถึงข้อที่ว่า การเกิดอุบัติเหตุ นั้นจะโทษบุคคลใดได้หรือไม่ เกิดจากจงใจหรือประมาทเลินเล่อหรือเกิดจากเหตุสุควิสัย หรือไม่เลย คำว่า "อุบัติเหตุ" เป็นถ้อยคำที่ไม่ชัดเจนในตัวเอง แม้แต่ผู้ที่อยู่ร่วมในเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นด้วยกัน ก็ยังอาจเห็นแตกต่างกัน แต่ในที่นี้จะไม่วิเคราะห์ความหมายของคำว่าอุบัติเหตุ เพราะมีใจเป็นปัญหาหลักของวิทยานิพนธ์ซึ่งมุ่งกล่าวถึงผลของ "อุบัติเหตุ" ที่เกิดแก่ผู้บาดเจ็บ มากกว่าปัญหาที่ว่าอุบัติเหตุเกิดขึ้นอย่างไร เกิดจากกระทำของบุคคลหรือไม่ หรือถ้าเกิดจากการกระทำของบุคคลแล้วกระทำโดยตั้งใจหรือประมาทเลินเล่อหรือไม่ โดยทั่วไปแล้วผู้เขียนใช้คำว่า "อุบัติเหตุ" ในความหมายที่รู้จักกันทั่วไป แม้ว่าคำนี้อาจปราศจากเหตุผลและไม่น่าแน่นอนก็ตาม เพราะผู้เขียนมุ่งเพียงเพื่อจำกัดขอบเขตของวิทยานิพนธ์เท่านั้น

จ. ยานยนต์ (Motor Vehicle)

ส่วนคำว่า "ทางยานยนต์" นั้น "ยานยนต์" (Motor Vehicle) ในความหมายทั่วไปหมายถึงยานพาหนะอันขับเคลื่อนด้วยกำลังเครื่องจักรกลทุกชนิดไม่ว่าจะเดินบนทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ ซึ่งได้แก่ รถยนต์ รถสามล้อเครื่อง รถจักรยานยนต์ เรือยนต์ เรือกลไฟ รถไฟ และเครื่องบิน แต่ในวิทยานิติพนธ์นี้ คำว่า "ยานยนต์" ผู้เขียนหมายความว่าเฉพาะยานพาหนะอันขับเคลื่อนด้วยกำลังเครื่องจักรกล ซึ่งตั้งใจใช้หรือดัดแปลงเพื่อใช้บนท้องถนน (a mechanically propelled vehicle intended or adapted for use on roads) เช่นเดียวกับที่ใช้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก (Road Traffic Act) ค.ศ. ๑๙๗๒ มาตรา ๑๕๐ (๑) ของอังกฤษ และพระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ มาตรา ๔ (๕) ของไทย เท่านั้น ทั้งนี้ไม่ว่าจะใช้น้ำมันปิโตรเลียม ไฟฟ้า แก๊ส หรือพลังงานอื่นใด เป็นพลังงาน ซึ่งก็ได้แก่ รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถสามล้อเครื่อง รวมถึงส่วนหรือยานพาหนะที่ค้ำลากหรือจูงหรือติดเข้ากับเครื่องยนต์ด้วย แต่จะไม่รวมถึง รถบดถนน รถแทรกเตอร์ทุกชนิด และรถที่ใช้ในการเกษตรกรรม แม้ว่าในปัจจุบัน อุบัติเหตุทางการจราจรทางบกจะมีสาเหตุเกิดจากรถประเภทเหล่านี้ด้วยก็ตาม ด้วยเหตุที่เห็นว่ารถประเภทดังกล่าวนี้มีโอกาสก่ออุบัติเหตุต่อประชาชนเดินถนนทั่วไปได้บ่อยกว่ารถประเภทอื่น

เมื่อพิจารณาคำความหมายของยานยนต์รวมกับความหมายของอุบัติเหตุที่กล่าวแล้ว คำว่า "อุบัติเหตุทางยานยนต์" จึงหมายถึงอุบัติเหตุที่เกิดจากยานยนต์ทุกรูปแบบ ซึ่งอาจเป็นอุบัติเหตุที่เกิดจากยานยนต์ที่กำลังเดินเครื่องจักรกลฝ่ายเดียว หรือด้วยกันทั้งสองฝ่าย และอาจเกิดจากการกระทำของผู้ขับ ผู้เสียหาย หรือบุคคลที่สาม (คือบุคคลภายนอก) ก็ได้ แต่ส่วนใหญ่แล้วมักเกิดขึ้นจากความประมาทเลินเล่อของผู้ขับ อย่างไรก็ตาม อุบัติเหตุอาจเกิด

Micheal Parkington, ed., MacGillivray & Parkington on Insurance Law, Book 2 6th ed. (London : Sweet & Maxwell, 1975), p. 958 at note 7.

ฎ พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พุทธศักราช ๒๕๒๒ มาตรา ๔ (๕)

จากความบกพร่องของยานยนต์ ซึ่งเป็นผลมาจากการผลิต และผู้ประกอบการผลิตยานยนต์ก็จะต้องรับผิดชอบ แต่ในวิทยานิพนธ์นี้จะไม่รวมถึงความรับผิดชอบของผู้ประกอบการด้วย แต่มุ่งถึงเฉพาะความรับผิดชอบของผู้ขับขี่ยานยนต์ที่มีต่อผู้เสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์เท่านั้น ส่วนความรับผิดชอบของผู้ผลิตนั้นเป็นเรื่องที่ผู้ขับขี่ซึ่งเสียหายเนื่องจากต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายไปเรียกร้องทางละเมิดเอาจากผู้ผลิตเอง ตัวอย่างของอุบัติเหตุทางยานยนต์ ตามความหมายของวิทยานิพนธ์นี้ ก็เช่นรถชนคนเดินถนน ผู้โดยสารรถรถ รถชนหรือเฉี่ยวสิ่งกีดขวาง รถคว่ำหรือรถชนหรือเฉี่ยวกัน เป็นต้น แต่ไม่รวมถึงอุบัติเหตุอื่น ๆ นอกจากนั้นที่เกิดแก่ยานยนต์ เช่น รถยนต์ระเบิด ไฟไหม้ หรือเกิดแก่ผู้โดยสารในยานยนต์ เช่น รถยนต์ทับเศษหินกระเด็นขึ้นมาถูกนัยน์ตาผู้โดยสารบอก ดังนี้ เป็นต้น

วิธีการวิจัย

การวิจัยปัญหาทั้งกล่าว ในวิทยานิพนธ์นี้ใช้การวิจัยทางเอกสารทั้งหมดโดยนำข้อมูลมาจากเอกสารเกี่ยวกับสถิติ คำพิพากษาศาลฎีกา และตำราวิชาการต่าง ๆ ทั้งภาษาไทยและต่างประเทศ

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย