

ระบบกฎหมายต่างประเทศเกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหาย
ที่เกิดจากอุบัติเหตุทางยานยนต์

ในการหามาตรการแก้ปัญหาการชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์นั้น เราอาจได้ประโยชน์จากการศึกษาวิธีการแก้ปัญหาในกฎหมายประเทศอื่น ๆ เพื่อเป็นแนวทางในการแก้ปัญหาของประเทศเรา ในภาคนี้จะได้ศึกษาถึงระบบกฎหมายเรื่องนั้นที่ใช้อยู่ในต่างประเทศทุกระบบกฎหมาย โดยผู้เขียนจะเลือกประเทศ สหรัฐอเมริกา แคนาดา นิวซีแลนด์ อังกฤษ ออสเตรเลีย เป็นแบบอย่างของระบบกฎหมายจารีตประเพณี (Common Law) ประเทศฝรั่งเศส เยอรมัน เป็นแบบอย่างของกฎหมายระบบประมวลกฎหมาย (Civil Law) ประเทศเดนมาร์ก สวีเดน นอร์เวย์ ฟินแลนด์ เป็นแบบอย่างของกฎหมายกลุ่มประเทศนอร์ดิก (Nordic Law) และประเทศสหภาพโซเวียตจีน และโปแลนด์ เป็นแบบอย่างของกลุ่มประเทศ Socialist Law การเลือกประเทศเหล่านี้เป็นแบบอย่าง อาศัยการค้นหาข้อมูลได้เป็นพื้นฐานสำคัญ ในการศึกษา อันที่จริงจะพิจารณาถึงกฎหมายพื้นฐานของการชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ก่อนมีการเปลี่ยนแปลง รวมทั้งหลักกฎหมายทั้งหลายซึ่งมีอยู่แต่เดิมก่อนมีการเปลี่ยนแปลงอันเป็นอุปสรรคขัดขวางผู้เสียหายในการได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทน แล้วพิจารณาต่อไปถึงวิวัฒนาการของระบบนี้แต่แรกเริ่มจนกลายเป็นระบบปัจจุบัน และศึกษาถึงรูปแบบของระบบปัจจุบันเป็นอันที่สุดท้าย กฎหมายประเทศต่าง ๆ ทั่วโลกมีหลักทั่วไปเกี่ยวกับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนเพื่ออุบัติเหตุทางยานยนต์ทั้งในพื้นฐานและการเปลี่ยนแปลงคล้ายคลึงกัน แต่ก็แตกต่างกันหลายประการ ในรายละเอียดอย่างไรก็ดี ปัญหาหนึ่งที่ประเทศเหล่านี้เผชิญเหมือนกัน ก็คือ การพยายามหามาตรการที่ดีที่สุดในการแก้ปัญหาการชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์

บทที่ ๘

กฎหมายพื้นฐานก่อนมีการปฏิรูปเกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทนเพื่อ ความเสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุทางยานยนต์

ในต่างประเทศ ทั้งระบบ Common Law, Nordic Law, Socialist Law
เคมีการชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่เหยื่ออุบัติเหตุทางยานยนต์วางอยู่บนพื้นฐาน ๒ ฐาน ซึ่งใช้
ร่วมกัน พื้นฐานแรกคือ กฎหมายละเมิด (Tort) หรือความรับผิดทางแพ่ง (Delict) และ
พื้นฐานที่สองซึ่งเสริมพื้นฐานแรก คือ กฎหมายประกันภัย (Insurance Law) และกฎหมาย
ประกันสังคม (Social Security Law) แต่พื้นฐานที่สำคัญที่สุด คือ กฎหมายละเมิด

ส่วนที่ ๑. หลักกฎหมายละเมิด

กฎหมายพื้นฐานดั้งเดิมและสำคัญที่สุดเกี่ยวกับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่เหยื่อ
อุบัติเหตุทางยานยนต์ของต่างประเทศ ก็เหมือนกับของไทย คือกฎหมายละเมิด ซึ่งอาจแบ่ง
ได้เป็น ๕ กรณี คือ หลักความรับผิดทางละเมิดทั่วไป หลักความรับผิดในการกระทำของบุคคล
อื่น หลักกฎหมายละเมิดในกรณีประมาทเล็กน้อยหรือสองฝ่าย หลักกฎหมายละเมิดกรณีผู้ทำละเมิด
ฝ่าฝืนกฎหมายอันมีที่ประสงค์เพื่อคุ้มครองบุคคลอื่น หลักกฎหมายละเมิดที่รักร้างไม่ให้ผู้เสีย
หายได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทน ซึ่งจะกล่าวต่อไปตามลำดับ และในส่วนสุดท้ายของส่วนที่
๑ นี้ จะได้กล่าวถึงวิธีพิจารณาาคดีละเมิดเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางยานยนต์ด้วย

ก. หลักความรับผิดทางละเมิดทั่วไป

หลักความรับผิดทางละเมิดทั่วไปเป็นหลักกฎหมายละเมิดพื้นฐานที่ใช้กับคดีอุบัติเหตุ
ทางยานยนต์ แต่เดิมก่อนที่จะใช้หลักนี้ ประเทศที่ยกเป็นแบบอย่างของกลุ่มระบบกฎหมายต่าง ๆ
ถือกันว่า รดยนต์เป็นเหมือนสัตว์ป่าดุร้าย จึงกำหนดให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองรับผิดโดยเด็ด

ขาด (Strict Liability) * แต่ต่อมาในคริสต์ศตวรรษที่ ๑๙ เมื่อมีการปฏิวัติอุตสาหกรรม และการครอบงำแนวความคิดปัจเจกชนนิยม (individualism) เป็นเหตุให้เกิดหลัก ประมาทเลินเล่อในกฎหมายละเมิด ความรับผิดชอบของผู้ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางยานยนต์ก็เปลี่ยนแปลงไปยึดถือตามทฤษฎีความประมาทเลินเล่อ ความรับผิดชอบของผู้ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางยานยนต์ ก็เปลี่ยนแปลงไปยึดถือตามทฤษฎีความประมาทเลินเล่อ (Theory of Negligence) ซึ่ง อาศัยหลักความผิด (Fault Principle) เป็นพื้นฐานการให้รับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทน เพื่อความเสียหายแก่บุคคลอื่น และการปฏิเสธการชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่บุคคลอื่น ภัย ^๒ หรืออีกนัยหนึ่งกฎหมายละเมิดของประเทศเหล่านั้นกำหนดให้ผู้ขับขี่ที่ก่ออุบัติเหตุ

* วังษ์ วีระพงศ์, คำอธิบายลักษณะละเมิด, พิมพ์ครั้งที่ ๒. (พระนคร : โรงพิมพ์อักษรการพิมพ์, ๒๕๐๘) , หน้า ๒๕๘.

^๒ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, pp. 190, 143, 197, 198, 208, 213.; M.G. Woodroof, John R. Fonseca, and Alphonse M. Squillante, Automobile Insurance and No-Fault Law, pp. 4-5.; Hamish R. Gray, "Liability For Highway Accidents" in Current Legal Problems 1964, Vol. 17 eds. George W. Keeton and George Schwarzenberger (London : Stevens and Sons, 1964), p. 127.; Allen M. Linden, Canadian Tort Law (Toronto : Butterworths, 1977), p. 513.; Kwame Opoku, "Delictual Liability in German Law," The International and Comparative Law Quarterly 21 (April 1972) : 240.; Henry Ussing, "The Scandinavian Law of Torts — Impact of Insurance on Tort Law," The American Journal of Comparative Law 1 (Number 1-4, 1952) : 360.; W.J. Wagner, "Obligations In Polish Civil Law" in Polish Civil Law, Vol. 2 ed. Dominik D. Lasok (Leyden : A.W. Sijhoff - Leyden, 1974), pp. 144-154.; Donald D. Barry, "Soviet Tort Law and The Development of Public Policy" Review of Socialist Law 5 (September 1979) : 232-233.

ชั้นโดยความผิดของคน ไม่ว่าโดยความจงใจ หรือประมาทเลินเล่อ รับผิด
 เพื่อความเสียหายที่เกิดจากการกระทำของคนนั้น แต่กำหนดให้ภาระการพิสูจน์ถึงความผิดของ
 ผู้จับที่หาละเมิดตกอยู่กับแก่ใจทักผู้เสียหาย *

ข. หลักความรับผิดในการกระทำของบุคคลอื่น

นอกจากความรับผิดทางละเมิดเพื่ออุบัติเหตุทางยานยนต์ที่วางพื้นฐานความรับผิด
 ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนอยู่บนหลักความผิดแล้ว ในกฎหมายเกือบทุกประเทศที่กล่าวมา (คือ
 สหรัฐอเมริกา อังกฤษ ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ แคนาดา ฝรั่งเศส เยอรมัน เคนมารีค
 นอร์เวย์ โปแลนด์ และสหภาพโซเวียต) * ยกเว้นสวีเดนและฟินแลนด์ มีบทบัญญัติหรือหลัก
 กฎหมายละเมิดเกี่ยวกับความรับผิดเพื่อการกระทำละเมิดของบุคคลอื่น (principle of
 respondent superior หรือ vicarious liability) ซึ่งกำหนดให้บุคคลรับผิดในการ

*William L. Prosser, Handbook of The Law of Torts, pp. 208-
 209.; Hamish R. Gray, "Liability for Highway Accidents" in Current
 Legal Problems 1964, p. 127.; Allen M. Linden, Canadian Tort Law,
 p. 513.; John G. Fleming, Law of Torts, p. 298.; R D Mulholland,
Introduction to the New Zealand Legal System, 3 d ed. (Wellington :
 Butterworths, 1979), p. 165.

* William L. Prosser, Handbook of The Law of Torts, 4 th ed.
 Hornbook Series (St. Paul Minn. (West Publishing Co., 1977), pp. 458-
 459.; R.F.V. Heuston, Salmond on the Law of Torts, pp. 461-496.;
 John G. Fleming, Law of Torts, pp. 354-381.; R D Mulholland Intro-
 duction to the New Zealand Legal System, p. 168; Allen M. Linden,
Canadian Tort Law, pp. 516-517.; F.H. Lawson; A.E. Anton, and L.
 Neville Brown, eds., Amos and Walton's Introduction to Frence Law
 (Oxford : Clarendon Press, 1936), pp. 226-231.; Kwame Opuku, "Delictual
 Liability

กระทำความผิดของบุคคลอื่นเพราะเหตุที่บุคคลผู้รับผิดชอบมีความสัมพันธ์กับผู้กระทำความผิดมาก่อน
 แม้ผู้รับผิดชอบจะบริสุทธิ์ก็ตาม โทษเฉพาะในเรื่องความรับผิดของนายจ้างเพื่อละเมิดที่เกิดจาก
 ลูกจ้าง ซึ่งในกฎหมายเกือบทุกประเทศที่กล่าวมามีหลักทั่วไปที่ว่า นายจ้างต้องรับผิดเพื่อความ
 เสียหายทั้งหมดที่เกิดจากการกระทำละเมิดของลูกจ้างภายในขอบเขตทางภารที่จ้างของลูกจ้าง
 สำหรับสวีเดนและฟินแลนด์ไม่มีหลักทั่วไปเกี่ยวกับความรับผิดสำหรับผู้อื่นดังเช่น ในกฎหมายประเทศ
 อื่น ๆ ตามกฎหมายของประเทศทั้งสอง นายจ้างจะรับผิดในการกระทำของลูกจ้างก็เฉพาะ
 ในกรณีที่นายจ้างกับลูกจ้างมีความสัมพันธ์ทางสัญญา (contractual relation) เท่านั้น
 ในกรณีที่ลูกจ้างไปทำความเสียหายนอกขอบเขตของสัญญา (outside of contractual
 relation) นายจ้างไม่ต้องรับผิด

in German Law," The International and Comparative Law Quarterly,
 p. 239.; Henry Ussing, "The Scandinavian Law of Tort - Impact of
 Insurance on Tort Law," The American Journal of Comparative Law,
 p. 361.; Adam Szpunar, "The of Tort in the Polish Civil Code,"
The International and Comparative Law Quarterly 16 (January 1967)
 : 89-92.; John N. Hazard ; William E. Butler, and Peter B. Maggs,
The Soviet Legal System, 3 d ed. (Dobbs Ferry, New York : Oceana
 Publications Inc., 1977) , pp. 441, 459-465.

Ivar Strahl, "Tort Liability and Insurance," in Scandina-
 vian Studies in Laws vol. 3 ed. Folke Schmidt (Stockholm : Almqvist
 & Wiksell, 1959), p.202.; Henry Ussing, " The Scandinavian Law of Torts
 — Impact of Insurance on Tort Law," The American Journal of Compa-
 rative Law, p. 361.; Anders Vinding Kruse, "The Scandinavian Law of
 Torts — Theory and Practice in the Twentieth Century", The American
 Journal of Comparative Law 18 (Number 1 1970) : 63-64.

ค. หลักกฎหมายละเมิดในกรณีประมาทเลินเล่อทั้งสองฝ่าย

ความแตกต่างในหลักกฎหมายละเมิดระหว่างประเทศที่ยกเป็นแบบอย่างของกลุ่มระบบกฎหมายต่าง ๆ ซึ่งเห็นได้ชัดก็คือ กรณีที่อุบัติเหตุเกิดขึ้นโดยความประมาทเลินเล่อของทั้งสองฝ่าย หรือผู้เสียหายมีส่วนประมาทเลินเล่อด้วย เช่น กรณียานยนต์ชนกัน คือ แต่เดิมก่อนมีการออกกฎหมายลายลักษณ์อักษรซึ่งเปลี่ยนมาใช้หลักการ เปรียบเทียบความประมาทเลินเล่อ (Comparative Negligence) คือนับแต่ศาลอังกฤษมีคำพิพากษาในคดี *Butterfield v. Forrester* (K.B. ๑๘๐๙) เป็นต้นมานั้น ประเทศที่ยกเป็นแบบอย่างในกลุ่ม Common Law ทั้งหลายยึดถือหลักการมีส่วนประมาทเลินเล่อ (Contributory Negligence) เป็นหลักวินิจฉัยคดีที่ผู้ประมาทเลินเล่อทั้งสองฝ่าย หรือโจทก์มีส่วนประมาทเลินเล่อ โดยถือว่าผู้เสียหายจะไม่ได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนเลย ถ้าเขามีส่วนประมาทเลินเล่อ และความประมาทเลินเล่อของเขาเป็นเหตุใกล้ฉีกที่ก่อความเสียหายแก่เขาเอง ในขณะที่ประเทศในระบบกฎหมายอื่น ๆ คือ ประเทศ

• Edward J. Koinka, Torts - Injuries to Personal and Property (St. Paul, Minn.: West Publishing Co., 1977), p. 120.; William L. Prosser, Handbook of The Law of Torts, pp. 416-417.; R.F.V. Heuston, Salmond on the Law of Torts, pp. 523-524.; Allen M. Linden, Canadian Tort Law, pp. 403-404.; John G. Fleming, Law of Torts, p. 252.; R. D. Mulholland, Introduction to the New Zealand Legal System, p. 166.

ฝรั่งเศส และเยอรมัน ประเทศสวีเดน เคนมารค์ นอร์เวย์ และฟินแลนด์ และประเทศโปแลนด์ กับสหภาพโซเวียต ใช้หลัก Comparative Negligence หรือ Apportionment of Loss ซึ่งการที่ผู้เสียหายมีส่วนประมาทเล็กน้อย มีผลเพียงลดจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่ผู้เสียหายจะได้รับลงตามส่วนแห่งความผิดหรือความประมาท

André Tunc, "Traffic Accident Compensation in France The Present Law and A Controversial Proposal," Harvard Law Review 79 (May 1966) : 1412.

Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for The Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, p. 210.

Ibid., p. 217.

Bernhard Gomard, "Compensation for Automobile Accidents in the Nordic Countries," The American Journal of Comparative Law 18 (Number 1 1970) : 90-91.; Anders Vinding Kruse, "The Scandinavian Law of Torts - Theory and Practice in Twentieth Century," The American Journal of Comparative Law., p. 65.

W.J. Wagner, "Obligations In Polish Civil Law" in Polish Civil Law, p. 181.

Donald D. Barry, "The Motor - Car in Soviet Criminal and Civil Law," The International and Comparative Law Quarterly 16 (January 1967) : 81.

เดินเลื้อยของคนเท่านั้น โดยศาลหรือคณะลูกขุน (jury) (ในประเทศที่ใช้ระบบลูกขุน) เป็นผู้เปรียบเทียบดูว่าผู้เสียหายหรือจำเลยฝ่ายใดประมาทเดินเลื้อยมากน้อยกว่ากัน และก็วินิจฉัยค่าสินไหมทดแทนตามที่เห็นว่าเป็นธรรมแก่คู่กรณี ในโปแลนด์ หลัก Comparative Negligence นี้ใช้อย่างกว้างขวาง คือใช้ทั้งในเรื่องละเมิดทั้งหมด ไม่ว่าจะวางอยู่บนพื้นฐานความผิดหรือความรับผิดโดยเด็ดขาด และเรื่องการฟ้องเรียกค่าสินไหมทดแทนฐานผิดสัญญาด้วย * แต่ในประมวลกฎหมายแห่งโซเวียต ใช้หลักนี้เฉพาะกับกรณีที่โจทก์มีส่วนประมาทเดินเลื้อยอย่างร้ายแรง (gross negligence) เท่านั้น ไม่ว่าจะในกรณีความรับผิดทางละเมิดตามหลักทั่วไป มาตรา ๔๔๔ หรือความรับผิดทางละเมิดเพื่อความเสียหายที่เกิดจากสิ่งที่เป็นอันตรายพิเศษ (ความรับผิดโดยเด็ดขาด) มาตรา ๔๔๔ ๒

ง. หลักกฎหมายละเมิดกรณีผู้ทำละเมิดฝ่าฝืนกฎหมายอันมีที่ประสงค์เพื่อคุ้มครองบุคคลอื่น

ในกฎหมายประเทศที่ยกเป็นแบบอย่าง กรณีที่ผู้ทำละเมิดในอุบัติเหตุทางยานยนต์ฝ่าฝืนบทบัญญัติกฎหมายจราจรทางบกซึ่งมีที่ประสงค์เพื่อปกป้องบุคคลอื่น กฎหมายของประเทศเหล่านั้นกำหนดให้การฝ่าฝืนดังกล่าวมีผลต่อภาระการพิสูจน์คดีแตกต่างกัน ในบางประเทศซึ่งเท่าที่ค้นพบก็เช่น แคนาดา (ในบางกรณี) ^๓ สหรัฐอเมริกาในบางมลรัฐ (เช่น

^{*}W.J. Wagner, "Obligations In Polish Civil Law in Polish Civil Law p. 181.

^๒ดู มาตรา ๔๔๔ ประมวลกฎหมายแห่งสหภาพโซเวียต ค.ศ. ๑๙๖๔ ; และดู John N. Hazard, Communist and Their Law (Chicago : The University of Chicago Press, 1969), pp. 395-366.

^๓Allen M. Linden, Canadian Tort Law, p. 531.

California ในคดีส่วนน้อย) * อังกฤษ ^๒ ถือเป็นเพียงพยานหลักฐานอันหนึ่งของความประมาทเลินเล่อ (some evidence of negligence) ของผู้ทำละเมิดเท่านั้น ซึ่งจำเป็นต้องมีข้อเท็จจริงอื่น ๆ ประกอบด้วย ในบางประเทศซึ่งเท่าที่ค้นพบก็เช่น เยอรมัน ^๓ สหรัฐอเมริกา บางมลรัฐ (เช่น California ในคดีส่วนมาก) ^๔ ถือเป็นข้อสันนิษฐานความผิดหรือประมาทเลินเล่อ (presumption of negligence) เช่นเดียวกับมาตรา ๘๒๒ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทย และในบางประเทศ เช่น แคนาดา (ในกรณีปกติทั่วไป) ^๕ ถือเป็น

* William L. Prosser, Handbook of The Law of Torts, pp. 197-202.

^๒ R.F.V. Heuston, Salmond on the Law of Torts, p. 234.

^๓ Kwame Opuku, "Delictual Liability in German Law," The International and Comparative Law Quarterly, pp. 233-234.; E.J. Cohn, ed., Manual of German Law, Vol 1. (Dobbs Ferry, New York : Oceana Publication Co., 1968), p. 157.; Konrad Zweigert and Helm Kötz, An Introduction to Comparative Law Volume II : The Institution of Private Law tr. Tony Weir (Oxford : North - Holland Publishing Company, 1977), 72-270.

^๔ William L. Prosser, Handbook of The Law of Torts, pp. 197-202.

^๕ Allen M. Linden, Canadian Tort Law, p. 531.

ศูนย์ทนายทนาย
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

พยานหลักฐานเบื้องต้นว่าจำเลยประมาทเดินเลื้อ (prima facie evidence) แต่ในบางประเทศซึ่งเท่าที่ค้นพบก็เช่น แคนาดา (ในบางกรณี) * และสหรัฐอเมริกาในกรณีฝ่าฝืนกฎหมายซึ่งกำหนดหน้าที่เกิดชากแก่ผู้ขับ เช่น ต้องดูแลห้ามล้อรถให้อยู่ในสภาพดี ๒ กฎหมายถือว่า การฝ่าฝืนดังกล่าวเป็นการประมาทเดินเลื้อในตัวเอง (negligence per se) เฉยทีเดียว ซึ่งกรณีเช่นนี้ศาลถือว่าผู้ทำละเมิดต้องรับผิด โดยไม่อาจต่อสู้หักพ้นจากความรับผิดได้ เว้นแต่ในกรณีที่จำเลยฝ่าฝืนกฎหมายดังกล่าวเนื่องจากสภาพการณ์ภายนอกซึ่งอยู่นอกเหนือการควบคุมของจำเลยผู้ขับหรือกรณีที่ผู้ขับไม่รู้โดยสุจริตว่าคนกำลังกระทำการที่เป็นการฝ่าฝืนกฎหมายเช่นนั้นอยู่

๑. หลักกฎหมายละเมิดซึ่งชักขวางไม่ให้ผู้เสียหายได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

ในประเทศที่ใช้ระบบกฎหมาย Common Law เติมนีหลักกฎหมายละเมิดที่ชักขวางไม่ให้ผู้เสียหายได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนอยู่หลายหลัก ซึ่งในกฎหมายละเมิดของประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายอื่น รวมทั้งกฎหมายไทยไม่มีอยู่ หลักแรกก็คือ "Imputed Contributory Negligence" (การถือว่ามีส่วนประมาทเดินเลื้อ) ประเทศที่มีหลักนี้อยู่เท่าที่ค้นคว้าได้ก็เช่น สหรัฐอเมริกา อังกฤษ ออสเตรเลีย และนิวซีแลนด์ หลักนี้ถือว่าความมีส่วนประมาทเดินเลื้อของบุคคลหนึ่ง เป็นของบุคคลอีกคนหนึ่งด้วย หลักนี้ใช้ระหว่างผู้ขับและผู้โดยสาร (driver and passenger) เจ้าของยานยนต์และผู้ขับ (car owner and driver) และบุคคลซึ่งอยู่ในครอบครัวเดียวกัน (domestic relation) เช่น บิดามารดาและบุตร และคู่สมรส ผลของการใช้หลักนี้ก็ถือว่า ผู้โดยสารเจ้าของยานยนต์ บุตร และคู่สมรสอีกฝ่ายหนึ่งไม่ได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจากฝ่ายที่หาละเมิด ถ้าผู้ขับ บิดามารดา หรือคู่สมรสอีกฝ่ายหนึ่ง

*Ibid.

๒William L. Prosser, Handbook of The Law of Torts, pp. 197-202.

แล้วแต่กรณี ประมาทเลินเล่อหรือมีส่วนประมาทเลินเล่อในอุบัติเหตุนั้น ๆ ด้วย เพราะถือว่า ความประมาทเลินเล่อหรือมีส่วนประมาทเลินเล่อของบุคคลกลุ่มหลัง เป็นความประมาทเลินเล่อ หรือมีส่วนประมาทเลินเล่อของบุคคลผู้เสียหายกลุ่มแรกด้วย *

หลักที่สองซึ่งเคมิชทรวางไม่ให้ผู้เสียหายในประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายได้รับชดเชย ค่าสินไหมทดแทนก็คือ หลักกฎหมายละเมิดเรื่องความคุ้มกัน (Immunities) ซึ่งตามหลักนี้ มีนิติบุคคลบางจำพวกได้รับความคุ้มกันจากการฟ้องร้องคดีละเมิดด้วยเหตุผลต่าง ๆ ทางนโยบาย ประเทศที่มีหลักกฎหมายเช่นนี้เท่าที่ค้นคว้าได้ก็เช่น อังกฤษ ซึ่งให้ความคุ้มกันแก่สถาบันพระมหากษัตริย์ (Crown) สถาบันการกุศล (Charities) ^๒ สหรัฐอเมริกาให้ความคุ้มกันแก่รัฐบาลสหรัฐ (รัฐบาลกลาง) และรัฐบาลมลรัฐ รวมทั้งหน่วยงานของรัฐ เช่น เรือนจำ โรงพยาบาล กรมทางหลวง คณะกรรมการซึ่งทำงานเพื่อสาธารณะ (Commission for public works) เทศบาล (municipality) และ สถาบันการกุศล ^๓ เป็นต้น ผู้เสียหายจากการทำละเมิดของนิติบุคคลเหล่านี้ รวมทั้งละเมิดที่เกิดจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ ไม่อาจ

* William L. Prosser, Handbook of The Law of Torts, pp. 486-490.; Edward J. Koinka, Torts — Injuries to Persons and Property, pp. 125-126.; John G. Fleming, Law of Torts, pp. 274-276.; R D Mulholland, Introduction to the New Zealand Legal System, p. 162.

^๒ R.F.V. Heuston, Salmond on the Law of Torts, p. 731.

^๓ William L. Prosser, Handbook of The Law of Torts, pp. 971, 975-976, 978, 993.

ห้องคดีละเมิดเรียกค่าสินไหมทดแทนจากผู้ทำละเมิดเหล่านี้ได้ เว้นแต่บางกรณี เช่น ในสหรัฐอเมริกา เว้นแต่รัฐจะยินยอม เป็นต้น

หลักที่สามก็คือ หลักกฎหมายตายลักษณะอักษรเกี่ยวกับผู้โดยสารยานยนต์ด้วยความเอื้อเฟื้อของเจ้าของหรือผู้ขับยานยนต์ (Automobile Guest Statute) ซึ่งประเทศ Common Law บางประเทศมักมีใช้อยู่เท่าที่ค้นคว้าได้ก็เช่น สหรัฐอเมริกาในมลรัฐมากกว่าครึ่งหนึ่ง และแคนาดาเกือบทุกรัฐ (Evolve) ยกเว้นรัฐ Quebec กฎหมายนี้มีบัญญัติว่า เจ้าของหรือผู้ขับยานยนต์ไม่ต้องรับผิดทางละเมิดเพื่อความปลอดภัยที่เกิดแก่ผู้โดยสารในยานยนต์ของตนในฐานะแขกที่โดยสารด้วยความเอื้อเฟื้อ (a gratuitous guest) ซึ่งไม่เสียค่าโดยสาร เช่น ให้อาศัยนั่งไปที่ทำงาน เชิญไปงานเลี้ยง เป็นต้น เว้นแต่ผู้ขับจะขับรถในลักษณะที่เรียกว่าเป็นการประพฤตินิโคอย่างร้ายแรง (some form of aggravated misconduct) เช่น ใจจริง หรือประมาทเดินเลื้อยอย่างร้ายแรง เมาส์ราหรือยาเสพติด หรือขับรถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้อื่น ผู้ขับจึงจะรับผิดทางละเมิดต่อผู้เสียหายที่เป็นผู้โดยสารด้วยความเอื้อเฟื้อนั้น ฉะนั้น ในกรณีปกติ ผู้เสียหายด้วยความเอื้อเฟื้อจึงไม่ได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจากเจ้าของหรือผู้ขับยานยนต์ที่ทำละเมิด ในประเทศกลุ่ม Civil Law และ Socialist Law ก็รับหลักเช่นนี้เหมือนกัน แต่อ่อนคลายกว่า เช่น ความกฎหมายแห่งฝรั่งเศส กฎหมาย Road Traffic Act ของเยอรมัน (Strassenverkehrsgesetz) of May ๓, ๑๙๐๘ ซึ่งแก้ไขโดยกฎหมายปี ค.ศ. ๑๙๕๒ และกฎหมายแห่งโปแลนด์ไม่ตัดสิทธิผู้โดยสารเช่นนี้เสียทีเดียว แต่ถือว่าผู้โดยสารด้วยความเอื้อเฟื้อจะฟ้องร้องให้ผู้ขับรับผิดตามกฎหมายซึ่งกำหนดให้รับผิดโดยเด็ดขาดไม่ได้ ใต้แต่ฟ้องคดีโดยอาศัยหลักความรับผิดทางละเมิดทั่วไป ๒

* William L. Prosser, Handbook of The Law of Torts, pp. 186-187.; Edward J. Koinka, Tort — Injuries to Persons and Property, pp. 305-307.; Allen M. Linden, Canadian Tort Law, p. 515.

๓. วิธีพิจารณาคดีละเมิดเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางยานยนต์

สำหรับการพิจารณาคดีละเมิด รวมทั้งละเมิดที่เกิดจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ ในประเทศที่ยกเป็นแบบอย่างมีความแตกต่างกันอย่างยิ่งระหว่างประเทศที่ใช้ระบบ Common Law กับประเทศระบบกฎหมายอื่น ๆ เนื่องจากมีระบบการพิจารณาคดีคนละระบบกัน กล่าวคือ ประเทศ Common Law ใช้ระบบไต่สวน ซึ่งการพิจารณาคดีละเมิดแบ่งแยกหน้าที่กันระหว่าง คณะลูกขุนและศาล ศาลมีหน้าที่พิจารณาปัญหากฎหมาย (question of law) ส่วนคณะลูกขุน มีหน้าที่พิจารณาข้อเท็จจริง (question of fact) อย่างไรก็ตาม หน้าที่ของศาลและ คณะลูกขุนอาจซ้ำซ้อนกันบางอย่าง ไม่สามารถแบ่งแยกกันได้โดยเด็ดขาด สำหรับประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายอื่น ศาลเป็นผู้พิจารณาทั้งปัญหาข้อเท็จจริงและข้อกฎหมาย

ส่วนที่ ๒ การประกันภัยและการประกันสังคม

เมื่อหันไปพิจารณาถึงการชดเชยค่าสินไหมทดแทนจากทางอื่น ๆ จะพบว่าในประเทศที่ยกเป็นแบบอย่างทั้งหลาย การประกันภัยและการประกันสังคมเป็นแหล่งค่าสินไหมทดแทนที่สำคัญอื่นที่ผู้เสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์อาจได้รับความคุ้มครองจากคดียุติธรรม หลักกฎหมายละเมิดจึงที่กล่าวมา

กล่าวได้ว่าในประเทศที่ยกเป็นแบบอย่างของระบบกฎหมายทั้งหลายมีการประกันภัยอยู่ ทั้งการประกันภัยฝ่ายแรก (first-party insurance) เช่น การประกันชีวิต

มีทยา จารุพันธ์, "ประมาทในทางละเมิด", หน้า ๑๑๓-๑๑๔., William L. Prosser, Handbook of The Law of Torts, pp. 205-208.; R.F.V. Heuston, Salmond on the Law of Torts, pp. 237-238.

การประกันสุขภาพ (health insurance) การประกันอุบัติเหตุ (accident insurance) การประกันภัยการสูญเสียชีวิต เป็นต้น และการประกันภัยความรับผิด (liability insurance) ซึ่งเราเรียกว่า "การประกันภัยเพื่อบุคคลที่สาม" (third-party insurance) จะมีก็แต่ประเทศสหภาพโซเวียตประเทศเดียวที่ไม่มีการประกันภัยความรับผิด ๑

เว้นแต่กรณีผู้ขับขี่ยานยนต์เป็นชาวต่างประเทศ จึงจะเอาประกันภัยความรับผิดได้ ประชาชนในประเทศเหล่านั้นอาจเลือกซื้อกรมธรรม์ประกันภัยเหล่านี้เพื่อคุ้มครองชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สิน หรือความเสียหายทางการเงินที่อาจเกิดจากภัยพิบัติในชีวิตประจำวัน รวมทั้งอุบัติเหตุทางยานยนต์ด้วย เช่น ในฝรั่งเศส มีโครงการประกันภัยอันหนึ่งซึ่งเรียกว่า "mutual insurance societies" ซึ่งประมาณว่า ใน ค.ศ. ๑๙๖๖ มีประชาชน ๓๐-๔๐ เปอร์เซ็นต์ เอาประกันภัยคุ้มครองตนเองตามโครงการนี้ ๒ นอกจากนี้ผู้ขับขี่ยานยนต์ในฝรั่งเศสก็มักเอาประกันภัยความรับผิดทางยานยนต์ไว้ด้วย ในสวีเดนก็เช่นกัน แม้จะมีการประกันสังคมอย่างกว้างขวางอยู่แล้ว ก็มีการประกันภัยในรูปแบบต่าง ๆ เสริมการประกันสังคมของรัฐที่ยังมีช่องว่างเหลืออยู่บางส่วน ๓

๑ John N. Hazard, Communist and Their Law, p. 382.

๒ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, pp. 204-205.; André Tunc, "Traffic Accident Compensation in France : The Present Law and A Controversial Proposal," Harvard Law Review, p. 1416.

๓ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, p. 214.

นอกจากการประกันภัยแล้ว ในประเทศที่ยกเป็นแบบอย่างทั้งหลายเช่น ฝรั่งเศส เยอรมัน สวีเดน อังกฤษ สหรัฐอเมริกา โปแลนด์ และสหภาพโซเวียต รัฐได้ออกกฎหมายประกันสังคมให้ความคุ้มครองจ่ายประโยชน์ในรูปแบบต่าง ๆ และประชาชนผู้เจ็บป่วยรวมทั้งเจ็บป่วยอื่นเนื่องมาจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ด้วย ทั้งนี้โดยจ่ายโดยไม่คำนึงถึงความผิดของฝ่ายใด แม้แต่ของผู้เสียหายเองก็ตาม เว้นแต่ผู้เสียหายจะจงใจทำให้คนได้รับบาดเจ็บเท่านั้น ประโยชน์ที่ผู้เจ็บป่วยจะได้รับการประกันสังคมก็เช่น ประโยชน์เพื่อความเจ็บป่วย (sick-leave pay) ประโยชน์เพื่อการขาดรายได้ (lost wage) ประโยชน์เพื่อความทุพพลภาพ (disability benefits) ประโยชน์ในกรณีเสียชีวิต (death benefits) และประโยชน์เพื่อการรักษาพยาบาล (medical treatment benefits) เป็นต้น

ค่าสินไหมทดแทนที่ผู้เสียหาย (รวมทั้งผู้เสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์)

Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, pp. 190, 195, 203-204, 211-215.; André Tunc, "Traffic Accident Compensation in France : The Present Law and a Controversial Proposal," Harvard Law Review, p. 1415- 1416.; D. Lasok, "Insurance Law," in Polish Civil Law (Leyden : A.W. Sijhoff - Leyden, 1975) pp. 221-225.; John N. Hazard ; William E. Butler, and Peter B. Maggs, The Soviet Legal System, pp. 436-437.; John N. Hazard, Communist and Their Law, p. 382.

ได้รับจากการประกันภัย และการประกันสังคมนี้ ในประเทศที่ยกขึ้นเป็นแบบอย่างทั้งหลาย เช่น เยอรมัน สหภาพโซเวียต สวีเดน และอังกฤษ การได้รับค่าสินไหมทดแทนจำนวนนี้จะไม่ตัดสิทธิผู้เสียหายที่จะไปฟ้องร้องคดีละเมิดอีกแต่อย่างใด

อย่างไรก็ตาม เพื่อป้องกันการชกใช้ค่าสินไหมทดแทนซ้ำซ้อนกัน กฎหมายประเทศเหล่านี้ใช้วิธีต่าง ๆ กัน เช่น ฝรั่งเศสและเยอรมัน ใช้วิธีการกำหนดให้ผู้รับประกันภัยหรือหน่วยงานที่ดำเนินงานประกันสังคมรับช่วงสิทธิของผู้เสียหายเมื่อจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายไปแล้ว ไปฟ้องร้องจากผู้ทำละเมิด^๒ กฎหมายของสวีเดนใช้วิธีตัดสิทธิไม่ให้ผู้เสียหายเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนส่วนที่ได้รับจากการประกันสังคมจากผู้ทำละเมิดอีกได้ แต่กฎหมายสวีเดนต่างไปจากเยอรมันและฝรั่งเศสที่ว่า นายจ้างจะรับช่วงสิทธิของผู้เสียหายไปฟ้องร้องผู้ทำละเมิดได้เฉพาะกรณีผู้ทำละเมิดจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงก่อความเสียหายแก่ผู้เสียหายเท่านั้น^๓ กฎหมายอังกฤษแก้ปัญหาโดยให้หน่วยงานประกันสังคมเรียกค่าสิน

^๑ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, pp. 211-212, 214.; John N. Hazard ; William E. Butler, and Peter B. Maggs, The Soviet Legal System, pp. 436-437.; Douglas Payne, "Compensating The Accident Victim" in Current Legal Problems 1960, pp. 96-97.

^๒ André Tunc, Traffic Accident Compensation in France : The Present Law and a Controversial Proposal," Harvard Law Review, p.1417.

^๓ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, pp. 211-217.

ไหมทดแทนส่วนที่ค่าใช้จ่ายไปคืนจากผู้ทำละเมิดได้ และกำหนดให้ผู้เสียหายได้รับค่าสินไหมทดแทน เพื่อการสูญเสียรายได้ลดลง หากผู้เสียหายได้รับจ่ายประโยชน์จากการประกันสังคมแล้ว โดย ลดลงครึ่งหนึ่งของจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่ชดเชยกันนั้น

แต่กระนั้นก็ดี ในสวีเดน ^๒ (รวมทั้งประเทศสแกนดิเนเวียอื่น ๆ) และฝรั่งเศส^๓ ก็มีปัญหาการชดเชยค่าสินไหมทดแทนซ้อนกันอยู่เหมือนกัน คือ ในกรณีที่ผู้เสียหายได้รับค่าสินไหม ทดแทนจากบริษัทประกันภัย เช่น เงินประกันชีวิต ค่าสินไหมทดแทนที่ได้จากการประกันภัยนี้จะ ไม่นำไปหักออกจากค่าสินไหมทดแทนที่ผู้เสียหายจะพึงได้รับจากการฟ้องคดีผู้ทำละเมิด และ ผู้รับประกัน ไม่มีสิทธิรับช่วงสิทธิของผู้เสียหาย

ส่วนที่ ๓ ข้อสรุป

จากข้อมูลทีกล่าวมาในบทนี้ สรุปได้ว่าในประเทศที่ยกเป็นแบบอย่างทั้งหลาย เดิม ก่อนมีการปฏิรูปกฎหมายผู้เสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์อาจได้รับชดเชยค่าสินไหมทด แทนทั้งจากการฟ้องร้องคดีละเมิด และจากแหล่งค่าสินไหมทดแทนอื่น ๆ คือการประกันภัยและ การประกันสังคมร่วมกัน ผู้เสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ที่ไม่สามารถได้รับชดเชยค่า

^๑Ibid., p. 195.

^๒Ibid., p. 216.

^๓จี้ค เคิร์ชรูปุตร, หลักกฎหมายแห่งลักษณะละเมิด, หน้า ๓๖-๓๗., André Tunc, "Traffic Accident Compensation in France : The Present Law and A Con- troversial Proposal," Harvard Law Review, p. 1417.

สินไหมทดแทนจากทางละเมิดไม่ว่าด้วยเหตุใด ก็ยังไม่สิ้นโอกาสที่จะได้รับค่าสินไหมทดแทน เสียทีเดียว เขาอาจได้รับค่าสินไหมทดแทนจากการประกันภัยที่ตนเลือกคุ้มครองตนเองไว้ หรือหากไม่ได้เอาประกันภัยไว้ ก็อาจได้รับค่าสินไหมทดแทนจากโครงการประกันสังคมที่รัฐ กำหนด แต่อย่างไรก็ตาม ในประเทศที่ยกเป็นแบบอย่างในบางประเทศ เช่น สหรัฐอเมริกา การประกันสังคมยังไม่กว้างขวางเหมือนประเทศอื่น ๆ ^๑ และแม้ในประเทศที่มีการประกัน สังคมอย่างกว้างขวาง เช่น ฝรั่งเศส ^๒ และสวีเดน ^๓ การประกันสังคมก็ยังคุ้มครอง ผู้เจ็บป่วย (รวมทั้งผู้เสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์) ได้ไม่เพียงพอ ฉะนั้น ในประเทศ ที่ยกเป็นแบบอย่างเหล่านี้ กฎหมายละเมิดยังเป็นกฎหมายที่สำคัญในการที่ผู้เสียหายเนื่องจาก อุบัติเหตุทางยานยนต์จะอาศัยฟ้องเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากผู้ทำละเมิด

Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, p. 190.

^๑ Ibid., pp. 203-204.

^๓ Ibid., pp. 214-215.

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ ๕

การปฏิรูปกฎหมายเกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทน เพื่อความปลอดภัยทางยานยนต์

ในราวคริสต์ศตวรรษที่ ๑๙ ถึงต้นคริสต์ศตวรรษที่ ๒๐ ยานยนต์ได้แพร่หลายในประเทศที่ยกเป็นแบบอย่างทั้งหลายซึ่ง เป็นประเทศอุตสาหกรรม และก่อความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชนมากมาย ผู้เสียหายเนื่องจากยานยนต์เหล่านี้ถูกทอดทิ้งไม่ได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนอย่างเพียงพอ ในประเทศเหล่านั้นจึงมีการวิพากษ์วิจารณ์ให้มีการปฏิรูปกฎหมายเกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่ออุบัติเหตุทางยานยนต์ เพื่อให้ผู้เสียหายได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

ส่วนที่ ๑ ปัญหาของระบบกฎหมายการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเดิมซึ่งเป็นเหตุให้มีการปฏิรูประบบกฎหมายเกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทนเพื่อความปลอดภัยทางยานยนต์

การวิพากษ์วิจารณ์กฎหมายเกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนนี้ มุ่งอยู่ที่กฎหมายละเมิด ซึ่งเป็นกฎหมายหลักที่ใช้กับเรื่องนี้เป็นสำคัญ ผู้วิจารณ์เห็นว่า กฎหมายละเมิดซึ่งใช้อยู่กับกรณีอุบัติเหตุทางยานยนต์ (รวมทั้งเกิดจากเครื่องจักรกลอื่น ๆ) ซึ่งวางพื้นฐานอยู่บนหลักความผิด โดยเฉพาะความประมาทเลินเล่อ นั้นเคร่งครัดเกินไป ไม่เหมาะสมกับยุครถยนต์ และไม่อำนวยให้ผู้เสียหายได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทน หรือได้รับไม่เพียงพอกับความเสียหาย หรือได้รับล่าช้าไม่ทันความต้องการ ปัญหาของระบบกฎหมายเดิมจึงไม่อำนวยให้ผู้เสียหายได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทน



หรือได้รับชดใช้ไม่เพียงพอ หรือได้รับค่าชดใช้หลายประการ ที่สำคัญก็ดังนี้

ประการแรก ปัญหาเกี่ยวกับภาระอันหนักของโจทก์ผู้เสียหายในการพิสูจน์ถึงความผิดของจำเลยผู้ทำละเมิด ตามหลักกฎหมายละเมิดซึ่งเป็นพื้นฐานของระบบกฎหมายการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเดิม โจทก์ผู้เสียหายมีหน้าที่ต้องพิสูจน์ว่า (๑) ตนได้รับความเสียหาย (๒) ความเสียหายของคนเกิดจากการกระทำของจำเลย และ (๓) จำเลยเป็นฝ่ายผิด คือจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ซึ่งหน้าที่อันนี้นับว่าเป็นภาระหนักสำหรับโจทก์ เพราะอุบัติเหตุเกิดขึ้นในชั่วพริบตา พยานบุคคลรวมทั้งผู้เสียหายมักจำเหตุการณ์ขณะเกิดอุบัติเหตุไม่ได้ และในอุบัติเหตุบางครั้ง ก็มีแค่จำเลยผู้กระทำผิดเท่านั้นที่รู้สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ เช่น รถชนคนเดินถนนโดยผู้ที่ถูกชนไม่รู้ตัว เป็นต้น ยิ่งกว่านั้น มีอุบัติเหตุทางยานยนต์จำนวนมากมีได้เกิดขึ้นจากความผิดของผู้ใด บางรายเกิดจากความผิดของผู้เสียหายเอง บางรายเกิดจากเหตุสุดวิสัย บางรายไม่ปรากฏสาเหตุ ซึ่งกรณีเหล่านี้ผู้เสียหายยากที่จะพิสูจน์หรือไม่มีทางพิสูจน์ให้ศาลหรือคณะลูกขุนเห็นได้เลยว่าจำเลยประมาทเลินเล่อ โจทก์ผู้เสียหายจึงไม่ได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจากจำเลยผู้กระทำละเมิด

ประการที่สอง ปัญหาเกี่ยวกับหลักกฎหมายละเมิดเดิมซึ่งวางไม่ให้ผู้เสียหายได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ในประเทศกลุ่มที่ใช้กฎหมาย Common Law มีหลักกฎหมายละเมิดหลายหลัก

สำหรับรายละเอียดเกี่ยวกับปัญหาของระบบกฎหมายการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเดิมในต่างประเทศ ดู Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, p. 13-34, 190-191.; Douglas Payne, "Compensating The Accident Victim," in Current Legal Problems 1960, pp. 94-95.; The Rt. Hon. Lord Parker of Waddington, "Compensation for Accidents on the Road," in Current Legal Problem 1965, eds. George W. Keetons and George Schwarzenberger (London :Stevens and Sons, 1965), pp. 2-5.; Allen M. Linden, Canadian Tort Law, pp. 526-529.; André Tunc, "Traffic Accident Compensation in France : The Present Law and A Controversial Proposal," Harvard Law Review, pp. 1418-1425.

คือ หลัก Imputed Contributory Negligence หลัก Immunities หลักกฎหมายเกี่ยวกับ
ผู้โดยสารด้วยความเชื่อเหลือของเจ้าของยานยนต์ (Automobile Guest Statutes) ซึ่งหลัก
เหล่านี้ ชัดขวางไม่ให้ผู้เสียหายบางประเภทได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจากผู้ทำละเมิด^๑

ประการที่สาม ปัญหาที่เกิดจากการใช้ระบบไต่สวนโดยคณะลูกขุน ดังได้กล่าวแล้วว่า
ในประเทศกลุ่ม Common Law คดีอุบัติเหตุทางยานยนต์จะได้รับการไต่สวนโดยคณะลูกขุน^๒ ซึ่ง
การไต่สวนโดยคณะลูกขุนนี้ก่อให้เกิดปัญหาหลายประการ เป็นต้นว่า (๑) การไต่สวนโดยคณะลูกขุน
ทำให้เกิดปัญหาความล่าช้าในการพิจารณาคดีในประเทศเหล่านั้น (๒) การไต่สวนโดยคณะลูกขุน
มีผลให้รูปคดีบิดเบือนไปเพราะความเป็นปुरुชนธรรมชาติของตัวลูกขุนเอง กล่าวคือ มีความสงสาร
เห็นใจ ความอคติ ความเชื่อคนง่าย และความซึ่งรู้ถึงลักษณะเช่นนี้ของลูกขุนสามารถหาทางโน้มน้าว
ให้ลูกขุนเข้าข้างคนใด ซึ่งปัญหาเหล่านี้ทำให้ผู้เสียหายไม่ได้รับความคุ้มครองเท่าที่ควร

ประการที่สี่ ปัญหาจำเลยผู้ทำละเมิดไม่สามารถชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่โจทก์ผู้เสียหายได้
ซึ่งบ่อยครั้งที่เกิดปัญหาขึ้น เพราะในระบบเศรษฐกิจสมัยใหม่มีการให้สินเชื่อหรือเครดิต
แก่ผู้บริโภคมาก ประชาชนซึ่งแม้ไม่มีเงินก้อน ก็สามารถเช่าหรือรดมาเป็นของตัวเองได้ เมื่อต้อง
รับผิดชอบเพื่อความเสียหายที่เกิดจากยานยนต์ เจ้าของยานยนต์ประเภทนี้ก็มักไม่สามารถชดใช้ค่าสิน
ไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายตามที่ตกลงกันหรือตามคำพิพากษาของศาลได้ เนื่องจากฐานะทางการเงิน
ไม่ดีพอ

ประการที่ห้า ปัญหาผู้เสียหายได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนล่าช้า ในระบบกฎหมายการ
ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเดิม แม้ผู้เสียหายจะมีสิทธิฟ้องร้องคดีละเมิดและประสบผลสำเร็จในการชด
ใช้ค่าสินไหมทดแทนจากจำเลย แต่กว่าจะประสบผลสำเร็จดังกล่าว ก็ใช้เวลานาน เนื่องจากความ

^๑ดู ตอนค้น หน้า ๑๑๘-๑๒๐.

^๒ดู ตอนค้น หน้า ๑๒๒

ล่าช้าในการพิจารณาคดีละเมิด ซึ่งในระหว่างนั้นผู้บาดเจ็บจำเป็นต้องใช้จ่ายเงินในการรักษาพยาบาลและภายในครอบครัว การชดเชยค่าสินไหมทดแทนล่าช้าจะทำให้ผู้บาดเจ็บและครอบครัวประสบปัญหาทางการเงินอย่างยิ่ง

ประการที่หก ปัญหาผู้เสียหายไม่สามารถหาตัวผู้รับผิดชอบชดเชยค่าสินไหมทดแทนได้ ในประเทศที่ยกเป็นแบบอย่างของระบบกฎหมายต่าง ๆ มีผู้เสียหายจำนวนมากไม่อาจใช้สิทธิฟ้องร้องผู้ก่ออุบัติเหตุได้เลยเพราะไม่ทราบว่าใครเป็นผู้ก่อความเสียหายแก่ตนเนื่องจากชนแล้วหนี (hit-and-run-driver) หรือไม่รู้ว่าใคร (unidentified driver) ผู้เสียหายเหล่านี้จะถูกทอดทิ้งไม่ได้รับความคุ้มครองจากระบบกฎหมายการชดเชยค่าสินไหมทดแทนเดิม

ประการที่เจ็ด ปัญหาเกี่ยวกับการชดเชยค่าสินไหมทดแทน ในประเทศที่ยกเป็นแบบอย่างของระบบ Common Law มีปัญหานี้ เพราะระบบกฎหมายนี้กำหนดให้จ่ายค่าสินไหมทดแทนเป็นเงินก้อนคราวเดียว ซึ่งจะรวมถึงค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายที่อาจเกิดในอนาคตจากการกระทำของผู้ทำละเมิดครั้งนั้นด้วย ซึ่งการใช้วิธีกำหนดเช่นนี้ยากที่จะคำนวณความเสียหายได้ถูกต้อง ถ้าผู้เสียหายได้รับความเสียหายเพิ่มขึ้นในภายหลัง เช่น ทุพพลภาพมากขึ้น เพราะหากผู้เสียหายไม่บาดเจ็บก็จะสามารถหารายได้เพิ่มมากขึ้น ต้องเสียค่ารักษาพยาบาลเพิ่มขึ้นเกินกว่าที่ศาลคาดการณไว้ เป็นต้น กรณีเช่นนี้ผู้เสียหายไม่มีโอกาสได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนเพิ่มขึ้นอีก

ประการที่แปด ปัญหาเกี่ยวกับการคิดค่าจ้างว่าความซึ่งจ่ายแทนนายความของโจทก์ผู้เสียหาย ในประเทศในกลุ่ม Common Law บางประเทศ คือ สหรัฐอเมริกา การคิดค่าจ้างทนายฝ่ายโจทก์ไม่ได้กำหนดจำนวนไว้แน่นอน แต่กำหนดให้โจทก์จ่ายค่าจ้างว่าความแทนนายความของตนโดยคิดเป็นเปอร์เซ็นต์จากค่าสินไหมทดแทนที่โจทก์ผู้เสียหายได้รับเมื่อชนะคดี ซึ่งวิธีเช่นนี้จะทำให้ผู้เสียหายไม่ได้รับค่าสินไหมทดแทนเต็มที่

ที่กล่าวมานี้เป็นปัญหาที่สำคัญของระบบกฎหมายการชดเชยค่าสินไหมทดแทนเดิมในต่างประเทศ ปัญหาเหล่านี้ค่อย ๆ ปรากฏขึ้นในประเทศที่ยกเป็นแบบอย่างทั้งหลาย แต่ไม่ได้หมายความว่าในทุกประเทศในระบบกฎหมายทุกระบบจะประสบปัญหาเช่นเดียวกัน บางประเทศอาจมีปัญหบางปัญหาเท่านั้น ซึ่งเท่าที่ค้นคว้ามาพอจะกล่าวได้ว่า ประเทศในกลุ่ม Common Law

ประสบปัญหา ๔ ปัญหาแรก ส่วนปัญหาสุดท้ายจะมีแค่สหรัฐอเมริกาประเทศเดียวเท่านั้นที่มีปัญหานี้ ส่วนประเทศอื่น ๆ ในกลุ่มเดียวกัน และประเทศเยอรมันไม่มีปัญหานี้แต่อย่างใด ยิ่งกว่านั้น ในอังกฤษ โจทก์ผู้เสียหายจำนวนมากสามารถปรึกษาคดีทนายความได้โดยไม่เสียค่าทนายความ ด้ยทั้งนี้ตามโครงการให้ความช่วยเหลือแก่ประชาชนทางก้านกฎหมาย^๑

สำหรับปัญหาผู้เสียหายได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนล่าช้า เนื่องจากความล่าช้าในการพิจารณาตัดสินคดีละเมิดนั้นกล่าวได้ว่า สหรัฐอเมริกาและออสเตรเลียประสบปัญหานี้หนักกว่าประเทศอื่น ๆ ในระบบกฎหมายเดียวกันและในระบบกฎหมายอื่น ๆ เพราะทั้งสองประเทศนี้ใช้ระบบไต่สวนโดยคณะลูกขุนกับคดีอุบัติเหตุทางยานยนต์ส่วนมาก^๒ ทำให้การพิจารณาตัดสินล่าช้า ในขณะที่ประเทศแคนาดาใช้ระบบไต่สวนโดยคณะลูกขุนกับคดีเช่นนั้นน้อยกว่า^๓ ในอังกฤษก็ไม่ค่อยมีปัญหาเรื่องนี้ คือคดีเล็กน้อยใช้เวลาพิจารณา ๓ ใน ๖ เดือน ส่วนคดีร้ายแรงซึ่งต้องขึ้นศาลสูงใช้เวลา นับแต่อุบัติเหตุนเสร็จคดีใช้เวลาประมาณ ๑ ปี^๔ ในประเทศสแกนดิเนเวีย (ซึ่งอยู่ในกลุ่มที่ใช้ระบบกฎหมาย Nordic Law) ก็หลีกเลี่ยงปัญหานี้ได้เช่นกัน โดยใช้ "กระบวนการพิจารณาร่วมกัน" (process of adhesion) ซึ่งใช้ร่วมพิจารณาตัดสินคดีสิทธิเรียกร้องทางแพ่งเพื่ออุบัติเหตุทางยานยนต์เข้าไปในกระบวนการพิจารณาคดีอาญาฐานฝ่าฝืนกฎจราจร^๕ สำหรับประเทศสหภาพโซเวียต คดีความเสียหายต่อชีวิตร่างกายจะแบ่งกันพิจารณาระหว่างหน่วยงานที่ดำเนินงานประกันสังคมและศาล หน่วยงานที่ดำเนินงานประกันสังคมจะพิจารณาคดีเกี่ยวกับความเสียหายที่อยู่ภาย

^๑ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, pp. 190-191, 193, 195, 210.

^๒ Ibid., p. 14, 196.

^๓ Ibid., p. 193.

^๔ Ibid., p. 196.

^๕ Bernhard Gomard, "Compensation for Automobile Accidents in the Nordic Countries," The American Journal of Comparative Law, pp. 81, 104.

ใต้การคุ้มครองของการประกันสังคม ส่วนศาลจะพิจารณาถึงความเสียหายที่ไม่อยู่ภายใต้การคุ้มครองของการประกันสังคมโดยเฉพาะ โชว์เวียดจึงสามารถหลีกเลี่ยงปัญหาการชดเชยค่าสินไหมทดแทนล่าช้าที่ประเทศอื่น ๆ ประสบได้

นอกจากนี้ เท่าที่ค้นคว้าได้ปรากฏว่า ประเทศในกลุ่มระบบกฎหมายอื่น ๆ นอกจากกลุ่ม Common Law มีปัญหาในปัญหาที่หนึ่ง ที่สี่ ที่ห้า และที่หก ส่วนปัญหาที่สองและสาม ที่เจ็ดและแปด ประเทศเหล่านี้ไม่มีปัญหาเหมือนดังประเทศ Common Law

โดยเหตุที่มีปัญหาในระบบกฎหมายเดิมเกี่ยวกับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ ในประเทศที่ยกเป็นแบบอย่างทั้งหลาย จึงมีความเคลื่อนไหวให้มีการปฏิรูประบบกฎหมายเดิมนี้เพื่อให้ผู้เสียหายมีโอกาสมากขึ้นในการได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทน ดังจะกล่าวในส่วนที่ ๒ ถึงส่วนที่ ๔ ต่อไปนี้

ส่วนที่ ๒ การปฏิรูปในชั้นแรก : การเปลี่ยนแปลงหรือขยายหลักความรับผิดชอบละเมิดเพื่อให้ผู้เสียหายมีโอกาสมากขึ้นในการได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทน และการให้บุคคลซึ่งอยู่ในฐานะทางการเงินที่จะรับผิดชอบชดเชยค่าสินไหมทดแทนได้รับผิดในการกระทำละเมิดของบุคคลอื่น

การปฏิรูปในชั้นแรกมุ่งแก้ปัญหาเกี่ยวกับภาระอันหนักของโจทก์ผู้เสียหายในการพิสูจน์คดีว่าจำเลยเป็นฝ่ายผิด ปัญหาเกี่ยวกับหลักกฎหมายละเมิดเดิมซึ่งวางไม่ให้ผู้เสียหายได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทน (ซึ่งมีอยู่ในประเทศกลุ่ม Common Law) ปัญหาที่เกิดจากการใช้ระบบไต่สวนโดยคณะลูกขุน และปัญหาผู้เสียหายไม่สามารถชดเชยค่าสินไหมทดแทนได้เป็นสำคัญ วิธีการแก้ปัญหา

๓ ปัญหาแรกกระทำโดยการเปลี่ยนแปลงหรือขยายหลักความรับผิดชอบละเมิดเดิมเพื่อให้ผู้เสียหาย

John N. Hazard; William E. Butler, and Peter B. Maggs, The Soviet Legal System, p. 437.

มีโอกาสมากขึ้นในการได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทน และวิธีการแก้ปัญหาสุดท้ายกระทำโดยการให้บุคคลซึ่งอยู่ในฐานะทางการเงินที่จะรับผิดชอบค่าสินไหมทดแทนได้รับผิดในการประหารละเมิดของบุคคลอื่น

ก. การขยายหรือเปลี่ยนแปลงหลักความรับผิดทางละเมิดเพื่อให้ผู้เสียหายมีโอกาสมากขึ้นในการได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทน

๑. ประเทศในกลุ่มที่ใช้ระบบกฎหมาย Common Law

ในประเทศกลุ่มที่ใช้ระบบกฎหมาย Common Law ซึ่งมีปัญหาทั้งปัญหาเกี่ยวกับภาระอันหนักของโจทก์ผู้เสียหาย ปัญหาเกี่ยวกับหลักกฎหมายละเมิดเดิมซึ่งวางไม่ให้ผู้เสียหายได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทน และปัญหาที่เกิดจากการใช้ระบบไต่สวนโดยคณะลูกขุน ได้พยายามแก้ปัญหาเหล่านี้โดยการเปลี่ยนแปลงหรือขยายหลักความรับผิดทางละเมิดเดิมทั้งทางกฎหมายลายลักษณ์อักษร (statute หรือ act) และโดยกฎหมาย common law (คำพิพากษาของศาล) ดังต่อไปนี้

ก) การเปลี่ยนแปลงภาระการพิสูจน์ในเรื่องความผิดโดยโจทก์ไม่มีหน้าที่ต้องพิสูจน์ว่าจำเลยกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ

การชดเชยค่าสินไหมทดแทนโดยอาศัยการฟ้องคดีละเมิด ซึ่งเป็นหัวใจของระบบการชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุ รวมทั้งอุบัติเหตุทางยานยนต์ โดยกำหนดให้โจทก์ผู้เสียหายมีหน้าที่นำสืบพิสูจน์ให้เห็นว่า จำเลยผู้ทำละเมิดเป็นฝ่ายผิด คือจงใจหรือประมาทเลินเล่อ นั้นนับว่าเป็นภาระอันหนักของโจทก์ เพราะว่าอุบัติเหตุเกิดขึ้นในช่วงพริบตา พยานรวมทั้งผู้เสียหายมักจำเหตุการณ์ขณะเกิดอุบัติเหตุไม่ได้ หรือผู้ชนซึ่งก่ออุบัติเหตุไม่รู้เหตุการณ์เกิดอุบัติเหตุแต่ผู้เกี่ยว เช่น รถชนคนเดินถนน เป็นต้น ซึ่งบ่อยครั้งที่โจทก์ผู้เสียหายไม่สามารถพิสูจน์

ไว้ทำให้ไม่ได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจากผู้ทำละเมิด ในประเทศกลุ่ม Common Law ศาลและ
 ผู้บัญญัติกฎหมายพยายามบรรเทาภาระการพิสูจน์คดีของโจทก์ผู้เสียหายโดยใช้วิธีการ ๔ วิธี ดัง
 นี้ เพื่อให้โจทก์พิสูจน์ให้ศาลเห็นถึงความรับผิดชอบของจำเลยได้ง่ายขึ้น^๑

๑) การออกกฎหมายเกี่ยวกับการจ่ายค่าทดแทนแก่คนงานที่ประสบอันตราย
 (Workmen's Compensation Laws) ซึ่งกำหนดให้นายจ้างรับผิดชอบโดย
เด็ดขาด

ในกรณีอุบัติเหตุทางการอุตสาหกรรม คนงานมักได้รับบาดเจ็บจากเครื่องจักรกลในขณะที่
 ทำงานซึ่งเป็นการยากที่จะพิสูจน์ว่านายจ้างประมาทเดินเลอ คนงานมักไม่ได้รับค่าสินไหมทดแทน
 จากนายจ้าง ดังนั้นในประเทศที่ยกเป็นแบบอย่างของกลุ่ม Common Law (รวมทั้งประเทศระบบ
 กฎหมายอื่น ๆ) จึงได้ออกกฎหมายว่าด้วยการจ่ายค่าทดแทนแก่คนงานที่ประสบอันตราย ซึ่งกำหนด
 ให้นายจ้างหรือเจ้าของกิจการ รับผิดชอบโดยเด็ดขาดในการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บของคนงานของตน^๒
 ผลของการให้นายจ้างรับผิดชอบโดยเด็ดขาดก็คือว่า ผู้บาดเจ็บเสียหายไม่จำเป็นต้องฟ้องละเมิด พิสูจน์
 ถึงความประมาทเดินเลอของนายจ้างอีก

๒) การใช้หลัก Res Ipsa Loquitur

หลัก Res Ipsa Loquitur เป็นหลักเกี่ยวกับพยานพฤติการณ์แวดล้อมซึ่งช่วยเหลือ
 โจทก์ผู้เสียหายในการพิสูจน์ว่าจำเลยผู้ทำละเมิดเป็นฝ่ายผิด ในกรณีที่อุบัติเหตุเกิดขึ้นโดยไม่
 สามารถอธิบายถึงสาเหตุและพฤติการณ์ต่าง ๆ ในการเกิดอุบัติเหตุได้ (unexplained
 accidents) แต่โดยลักษณะของอุบัติเหตุที่ตนเองยอมแสดงว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นโดยความประมาท
 เดินเลอของจำเลย มากกว่าที่จะเกิดขึ้นโดยสาเหตุอื่น และจำเลยไม่อาจนำสืบได้ถึงเหตุแท้จริง

^๑ Ibid., pp. 72-73.

^๒ Ibid., p. 72.

ของความเสียหายนั้น อันอาจจะยกเว้นความผิดของจำเลยได้" โดยการนำหลักนี้ในคดีอุบัติเหตุ
 ดังกล่าวผู้เสียหายเพียงแต่นำสืบว่า สิ่งที่ทำให้เกิดความเสียหายนั้นอยู่ในการจัดการดูแลของ
 จำเลยหรือคนของจำเลย และความเสียหายจะเกิดขึ้นไม่ได้ หากจำเลยได้ใช้ความระมัดระวัง
 ตามสมควร แล้วหลังจากนั้นก็เป็นที่หน้าที่ของจำเลยต้องนำสืบแสดงให้ศาลเห็นเป็นอย่างอื่น มิฉะนั้น
 ศาลอาจพิงว่าจำเลยประมาท^๒

๓) การออกกฎหมายหลักการการพิสูจน์คดีจากโจทก์ไปยังจำเลย

ในประเทศที่ยกเป็นแบบอย่างของกลุ่ม Common Law บางประเทศเท่าที่ค้นพบก็เช่น
 แคนาดา นอกจากมีหลัก Res Ipsa Loquitur แล้ว ก็ได้มีการออกกฎหมายฉบับหนึ่ง คือ Road Se-
 curity Ordinance ๑๙๗๐, ch.๒๐๒ s.๑๓๓. ซึ่งมีความมุ่งหมายเหมือนกับหลัก Res Ipsa
 Loquitur คือมุ่งที่จะผ่อนคลายนโยบายการพิสูจน์พยานหลักฐานซึ่งคนเดินถนนและผู้ขับรถจักร
 ยานซึ่งถูกรถยนต์ชนเฉยช้อยู่ เพราะเขามักไม่สามารถเล่าข้อเท็จจริงในขณะเกิดอุบัติเหตุได้ ใน
 ขณะที่จำเลยอาจเล่าเหตุการณ์ได้ กฎหมายนี้ได้ลดภาระการพิสูจน์ในคดีอุบัติเหตุทางยานยนต์จาก
 โจทก์ไปยังจำเลย โดยกำหนดว่า "เมื่อบุคคลใดได้รับความสูญเสียหรือเสียหายเนื่องจากยานยนต์
 บนทางหลวง ภาระการพิสูจน์ว่าความสูญเสียหรือเสียหายนั้นมิได้เกิดขึ้นโดยความประมาทเดินเลื้อ
 หรือความประพฤติกที่ไม่ถูกต้อง (improper conduct) ของเจ้าของหรือผู้ขับยานยนต์ ย่อมตก
 อยู่แก่เจ้าของหรือผู้ขับ" แคมพ์บัญญัติกฎหมายนี้ก็ไม่ใช่ว่าจะ "ในกรณียานยนต์ชนกัน.....และไม่

Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for
 the Traffic Victim - A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, p.7.

^๒ มีทยา จารุพันธุ์, "ประมาทในทางละเมิด," หน้า ๑๒๓.

ใช้กับการฟ้องร้องคดีโดยผู้โดยสาร (passenger) ซึ่งได้รับบาดเจ็บขณะโดยสารยานยนต์ดังกล่าว" ภัยผลของบทบัญญัตินี้ เมื่อโจทก์พิสูจน์ว่าเขาถูกยานยนต์คันนั้นชนบนทางหลวง" ภาระการพิสูจน์จะถูกยัดใส่ให้เป็นหน้าที่ของจำเลยที่จะพิสูจน์ให้ศาลพอใจว่า ความสูญเสียหรือความเสียหายดังกล่าวไม่ได้เกิดขึ้นจากความประมาทเลินเล่อหรือความประพฤติที่ไม่ถูกต้องของเจ้าของหรือผู้ขับ"

ข) การเปลี่ยนแปลงหรือยกเลิกหลักกฎหมายละเมิดซึ่งชักขวางไม่ให้ผู้เสียหายได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทน

ทั้งที่โจทก์กล่าวในบทที่แล้วว่า ในประเทศที่ยกเป็นแบบอย่างของกลุ่มที่ใช้ระบบกฎหมาย Common Law ก็มีหลักกฎหมายละเมิดหลายหลักซึ่งชักขวางไม่ให้ผู้เสียหายได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทน คือ หลัก Contributory Negligence หลัก Imputed Contributory Negligence หลักความคุ้มกัน (Immunities) และหลักกฎหมายลายลักษณ์อักษรเกี่ยวกับผู้โดยสารยานยนต์ความเชื่อใจของเจ้าของหรือผู้ขับยานยนต์ (Automobile Guest Statute) ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้เสียหาย รวมทั้งผู้เสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์มีโอกาสดำเนินการฟ้องคดีชดเชยค่าสินไหมทดแทนจากผู้ทำละเมิด ประเทศที่ยกเป็นแบบอย่างของกลุ่ม Common Law ได้เปลี่ยนแปลงหรือยกเลิกหลักกฎหมายละเมิดเหล่านี้ ดังจะเห็นต่อไปนี้

๑) การเปลี่ยนแปลงจากการใช้หลักการมีส่วนประมาทเลินเล่อ (Contributory Negligence) มาใช้หลักการเปรียบเทียบความประมาทเลินเล่อ (Comparative Negligence)

เดิมในประเทศที่ยกเป็นแบบอย่างของกลุ่ม Common Law ทุกประเทศ ใช้หลักการมีส่วนประมาทเลินเล่อ (Contributory Negligence) กับคดีที่ผู้เสียหายมีส่วนประมาทเลินเล่อ เช่น กรณีรถยนต์ชนกัน ซึ่งเป็นผลให้ผู้เสียหาย (รวมทั้งผู้เสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์)

ไม่มีโอกาสได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนเลย หากมีส่วนประมาทเลินเล่อด้วยไม่ว่ามากน้อยเพียงใด แต่ต่อมาโดยที่เห็นว่าหลักนี้เคร่งครัดเกินไปเพราะทำให้ผู้เสียหายจำนวนมากมายังไม่ได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนเลย ประเทศเหล่านี้จึงหาวิธีผ่อนคลายนี้อีกโดยใช้วิธีการหลายวิธี วิธีแรก คือ การที่ศาลใช้หลักโอกาสสุดท้าย (doctrine of the last clear chance) ซึ่งถือว่าแม้โจทก์จะประมาทเลินเล่อด้วย แต่จำเลยมีโอกาสุดท้ายที่จะหลีกเลี่ยงมิให้ก่อความเสียหายได้ แล้วไม่หลีกเลี่ยง จำเลยก็ต้องรับผิด^๒ วิธีที่สองคือ วิธีที่ศาลในสหรัฐอเมริกาสองมลรัฐ คือ Illinios และ Kansas เคยใช้คือ พยายามขยายหลัก Contributory Negligence โดยแบ่งความประมาทเลินเล่อเป็น "ระดับ" โดยถือว่าถ้าความประมาทเลินเล่อของโจทก์อยู่ในระดับ "ธรรมดา" ขณะที่ของจำเลยอยู่ในระดับ "ร้ายแรง" แล้ว โจทก์ย่อมได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทน แต่ต่อมามลรัฐทั้งสองนี้ก็ยกเลิกวิธีการนี้ไป เพราะเห็นว่าเป็นการผลักความเสียหายทั้งหมดจากโจทก์ไปยังจำเลย ทั้งที่ทั้งสองฝ่ายประมาทเลินเล่อด้วยกัน^๓

วิธีการที่สามซึ่งใช้ภายหลังค่อนข้างมากคือ การออกกฎหมายเปลี่ยนจากการใช้หลัก Contributory Negligence มาใช้หลัก Comparative Negligence หรือหลัก Apportionment of Damages เช่นเดียวกับประเทศที่ยกเป็นแบบอย่างของกลุ่มที่ใช้ระบบกฎหมายอื่น ๆ ปัจจุบันมลรัฐมากกว่าครึ่งหนึ่งของสหรัฐอเมริกา (ระหว่าง ค.ศ. ๑๙๑๐- ๑๙๖๕)^๔

^๑ คุ คอนคิน หน้า ๑๑๕.

^๒ William L. Prosser, Handbook of The Law of Torts, p. 434.

^๓ Ibid.

^๔ William L. Prosser, Handbook of The Law of Torts, p. 436.;

Edward J. Kionka, Torts — Injuries to Persons and Property, pp. 132-134.

ของแคนาดาทุกรัฐ (ระหว่าง ค.ศ. ๑๙๒๖-๑๙๔๔) ยกเว้นรัฐ Quebec ซึ่งเป็นรัฐ
 เกี่ยวที่ใช้ระบบกฎหมาย Civil Law และใช้หลักนี้อยู่แล้ว^๑ ออสเตรเลียทุกรัฐ (ระหว่าง
 ค.ศ. ๑๙๓๖-๑๙๖๕) อังกฤษ (ใน ค.ศ. ๑๙๔๕) และนิวซีแลนด์ (ใน ค.ศ. ๑๙๔๗)^๒ ใ้ค้ออก
 กฎหมายแบบนี้ ซึ่งเป็นผลให้ผู้เสียหายจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ในประเทศเหล่านี้มีสิทธิได้รับ
 ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนความเสียหายความผิดของคน เช่นเดียวกับในประเทศที่ยกเป็นแบบอย่างของ
 ระบบกฎหมายอื่น ๆ ไม่ถูกตัดสิทธิเสียเลยอีกต่อไป

๒) การยกเลิกหลักการถือว่ามีส่วนประมาทเลินเล่อ (Imputed
 Contributory Negligence)

ในประเทศที่ยกเป็นแบบอย่างของกลุ่ม Common Law ทั้งหลาย เท่าที่ค้นคว้าได้ก็เช่น
 สหรัฐอเมริกา อังกฤษ ออสเตรเลีย และนิวซีแลนด์ ได้มีการยกเลิก หลัก Imputed
 Contributory Negligence ซึ่งเดิมชักชวนมิให้ผู้เสียหายซึ่งเป็นผู้โดยสาร เจ้าของยานยนต์
 เก๊ก และสามีหรือภรรยาได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทน เพราะถือว่าความมีส่วนประมาทเลินเล่อ
 ของผู้ขับ บิดามารดา และภรรยาหรือสามี แล้วแต่กรณีเป็นความมีส่วนประมาทเลินเล่อของผู้เสีย
 หายเหล่านี้ด้วย^๓ ศาลอังกฤษยกเลิกหลักนี้ซึ่งใช้กับกรณีผู้ขับและผู้โดยสารไปเมื่อ ค.ศ. ๑๙๔๔
 ในคดี Mills v. Armstrong (The Bernina), ๑๙๔๔^๔ และศาลในสหรัฐอเมริกากลับ
 ล้างหลักนี้แล้วในทุกมลรัฐ มลรัฐสุดท้าย คือ Michigan เมื่อ ค.ศ. ๑๙๕๔ ในคดี Bricker v.
 Green , ๑๙๕๖^๕ สำหรับกรณีระหว่างผู้ขับและเจ้าของยานยนต์ ศาลสหรัฐอเมริกาจำนวน

^๑ William L. Prosser, Handbook of The Law of Torts, p. 436 at note 80.

^๒ John G. Fleming, Law of Torts, pp. 255-258.

^๓ ดู ตอนต้น หน้า ๑๑๕-๑๒๐.

^๔ William L. Prosser, Handbook of The Law of Torts, p. 488.

^๕ Ibid., p. 489.

มาก เช่น ศาล New York ใน คดี Mills v. Gabial ๑๙๕๐ วินิจฉัยว่า หลักนี้ไม่ใช่กับกรณีดังกล่าวด้วย ส่วนกรณีระหว่างบุคคลในครอบครัวเดียวกัน ศาลอังกฤษลงหลัก Imputed Contributory Negligence ซึ่งใช้กับกรณีบิดามารดาและบุตรในคดี Oliver v. Birmingham & Midland Omnibus Co., (๑๙๕๓) ปัจจุบันในสหรัฐอเมริกาเกือบทุกมลรัฐ^๒ ออสเตรเลียทุกรัฐ^๓ ไทยกเล็กหลักนี้ซึ่งใช้กับกรณีบิดามารดาและบุตรแล้ว โดยบางมลรัฐของสหรัฐอเมริกายกเลิกโดยการออกกฎหมาย บางมลรัฐของสหรัฐอเมริกา และออสเตรเลียยกเลิกโดยคำพิพากษาของศาล ส่วนกรณีคู่สมรส (สามีภรรยา) ก็เช่นกัน สหรัฐอเมริกาทุกมลรัฐ^๔ และออสเตรเลีย^๕ ได้ยกเลิกกฎหมายว่าด้วยหญิงมีสามี (Married Women's Acts) หรือกฎหมายว่าด้วยทรัพย์สินของหญิงมีสามี (Married Women's Property Acts) ตามลำดับ ยกเลิกการถือว่าสามีและภรรยาเป็นบุคคลเดียวกันอันจะทำให้ความประมาทเลินเล่อของอีกคนหนึ่งด้วย หลังจากออกกฎหมายนี้แล้ว ในสหรัฐอเมริกาและออสเตรเลียหลัก Imputed Contributory Negligence ก็ไม่ใช่กับกรณีคู่สมรสด้วย ในนิวซีแลนด์ก็เช่นกัน สามีก็ไม่ต้องรับผิดชอบในการกระทำละเมิดของภรรยาอีกต่อไป^๖

^๑ William L. Prosser, Handbook of The Law of Torts, p. 287.; Edward J. Kionka, Torts — Injuries to Persons and Property, p. 126.

^๒ William L. Prosser, Handbook of The Law of Torts, p. 490.

^๓ John G. Fleming, Law of Torts, p. 276.

^๔ William L. Prosser, Handbook of The Law of Torts, p. 490.

^๕ John G. Fleming, Law of Torts, pp. 276-277.

^๖ R D Mulholland, Introduction to the New Zealand Legal System, p. 162.

นับแต่มีการยกเลิกหลัก Imputed Contributory Negligence แล้ว ผู้โดยสาร
เจ้าของยานยนต์ บุตร และคู่สมรสอีกฝ่ายหนึ่ง ซึ่งได้รับความเสียหายในประเทศที่ยกเป็นแบบ
อย่างของกลุ่ม Common Law ก็มีสิทธิได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนเช่นเดียวกับผู้เสียหายอื่น ๆ

๓) การยกเลิกหลักความคุ้มกัน (Immunities)

ในประเทศที่ยกเป็นแบบอย่างของกลุ่ม Common Law เกือบผู้เสียหายจากการกระทำ
ละเมิดของสถาบันบางสถาบัน ซึ่งเท่าที่ค้นคว้าได้ก็เช่น สถาบันพระมหากษัตริย์ในอังกฤษ รัฐบาล
(ทั้งรัฐบาลสหรัฐหรือมลรัฐ และเทศบาล) ไม่ได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนเนื่องจากสถาบันดังกล่าว
ได้รับความคุ้มครองกันตามกฎหมายละเมิดของประเทศเหล่านี้ ผู้เสียหายเนื่องจากการกระทำ
ละเมิดของสถาบันดังกล่าวจึงไม่มีโอกาสได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนจากสถาบันเหล่านั้นเลย
หลักกฎหมายเรื่องความคุ้มกันนี้ได้รับการวิจารณ์อย่างยาวนานกว่าศตวรรษ และในที่สุดก็เห็นกัน
ว่าหลักนี้ไม่สอดคล้องกับภาวะการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป

ในอังกฤษ หลักความคุ้มกันซึ่งเคยให้แก่สถาบันพระมหากษัตริย์ (Crown) ได้โอน
คล้ายลงโดยในขั้นแรกให้กระทรวงการคลังอังกฤษ (Treasury) เป็นผู้จ่ายค่าสินไหมทดแทน
ตามคำพิพากษาของศาล ซึ่งให้ลูกจ้างของสถาบันพระมหากษัตริย์ที่กระทำละเมิดในทางการที่จ้าง
รับผิดชอบสถาบันพระมหากษัตริย์ และต่อมาก็มีการออกกฎหมาย Crown Proceedings Act
๑๙๔๗ ซึ่งในมาตรา ๒ (๑) ของกฎหมายนี้กำหนดให้สถาบันพระมหากษัตริย์ต้องรับผิดชอบเพื่อละเมิด

ที่เกิดจากการกระทำของลูกจ้างหรือตัวแทนของสถาบันพระมหากษัตริย์ และละเมิดกรณีอื่น ๆ อีก ๒ กรณี ทั้งนี้โดยให้ผู้เสียหายฟ้อง Government Department (ซึ่งเลือกจากบัญชีรายชื่อที่กระทรวงการคลังพิมพ์ไว้) เป็นจำเลยหรือกรณีที่ส่งเสียให้ฟ้องอัยการ (Attorney-General) เป็นจำเลยแทน

ในสหรัฐอเมริกา^๒ ความพยายามครั้งแรกในการจำกัดหลักนี้คือ การออกกฎหมายให้ความยินยอมให้เอกชนฟ้องรัฐบาลสหรัฐและมลรัฐได้ เพราะตามกฎหมายเดิม เอกชนจะฟ้องรัฐไม่ได้ เว้นแต่รัฐจะยินยอม จึงได้มีการออกกฎหมายเช่นนี้มาให้ความยินยอมแก่เอกชน และต่อมาได้มีการออกกฎหมายกำหนดให้รัฐ (คือ รัฐบาลสหรัฐ มลรัฐ เทศบาล) เอาประกันภัยความรับผิดโดย (๑) ยอมสละความคุ้มกันตามกฎหมายละเมิดเดิม หรือ (๒) กำหนดให้ผู้รับประกันภัยระบุข้อความในกรมธรรม์ว่า ผู้รับประกันภัยจะไม่ยกข้อต่อสู้เรื่องความคุ้มกันของรัฐผู้เอาประกันขึ้นต่อผู้เสียหาย หรือ (๓) กำหนดให้ผู้เสียหายฟ้องผู้รับประกันภัยได้โดยตรงในทางศาล ศาลในสหรัฐอเมริกาก็วินิจฉัยวางหลักว่า รัฐซึ่งเอาประกันภัยต้องยอมสละความคุ้มกันไปพร้อมกันด้วย

สำหรับกรณีความคุ้มกันแก่เทศบาล ศาลในสหรัฐอเมริกหลายมลรัฐ เริ่มจากศาลสูง Florida ในคดี Hargrove v. Town of Cocoa Beach, ๑๙๕๗ ได้ปฏิเสธการให้ความคุ้มกันแก่เทศบาล ซึ่งต่อมาก็มีศาลในหลายมลรัฐถือตาม คือ ศาลมลรัฐ Illinois (ใน ค.ศ. ๑๙๕๕) ศาลมลรัฐ California (ใน ค.ศ. ๑๙๖๑) ศาลมลรัฐ Michigan (ใน ค.ศ. ๑๙๖๑) ศาลมลรัฐ Wisconsin (ใน ค.ศ. ๑๙๖๒) ศาลมลรัฐ Arizona (ใน ค.ศ. ๑๙๖๓) ศาลมลรัฐ Indiana (ใน ค.ศ. ๑๙๖๕) และศาลมลรัฐ New Jersey (ใน ค.ศ. ๑๙๗๐) นอกจากนี้ก็มี

R.F.V. Heuston, Salmond on the Law of Torts, pp. 431-432.

^๒ William L. Prosser, Handbook of The Law of Torts, pp. 984-987.

หลายมลรัฐที่ออกกฎหมายยกเลิกความคุ้มกันแก่รัฐ คือ มลรัฐ Iowa, New York, Oregon, Utah และ Wisconsin ประมาณว่าจนถึงปี ค.ศ. ๑๙๓๑ มีมลรัฐ ๑๓ มลรัฐ ยกเลิกหลักความคุ้มกันแก่เทศบาลแล้ว และปัจจุบันนี้ สหรัฐอเมริกาได้ออกกฎหมายเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องทางละเมิดต่อสหรัฐ (Federal Tort Claims Acts) ซึ่งมลรัฐต่าง ๆ ถือเป็นแบบอย่างในการออกกฎหมายยกเลิกความคุ้มกันแก่เทศบาล

ส่วนความคุ้มกันแก่สถาบันการกุศล ก็มีกการยกเลิกเช่นกัน จนถึง ค.ศ. ๑๙๓๑ มีมลรัฐของสหรัฐอเมริกามี ๓๑ มลรัฐ ยกเลิกความคุ้มกันแก่สถาบันการกุศล โดย ๓๐ มลรัฐ ยกเลิกโดยคำพิพากษาของศาล มีเพียงมลรัฐเดียว คือ Nevada ที่ยกเลิกโดยการออกกฎหมาย

โดยเหตุที่มีการยกเลิกความคุ้มกันนี้ ผู้เสียหายจากการกระทำละเมิด (รวมทั้งผู้เสียหายจากอุบัติเหตุทางยานยนต์) ของสถาบันพระมหากษัตริย์ในอังกฤษ รัฐบาลสหรัฐและมลรัฐเทศบาล และสถาบันการกุศลในสหรัฐอเมริกา ซึ่งเดิมไม่มีสิทธิฟ้องคดีละเมิดสถาบันเหล่านี้ได้ มีโอกาสฟ้องคดีละเมิดและได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทน

๔) การจำกัดการไต่สวนคดีกฎหมายเกี่ยวกับผู้โดยสารท้ายความเอื้อเพื่อ
ของเจ้าของหรือผู้ขับยานยนต์ (Automobile Guest Statutes)

ดังกล่าวนั้นที่แล้วว่า ในประเทศที่ยกเป็นแบบอย่างของกลุ่ม Common Law บางประเทศ เท่าที่ค้นพบก็เช่น สหรัฐอเมริกาในมลรัฐมากกว่าครึ่งหนึ่ง และแคนาดาเกือบทุกรัฐ มีกฎหมายเกี่ยวกับผู้โดยสารยานยนต์ท้ายความเอื้อเพื่อของเจ้าของหรือผู้ขับยานยนต์ ซึ่งตัดสิทธิผู้โดยสารที่ได้รับความเสียหายในการฟ้องเรียกค่าสินไหมทดแทนจากเจ้าของหรือผู้ขับยานยนต์นั้น เพราะเห็นว่าประการแรกเป็นการไม่สมควรที่จะให้ผู้โดยสารฟ้องร้องเจ้าของหรือผู้ขับยานยนต์

ซึ่งมีบุคคลแก่คนที่ให้โดยสารไปด้วย ประการที่สอง เพื่อป้องกันมิให้ผู้ซึ่งเอาประกันภัยผู้โดยสารที่เสียหายนั้นสมรู้กันมาเรียกร้องค่าผู้รับประกันภัย และประการที่สาม เพื่อป้องกันมิให้อัศวาเบียประกันภัยสูง^๑

ในประเทศสหรัฐอเมริกาและแคนาดา มีการวิจารณ์ว่า เหตุผลที่ว่าเป็นการไม่สมควรที่จะให้สิทธิฟ้องคดีแก่ผู้โดยสารนั้นหมดไปแล้ว เพราะเจ้าของหรือผู้ขายยานยนต์มักเอาประกันภัยไว้ ไม่ต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนเอง และเหตุผลที่ว่าจะทำให้มีการสมรู้กันระหว่างเจ้าของยานยนต์ซึ่งเอาประกันสมรู้กับผู้โดยสาร ก็สามารถป้องกันได้โดยทำการไต่สวนคดีอย่างเคร่งครัด ส่วนเหตุผลที่ว่าจะให้อัศวาเบียประกันภัยสูงนั้น ก็เห็นว่าเป็นเรื่องปกติที่อัศวาเบียประกันยอมไต่สวนกับอัคราการเสี่ยง ถ้าเห็นว่าการคุ้มครองผู้โดยสารด้วย จะเป็นการเสี่ยงอย่างยิ่ง ก็อาจกำหนดอัศวาเบียประกันไว้สูง ไม่ควรปฏิเสธการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเสียทีเดียว^๒

ดังนั้น ในสหรัฐอเมริกาจึงมีแนวโน้มอย่างมากที่จะไม่ใช้กฎหมายเหล่านี้อีก เมื่อไม่นานมานี้ ได้มีการยกเลิกกฎหมายเกี่ยวกับผู้โดยสารด้วยความเชื่อเหี้ยมบางฉบับ และบางฉบับศาลก็พิพากษาว่าขัดรัฐธรรมนูญ เพราะกฎหมายนี้ปฏิเสธการให้ความคุ้มครองที่เท่าเทียมกันตามกฎหมายแก่ผู้โดยสารด้วยความเชื่อเหี้ยม เช่น ศาลมลรัฐ California ในคดี *Brown v. Merlo* (๑๙๗๒) ศาลมลรัฐ Ohio ในคดี *Primes v. Tyler* (๑๙๗๕) ศาลมลรัฐ Michigan ในคดี *Manistota Bank & Trust Co. v. McGowan* (๑๙๗๕) และศาลมลรัฐ New Mexico ในคดี *McGechan v. Bunch* (๑๙๗๕) มีแต่เพียงศาลมลรัฐ Indiana เท่านั้นที่วินิจฉัยในคดี *Sidle v. Majors* (๑๙๗๖) ยืนยันใช้กฎหมายนี้อยู่^๓

^๑ Allen M. Linden, Canadian Tort Law, pp. 515-516.

^๒ Ibid.

^๓ Edward J. Koinka, Torts — Injuries to Persons and Property,

ในแคนาดา ศาลแคนาดาไม่เห็นด้วยกับบทบัญญัติกฎหมายนี้ และหาวิธีจำกัดหรือหลีกเลี่ยงการใช้กฎหมายนี้หลายวิธีต่าง ๆ กัน วิธีแรกคือ วิธีที่ศาลรัฐ Ontario เริ่มใช้เมื่อ ค.ศ. ๑๘๘๕ ในคดี Harrison v. Toronto Motor Car Ltd. and Krug (๑๘๘๕) ซึ่งหลีกเลี่ยงการใช้กฎหมายนี้ และให้นายจ้างซึ่งเป็นเจ้าของยานยนต์รับผิดชอบต่อลูกจ้างซึ่งได้รับบาดเจ็บจากความประมาทเลินเล่อในการขับยานยนต์ ลูกจ้างอีกคนหนึ่งในทางการที่จ้าง

วิธีที่สอง คือวิธีที่ศาลสูงแคนาดา (Supreme Court of Canada) ใช้ ซึ่งหลีกเลี่ยงการใช้กฎหมายเกี่ยวกับผู้โดยสารด้วยความเอื้อเฟื้อ โดยใช้กฎหมายว่าด้วยการจ่ายเงินทดแทนแก่ลูกจ้างที่ประสบอันตราย (Workmen's Compensation Act) ซึ่งให้ลูกจ้างที่บาดเจ็บจากความประมาทเลินเล่อของบุคคลซึ่งอยู่ในความดูแลของนายจ้างของตน ฟ้องคดีเรียกค่าสินไหมทดแทนจากนายจ้างได้ ถ้าลูกจ้างนั้นไม่มีสิทธิได้รับประโยชน์ต่าง ๆ ตามโครงการเงินทดแทนคนงานซึ่งประสบอันตรายของกฎหมายว่าด้วยการจ่ายค่าทดแทนแก่คนงาน

วิธีที่สามซึ่งหลีกเลี่ยงการใช้กฎหมายเกี่ยวกับผู้โดยสารด้วยความเอื้อเฟื้อคือ วิธีที่ศาลรัฐ Ontario ใช้ในคดี Houwelling v. Wesseler (๑๘๖๓) ซึ่งวินิจฉัยให้ผู้ขับที่เป็นเจ้าของยานยนต์ (owner-driver) รับผิดชอบต่อผู้โดยสารที่บาดเจ็บโดยอาศัยหลักความรับผิดชอบของผู้ครอบครอง (theory of occupiers' liability) ซึ่งหลักนี้กำหนดให้ผู้ครอบครองสิ่งของ (ในกรณีนี้คือยานพาหนะ) รับผิดชอบเพื่อความปลอดภัยแก่บุคคลซึ่งได้รับการเชื้อเชิญเข้าไปในสิ่งของนั้น โดยเห็นว่า กฎหมายเกี่ยวกับผู้โดยสารด้วยความเอื้อเฟื้อไม่ยกเว้นหลักความรับผิดชอบของผู้ครอบครองตามกฎหมาย common law แต่อย่างใด

วิธีที่สี่คือ การที่ศาลหลายศาลในแคนาดาจำกัดขอบเขตกฎหมายเกี่ยวกับผู้โดยสาร

ภัยความเอื้อเพื่อ โดยตีความบทบัญญัติกฎหมายนี้ให้เป็นคุณแก่ผู้โดยสาร เช่นนี้มากขึ้น กล่าวคือ
 (๑) ตีความข้อยกเว้นของกฎหมายรัฐ Ontario และรัฐ Saskatchewan ที่ว่า
 "นอกจากผู้โดยสารยานยนต์ที่ใช้ในกิจการขนส่งผู้โดยสารเพื่อสินจ้าง" (other than a
 vehicle operated in the business of carrying passengers for
 compensation) ซึ่งผู้โดยสาร เช่นนี้พึงได้รับชดเชย ใ้กว้างขวางยิ่งขึ้นเพื่อให้ผู้โดยสารยานยนต์
 เข้ามายู่ในข้อยกเว้นมากขึ้น เพื่อให้ผู้โดยสารที่เสียหายมีโอกาสได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทน
 (ศาลรัฐ Ontario ในคดี Quilette v. Johnson (๑๙๖๓) คดี Chote v. Rovin
 (๑๙๕๓) คดี Johnson v. Reisel (๑๙๖๓) คดี Lemieuse v. Bedard (๑๙๕๓) คดี
 Bohm v. Maurer and Pilot Insurance Co. (๑๙๕๔) และ (๒) ตีความข้อยกเว้นของ
 กฎหมายรัฐอื่น ๆ , นอกจากสองรัฐข้างต้น ที่ว่า " ผู้โดยสารภัยความเอื้อเพื่อซึ่งไม่จ่าย
 ค่าโดยสาร" (guest without payment for the transportation) ซึ่งผู้โดยสาร เช่น
 นี้ไม่อาจฟ้องคดีละเมิดเจ้าของหรือผู้ขับขี่ อย่างเคร่งครัด เพื่อไม่ให้ผู้โดยสารที่มากเจ็บเข้ามา
 อยู่ในข้อยกเว้นนี้ ซึ่งจะทำให้ฟ้องคดีละเมิดเจ้าของหรือผู้ขับขี่ไม่ได้ (ศาลอุทธรณ์รัฐ New
 Brunswick คดี Smith v. Stevens(๑๙๕๔) ศาลอุทธรณ์รัฐ Manitoba คดี Tycholitz
 v. Crop (๑๙๖๓) ศาลอุทธรณ์รัฐ Alberta คดี Wanderleer v. Dawson(๑๙๖๖) และ
 คดี Gerling v. Couturier (๑๙๕๗) ศาลรัฐ British Columbia คดี Gemmell
 v. Wilson (๑๙๕๒) ศาลรัฐ Manitoba คดี Freeborn v. Bewza (๑๙๕๓) ศาล
 รัฐ Nova Scotia Clyde v. Blenkhorn(๑๙๕๗).

วิธีที่ห้า คือวิธีการที่ศาลหลีกเลี่ยงการใช้กฎหมายเกี่ยวกับผู้โดยสารภัยความเอื้อเพื่อ
 โดยถือว่าลูกจ้างและนายจ้างมีสัญญาระหว่างกันว่า ลูกจ้างจะได้รับการรับชดเชยโดยยานยนต์ของนาย
 จ้างภัยความปลอดภัยในระหว่างการจ้างตัว ซึ่งถ้าลูกจ้างมากเจ็บในระหว่างนั้นขณะโดยสาร
 ยานยนต์ของนายจ้าง นายจ้างต้องรับผิดชอบ (ศาลรัฐ Ontario คดี Harrison v. Toronto
 Motor Car Ltd. and Krug (๑๙๕๔) คดี Dorosz and Dorosz v. Koch (๑๙๖๑) ศาล
 สูงแคนาดา คดี Co-operators Insurance Association v. Kearney (๑๙๖๕) หลัก
 ความรับผิดชอบตามสัญญาับชดเชยนี้ ค่อมศาลไต่ขยายไปใช้กับกรณีอื่น ๆ อย่างกว้างขวางเพื่อหลีกเลี่ยง

กฎหมายเกี่ยวกับผู้โดยสารด้วยความเชื่อเพื่อตาย (ศาลจังหวัด Saskatchewan คดี Holowenko v. Kosloski (๑๙๖๖) ศาลรัฐ Ontario คดี Noger v. Bellinger (๑๙๗๑)

ผลของการยกเลิกหรือหลีกเลี่ยงการใช้กฎหมายเกี่ยวกับผู้โดยสารยานยนต์ด้วยความเชื่อเพื่อโดยการออกกฎหมายหรือโดยคำพิพากษาของศาลในสหรัฐอเมริกาและแคนาดา ทำให้ผู้เสียหายซึ่งเป็นผู้โดยสารด้วยความเชื่อเพื่อของเจ้าของหรือผู้ขับขี่ยานยนต์ในประเทศทั้งสองมีโอกาสได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนซึ่งเคยถูกตัดสิทธิ์แต่เดิม

ค) การยกเลิกการไต่สวนโดยคณะลูกขุน (Jury Trial)

ถึงไต่กล่าวแล้วว่า ประเทศที่ยกเป็นแบบอย่างของกลุ่ม Common Law มีปัญหาที่เกิดจากการไต่สวนโดยคณะลูกขุน^๑ ฉะนั้น คอมาในบางประเทศในกลุ่ม Common Law จึงได้ยกเลิกการไต่สวนโดยคณะลูกขุน โดยเฉพาะที่เข้ากับคดีแพ่งเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางยานยนต์ ประเทศอังกฤษได้ออกกฎหมายฉบับหนึ่งคือ Administration of Justice (Miscellaneous Provisions) Act (๑๙๓๓) วางแนวไว้ว่า ปกติคดีประเภทเส้นเลือดพิจารณาโดยศาล โดยไม่ต้องมีการไต่สวนโดยคณะลูกขุน กฎหมายนี้ให้ดุลพินิจแก่ศาลที่จะพิจารณาอนุญาตให้มีการไต่สวนโดยคณะลูกขุน เมื่อมีความร้องขอ แลทางปฏิบัติในคดีอุบัติเหตุทางยานยนต์ ศาลมักไม่อนุญาตตามคำร้องขอ^๒ จึงกล่าวได้ว่า ในอังกฤษ การไต่สวนโดยคณะลูกขุนในคดีอุบัติเหตุทางยานยนต์ได้หมดไปเมื่อประมาณ ๒๕ ปีมาแล้ว เช่นเกี่ยวกับคดีแพ่งเรื่องอื่นส่วนมาก^๓ ในประเทศ

^๑ ดู คอนตัน หน้า ๑๓๐.

^๒ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, pp. 195-196.

^๓ Hamish R. Gray, "Liability for Highway Accidents," in Current Legal Problems 1964, p. 134.

ออสเตรเลียก็เช่นกัน. หลายรัฐได้ยกเลิกระบบไต่สวนโดยคณะลูกขุนโดยกฎหมายหลายฉบับอันหนึ่ง
 คือ รัฐ Tasmania ออกกฎหมาย Road Traffic Act, ๑๙๒๕ s.๑๒ รัฐ Queensland
 ออกกฎหมาย Motor Vehicles Insurance Acts, ๑๙๓๖-๑๙๔๕ ๑๒ ยกเลิกการไต่สวน
 โดยคณะลูกขุนโดยสิ้นเชิง ส่วนรัฐ South Australia มาตรา ๓๐1 ของ Road Traffic
 Act ยกเลิกการไต่สวนโดยคณะลูกขุนเฉพาะในคดีที่ฟ้อง "เจ้าของยานยนต์และผู้ขับ" และไม่ใช้
 กับคดีที่ฟ้องจำเลยในนาม (Nominal Defendant) (คือ กฎหมายในบางรัฐของออสเตรเลีย
 กรณีชนแล้วหนี หรือไม่รู้ตัวจำเลย กฎหมายให้ผู้เสียหายฟ้องคดีได้ โดยฟ้องจำเลยในนามแทน
 ซึ่งจะไต่กล่าวต่อไป) อย่างไรก็ตาม มีผู้เขียนบางคนกล่าวว่า ในรัฐ South Australia ได้
 มีการยกเลิกการไต่สวนโดยคณะลูกขุนในคดีแพ่งใด ๆ แล้วกว่า ๒๕ ปี โดยกฎหมาย Juries
 Act ๑๙๓๓ มีรัฐเพียง ๒ รัฐ เท่านั้นในออสเตรเลีย คือ รัฐ Victoria และ New South
 Wales ที่ยังคงใช้การไต่สวนโดยลูกขุนในการฟ้องคดีแพ่งเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางยานยนต์อยู่
 เช่นเดียวกับในสหรัฐอเมริกา^๒ และนิวซีแลนด์^๓ ซึ่งการไต่สวนโดยคณะลูกขุนยังคงใช้กันอย่าง
 แพรหลายในคดีแพ่ง แต่อย่างไรก็ตาม ในรัฐ ๒ รัฐ ดังกล่าวของออสเตรเลีย ในสหรัฐอเมริกา

¹ Alexander C. Castles, "Compulsory Automobile Liability Insurance in Australasia," The American Journal of Comparative Law, 6 (1957) : 197. at note 206.

^๒ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, pp. 190, 195-196.

^๓ Hamish R. Gray, "Liability for Highway Accidents," in Current Legal Problem 1964, p. 134.; Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, pp. 195-196.

และในนิวซีแลนด์ก็มีเสียงวิจารณ์ และเรียกร้องให้ยกเลิกระบบไต่สวนโดยคณะลูกขุนนี้^๑

นอกจากการเปลี่ยนแปลงที่กล่าวแล้ว การประกันภัยความรับผิด (liability insurance) ซึ่งมีอยู่ในทุกประเทศที่ยกเป็นแบบอย่างของกลุ่ม Common Law (รวมทั้งประเทศในกลุ่มที่ใช้ระบบกฎหมายอื่น ยกเว้นสหภาพโซเวียต) ก็มีส่วนขยายหลักความคิดเกี่ยวกับความประมาทเลินเล่อด้วย เพราะในกรณีที่จำเลยเอาประกันภัยความรับผิดไว้ ผู้พิพากษาและคณะลูกขุนก็มีความโน้มเอียงอย่างมากที่จะวินิจฉัยว่าจำเลยประมาทเลินเล่อและกำหนดให้จำเลยชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายจำนวนมากขึ้น เพราะรู้อยู่แล้วว่าผู้ที่จะจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายในอุบัติเหตุ คือ บริษัทประกันภัย ไม่ใช่ตัวจำเลยที่หาละเมิกเอง^๒

การเปลี่ยนแปลงทางกฎหมายให้โจทก์ผู้เสียหายพิสูจน์คดีได้ง่ายขึ้น และการยกเลิกเปลี่ยนแปลง จำกัด หรือหลีกเลี่ยงหลักกฎหมายที่ขัดขวางไม่ให้ผู้เสียหายได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนทั้งหลาย เช่น หลัก Imputed Contributory Negligence หลักความคุ้มครองกัน หลักกฎหมายเกี่ยวกับผู้โดยสารยานยนต์ด้วยความเอื้อเฟื้อ ระบบไต่สวนโดยคณะลูกขุน รวมทั้งผลกระทบของการประกันภัยความรับผิดที่มีต่อหลักความรับผิดทางละเมิด ในประเทศ Common Law ทั้งกล่าวมาทั้งหมดนี้ ทำให้โจทก์ผู้เสียหายในประเทศเหล่านี้ซึ่งเดิมเคยถูกตัดสิทธิในการได้รับค่าสินไหมทดแทน มีโอกาสได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทน

^๑ Alexander C. Castles, "Compulsory Automobile Liability Insurance in Australasia," The American Journal of Comparative Law, pp. 279-283.; Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, pp. 22-24, 196.

^๒ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, pp. 22-23, 73, 201-202.; Hamish R. Gray, "Liability for Highway Accidents," in Current Legal Problems 1964, p. 134.; André Tunc, "Traffic Accident Compensation in France : The Present Law and A Controversial Proposal," Harvard Law Review, p. 1414.

๒. ประเทศในกลุ่มที่ใช้ระบบกฎหมาย Civil Law, Nordic Law และ Socialist Law

เมื่อเผชิญกับปัญหาการชดเชยค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายเนื่องจากยานยนต์ในปลายคริสต์ศตวรรษที่ ๑๙ ประเทศเหล่านี้ไม่มีปัญหาเกี่ยวกับหลักกฎหมายละเมิดเดิม ซึ่งขัดขวางไม่ให้ผู้เสียหายได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทน และปัญหาเกี่ยวกับการไต่สวนโดยคณะลูกขุนเหมือนกับประเทศในกลุ่ม Common Law แต่ก็มีปัญหาเกี่ยวกับภาระอันหนักของโจทก์ผู้เสียหายในการพิสูจน์ถึงความประมาทเลินเล่อของจำเลยเช่นกัน ในการบรรเทาภาระอันนี้เพื่อให้ผู้เสียหายมีโอกาสมากขึ้นในการได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทน ประเทศในกลุ่มที่ใช้ระบบกฎหมาย Civil Law, Nordic Law และ Socialist Law ได้ออกกฎหมายซึ่งมีผลให้บรรเทาภาระพิสูจน์คดีของโจทก์ผู้เสียหาย กฎหมายดังกล่าวนี้แบ่งได้เป็น ๒ รูปแบบ แบบแรกคือ กฎหมายซึ่งยังคงให้บุคคลรับผิดชอบเหตุทางยานยนต์เมื่อเป็นฝ่ายผิดเช่นเดิม (คือ วางพื้นฐานความรับผิดชอบบนหลักความผิดเช่นเดิม) แต่กฎหมายใหม่นี้ผลักดันภาระการพิสูจน์ว่าคนไม่ผิดเป็นฝ่ายผิดให้ตกอยู่แก่จำเลย (reversed burden of proof) แบบที่สองคือ กฎหมายให้บุคคลรับผิดชอบโดยเด็ดขาดเพื่อความเสียหายที่เกิดจากยานยนต์ (โดยไม่คำนึงถึงความผิดของบุคคลนั้น) กฎหมายแบบนี้มีลักษณะเช่นเดียวกับมาตรา ๔๓๗ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทย กฎหมายแบบนี้ไม่เพียงแต่บรรเทาภาระการพิสูจน์คดีของโจทก์เท่านั้น แต่ยังกระชับความรับผิดชอบของบุคคลให้แน่นขึ้นด้วยเพราะกำหนดให้บุคคลรับผิดชอบไม่ว่าประมาทเลินเล่อหรือไม่ ซึ่งเป็นการเปลี่ยนแปลงหรือขยายหลักความรับผิดชอบทางละเมิดเดิม

- ก) กฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดชอบเพื่ออุบัติเหตุทางยานยนต์ที่วางอยู่บนหลักความผิด แต่ผลักดันภาระการพิสูจน์คดีจากโจทก์ไปสู่จำเลย

ประเทศในกลุ่มกฎหมายดังกล่าวที่แก้ปัญหภาระอันหนักของโจทก์ในการพิสูจน์คดีโดยการออกกฎหมายแบบแรกคือ เดนมาร์ก สวีเดน และฟินแลนด์ ซึ่งอยู่ในกลุ่มประเทศ Nordic Law ประเทศเดนมาร์กได้ออกกฎหมาย Lov. nr. ๑๒๔ af ๑๕. maj ๑๙๓๐ s. ๑๕ (Act No. ๑๒๔, ๑๕ th May, ๑๙๓๐ section. ๑๕) และใน ค.ศ. ๑๙๑๖ สวีเดนก็ออกกฎหมาย

เช่นเดียวกันนี้คือ Lov. af ๓๐. Juni ๑๙๑๖ agärende ansvarighet för skada i fold av automobiltrafik (bilskasdelagen) [The Liability for loss or Damage Caused by Motor Vehicles Traffic Act (The Motor Damage act) ๓๐th June, ๑๙๑๖] ประเทศฟินแลนด์ก็มีกฎหมายเช่นเดียวกันนี้เช่นกัน แต่ภายหลังคือใน ค.ศ. ๑๙๔๕ ประเทศฟินแลนด์ได้ออกกฎหมายความรับผิดโดยเด็ดขาดเพื่อความเสียหายจากยานยนต์

๑) ลักษณะทั่วไป

กฎหมายความรับผิดเพื่ออุบัติเหตุทางยานยนต์ที่วางอยู่บนหลักความผิด แต่หลักการการพิสูจน์คดีจากใจทักไปสู่จำเลยของประเทศดังกล่าวมานี้ ได้กำหนดให้บุคคลรับผิดเพื่อความเสียหายที่เกิดจากยานยนต์ เมื่อบุคคลนั้นเป็นฝ่ายผิด คือจงใจหรือประมาทเลินเล่อ (คือยังวางพื้นฐานความรับผิดอยู่บนหลักความผิด (fault)) แต่กฎหมายใหม่นี้แตกต่างจากกฎหมายละเมิด ซึ่งใช้อยู่เดิมที่ว่า กฎหมายใหม่นี้กำหนดให้บุคคลซึ่ง เป็นจำเลยเป็นฝ่ายมีหน้าที่นำพยานหลักฐานที่จำเป็นมาแสดงเพื่อลบล้างความผิดของตนว่า คนไม่ได้กระทำโดยประมาทเลินเล่อ แทนที่จะให้โจทก์เสียหายเป็นฝ่ายพิสูจน์ถึงความประมาทเลินเล่อของจำเลยดังเช่นหลักละเมิดทั่วไป กล่าวอีกนัยหนึ่งกฎหมายใหม่นี้ได้หลักการการพิสูจน์คดีจากโจทก์เสียหายไปยังจำเลยผู้ทำละเมิด (reversed burden of proof)

Anders Vinding Kruse, "The Scandinavian Law of Torts — Theory and Practice in the Twentieth Century," The American Journal of Comparative Law, pp. 64-65.; Bernhard Gomard, "Compensation for Automobile Accidents in the Nordic Countries," The American Journal of Comparative Law, p. 83.; Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, p. 213.

๒) ผู้รับผิดชอบ

กฎหมายดังกล่าวในประเทศเหล่านี้กำหนดความรับผิดชอบแก่เจ้าของ (owner) หรือ ผู้ใช้ (user) หรือยินยอมให้ใช้ยานยนต์ในการจราจรบนทางสาธารณะ สำหรับ "ผู้ใช้" หรือ ยินยอมให้ใช้ยานยนต์ในการจราจรบนทางสาธารณะ สำหรับ "ผู้ใช้" นั้น กฎหมายเคนมาร์คใช้ถ้อยคำซึ่งตรงกับภาษาอังกฤษว่า "independent user" (ผู้ใช้อิสระ) หรือตรงกับภาษาเยอรมัน-สวีต ว่า "Halter" หรือ "Keeper" และน่าจะตรงกับคำว่า "ผู้ครอบครอง" ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทย หลักเกณฑ์ในการวินิจฉัยว่าบุคคลใดเป็นผู้ใช้อิสระตามความหมายของกฎหมายนี้หรือไม่ ก็คือดูว่าการใช้ยานยนต์เป็นไปเพื่อประโยชน์ของบุคคลนั้นหรือไม่ ถ้าเป็นไปเพื่อประโยชน์ของบุคคลนั้นแล้ว ก็ถือว่าบุคคลนั้นเป็น "ผู้ใช้อิสระ" ไม่ว่าเขาจะขับยานยนต์ด้วยตนเองหรือยินยอมให้ผู้อื่นขับ หรือขับโดยลูกจ้างของเขาเองเพื่อขนส่งผู้โดยสารหรือสินค้าก็ตาม กล่าวอีกนัยหนึ่ง "คนขับ" (driver) ก็คือบุคคลซึ่งมีหน้าที่ขับยานยนต์แต่อย่างเดียว โดยไม่ได้อาศัย "ใช้" (using) ยานยนต์นั้นด้วยตนเอง

ตามหลักนี้ ผู้ยืมซึ่งได้รับมอบยานยนต์เพื่อใช้โดยอิสระก็ต้องรับผิดชอบตามกฎหมายนี้ในฐานะ "ผู้ใช้" ด้วย แต่การใช้นั้นไม่จำเป็นต้องมีลักษณะถาวร แม้จะใช้เพียงในระยะเวลาสั้น ผู้ยืมก็ต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากยานยนต์ที่ตนกำลังขับที่ รวมทั้งความเสียหายที่เกิดขึ้นจากความบกพร่องในยานยนต์นั้นเองด้วย เพราะกฎหมายนี้กำหนดว่า "เจ้าของหรือบุคคลซึ่งใช้ยานยนต์เป็นคนสุดท้าย (lasting) ต้องรับผิดชอบในการดูแลยานยนต์ให้อยู่ในสถานะและสภาพตามที่กฎหมายกำหนด" แต่ผู้ยืมที่จะรับผิดชอบตามกฎหมายนี้ ก็เฉพาะแต่ผู้ยืมที่ยืมเฉพาะยานยนต์โดยไม่ได้ขอตัวผู้ขับจากเจ้าของยานยนต์มาด้วย ส่วนผู้ยืมที่ยืมยานยนต์พร้อมทั้งคนขับจากเจ้าของ ต้องรับผิดชอบเฉพาะตามหลักกฎหมายละเมิดซึ่งวางความรับผิดชอบบนหลักความผิดทั่วไป (fault) เท่านั้น

Bernhard Gomard, "Compensation for Automobile Accidents in the Nordic Countries," The American Journal of Comparative Law, pp. 86-87.

นั้น* ไม่ใช่รับผิดตามกฎหมายนี้ ซึ่งอาจจะเป็นเพราะว่าการยืมในกรณีหลัง ยังถือว่าเป็นเจ้าของ ยานยนต์ยังเป็นผู้ใช้ อยู่ ไม่ใช่ผู้ยืม เนื่องจากผู้ขับซึ่งเป็นคนในความควบคุมดูแลของเจ้าของยานยนต์ไปด้วยก็ได้

ผู้ใช้อยานยนต์โดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย (unlawful user) เช่น บุคคลซึ่งยืมถือ ยานยนต์ไว้เพื่อใช้ในขอบเขตจำกัด แล้วใช้นอกขอบเขตนั้น ก็ถือว่าเป็น "ผู้ใช้ที่ควรรับผิดชอบ" (responsible user) ตามกฎหมายนี้ด้วยเช่นกัน^๒

บุคคลที่กล่าวมาทั้งหมดนี้ (คือเจ้าของ และผู้ใช้อยานยนต์ซึ่งรวมถึงผู้ยืมบางประเภท และผู้ใช้โดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย) ต้องรับผิดตามกฎหมายใหม่ของประเทศที่กล่าวแล้ว แต่สำหรับ ผู้ขับที่ไม่ได้เป็นเจ้าของหรือผู้ใช้อยานยนต์ด้วยนั้น จะรับผิดเฉพาะตามหลักความผิดทั่วไป ไม่ใช่ ตามกฎหมายนี้ ผู้เสียหายซึ่งฟ้องผู้ขับประเภทนี้เป็นจำเลยเพียงลำพัง หรือฟ้องผู้ขับประเภทนี้เป็น จำเลยร่วมกับ "ผู้ใช้ที่รับผิดชอบ" (responsible user) จะต้องพิสูจน์ว่าผู้ขับนั้นกระทำโดย ประมาทเลินเล่อ^๓ คือผู้ขับเช่นนี้ไม่อยู่ในบังคับของกฎหมายยานยนต์ฉบับใหม่ด้วย ส่วนผู้ขับที่ เป็นเจ้าของหรือเป็นผู้ใช้อยานยนต์ตามกฎหมายใหม่นี้ด้วย จะต้องรับผิดในฐานะเจ้าของหรือผู้ใช้อยานยนต์ตามกฎหมายใหม่ ซึ่งผู้เสียหายไม่ต้องพิสูจน์ถึงความผิดของผู้ขับซึ่งเป็นจำเลยเหมือนผู้ขับ ประเภทแรก

๓) หลักเกณฑ์ความรับผิด

หลักเกณฑ์ความรับผิดตามกฎหมายนี้ยังคงเหมือนกับความรับผิดตามกฎหมายละเมิด

*Ibid., p. 87.

^๒Ibid.

^๓Ibid.

ทั่วไป คือต้องมีความเสียหายต้องมีความประมาทเลินเล่อของจำเลยผู้ทำละเมิด และต้องมีความสัมพันธ์ระหว่างความเสียหายและการกระทำโดยประมาทเลินเล่อ (causal connection) เพราะกฎหมายใหม่นี้ยังคงให้บุคคลรับผิดเพราะเป็นฝ่ายผิดอยู่

๔) ข้อยกเว้นความรับผิด

ภายใต้กฎหมายใหม่ของประเทศเหล่านี้ เจ้าของหรือผู้ใช้นายยนต์จะหลุดพ้นจากความรับผิดได้ ต่อเมื่อเขาสามารถพิสูจน์ได้ว่า เขาหรือผู้ใช้นายยนต์นั้นไม่ได้เป็นฝ่ายผิด คือไม่ได้ประมาทเลินเล่อ หรือความเสียหายนั้นไม่ได้เกิดจากความบกพร่องในตัวของนายยนต์เอง หรือปรากฏจากพฤติการณ์ทั้งหลายว่าแม้ผู้ขับจะไต่ค้ำใจหรือใช้ความระมัดระวังอย่างเต็มที่แล้วก็ไม่อาจหลีกเลี่ยงการก่อความเสียหายได้ แต่เป็นที่กล่าวว่า ในประเทศที่มีนักกฎหมายแบบนี้เป็นการยากที่เจ้าของหรือผู้ใช้นายยนต์จะประสบความสำเร็จในการพิสูจน์ถึงสิ่งเหล่านี้ให้คนหลุดพ้นความรับผิด^๑ กฎหมายใหม่ของประเทศเหล่านี้จึงเปิดโอกาสให้ผู้เสียหายจากนายยนต์ได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนมากกว่าหลักกฎหมายละเมิดที่ใช้อยู่เดิม

^๑ Anders Vinding Kruse, "The Scandinavian Law of Torts —Theory and Practice in the Twentieth Century," The American Journal of Comparative Law, pp. 64-65.; Bernhard Gomard, "Compensation for Automobile Accidents in the Nordic Countries," The American Journal of Comparative Law, pp. 83,87.; Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim —A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, p. 216.; Ivar Strahl, "Tort Liability and Insurance," in Scandinavian Studies in Law, p. 200.

^๒ Jan Hellner, "Tort Liability and Liability Insurance," in Scandinavian Studies in Law, Vol.6 ed. Folk Schmidt (Stockholm: Almqvist & Wiksell, 1962), pp. 129,135-136.

ข) กฎหมายว่าด้วยความรับผิดโดยเกิดจากเพื่อความเสียหายที่เกิดจากยานยนต์

ประเทศฝรั่งเศส โปแลนด์ สหภาพโซเวียต รัสเซีย เยอรมัน และนอร์เวย์ แก้ปัญหาเกี่ยวกับภาระอันหนักของโจทก์ผู้เสียหายในการพิสูจน์คดีในแนวทางที่แตกต่างไป คือโดยการออกกฎหมายให้บุคคลรับผิดโดยเกิดจากเพื่อความเสียหายที่เกิดจากยานยนต์ ใน ๓ ประเทศแรก มีบทบัญญัติดังกล่าวอยู่ในประมวลกฎหมายแพ่ง (Civil Code) ส่วนที่ว่าด้วยหนี้ (Law of Obligations) ซึ่งถือว่าความรับผิด (delict) หรือที่กฎหมายแพ่งโปแลนด์เรียกว่า "ความประพฤติที่ควรห้าม" (prohibited conduct หรือ czyn niedozwolony) หรือที่กฎหมายแพ่งโซเวียตเรียกว่า "การก่อความเสียหาย" (the causing of injury หรือ prichinenia Vreda) เป็นมูลแห่งหนึ่งอย่างหนึ่ง แต่ในเยอรมันและนอร์เวย์บัญญัติกฎหมายนี้ขึ้นภายหลังเป็นกฎหมายพิเศษเกี่ยวกับความรับผิดในการชกใช้คำสั่งใหม่ทดแทนเพื่ออุบัติเหตุทางยานยนต์ คือ เยอรมันได้ออก พ.ร.บ. Road Traffic Act (Strassenverkehrsgesetz)

*คือ ในประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศส (Civil Code) มาตรา ๑๓๔๔ ซึ่งบัญญัติว่า

"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."

ในโปแลนด์ เดิมมีบัญญัติอยู่ในมาตรา ๑๕๓ ของ Code of Obligations

(Oziennik Ustaw) ๑๙๓๓ และต่อมาก็นำมาบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งโปแลนด์ ค.ศ.

๑๙๖๔ (The Civil Code of April ๒๓, ๑๙๖๔) มาตรา ๔๓๕ และ ๔๓๖ มาตรา ๔๓๕

บัญญัติว่า

" 1. A person conducting on his own account a bussiness or plant by means of natural motive power (i.e. steam, gas, electricity, liquid fuel etc.) shall be liable for any injury to person or property caused by the movement of the plant, unless the injury occured through force majeure or exclusively

of May ๓, ๑๙๐๔ (RGGI ๔๓๗) ซึ่งแก้ไขโดย Strassenverkehrsgesetz of December ๑๙, ๑๙๕๒ (BGGI I ๔๓๗) และนอร์เวย์ได้ออก พ.ร.บ. Norwegian Motor Traffic Act ใน ค.ศ. ๑๙๑๒



through the fault of the injured person or of a third person for whom he is not liable.

2. The above provisions shall apply correspondingly to the use of apparatus and equipment producing or using explosives."

และมาตรา ๔๖๖ บัญญัติว่า

" 1. The liability defined in the forgoing article shall be borne by the independent possessor of mechanical means of transport propelled by natural motive power. If, however, the independent possessor handed over the means of transport to dependent possession, the dependent possessor shall be liable.

2. In the case of collision between mechanical means of transport, the above mentioned persons may bring up claims against each other for making good the injuries suffered by them only according to general principles. Likewise these persons shall be liable only according to general principles for injuries caused to person carried by them by courtesy.

ประมวลกฎหมายแพ่งสหภาพโซเวียตรัสเซีย Civil Code of the R.S.F.S.R. of ๑๙๑๒ มาตรา ๔๐๔ Principle of Civil Law of the U.S.S.R. and the Union Republics of ๑๙๖๑ มาตรา ๕๐ และ Civil Code of the R.S.F.S.R. of ๑๙๖๔ มาตรา ๔๕๔ บัญญัติมีใจความว่า

"Organisation and citizens whose activity involves increased

สำหรับฝรั่งเศสและสหภาพโซเวียตนั้น อันที่จริงไม่มีบทบัญญัติว่าด้วยความรับผิด โดยเกิดจากเพื่ออุบัติเหตุทางยานยนต์โดยตรง แต่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับความรับผิดโดยเกิดจากเพื่อสิ่งของที่อยู่ในความครอบครองของบุคคล ซึ่งกฎหมายฝรั่งเศสใช้คำว่า "Choses" (thing) และกฎหมายสหภาพโซเวียตเรียกว่า "แหล่งที่เป็นอันตรายอย่างยิ่ง" (sources of increased danger) * เติมบทบัญญัตินี้คำว่า "สิ่งของ" ก็คือ หรือ "แหล่งที่เป็นอันตรายอย่างยิ่ง" ก็คือ มิได้มีความมุ่งหมายให้รวมถึงยานยนต์ด้วย กล่าวคือ เจตนารมณ์ของบรรดาประมวลกฎหมายแห่งฝรั่งเศส คำว่า "สิ่งของ" นั้น คงใจให้มีความหมายเพียงสัตว์ (animals) และสิ่งปลูก

dangers to those in the vicinity (transportation organizations, industrial enterprises, construction organizations, possessor of motor-cars, and the like) are required to compensate for injury was the result of irresistible force or the intent of the injured party."

*คำว่า "sources of increased danger" นี้ นักกฎหมายโซเวียตให้ลักษณะว่า หมายถึง "การเป็นเจ้าของสิ่งของหรือกำลังแรงธรรมชาติอันเกิดจากผลสำเร็จของการพัฒนาทางเทคโนโลยีซึ่งไม่อยู่ภายใต้การควบคุมของมนุษย์โดยสิ้นเชิง และโดยเหตุที่ไม่อยู่ในความควบคุมโดยสิ้นเชิงนี้ จึงก่อให้เกิดความน่าจะเป็นอันตรายได้อย่างสูง" ดู Donald D. Barry, "The Motor-Car in Soviet Criminal and Civil Law," The International and Comparative Law Quarterly, p.73.

สร้าง (buildings) เท่านั้น และในมาตรา ๔๐๔ ของ Civil Code of the R.S.F. S.R. of ๑๙๒๒ ก็ระบุบัญชีรายการของสิ่งที่ดีถือว่าเป็นอันตราอย่างยิงไว้เฉพาะองค์การขนส่ง (transportation organisation) ผู้ประกอบการอุตสาหกรรม (industrial enterprises) องค์การที่ทำงานก่อสร้าง (construction organisations) เท่านั้น ไม่ไ้กล่าวถึงยานยนต์ด้วย โดยผู้ร่างจงใจคัดคำว่า "ยานยนต์" ออกไป แต่ต่อมาศาลสูงในประเทศทั้งสองก็วินิจฉัยขยายความเป็นว่า คำว่า "สิ่งของ" และ "แหล่งที่เป็นอันตราอย่างยิง" รวมถึงยานยนต์ด้วย คือในฝรั่งเศส ศาลสูงฝรั่งเศส Cour de Cassation (Court of Cassation) โดยที่ประชุมใหญ่ได้ตัดสินในคดี Jand' heur C. Les Galeries Belfortaises, Feb., ๑๙๓๐ ว่ามาตรา ๑๓๔๔ ใช้บังคับรวมถึงสิ่งของทุกชนิดรวมทั้งยานยนต์ที่บุคคลควบคุมหรือจัดการในขณะเกิดอุบัติเหตุ ไม่ว่าสิ่งของนั้นจะเป็นอันตราหรือไม่ หรืออยู่ในความควบคุมของบุคคลหรือไม่ และไม่ว่าอยู่กับที่หรือกำลังเคลื่อนที่^{๑๖} ในสหภาพโซเวียตก็เช่นกัน

^{๑๖} André Tunc, "Traffic Accident Compensation in France : The Present Law and A Controversial Proposal," Harvard Law Review, pp. 1411 ; Paul Esmein, "Liability in French Law for Damaged Caused by Motor Vehicle Accidents," The American Journal of Comparative Law, 2(1953), p. 156.

^{๑๗} Donald D. Barry, "The Motor-Car in Soviet Criminal and Civil Law," The International and Comparative Law Quarterly, p. 74.

^{๑๘} André Tunc, "Traffic Accident Compensation in France : The Present Law and A Controversial Proposal," Harvard Law Review, pp. 1411-1412.; Paul Esmein, "Liability in French Law for Damage Caused by Motor Vehicle Accidents," The American Journal of Comparative Law, pp. 157-158.

แม้ในระหว่างต้นทศวรรษที่ ๑๙๒๐ ในคดีอุบัติเหตุทางยานยนต์บางคดี ศาลล่างจะวินิจฉัยโดยวาง
 พื้นฐานความรับผิดชอบอยู่บนหลักความผิด แต่เมื่อคดีขึ้นมาสู่ศาลสูง ศาลสูงทั้งในสาธารณรัฐ Ukraine
 และศาลสูงสหภาพโซเวียตเซีย (Russian Soviet Federative Socialist
 Republic) ก็กลับคำวินิจฉัยของศาลล่าง โดยถือว่ายานยนต์เป็นแหล่งที่เป็นอันตรายอย่างยิ่ง
 ฉะนั้นจึงอยู่ภายใต้บังคับมาตรา ๔๐๔ ไม่ใช่มาตรา ๔๐๓ ศาลสูงของสาธารณรัฐ Ukraine
 แผนกคดีแพ่ง (Civil Collegium of the Supreme Court of the Ukraine S.S.R.)
 ได้กล่าวให้เหตุผลของคำพิพากษาว่า "การถือว่ายานยนต์เป็นแหล่งอันตรายอย่างยิ่งอันหนึ่งนั้น
 ตรงกับความมุ่งหมายของมาตรา ๔๐๔ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและสอคล้องกับชีวิตประจำวัน
 ในการใช้ยานยนต์ในการจราจรในเมืองใหญ่ ๆ" นักกฎหมายโซเวียตส่วนใหญ่ก็เห็นพ้องกับการ
 ตัดความของศาลเช่นนี้ โดยผลแห่งการตีความของทางฝ่ายตุลาการดังกล่าว ในสหภาพโซเวียต
 เมื่อมีการยกร่างหลัก Principle of Civil Law of the U.S.S.R. and the Union
 Republic of ๑๙๖๑ และประกาศใช้กฎหมาย Civil Code of the U.S.S.R. ๑๙๖๔
 ต่อมา ในมาตรา ๕๐ และ ๕๕ ของกฎหมายทั้งสองนี้ตามลำดับ จึงบัญญัติให้ยานยนต์เป็นหนึ่งใน
 รายการสิ่งของที่เป็นอันตรายอย่างยิ่ง ในมาตราดังกล่าวด้วย นับแต่ศาลสูงมีคำวินิจฉัยดังกล่าวเป็น
 ต้นมา คดีอุบัติเหตุทางยานยนต์ในประเทศฝรั่งเศสและสหภาพโซเวียตก็อยู่ภายใต้บังคับของกฎหมาย
 ที่ให้รับผิดโดยเด็ดขาดตลอดมาจนถึงปัจจุบัน

๑) ลักษณะทั่วไป

ลักษณะของกฎหมายนี้ในประเทศ Civil Law, Nordic Law และ Socialist
 Law ที่แก้ปัญหาค่าอันหนักของโจทก์ในการพิสูจน์คดีและกระชับความรับผิดเพื่ออุบัติเหตุทาง

Donald D. Barry, "The Motor-Car in Soviet Criminal and Civil
 Law," The International and Comparative Law Quarterly, pp. 74-75.

ยานยนต์ยังขึ้นก็คือ การกำหนดให้ผู้ครอบครองยานยนต์ ซึ่งกฎหมายแห่งฝรั่งเศสเรียกว่า "guardian" (custodian) กฎหมาย Road Traffic Act ของเยอรมันเรียกว่า Halter (holder) กฎหมายแห่งโปแลนด์เรียกว่า "posiadecz zalezny" (dependent possessor) หรือที่กฎหมายไซเวียคเรียกว่า vladelets (possessor) อยู่ภายใต้ข้อกำหนดอันหนึ่งซึ่งกฎหมายแห่งฝรั่งเศสเรียกว่า "ข้อสันนิษฐานความผิด" (presumption of fault) "ข้อสันนิษฐานความรับผิด" (presumption of liability) หรือที่เรียกว่า "ความรับผิดเบื้องต้น" (*prima facie liability*) ซึ่งตามข้อกำหนดนี้ผู้ครอบครองถูกสันนิษฐานว่าต้องรับผิดแม้ไม่ไถ่ใจหรือประมาทเลินเล่อก็ตาม และผลของข้อสันนิษฐานนี้จะผลักดันการพิสูจน์จากโจทก์ผู้เสียหายไปยังจำเลยผู้ครอบครองที่จะแก้ตัวให้พ้นผิด คือโจทก์เพียงแต่พิสูจน์ว่าตนได้รับความเสียหายจากการกระทำของจำเลยในการใช้ยานยนต์ แล้วจำเลยก็มีหน้าที่พิสูจน์ให้ตนพ้นผิดโดยอ้างข้อต่อสู้ที่กฎหมายยานยนต์นี้กำหนดไว้ การผลักดันการพิสูจน์คดีเช่นนี้เป็นการบรรเทาภาระของโจทก์ผู้เสียหายในการพิสูจน์คดีซึ่งเป็นปัญหาอยู่ในระบบกฎหมายการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเดิม

๒) ผู้รับผิด

กฎหมายความรับผิดโดยเก็ชชากเพื่อความเสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ได้กำหนดความรับผิดแก่ "ผู้ครอบครอง" ยานยนต์ เพื่อความเสียหายใด ๆ ที่เกิดจากยานยนต์นั้น แม้ผู้ครอบครองจะไม่เป็นฝ่ายผิดก็ตาม (ผู้ครอบครองจะได้รับยกเว้นจากความรับผิดเฉพาะเมื่อความเสียหายเกิดจากความผิดของผู้เสียหายเอง หรือเกิดจากเหตุสุดวิสัย ทั้งจะกล่าวต่อไปในข้อ ๔)) กฎหมายนี้ไม่ได้กำหนดความรับผิดแก่ "เจ้าของ" แต่เจ้าของอาจเป็นผู้ครอบครอง

André Tunc, "Traffic Accident Compensation in France : The Present Law and A Controversial Proposal," Harvard Law Review, p. 1412.

ไว้

อย่างไรที่เรียกว่าเป็น "ผู้ครอบครอง" ซึ่งต้องรับผิดชอบโดยเด็ดขาดเพื่อความเสียหาย เนื่องจากยานยนต์ตามกฎหมายของประเทศเหล่านั้น พอสสรุปได้ว่า ผู้ครอบครองคือ บุคคลซึ่งมีอำนาจปกครองหรือครอบครองหรือควบคุมตามความจำเป็นเหนือยานยนต์นั้นตามความเป็นจริง อยู่ในขณะเกิดอุบัติเหตุ และมีอิสระอย่างกว้างขวางในการใช้ยานยนต์นั้นเพื่อความมุ่งหมายหรือประโยชน์ของตนเอง บุคคลนั้นอาจไม่เป็นเจ้าของยานยนต์ เพียงแต่เสียค่าใช้จ่ายและได้ประโยชน์จากการใช้ยานยนต์นั้น ก็ถือว่าเป็นผู้ครอบครองแล้ว บุคคลเหล่านั้นอาจเป็นผู้รับจำนำ ผู้เช่า ผู้ยืม หรือบุคคลอื่นใดที่มีสิทธิอื่น ๆ เกี่ยวเนื่องกับการครอบครองยานยนต์นั้นก็ได้ การพิจารณาว่าเป็นผู้ครอบครองหรือไม่ ก็ถือหลักว่าบุคคลนั้นต้องควบคุมยานยนต์นั้นเป็นเวลาพอสมควร

Andé Tunc, "Traffic Accident Compensation in France : The Present Law and A Controversial Proposal," Harvard Law Review, p. 1412. ; E.J. Cohn, Manual of German Law, p. 165.; Adam Szpunar, "The Law of Tort in Polish Civil Code," The International and Comparative Law Quarterly, p. 44.; Donald D. Barry, "The Motor-Car in Soviet Criminal and Civil Law," The International and Comparative Law Quarterly, p. 75.

คำว่า "ผู้ครอบครอง" (Halter) ตามกฎหมายแพ่งเยอรมัน หมายถึงบุคคลซึ่งใช้ยานพาหนะเพื่อความมุ่งหมายของตนเอง และมีการควบคุมยานยนต์นั้นตามความจำเป็น ดู Kwame Opoku, "Delictual Liability in German Law," The International and Comparative Law Quarterly, p. 241. ในประมวลกฎหมายแพ่งโปแลนด์ ค.ศ. ๑๙๖๔ (The Civil Code of ๑๙๖๔) มาตรา ๓๓๖ นิยามคำว่า "ผู้ครอบครองอิสระ" (independent possessor) ว่า "หมายถึงบุคคลซึ่งครอบครองสิ่งของนั้นตามความเป็นจริง และมีสิทธิใช้สิ่งของนั้น" ดู W.J. Wagner, "Obligations In Polish Civil Law," in Polish Civil Law, p. 240 at note 2.

การที่เจ้าของสิ่งมอบายานยนต์แก่บุคคลอื่นเพียงชั่วขณะ ไม่ทำให้เจ้าของสิ้นสุดการครอบครอง

ตามกฎหมายแพ่ง โชเวียค ปกติผู้ครอบครองก็คือหน่วยงานของรัฐ เพราะโชเวียคแบ่งระบบทรัพย์สินเป็น ๒ ประเภท คือ ทรัพย์สินสังคมนิยม (socialist property) และทรัพย์สินส่วนบุคคล (personal property) ทรัพย์สินสำคัญหลายชนิด (รวมทั้งยานยนต์) ถือว่าเป็นทรัพย์สินสังคมนิยมอันเป็น "ทรัพย์สินของรัฐ" (state property) ซึ่งทรัพย์สินเหล่านี้รัฐเท่านั้นเป็นเจ้าของ^๒ ในสหภาพโซเวียค เอกชนอาจเป็นเจ้าของยานยนต์ได้ แต่จำกัดสิทธิมาก เพราะมีการควบคุมการซื้อขายยานยนต์^๓

กรณีที่มีบุคคลหลายคนเป็นผู้ครอบครอง ตามกฎหมาย Road Traffic Act ของเยอรมัน ถือว่าต้องรับผิดชอบกันในฐานะลูกหนี้รวม (Gesamtschuldner)^๔

André Tunc, "Traffic Accident Compensation in France : The Present Law and A Controversial Proposal," Harvard Law Review, p. 1412. ; Kwame Opoku, "Delictual Liability in German Law," The International and Comparative Law Quarterly, p. 241.; W.J. Wagner, "Obligations In Polish Civil Law," in Polish Civil Law, p. 240.; Donald D. Barry, "The Motor-Car in Soviet Criminal and Civil Law," The International and Comparative Law Quarterly, pp. 75-76.

^๒ Donald D. Barry, "The Motor-Car in Soviet Criminal and Civil Law," The International and Comparative Law Quarterly, pp. 75-76.

^๓ Ibid., p. 56.

^๔ E.J. Cohn, Manual of German Law, p.165.

แม้จะเป็นที่ยุติในกฎหมายยานยนต์ของประเทศเหล่านี้ว่า บุคคลที่ต้องรับผิดชอบ คือ ผู้ครอบครอง แต่การวินิจฉัยว่าใครเป็นผู้ครอบครองจึงต้องรับผิดชอบนั้นเป็นปัญหาที่ยากเพราะยานยนต์เป็นสิ่งหาวิธีทรัพย์สินอาจเปลี่ยนโอนกันได้โดยง่าย ปกติผู้ครอบครองก็คือเจ้าของยานยนต์นั่นเอง แต่ปัญหาจะเกิดขึ้นในกรณีที่เจ้าของยานยนต์ได้โอนการครอบครองไปยังบุคคลอื่นเพียงชั่วคราว โดยไม่ได้โอนกรรมสิทธิ์แก่ชาก กรณีเช่นนี้ใครเป็นผู้ครอบครอง หลักทั่วไปที่กฎหมายประเทศเหล่านี้ยึดถือก็คือว่า ถ้าโอนเปลี่ยนมือยานยนต์จากเจ้าของหรือผู้ครอบครองคนแรกไปยังบุคคลอื่นหรือที่กฎหมายแห่งไปแลนก์เรียกว่า "ผู้ครอบครองอิสระ" ความครอบครองของเจ้าของหรือผู้ครอบครองคนแรกย่อมสิ้นสุด เป็นผลให้ความรับผิดชอบเพื่อความเสียหายที่จะเกิดจากยานยนต์นั้นสิ้นสุดลงด้วย ผู้รับผิดชอบก็คือผู้ครอบครองคนใหม่ เหตุที่ถือว่าผู้ครอบครองคนใหม่ต้องรับผิดชอบก็เพราะถือว่าบุคคลที่ใดประโยชน์จากสิ่งของโลกก็ควรต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายที่เกิดจากสิ่งของนั้นด้วย การโอนเปลี่ยนมือชั่วคราวนี้อาจเป็นการโอนโดยสัญญาเช่า สัญญาฝากทรัพย์สิน สัญญายืม สัญญาจำนำ ก็ได้ เมื่อเจ้าของส่งมอบยานยนต์แก่ผู้เช่า ผู้รับฝากโดยไม่คิดมูลค่า (gratuitous bailee หรือ commodat) หรือผู้ยืม แล้วหากยานยนต์นั้นไปก่อความเสียหายแก่ผู้อื่น ผู้เช่า ผู้รับฝาก โดยไม่คิดมูลค่า ผู้ยืม ผู้รับจำนำ ก็เป็นผู้รับผิดชอบตามกฎหมายความรับผิดชอบโดยแก่ชากเพื่ออุบัติเหตุทางยานยนต์ และถ้าผู้เช่าส่งมอบยานยนต์ให้แก่ผู้เช่าช่วงไป ผู้เช่าช่วงก็จะกลายเป็นผู้ครอบครองตามกฎหมายที่ต้องรับผิดชอบ

Paul Esmein, "Liability in French Law for Damages Caused by Motor Vehicle Accidents," The American Journal of Comparative Law, p. 160. ; Kwame Opoku, "Delictual Liability in German Law," The International and Comparative Law Quarterly, p. 241.; W.J. Wagner, "Obligations In Polish Civil Law," in Polish Civil Law, p. 240.; Donald D. Barry, "The Motor-Car in Soviet Criminal and Civil Law," The International and Comparative Law Quarterly, pp. 75-77.

ในกรณีโอนการครอบครองชั่วคราวนี้ บุคคลที่รับโอนจะเป็นผู้ครอบครองหรือไม่ กฎหมาย Road Traffic Act ของเยอรมันถือว่าขึ้นอยู่กับข้อเท็จจริงแต่ละคดีไป^๑ และในกฎหมายแพ่งโซเวียตตามความเห็นทั่วไปของนักกฎหมายโซเวียตก็คือว่า ศาลจะต้องวินิจฉัยว่าหน่วยงานของรัฐ หน่วยงานใดก็ตามควรมีเป็นจริงที่ "ครอบครอง" ยานยนต์นั้นในขณะเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งเป็นปัญหาที่ยังอยู่ในทางปฏิบัติ^๒

หลักที่ว่าผู้รับโอนยานยนต์ไปชั่วคราวถือว่าเป็นผู้ครอบครองซึ่งต้องรับผิดชอบนี้ ในกฎหมายแพ่งฝรั่งเศส กฎหมาย Road Traffic Act ของเยอรมัน มีข้อยกเว้น คือกรณีที่บุคคลซึ่งควบคุม จักการ หรือดูแลยานยนต์ของบุคคลอื่นนั้น เป็นลูกจ้างของเจ้าของยานยนต์ ไม่ได้ว่าลูกจ้างนี้เป็นผู้ครอบครอง เจ้าของยานยนต์ยังคงเป็นผู้ครอบครองที่ต้องรับผิดชอบ^๓ ในกฎหมายแพ่งโซเวียตก็เช่นกัน แม้ในขณะเกิดอุบัติเหตุ คนขับจะเป็นผู้ควบคุมยานยนต์นั้นอยู่ แต่ผู้ที่ถือว่าเป็นผู้ครอบครองที่ต้องรับผิดชอบและถูกฟ้อง เป็นจำเลยคือ หน่วยงานของรัฐ (organization) (ในกรณีที่รัฐเป็นเจ้าของยานยนต์) หรือเอกชนเจ้าของยานยนต์ (กรณีที่เอกชนเป็นเจ้าของยานยนต์) ไม่ใช่ผู้ขับ แม้ว่าผู้ขับจะถูกศาลวินิจฉัยว่ามีความผิดอาญาฐานขับรถโดยประมาท เลิน เล่อหรือโดยไม่มีใบอนุญาตหรือขับรถในขณะที่เมาก็ตาม ในกฎหมายแพ่งโซเวียต มีการใช้หลักความรับผิดโดยเด็ดขาดเพื่ออุบัติเหตุทางยานยนต์อย่างกว้างขวาง ผู้ครอบครองยานยนต์อาจถูกศาลวินิจฉัยให้จ่ายค่าสินไหมทดแทนเพื่ออุบัติเหตุที่เกิดขึ้นโดยบุคคลที่สาม ทั้ง ๆ ที่คนขับของคนไม่ใช่เป็นฝ่ายผิดเลย แต่กรณี

^๑ Kwame Opoku, "Delictual liability in German Law," The International and Comparative Law Quarterly, p. 241.

^๒ Donald D. Barry, "The Motor-Car in Soviet Criminal and Civil Law," The International and Comparative Law Quarterly, p. 76.

^๓ Paul Esmein, "Liability in French Law for Damages Caused by Motor Vehicle Accidents," The American Journal of Comparative Law, pp. 160-161.; E.J. Cohn, Manual of German Law, p. 165.

เช่นนี้ผู้ครอบครองอาจฟ้องเรียกค่าเสียหายจากบุคคลที่สามหรือไล่เบี้ยจากคนขับของคนที่เกี่ยวข้อง
ในอุบัติเหตุจนเป็นเหตุให้ผู้ครอบครองต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายได้

ในกฎหมายแพ่งฝรั่งเศส ถ้าคนใช้หรือลูกจ้างใช้ยานยนต์ของนายจ้างโดยปราศจากอำนาจ
เพื่อวัตถุประสงค์ส่วนตัวของลูกจ้างเอง ก็ถือว่าลูกจ้างนั้นเป็นผู้ครอบครองไม่ใช่ นายจ้าง แต่ก็มี
คดีบ่อยครั้งที่ศาลวินิจฉัยว่ากรณีเช่นนี้ถ้าลูกจ้างใช้ยานยนต์ให้นายจ้างอยู่ประจำแล้ว นายจ้าง
ก็ต้องรับผิดชอบในอุบัติเหตุที่ตนนั้น กรณีที่ลูกจ้างใช้ยานยนต์ของนายจ้างเพื่อกิจธุระส่วนตัวโดยได้รับความ
ยินยอมของนายจ้าง กฎหมายแพ่งฝรั่งเศสถือว่าลูกจ้างเป็นเสมือนผู้รับฝากโดยไม่คิดมูลค่า
(*gratuitous bailee*) จึงกลายเป็นผู้ครอบครองที่ต้องรับผิดชอบ^๒

นอกจากยานยนต์จะเปลี่ยนมือกันได้โดยความยินยอมของเจ้าของยานยนต์ ความตกลง
หรือโดยสัญญาตกลงแล้ว ยังอาจเปลี่ยนมือโดยเจ้าของหรือผู้ครอบครองยานยนต์ไม่ยินยอมหรือ
โดยไม่รู้ คือมีบุคคลอื่นเข้ายึดถือยานยนต์นั้นไม่ว่าโดยเจตนาเป็นเจ้าของหรือเพียงแค่เอาไปใช้
ชั่วคราว ซึ่งกรณีเช่นนี้มักกฎหมายเยอรมันเรียกว่า การขับขี่โดยไม่มีอำนาจ (*unauthorised
driving หรือ Schwarzfahrten*) เช่น กรณีรถดุกลักขโมย กรณีเช่นนี้กฎหมายแพ่งฝรั่งเศส

Donald D. Barry, "The Motor-Car in Soviet Criminal and Civil Law," The International and Comparative Law Quarterly, pp. 77-78.

^๒ Paul Esmein, "Liability in French Law for Damages Caused by Motor Vehicle Accidents," The American Journal of Comparative Law, p. 161.

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

กฎหมาย Road Traffic Act ของเยอรมัน กฎหมายแพ่งโปแลนด์ และกฎหมายแห่งโซเวียต ถือหลักเหมือนกันว่าความรับผิดของชโยแยกออกจากความรับผิดของเจ้าของ ถือว่าชโยเป็นผู้ครอบครอง จึงต้องรับผิดคนเดียว

ในฝรั่งเศส หลักความรับผิดในกรณีอุบัติเหตุทางยานยนต์ที่เกิดจากผู้ขับโดยปราศจากอำนาจนี้ วางหลักขึ้นโดยที่ประชุมใหญ่ศาลสูงฝรั่งเศส (full session the Court of Cassation) ในการวินิจฉัยคดีหนึ่งเมื่อวันที่ ๒ ธันวาคม ๑๙๔๑ ว่า "เป็นไปไม่ได้ที่จะกำหนดให้บุคคล (เจ้าของ) ที่ไม่อาจใช้การควบคุมดูแลสิ่งของนั้นได้เลยต้องรับผิดเพื่อความเสียหายที่เกิดจากสิ่งของนั้น"^๒ ในสหภาพโซเวียตก็เช่นกัน ศาลสูงส่วนแพ่งของสหภาพโซเวียต (Civil Collegium of the R.S.F.S.R. Supreme Court) ตัดสินไว้ในคดีระหว่าง Kuznetsov v. Avtobaza, ๑๙๕๗ ว่าข้อเท็จจริงใดก็ตามว่า รถยนต์ของจำเลยซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐที่ให้เช่ารถแห่งหนึ่ง (a car-rental organization) ถูกคนลักเอาไปแล้ว ขับไปชนนาย Kuznetov ซึ่งเดินบนถนนได้รับบาดเจ็บแล้วหลบหนี นาย Kuznetov พ้ององค์การ

Paul Esmein, "Liability in French Law for Damages Caused by Motor Vehicle Accidents," The American Journal of Comparative Law, p. 161.; E.J. Cohn, Manual of German Law, p. 165.; W.J. Wagner, "Obligations In Polish Civil Law," in Polish Civil Law, p. 241.; Donald D. Barry, "The Motor-Car in Soviet Criminal and Civil Law," The International and Comparative Law Quarterly, p. 78.

^๒ Paul Esmein, "Liability in French Law for Damages Caused by Motor Vehicle Accidents," The American Journal of Comparative Law, p. 161.

Avtobaza เป็นจำเลยเรียกค่าเสียหาย ศาลสูงส่วนแพ่งวินิจฉัยว่าจำเลย "ไม่ต้องรับผิดเพื่อความเสียหายที่เกิดจากแหล่งอันตรายอย่างยิ่ง (รถยนต์) นี้ เพราะแหล่งอันตรายนี้ถูกนำออกไปจากความครอบครองของผู้ครอบครองโดยผู้ครอบครองไม่ยินยอมหรือตั้งใจ และความเสียหายก็ไม่ใช่เกิดขึ้นโดยความผิดของผู้ครอบครองเลย แต่เกิดจากการกระทำโดยผิดกฎหมายของบุคคลที่สาม"^๑ อย่างไรก็ตาม มีข้อสงสัยเกี่ยวกับความกฎหมายแพ่งไปแลนต์ ซ โมยต้องรับผิดเฉพาะบนพื้นฐานความผิด (fault) คือจงใจหรือประมาทเลินเล่อเท่านั้น ไม่ใช่รับผิดโดยเด็ดขาดตามมาตรา ๔๓๖ (๑) เว้นแต่จะถือได้ว่าซ โมยเป็นผู้ครอบครองอิสระ หรือรับผิดร่วมกับผู้ครอบครองอิสระอื่น^๒

ความรับผิดในกรณียานยนต์ถูกซ โมยนี้ตามกฎหมายเยอรมันและกฎหมายแพ่งโซเวียต มีข้อยกเว้นว่าถ้าเจ้าของยานยนต์หรือผู้ครอบครองคนแรกประมาทเลินเล่อในการที่ทำให้ซ โมยหรือบุคคลอื่นเฝ้ารถไปจับได้ง่ายขึ้น เช่น เจ้าของยานยนต์ปล่อยให้ทฤษฎีแจสตาร์ทรถคาไว้หรือไม่ได้ล็อกประตู เจ้าของยานยนต์หรือผู้ครอบครองคนแรกต้องรับผิด^๓ นอกจากนี้ตามกฎหมายเยอรมัน

^๑ Donald D. Barry, "The Motor-Car in Soviet Criminal and Civil Law," The International and Comparative Law Quarterly, p. 78.

^๒ W.J. Wagner, "Obligations In Polish Civil Law," in Polish Civil Law, p. 241.

^๓ E.J. Cohn, Manual of German Law, p. 165.; Donald D. Barry, "The Motor-Car in Soviet Criminal and Civil Law," The International and Comparative Law Quarterly, p. 78.

เจ้าของยังคงต้องรับผิดชอบผู้ขับขี่ที่ขับโดยปราศจากอำนาจนั้นเป็นคนขับรถของตน หรือเป็นบุคคลอื่น ๆ ที่ตนมอบยานยนต์ให้เพื่อวัตถุประสงค์อย่างหนึ่งอย่างใด เช่น ซ่อมแซม เป็นต้น

๓) หลักเกณฑ์ความรับผิด

อุบัติเหตุทางยานยนต์ที่จะอยู่ภายใต้บังคับกฎหมายความรับผิดโดยเก็ชชากของประเทศเหล่านี้ ต้องเข้าอยู่ในหลักเกณฑ์อื่นหนึ่ง คือ อุบัติเหตุนั้นต้องเกิดในขณะขับยานยนต์ (the course of the operation of the vehicle) หรือยานยนต์ "อยู่ในภาวะเคลื่อนที่" (in motion)^๒ ตามความเห็นของนักเขียนคำรากฎหมายแพ่งโซเวียต วัตถุประสงค์ราย เช่น รถยนต์ ถ้าไม่เคลื่อนไหวจะไม่ถือว่าเป็นแหล่งที่เป็นอันตรายอย่างยิ่ง ดังนั้นกรณีที่ประทุรยานต์

Kwame Opoku, "Delictual Liability in German Law," The International and Comparative Law Quarterly, p. 241.

^๒ Paul Esmein, "Liability in French Law for Damages Caused by Motor Vehicle Accidents," The American Journal of Comparative Law, pp. 157-158.; Kwame Opoku, "Delictual Liability in German Law," The International and Comparative Law Quarterly, p. 241.; W.J. Wagner, "Obligations In Polish Civil Law," in Polish Civil Law, p. 241.; Donald D. Barry, "The Motor-Car in Soviet Criminal and Civil Law," The International and Comparative Law Quarterly, p. 73.

ตามกฎหมายแพ่งไปแลนค์ กรณีจะใช้กฎหมายความรับผิดโดยเก็ชชาก มาตรา ๔๓๖(๑) ใดต้องเป็นกรณียานยนต์ที่กำลังเคลื่อนที่คันหนึ่งไปชนยานยนต์ที่อยู่กับที่ (เช่นเดียวกับกรณีมาตรา ๔๓๗ ของไทย) ถ้ายานยนต์เคลื่อนที่ทั้ง ๒ คัน ชนกัน ก็ใช้หลักความรับผิดทั่วไปที่วางพื้นฐานอยู่บนความผิด กู W.J. Wagner, "Obligations In Polish Civil Law," in Polish Civil Law, p. 246.

จับมือ ขณะจอกอยู่ หรือ บุคคลล้มลงในขณะคันรถคิดหล่ม ไม่ถือว่าเป็นอยู่ภายใต้กฎหมายความรับผิดชอบ โดยเกิดชานนี้ อย่างไรก็ตาม ในกฎหมายแพ่งฝรั่งเศส หลักเกณฑ์อันนี้ไม่เป็นสาระสำคัญ เพราะนับแต่ศาลสูงฝรั่งเศส (Court of Cassation) มีคำวินิจฉัย เมื่อวันที่ ๑๓ กุมภาพันธ์ ๑๙๓๐ ว่ามาตรา ๑๓๔๔ ใช้บังคับกับสิ่งของทุกชนิดที่อยู่ในความควบคุมหรือจัดการของบุคคลในขณะ เกิดอุบัติเหตุ ศาลฝรั่งเศสในทุกวันนี้ใช้มาตรา ๑๓๔๔ อย่างกว้างขวางกับสิ่งของทุกชนิด (รวมทั้งยานยนต์ ทั้งที่เคลื่อนที่และไม่เคลื่อนที่) ทั้งอันตรายและไม่อันตราย และไม่ว่าจะควบคุมโดย บุคคลหรือไม่ก็ตาม

ในกฎหมายแพ่งโปแลนด์ คำว่า "อยู่ในภาวะเคลื่อนที่" (in motion) นี้ ตามความหมายของกฎหมายไม่จำเป็นต้องเหมือนกับความเร็วในทางกายภาพ ในทางกฎหมาย ถ้า ยานยนต์เคลื่อนที่ไม่ว่าด้วยกำลังเครื่องยนต์ หรือเคลื่อนที่เพราะว่าอยู่บนที่ลาดชัน ก็ถือว่ายาน ยนต์ "อยู่ในภาวะเคลื่อนที่" แล้ว การเริ่มต้นเคลื่อนที่ถือเอาขณะที่สาร์ทเครื่องยนต์เป็นสำคัญ แม้ว่าจะเป็นการสาร์ทเครื่องยนต์เพื่อทดลองเครื่อง เพื่อซ่อมแซม มากกว่าจะเป็นการเดินทาง ก็ตาม "

นอกจากนี้ ในกฎหมายแพ่งโปแลนด์และกฎหมายเยอรมัน ก็ถือเหมือนกันว่ายานยนต์ยัง อยู่ในภาวะเคลื่อนที่ด้วย ครามใดที่การเดินทางตามความตั้งใจของผู้ครอบครองยานยนต์นั้นยังไม่ สิ้นสุด แม้ในระหว่างนั้น ยานยนต์จะหยุดบ้างเป็นบางขณะ เช่น หยุดที่สัญญาณไฟแดง หรือที่ทาง

Donald D. Barry, "The Motor-Car in Soviet Criminal and Civil Law," The International and Comparative Law Quarterly, p. 73.

Paul Esmein, "Liability in French Law for Damages Caused by Motor Vehicle Accident," The American Journal of Comparative Law, pp. 157-158.

W.J. Wagner, "Obligations In Polish Civil Law," in Polish Civil Law, pp. 243- 244.

แยก และนักกฎหมายไปแล่นมีความเห็นไปไกลถึงขนาดว่า แม้จอกยานยนต์เพื่อไปเดินมือของ
เช่นนี้ก็ถือว่ายานยนต์อยู่ในภาวะเคลื่อนที่ตามความหมายของกฎหมายเช่นกัน

หากยานยนต์อยู่ในภาวะเคลื่อนที่แล้ว ตามกฎหมายแพ่งไปแล่นอุบัติเหตุทั้งหมดที่เกิด
จากยานยนต์เองหรือบางส่วนหรือส่วนประกอบของยานยนต์นั้น ก็อยู่ภายใต้หลักความรับผิดชอบโดยเกิด
จากของกฎหมายนี้ ทั้งนี้ไม่ว่าจะเกิดในขณะขึ้นหรือลงจากรถ เบิกหรือปิดประตู หรือไม่ว่าจะบรรทุก
คนโดยสารหรือไม่ก็ตาม ตามกฎหมายแพ่งไปแล่นข้อบทแห่งการใช้บังคับกว้างขวางมากถึงขนาด
ว่าไม่จำเป็นต้องมีความเกี่ยวเนื่องทางกายภาพระหว่างยานยนต์และอุบัติเหตุเลย เพียงแต่มีผล
ในทางจิตวิทยา (psychological effect) ก็พอแล้ว และในความเห็นของนักวิจารณ์กฎหมาย
ไปแล่นบางคน แม้กรณีอุบัติเหตุเกิดจากการที่ม้าคันเพราะยานยนต์ ก็อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบโดย
เกิดจากตัว

หลักเกณฑ์อีกประการหนึ่งสำหรับความรับผิดชอบโดยเกิดจากเพื่ออุบัติเหตุทางยานยนต์ก็คือ
ต้องมีความสัมพันธ์ของเหตุและผล (causal connection) ระหว่างความเสียหายและการขับ
ยานยนต์ด้วย

๔) ข้อยกเว้นความรับผิด

แม้อุบัติเหตุจะเข้าอยู่ในหลักเกณฑ์ความรับผิดชอบโดยเกิดจากเพื่ออุบัติเหตุทางยานยนต์ที่

Kwame Opoku, "Delictual Liability in German Law," The International and Comparative Law Quarterly, p. 241.; W.J. Wagner, "Obligations In Polish Civil Law," in Polish Civil Law, p. 241.

W.J. Wagner, "Obligations In Polish Civil Law," in Polish Civil Law, p.242.

Kwame Opoku, "Delictual Liability in German Law," The International and Comparative Law Quarterly, p. 241.; W.J. Wagner, "Obligations In Polish Civil Law," in Polish Civil Law, p. 242.

กล่าวแล้ว ตามกฎหมายของประเทศเหล่านี้ ความรับผิดก็มีใช้แก่ชากเสียที่เดียว กล่าวคือ ผู้ครอบครองอาจยกข้อต่อสู้ได้ว่า อุบัติเหตุหรือความเสียหายนั้นเกิดจากเหตุสุดวิสัย (force majeure) ซึ่งกฎหมายแพ่งฝรั่งเศสเรียกตรงกับถ้อยคำภาษาอังกฤษว่า "foreign cause" (หรือ fortuitous case หรือ cas fortuit) กฎหมายเยอรมันเรียกว่า unabwendbares Ereignis (unavoidable event) และกฎหมายแพ่งโซเวียตเรียกตรงกับถ้อยคำภาษาอังกฤษว่า irresistible force หรือเกิดจากความผิดของผู้เสียหายเอง หรือความผิดของบุคคลที่สาม

ในกฎหมายแพ่งฝรั่งเศส และกฎหมายเยอรมัน กำหนดข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ครอบครองไว้เฉพาะกรณี "เหตุสุดวิสัย" เท่านั้น แต่ก็ได้มีการตีความกันว่า นอกจากจะหมายถึงเหตุธรรมชาติแล้ว ยังหมายถึงความผิดของผู้เสียหาย และความผิดของบุคคลที่สามด้วย ยิ่ง

André Tunc, "Traffic Accident Compensation in France : The Present Law and A Controversial Proposal," Harvard Law Review, p. 1412. ; Kwame Opoku, "Delictual Liability in German Law," The International and Comparative Law Quarterly, p. 241.; W.J. Wagner, "Obligations In Polish Civil Law," in Polish Civil Law, p. 243.; Donald D. Barry, "The Motor-Car in Soviet Criminal and Civil Law," The International and Comparative Law Quarterly, p. 81.

ศูนย์กฎหมายตราพยาน
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

กว่านั้นตามกฎหมายเยอรมันยังรวมถึงการกระทำของสัตว์อีกด้วย

ตามกฎหมายแห่งโปแลนด์ มาตรา ๔๓๕ (๑) กำหนดข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ครอบครองไว้ทั้ง ๓ กรณีที่เกี่ยวข้อง แต่ข้อยกเว้นกรณี "force majeure" นั้น กฎหมายแห่งโปแลนด์ไม่ได้ให้คำนิยามไว้ ซึ่งศาลโปแลนด์ได้ตีความคำนี้ในความหมายแคบมาก คือเพียงหมายถึงเหตุการณ์ เช่น แผ่นดินไหว น้ำท่วม พายุเฮอริเคน และอื่น ๆ^๒ แต่รวมถึงคำสั่งของทางราชการ (the orders of public authorities) เช่น กรณีที่อุบัติเหตุทางการจราจรเกิดจากการที่ตำรวจจราจรซึ่งให้สัญญาณจราจรที่ทางแยก ให้สัญญาณผิด ทำให้รถชนกัน ถือว่าเป็น force majeure เพราะถือว่า "การเคลื่อนไหวมือของตำรวจจราจรเป็นการแสดงถึงคำสั่งหรือข้อห้ามของอำนาจรัฐ ซึ่งประชาชนต้องปฏิบัติตาม"^๓

^๑ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, p. 199.; Kwame Opoku, "Delictual liability in German Law," The International and Comparative Law Quarterly, p. 241.

^๒ Adam Szpunar, "The Law of Tort in the Polish Civil Code," The International and Comparative Law Quarterly, pp. 93-94.

^๓ W.J. Wagner, "Obligations In Polish Civil Law," in Polish Civil Law, p. 81.

ลักษณะที่แตกต่างก็คือว่า กฎหมายแพ่งโซเวียตกำหนดช้อยกเว้นความรับผิดโดยเด็ดขาดของผู้ครอบครองยานยนต์เพียง ๒ กรณี คือ เหตุสุกวิสัย และความจงใจของผู้เสียหาย (intent on the part of the injured) ฉะนั้น กรณีที่อุบัติเหตุเกิดขึ้นจากยานยนต์โดยไม่ใช่เป็นความผิดของผู้ใดหรือเป็นความผิดของบุคคลที่สาม ผู้ครอบครองยานยนต์ต้องรับผิด^๑ นอกจากนี้มีข้อที่น่าสนใจเกี่ยวกับกรณีความผิดของผู้เสียหาย กฎหมายแพ่งโซเวียตใช้คำว่า "จงใจ" (intent) ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าน่าจะหมายความจำกัดเฉพาะกรณีความผิดโดยจงใจเท่านั้น เช่น ผู้เสียหายจงใจฆ่าตัวตาย กรณีผู้เสียหายเป็นฝ่ายผิดโดยประมาทเลินเล่อ ผู้ครอบครองยานยนต์น่าจะยกขึ้นเป็นข้อต่อสู้ให้หลุดพ้นความรับผิดโดยสิ้นเชิงไม่ได้ แต่ต่อสู้เพื่อบรรเทาความรับผิดบางส่วนเท่านั้น Comparative Negligence ได้

สำหรับ "เหตุสุกวิสัย" นั้น ตามกฎหมายแพ่งฝรั่งเศส กฎหมายเยอรมัน และกฎหมายแพ่งโปแลนด์ เหตุสุกวิสัยควรเป็น "เหตุภายนอก" (extraneous event) ทั้งนี้ ตามกฎหมายเยอรมันและกฎหมายแพ่งโปแลนด์ เหตุอันเกิดจากสภาพทางจิตใจของผู้ขับหรือสขภาพของผู้ขับไม่ถือเป็นเหตุสุกวิสัย ฉะนั้น กรณีผู้ขับเป็นลมหมดสติโดยฉับพลันหรือตายขณะขับขี่ และตามกฎหมายเยอรมันกรณีจงใจฆ่าตัวตาย ไม่ถือเป็นเหตุสุกวิสัยอันจะยกขึ้นแก้ตัวได้^๒ นอกจากนี้ตามกฎหมาย

^๑ Donald D. Barry, "Soviet Tort Law and Development of Public Policy," Review of Socialist Law, p. 234.

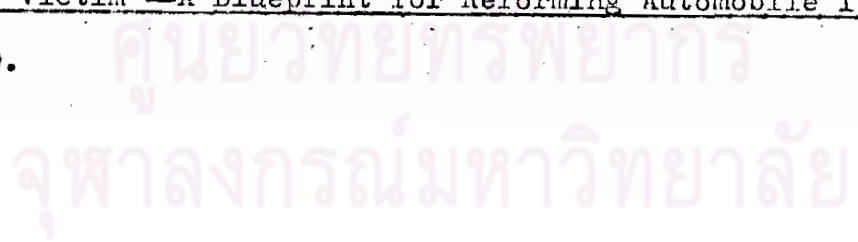
^๒ Kwame Opoku, "Delictual Liability in German Law," The International and Comparative Law Quarterly, p. 241.; W.J. Wagner, "Obligations In Polish Civil Law," in Polish Civil Law, p. 244.

แห่งฝรั่งเศส กฎหมายเยอรมัน และกฎหมายแพ่งโปแลนด์ยังถือว่าสภาพของยานยนต์หรือความบกพร่องในส่วนประกอบยานยนต์หรือทางเทคนิค เช่น กุญแจแตกหรือยางแตก เบรกไม่ดี ไม้ดีด เป็นเหตุสุกวิสัย^๑

ในกฎหมายแห่งฝรั่งเศส ผู้ครอบครองอาจหลุดพ้นจากความรับผิดชอบโดยสิ้นเชิง ถ้าเหตุสุกวิสัย (ไม่ว่าเกิดจากผู้เสียหายเอง บุคคลที่สามหรือเหตุธรรมชาติ) เป็นเพียงสาเหตุอันเกี่ยวที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ แต่หาเหตุสุกวิสัยนั้นไม่ใช่สาเหตุเกี่ยวของอุบัติเหตุ คือ อุบัติเหตุเกิดจากสาเหตุอื่น ๆ ควบ เช่น ความประมาทเลินเล่อของผู้ครอบครอง ผู้ครอบครองอาจหลุดพ้นความรับผิดบางส่วน^๒

^๑ Paul Esmein, "Liability in French Law for Damages Caused by Motor Vehicle Accidents," The American Journal of Comparative Law, p. 153. ; Kwame Opoku, "Delictual Liability in German Law," The International and Comparative Law Quarterly, p. 241.; W.J. Wagner, "Obligations In Polish Civil Law," in Polish Civil Law, p. 244.

^๒ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim -- A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, pp. 199-200.



ส่วนช้อยกเว้นกรณีความผิดของผู้เสียหายนั้นก็คง เป็นเหตุอันเกี่ยวที่กลุ่บิติเหตุ เช่นกัน ถ้าผู้เสียหายมีความผิดบางส่วนแล้ว ในกฎหมายแพ่งฝรั่งเศสก็ถึงที่กล่าวแล้ว กฎหมายเยอรมัน กฎหมายแพ่งโปแลนด์ และกฎหมายแพ่งโซเวียต ผู้ครอบครองยานยนต์หลุดพ้นความรับผิดบางส่วน และผู้เสียหายก็ได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนบางส่วน ในกรณียานยนต์ชนกันก็เช่นกัน ถ้าประมาท เลินเลอทั้งสองฝ่าย คู่กรณีแต่ละฝ่ายมีสิทธิได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจากอีกฝ่ายหนึ่งตามส่วน ทั้งนี้ ภายใต้หลักการ เปรียบเทียบความประมาทเลินเลอ (Comparative Negligence) ซึ่ง ประเทศเหล่านี้ใช้อยู่ แต่ถาแสดงได้ว่าเพียงฝ่ายเดียวประมาทเลินเลอ อีกฝ่ายหนึ่งยอมมี สิทธิได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเต็มจำนวน นอกจากนี้ ตามกฎหมายแพ่งฝรั่งเศส ถ้าไม่สามารถ พิสูจน์ถึงเหตุการณั้ชนกันได้ แต่ละฝ่ายจะได้รับประโยชน์จากข้อสันนิษฐานซึ่งกำหนดแก่อีกฝ่าย หนึ่ง และมีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนเต็มจำนวนเช่นกัน^๒

^๑ ดู ตอนต้น หน้า ๑๑๔-๑๑๕ แต่ตามกฎหมายแพ่งโปแลนด์ ในกรณียานยนต์ชนกัน มาตรา ๔๓๖ (๒) กำหนดว่า การเฉลี่ยความรับผิดในความเสียหายเป็นไปคามหลักละเมิดทั่วไป ไม่ใช่ ความหลักความรับผิดโดยเกิดจาก มาตรา ๔๓๖ (๑) คือ คู่กรณีต่างก็คงพิสูจน์ถึงความผิดของอีก ฝ่าย ดู W.J. Wagner, "Obligations In Polish Civil Law," in Polish Civil Law, pp. 245-246.

^๒ André Tunc, "Traffic Accident Compensation in France : The Present Law and A Controversial Proposal," Harvard Law Review, p. 1412.

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

๕) ค่าสินไหมทดแทนเพื่อชดใช้ความกฎหมายความรับผิดโดยเจตนาสำหรับยานยนต์

แม้ประเทศฝรั่งเศส เยอรมัน โปแลนด์ และสหภาพโซเวียต จะมีกฎหมายความรับผิดโดยเจตนาเพื่ออุบัติเหตุทางยานยนต์เหมือนกัน แต่ลักษณะความคุ้มครองเกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทนที่จะชดใช้ให้แตกต่างกัน กล่าวคือ ในฝรั่งเศส โปแลนด์ และสหภาพโซเวียต บทบัญญัติความรับผิดโดยเจตนาเพื่อยานยนต์นี้รวมอยู่ในประมวลกฎหมายแพ่ง ส่วนว่าด้วยละเมิด ค่าสินไหมทดแทนที่ผู้เสียหายจากอุบัติเหตุทางยานยนต์อาจจะได้รับจึงมีลักษณะและชนิดเช่นเดียวกับค่าสินไหมทดแทนตามหลักละเมิดทั่วไป แต่ตามกฎหมายเยอรมันซึ่งแยกบัญญัติกฎหมายความรับผิดโดยเจตนาเพื่ออุบัติเหตุทางยานยนต์ไว้เฉพาะ คือ Road Traffic Act ได้จำกัดขอบเขตค่าสินไหมทดแทนแคบกว่าค่าสินไหมทดแทนตามหลักละเมิดทั่วไป คือตามกฎหมายนี้กำหนดค่าสินไหมทดแทนเป็นค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล ค่าปลงศพ การสูญเสียรายได้ ค่าชดเชยอุปการะ และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่เสียไปเนื่องจากอุบัติเหตุ แต่กฎหมายนี้ไม่อนุญาตให้จ่ายค่าสินไหมทดแทนเป็นค่าความเจ็บปวดและทนทุกข์ทรมาน (Schmerzengeld) และในกรณีถึงแก่ความตายหรือบาดเจ็บ กฎหมายนี้ก็จำกัดจำนวนค่าสินไหมทดแทนขั้นสูงสุดสำหรับผู้เสียหายคนหนึ่ง ๆ ไว้คือ ถ้าจ่ายเป็นเงินก้อน (lump sum) ก็ไม่เกิน ๒๕๐,๐๐๐ มาร์ค หรือถ้าจ่ายเป็นรายปีก็ไม่เกิน ๑๕,๐๐๐ มาร์ค และค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายต่อทรัพย์สินก็ไม่เกิน ๕๐,๐๐๐ มาร์ค^๑ เท่านั้น ในกฎหมายเยอรมันการฟ้องร้องโดยอาศัย Road Traffic Act ไม่ตัดสิทธิโจทก์ผู้เสียหายที่จะฟ้องร้องตามหลักละเมิด

^๑ Kwame Opoku, "Delictual Liability in German Law," The International and Comparative Law Quarterly, p. 242.; Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, p. 208

ทั่วไปด้วย ดังนั้น ถ้าผู้เสียหายต้องการค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเจ็บปวดและทนทุกข์ทรมาน หรือ จำนวนค่าสินไหมทดแทนที่มากกว่าที่กฎหมาย Road Traffic Act กำหนดก็ต้องฟ้องร้องโดย อาศัยหลักกฎหมายละเมิดทั่วไปด้วย แต่ผู้เสียหายต้องพิสูจน์ถึงความผิดของจำเลย ซึ่งบ่อยครั้งที่ เกี่ยวที่ขอเรียกทั้งสอง ๒ พื้นฐานนี้ ผู้เสียหายเรียกรวมไปในคำฟ้องเดียวกัน ซึ่งผลก็คือว่า ในเยอรมันแม้คดีอุบัติเหตุทางยานยนต์จะใช้หลักความรับผิดโดยเกิดจากบังคับ แต่บ่อยครั้งที่ศาล เยอรมันใช้หลักความผิดกับคดีอุบัติเหตุทางยานยนต์ ลักษณะเช่นนี้เหมือนกับในประเทศไทยทั้ง ที่กล่าวแล้วนั่นเอง^๒

๖. ขอบเขตการใช้บังคับและอื่น ๆ

ในเรื่องการใช้บังคับนั้น กฎหมายของประเทศเหล่านี้มีขอบเขตบังคับต่างกัน กฎหมาย เยอรมันไม่ใช้บังคับในกรณีที่ยานยนต์วิ่งไต่ด้วยความเร็วไม่เกิน ๒๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง^๓ ขณะที่กฎหมายแพ่งฝรั่งเศสและกฎหมายแพ่งโปแลนด์ใช้กว้างขวางกว่า คือกฎหมายแพ่งฝรั่งเศส แม้ สิ่งของ (รวมทั้งยานยนต์) ไม่เคลื่อนที่เลยก็อยู่ภายใต้กฎหมายนี้^๔ และกฎหมายแพ่งโปแลนด์

Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, pp. 208, 209-210.; Kwame Opoku, "Delictual Liability in German Law," The International and Comparative Law Quarterly, p. 242.

^๒ ดู คอนตัน หน้า ๔๗.

^๓ E.J. Cohn, Manual of German Law, p. 165.

^๔ Paul Esmein, "Liability in French Law for Damages Caused by Motor Vehicle Accidents," The American Journal of Comparative Law, pp. 157-158.

ก็กำหนดเพียงว่ายานยนต์ต้องเคลื่อนที่เท่านั้น แต่ไม่กำหนดความเร็วไว้แต่อย่างใด" นอกจากนี้ ตามกฎหมายเยอรมันความรับผิดเกิดจากเพื่ออุบัติเหตุทางยานยนต์ไม่ใช่บังคับในกรณีที่ยุเสียหาย เป็นลูกจ้างซึ่งผู้ครอบครองยานยนต์ว่าจ้างให้ทำงานเกี่ยวกับยานยนต์ หรือเป็นลูกจ้างซึ่งโดยสาร ในยานยนต์นั้น^๒ ในกฎหมายแพ่งโปแลนด์ก็เช่นกัน ความรับผิดของหน่วยงานทางเศรษฐกิจสังคมน (units of Socialised economy) ที่มีต่อลูกจ้างของตน ไม่ใช้รับผิดโดยเกิดจาก แต่รับผิด ตามหลักความผิดทั่วไป ทั้งนี้ตามกฎหมาย decree of ๑๙๕๔ ซึ่งใช้กับความรับผิดโดยเกิดจาก เพื่ออุบัติเหตุทางยานยนต์ด้วย" ตามกฎหมายเยอรมันและกฎหมายแพ่งโปแลนด์ลูกจ้างผู้เสียหาย เช่นนี้จะฟ้องร้องนายจ้างได้ก็เฉพาะโดยอาศัยหลักละเมิดทั่วไป ซึ่งวางพื้นฐานอยู่บนความผิดหรือ เรื่องสัญญาว่าด้วยการผิดสัญญา ซึ่งผู้เสียหายต้องพิสูจน์ถึงความจงใจหรือประมาทเลินเล่อของ จำเลย^๓ ต่างกับกฎหมายแพ่งฝรั่งเศสซึ่งลูกจ้างที่ได้รับมอบสิ่งของ (รวมทั้งยานยนต์) และ ได้รับความเสียหายจากสิ่งของนั้น ย่อมยกข้อสันนิษฐานความผิดขึ้นฟ้องร้องนายจ้างให้รับผิดโดย เกิดจากได้^๔

๑ W.J. Wagner, "Obligations In Polish Civil Law," in Polish Civil Law, pp. 241-242.

๒ E.J. Cohn, Manual of German Law, p. 165.

๓ W.J. Wagner, "Obligations In Polish Civil Law," in Polish Civil Law, p. 243.

๔ E.J. Cohn, Manual of German Law, pp. 155-156.; W.J. Wagner, "Obligations In Polish Civil Law," in Polish Civil Law, p. 243.

๕ Paul Esmein, "Liability in French Law for Damages Caused by Motor Vehicle Accident," The American Journal of Comparative Law, pp. 160-161.

ในเยอรมัน กฎหมายความรับผิดโดยเกิดชาคเพื่อยานยนต์นี้ใช้บังคับในกรณีบุคคลที่บาดเจ็บเป็นผู้โดยสารในทางการค้าด้วย^๑ แต่ในทางกฎหมายแพ่งโปแลนด์ ความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งเพื่ออุบัติเหตุทางยานยนต์เป็นไปตามหลักที่ใช้กับอุบัติเหตุทางการอุตสาหกรรม^๒ ไม่ใช่กฎหมายนี้ ในกฎหมายแพ่งฝรั่งเศสความรับผิดของผู้รับขนคนโดยสาร เพื่ออุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในขณะที่โดยสารไปยังสถานที่หนึ่งตามที่ตกลงในสัญญารับขน ไม่ได้เป็นไปตามความรับผิดทางละเมิดไม่ว่ามาตรา ๑๓๖๒ หรือมาตราอื่น ๆ ในเรื่องละเมิด แต่เป็นความรับผิดทางสัญญาซึ่งถือว่าผู้รับขนไม่ปฏิบัติหน้าที่ให้ถูกต้องตามสัญญา อย่างไรก็ตาม ในฝรั่งเศส แม้ความรับผิดของผู้รับขนจะเป็นไปตามความรับผิดทางสัญญา ไม่ใช่ความรับผิดโดยเกิดชาคตามมาตรา ๑๓๖๔ แต่ก็ไม่เป็นเรื่องสำคัญนัก เพราะศาลสูงฝรั่งเศส (Court of Cassation) วินิจฉัยว่าในเรื่องสัญญาขนส่งกรณีอุบัติเหตุเกิดแก่คนโดยสาร ผู้รับขนที่ตกอยู่ภายใต้ข้อสันนิษฐานความรับผิดด้วย จึงมีผลเช่นเดียวกับความรับผิดตามมาตรา ๑๓๖๔^๓

^๑ Kwame Opoku, "Delictual Liability in German Law," The International and Comparative Law Quarterly, pp. 241-242.; E.J. Cohn, Manual of German Law, p. 166.

^๒ W.J. Wagner, "Obligations In Polish Civil Law," in Polish Civil Law, p. 241.

^๓ Paul Esmein, "Liability in French Law for Damages Caused by Motor Vehicle Accident," The American Journal of Comparative Law, p. 162.

นอกจากนี้ ในกรณีผู้เสียหายโดยสารรถคันที่เกิดอุบัติเหตุในฐานะแขกของผู้ประกอบการ (transport as a guest) หรือโดยสารด้วยความเอื้อเฟื้อมีอริยาศัยไมตรีของผู้ประกอบการ (conveys as a courtesy หรือ transport gracieux) ตามกฎหมายแพ่งฝรั่งเศส กฎหมายเยอรมัน และกฎหมายแพ่งโปแลนด์ ผู้โดยสารในฐานะแขกนี้ไม่ได้รับความคุ้มครองจากกฎหมายความรับผิดโดยเกื้อชากเพื่อยานยนต์ เขาจะต้องฟ้องร้องเรียกค่าสินไหมทดแทนจากผู้ประกอบการยานยนต์โดยอาศัยหลักความรับผิดทางละเมิดทั่วไป ซึ่งเขาต้องพิสูจน์ถึงความผิดของผู้ประกอบการหรือผู้ขับ^๒ กรณีดังกล่าวศาลสูงฝรั่งเศส (Court of Cassation) ได้วินิจฉัยวางหลักไว้ว่า ผู้ประกอบการและผู้โดยสารไม่มีสัญญาสัมพันธ์กัน จึงไม่มีความรับผิดทางสัญญา จะฟ้องร้องได้ก็แต่โดยอาศัยหลักละเมิดทั่วไปเท่านั้น^๒ คำว่า "โดยสารด้วยความเอื้อเฟื้อมีอริยาศัย" นี้ ตามกฎหมายแพ่งฝรั่งเศส และกฎหมายแพ่งโปแลนด์ ให้ความหมายว่าหมายถึงผู้โดยสารซึ่งโดยสารโดยไม่มีหนี้หรือข้อตกลงใด ๆ กับผู้ประกอบการ ผู้โดยสารนี้จะคงโดยสารโดยไม่เสียมูลค่าหรือสิ่งตอบแทนใด ๆ เลย หลักเกณฑ์นี้คงเป็นเกื้อชาก เพราะถ้ามีการจ่ายค่าตอบแทนใด ๆ ที่ตีค่าเป็นเงินได้แม้เพียงบางส่วนและไม่เต็มมูลค่า ก็ไม่ถือเป็นการโดยสารด้วยอริยาศัยทำให้

Paul Esmein, "Liability in French Law for Damages Caused by Motor Vehicle Accidents," The American Journal of Comparative Law, pp. 162-163.; Kwame Opoku, "Delictual Liability in German Law," The International and Comparative Law Quarterly, p. 242.; W.J. Wagner, "Obligations In Polish Civil Law," in Polish Civil Law, p. 242.

^๒ Paul Esmein, "Liability in French Law for Damages Caused by Motor Vehicle Accidents," The American Journal of Comparative Law, p. 162.

ความรับผิดของผู้ครอบครองเป็นไปตามหลักความรับผิดโดยเกิดขาด ไม่ใช่หลักละเมิดทั่วไป การพิจารณาว่าเป็นการโดยสารถ้อยอภัยหรือไม่นั้น เพียงแต่ไม่มีการจ่ายค่าโดยสารถือว่าเป็นการโดยสารถ้อยอภัยแล้วยังไม่ไ้ แต่การโดยสารถั้นต้องไม่มีความมุ่งหมายอย่างอื่นยิ่งไปกว่าการสร้างความปลอดภัยหรือบริการแก่ผู้โดยสารเลยทีเดียว การที่ผู้โดยสารให้ประโยชน์ตอบแทนบางอย่าง แม้ไม่เป็นตัวเงินหรือเป็นประโยชน์โดยอ้อมแก่ผู้ครอบครอง ไม่ถือเป็นการโดยสารถ้อยอภัย ยกตัวอย่างเช่น ผู้ครอบครองขับรถรับแพทย์ไปรักษาคนป่วย. รับพยาบาลไปเผ่าไข้ หรือรับคนที่เดินอยู่ข้างทางให้ช่วยบอกทาง ให้บุคคลซึ่งผู้ครอบครองต้องการขายรถให้โดยสารถือหรือรับไปตรวจงานรับเหมาตามสัญญา นอกจากนี้ บางกรณีแม้เป็นการโดยสารถ้อยอภัยโดยไม่เสียมูลค่า แต่ผู้โดยสารมีสิทธิได้รับประโยชน์บางอย่าง เช่น ลูกจ้างโดยสารถือรับ-ส่งไปกลับจากที่ทำงานที่นายจ้างจัดให้ เช่นนี้ไม่ถือว่าเป็นการโดยสารถ้อยอภัย และกรณีก็เป็นเช่นเดียวกันถ้าบุคคลที่ให้โดยสารถือมีหน้าที่ต้องให้บุคคลนั้นโดยสารถือ เช่น ขับรถนำนักโทษไปยังเรือนจำ เป็นต้น กรณีทั้งหมดนี้ ผู้โดยสารถืออาจให้ผู้ครอบครองรับผิดโดยเกิดขาดได้

ในกฎหมายเยอรมัน ผู้ขับต้องรับผิดด้วย แต่คำสั่งกล่าวว่าแม้ผู้ครอบครองจะรับผิดตามหลักความรับผิดโดยเกิดขาด แต่ผู้ขับก็รับผิดตามหลักความผิดทั่วไป ไม่ใช่ตามหลักความรับผิดโดยเกิดขาด ผู้ขับอาจหลุดพ้นจากความรับผิดได้ถ้าพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายไม่ไ้เกิดจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของตน แต่ลักษณะพิเศษเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขับก็คือว่า ตาม

Paul Esmein, "Liability in French Law for Damages Caused by Motor Vehicle Accidents," The American Journal of Comparative Law, pp. 162-163.; W.J. Wagner, "Obligations In Polish Civil Law," in Polish Civil Law, pp. 246-247.

Road Traffic Act (มาตรา ๔ a) ได้เปลี่ยนภาระการพิสูจน์ (reversed burden of proof) จากผู้เสียหาย ให้เป็นหน้าที่ของผู้ขับ แทนที่จะเป็นหน้าที่ของโจทก์ผู้เสียหายดังเช่นหลักละเมิดทั่วไป^๑ วิธีการดังกล่าวนี้ก็เหมือนกับกฎหมายยานยนต์ของเคมมาร์ค สวีเดน ฟินแลนด์ ดังกล่าวมาแล้วนั่นเอง^๒

นอกจากนี้ ในกฎหมายแพ่งโปแลนด์ การใช้บังคับความรับผิดโดยเกิดจากเพื่ออุบัติเหตุทางยานยนต์ มาตรา ๔๓๖ (๑) ประมวลกฎหมายแพ่ง ยังมีขอบเขตจำกัดอีกประการหนึ่งคือ ในกรณีที่ผู้ขับประมาทเลินเล่อหรือ มีส่วนประมาทเลินเล่อในการขับยานยนต์ เป็นเหตุให้สมาชิกในครอบครัวของตนได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต และสมาชิกในครอบครัวฟ้องผู้ขับนั้นหรือคู่กรณีอีกฝ่าย เรียกค่าสินไหมทดแทน ศาลสูงโปแลนด์วินิจฉัยคดีลงวันที่ ๑๐ กันยายน ๑๙๖๕ ว่า ผู้ขับไม่ต้องรับผิด ครอบครัวของผู้ขับต้องรับผลแห่งความประมาทเลินเล่อของผู้ขับเพราะ " แท้จริงเขาคือสมาชิกคนหนึ่ง ซึ่งมีความผูกพันในทางครอบครัว และเป็นสมาชิกซึ่งอยู่ร่วมกันในครอบครัวนั้น " นอกจากนี้ตาม Ordinance of the Council of Ministers on mandatory motor insurance of April ๒๔, ๑๙๖๔ (Dz.U.๑๙๖๔ item ๔๕) ยังกำหนดว่า การประกันภัยไม่คุ้มครองถึงญาติใกล้ชิดของบุคคลซึ่งรับผิดเพื่ออุบัติเหตุ เว้นแต่ในกรณีถึงแก่ความตาย ผลของหลักเกณฑ์นี้ก็คือว่า ในโปแลนด์ ญาติสนิทไม่มีโอกาสได้รับค่าสินไหมทดแทนเต็มจำนวน และความเสียหายก็ถูกแบ่งปันออกไป^๓ หลักกฎหมายละเมิดของโปแลนด์เช่นนี้ก็คล้ายกับหลัก Imputed

^๑ E.J. Cohn, Manual of German Law, p. 166.; Kwame Opoku, "Delictual Liability in German Law;" The International and Comparative Law Quarterly, p. 242.

^๒ ดู ตอนที่ หน้า ๑๕๐-๑๕๑.

^๓ W.J. Wagner, "Obligations In Polish Civil Law," in Polish Civil Law, pp. 242-243.

Contributory Negligence ของประเทศในกลุ่ม Common Law ที่กล่าวแล้ว และคอมมัยกเล็กไปนั่นเอง

สาระของกฎหมายความรับผิดโดยเกิดขาดเพื่ออุบัติเหตุทางยานยนต์ที่ควรต้องกล่าวอีกก็คือว่า ในกฎหมายแห่งโปแลนด์ ความรับผิดเพื่ออุบัติเหตุทางยานยนต์นี้ จะจำกัดหรือยกเว้นโดยทำข้อตกลงไว้ล่วงหน้าไม่ได้^๒ ในกฎหมายเยอรมันก็เช่นกัน ในเรื่องการโยกสารเพื่อสินจ้างในทางการค้า ผู้รับขนและผู้โยกสารจะตกลงจำกัดหรือยกเว้นความรับผิดของผู้รับขนไม่ได้^๓

ข. การให้บุคคลซึ่งสามารถรับผิดชอบใช้คำสั่งใหม่ทดแทนแก่ผู้เสียหายได้เป็นผู้รับผิดชอบในการกระทำละเมิดของผู้อื่น

นอกจากการเปลี่ยนแปลงที่กล่าวมาเพื่อให้ผู้เสียหายมีโอกาสมากขึ้นในการได้รับชดใช้คำสั่งใหม่ทดแทนแล้ว ก็ได้มีการเปลี่ยนแปลงในกฎหมายอีกอันหนึ่งคือ การให้บุคคลที่มีความสามารถทางการเงินเป็นผู้รับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจากการกระทำละเมิดของผู้อื่น เนื่องจากเห็นว่าบ่อยครั้งที่บุคคลเกิดอุบัติเหตุโดยละเมิดไม่สามารถรับผิดชอบใช้ตามความรับผิดของตนได้ การเปลี่ยนแปลงนี้เห็นได้ในการเปลี่ยนแปลงในกฎหมายของประเทศที่ยกเป็นแบบอย่างของกลุ่ม Common Law และกฎหมายของประเทศที่ยกเป็นแบบอย่างของกลุ่มที่ใช้ระบบกฎหมายอื่น ๆ ดังนี้

๑. กฎหมายประเทศที่ใช้ระบบกฎหมาย Common Law

การเปลี่ยนแปลงในกฎหมายละเมิดในประเทศกลุ่ม Common Law ซึ่งพยายามให้บุคคล

^๑ คอนคิน หน้า ๑๑๘, ๑๓๘-๑๔๑.

^๒ W.J. Wagner, "Obligations In Polish Civil Law," in Polish Civil Law, p. 247.

^๓ Kwame Opoku, "Delictual Liability in German Law," The International and Comparative Law Quarterly, pp. 241-242.

ที่มีความสามารถทางการเงินพอที่จะรับผิดชอบค่าสินไหมทดแทนได้ เป็นผู้รับผิดชอบแท้จริงในการกระทำละเมิดของผู้อื่น อาจเห็นได้จากกรณียุติความรับผิดเพื่อการกระทำละเมิดของผู้อื่น

(expansions of the doctrine of vicarious liability) ทั้งโดยคำพิพากษาของศาลและโดยการออกกฎหมายให้บุคคลหนึ่ง (ซึ่งมีความสามารถทางการเงินพอที่จะรับผิดชอบได้) รับผิดชอบเพื่อความประมาทเลินเล่อของผู้อื่น (ซึ่งมักไม่สามารถรับผิดชอบทางการเงินได้) ตัวอย่างอันหนึ่งของการเปลี่ยนแปลงนี้ก็คือ เช่น ในสหรัฐอเมริกา ศาลของบางมลรัฐล้มล้างหลักทั่วไปที่ว่า บิดามารดาไม่ต้องรับผิดชอบในการกระทำละเมิดของบุตร โดยเสนอให้ใช้หลักรถยนต์ของครอบครัว (the family car doctrine) ซึ่งตามหลักนี้ เมื่อบุคคลใดมีรถยนต์ไว้เพื่อความพอใจและความสนุกสนานของครอบครัวของตนแล้ว ถ้ามีการใช้รถยนต์คันนี้เพื่อความมุ่งหมายดังกล่าว โดยบุคคลซึ่งเป็นเจ้าของยินยอมชัดเจนหรือโดยปริยาย เจ้าของและผู้ขับขี่จะอยู่ในฐานะเช่นเดียวกับนายจ้างและลูกจ้าง (master and servant) ซึ่งเจ้าของต้องรับผิดชอบในละเมิดที่เกิดจากการกระทำของผู้ขับขี่ และโดยเหตุที่หลักนี้ถือว่าความพอใจของสมาชิกแต่ละคนในครอบครัวเป็นส่วนหนึ่งของความพอใจของครอบครัวด้วย ดังนั้น การที่เด็กขับรถตามความพอใจของตัวเอง ก็ถือว่าอยู่ในขอบเขตของการใช้รถยนต์เพื่อความพอใจของครอบครัว ซึ่งบิดาต้องรับผิดชอบ

มลรัฐ Massachusetts ปฏิเสธไม่ยอมรับหลักรถยนต์ของครอบครัวนี้ แต่หาวิธีแก้ไขที่กับบรรลุลอยอย่างเดียวกันโดยใช้กฎหมายลายลักษณ์อักษรเรื่องตัวแทน (an agent statute) ซึ่งโดยหลักแล้วเพราะใช้ได้กับหลายกรณีมากกว่า ตามกฎหมายนี้ กำหนดข้อสันนิษฐานไว้ว่า รถยนต์ซึ่งเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุที่นั้นขับหรืออยู่ภายใต้การควบคุมโดยบุคคลซึ่งเจ้าของยานยนต์ที่จดทะเบียน

Fowler V. Harper and Fleming James, Jr., The Law of Torts, Vol. 2 (Boston, Mass.: Little Brown and Company, 1956), p.1412.; Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, p. 73.

ต้องรับผิดชอบกฎหมายในการกระทำของบุคคลนั้นในฐานะตัวการรับผิดชอบในการกระทำละเมิดของ
 ตัวแทน เจ้าของรถมีหน้าที่ต้องพิสูจน์แก่ตัว ให้พยานหลักฐานที่พอเป็นเจ้าของซึ่งจดทะเบียน
 ยานยนต์คันนั้น (แม้ว่าขณะเกิดอุบัติเหตุคนจะเป็นผู้ครอบครองหรือไม่ก็ตาม) ข้อเท็จจริงซึ่งกำหนด
 ให้การจดทะเบียนยานยนต์เป็นเหมือนหลักฐานเบื้องต้น (prima facie evidence) ของความ
 รับผิดชอบนี้ ทำให้โจทก์พิสูจน์ได้ง่ายขึ้น โจทก์เพียงแต่หาพยานหลักฐานมาแสดงว่า ยานยนต์นั้นจดทะเบียน
 ในนามของจำเลย เพื่อให้คดีได้รับการไต่สวนโดยคณะลูกขุน แม้ว่าจำเลยจะหาพยานซึ่งแสดงข้อ
 เท็จจริงตรงกันข้ามมาแสดง ก็ยังคงมีปัญหาที่คณะลูกขุนต้องพิจารณาว่า หลักฐานการจดทะเบียน
 ยานยนต์ซึ่งเป็นหลักฐานเบื้องต้นมีน้ำหนักกว่าหรือไม่ และข้อต่อสู้ของจำเลยนั้นพิสูจน์ได้เพียงพอ
 ที่จะโต้แย้งผลของหลักฐานเบื้องต้นหรือไม่^๒ อย่างไรก็ตาม วิธีการของมลรัฐ Massachusetts
 ซึ่งประกันว่าคดีของโจทก์จะได้รับการไต่สวนโดยคณะลูกขุนนี้ อาจไม่เป็นประโยชน์แก่โจทก์
 เพราะว่า คณะลูกขุนมีดุลพินิจอิสระที่จะวินิจฉัยว่าโจทก์ควรชนะคดีหรือไม่ก็ได้^๓

^๑ William L. Prosser, Handbook of The Law of Torts, p.497 at
 note 30.; Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection
 for the Traffic Victim —A Blueprint for Reforming Automobile Insurance
 ; pp 73-74.

^๒ ก. Thomas v. Meyer Store Inc., 268 Mass. 587, 589, 168 N.E. 173
 , 179 (192) ก. Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection
 for the Traffic Victim —A Blueprint for Reforming Automobile Insurance
 , p. 74 at note 202.

^๓ Fowler V. Harper and Fleming James, Jr., The Law of Torts, p.
 782.; Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for
 the Traffic Victim —A Blueprint for Reforming Automobile Insurance,
 p. 74.

ตัวอย่างอีกอันหนึ่งของการเปลี่ยนแปลงประเภทนี้ก็ได้แก่ การออกบทบัญญัติกฎหมาย ขยายความรับผิดเพื่อการกระทำละเมิดของผู้อื่นเกี่ยวกับรถยนต์ เช่น ในสหรัฐอเมริกาบางมลรัฐ มลรัฐ California และ มลรัฐ New York เป็นตัวอย่าง ให้ออกกฎหมายกำหนดให้เจ้าของ ยานยนต์รับผิดเพื่อความประมาทเลินเล่อของบุคคลซึ่งขับยานยนต์ด้วยความยินยอมชัดแจ้งหรือโดย ปริยายของเจ้าของ^๑ ในแคนาดาก็เช่นกัน ในบางรัฐ เช่น รัฐ Ontario ใน ค.ศ. ๑๙๓๐ มีบทบัญญัติกฎหมาย (legislation)^๒ กำหนดให้เจ้าของยานยนต์รับผิดเพื่อความสูญเสียหรือเสียหายที่บุคคลใดได้รับโดยความประมาทเลินเล่อ (ของบุคคลใด) ในการขับยานยนต์ บนทางหลวง เว้นแต่ยานยนต์นั้นไปอยู่ในความครอบครองของบุคคลอื่นนอกจากเจ้าของหรือคนขับ รถของเจ้าของ โดยเจ้าของไม่ยินยอม (เช่น ซูโมย)^๓ ประเทศที่เปลี่ยนแปลงในแนวทางนี้ อีกประเทศหนึ่งก็คือ ประเทศออสเตรเลีย กฎหมาย common law (คำพิพากษาของศาล) ได้ ขยายหลักความรับผิดเพื่อผู้อื่น โดยการให้เจ้าของยานยนต์รับผิดเพื่อความประมาทเลินเล่อของ บุคคลอื่นใดที่ขับยานยนต์ของตน แม้ว่าเจ้าของยานยนต์จะไม่มีข้อควรถูกตำหนิก็ตาม เกมิในทาง

^๑ คือ California Vehicle Code s. 17150; New York Vehicle & Traffic Law s. 388 (1). ประมวลกฎหมายยานยนต์ของมลรัฐ California กำหนดว่า ความรับผิดที่กำหนดเฉพาะความมาตรา ๑๗๑๕๐ นั้น จำกัดไม่เกิน ๑๐,๐๐๐/๒๐,๐๐๐ ดอลลาร์ สำหรับความบาดเจ็บทางร่างกายหรือเสียชีวิต (personal injury) และจำกัดไม่เกิน ๕,๐๐๐ ดอลลาร์ สำหรับความเสียหายแก่ทรัพย์สิน ดู Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, p. 74 at note 204.

^๒ คือ Road Security Ordinance 1970, c.202, s.132 (1) ดู Allen M. Linden, Canadian Tort Law, p. 513.

^๓ Ibid.

ทฤษฎี เจ้าของยานยนต์อาจรับผิดชอบเพื่ออุบัติเหตุที่บุคคลอื่นก่อขึ้นจากการขับยานยนต์ให้หนึ่งในสองกรณีดังนี้ คือ กรณีรับผิดชอบเพื่อการกระทำของผู้อื่น (vicariously) ถ้าผู้ขับเป็นลูกจ้างหรือตัวแทน (เช่น พนักงานขับรถยนต์) หรือรับผิดชอบส่วนตัว (personally) (จากการกระทำของตนเอง) ถ้าเจ้าของบกร่องในการที่เชื่อใจและมอบยานยนต์ให้บุคคลที่คอยความสามารถในการขับที่ไป (เช่น คนขับรถไม่ชำนาญ) ศาลออสเตรเลียขยายหลักความรับผิดชอบออกไปจากกรณีหลังนี้เองให้เจ้าของยานยนต์รับผิดชอบ ความรับผิดชอบของเจ้าของยานยนต์เช่นนี้ ตามกฎหมายออสเตรเลียอาจแบ่งได้เป็น ๒ กรณี คือ กรณีที่เจ้าของยานยนต์อนุญาตให้คนอื่นขับรถ โดยมีตัวเจ้าของเองนั่งหรือหลับไปในรถคล้ายเหมือนกับเป็นผู้โดยสาร เหตุที่ให้เจ้าของรับผิดชอบเพราะเห็นว่า ลักษณะเช่นนี้เจ้าของยังคงรักษาสีทธิในการควบคุมการขับรถอยู่ (และเป็นข้อสันนิษฐานว่าเขายังควบคุมอยู่ เว้นแต่มีหลักฐานว่าเขาเจตนาสละการควบคุมการขับรถ) อีกกรณีหนึ่งก็คือแม้ว่าเจ้าของจะไม่อยู่ในรถในขณะที่เกิดอุบัติเหตุ เจ้าของก็อาจรับผิดชอบเพื่อการกระทำของผู้ขับซึ่งไม่ใช่ลูกจ้างของตน ความรับผิดชอบกรณีนี้จะเกิดขึ้นเมื่อเจ้าของซื้อหรืออนุญาตให้บุคคลอื่นขับรถตามความประสงค์ของตน (his own purposes) แม้เพียงบางส่วนก็ตาม ตัวอย่างคดีที่มีการใช้หลักนี้ก้าวไปไกลที่สุด คือ คดี *Ormrod v. Crossville Motor* (๑๙๕๓) ๑ W.L.R.๑๑๒๐ (C.A.) ซึ่งจำเลยให้เพื่อนขับรถของตนจากกรุง London ไปยังเมือง Monte Carlo ไปหาคนและภรรยาซึ่งอยู่ที่นั่นเพื่อเที่ยววันหยุดในสวิสเซอร์แลนด์ด้วยกัน โดยอนุญาตให้เพื่อนขับรถอ้อมเข้าไปในฝรั่งเศสเพื่อทำธุระส่วนตัวได้ แต่ประสบอุบัติเหตุชนกันกับรถยนต์โดยสารขณะอยู่ในอังกฤษ ศาลวินิจฉัยว่าเจ้าของต้องรับผิดชอบ การขยายความรับผิดชอบของเจ้าของเพื่อการกระทำของผู้อื่นนี้ บางครั้งก็ให้เหตุผลกันว่า เพราะผู้ขับเป็นตัวแทนของเจ้าของ แต่เหตุผลอีกอันหนึ่งซึ่งมีปัจจุบันได้รับการสนับสนุนมากที่สุด ก็คือว่าเจ้าของมอบหน้าที่ขับรถยนต์แก่ผู้อื่นเพื่อประโยชน์ของเจ้าของเอง อย่างไรก็ตามศาลรวมทั้งศาลสูงออสเตรเลียซึ่งวินิจฉัยในคดีบันทึกฐานคือ คดี *Launchbury v. Morgans* (๑๙๗๓) A.C.๑๒๗. เห็นว่าการออกกฎหมายเช่นนี้ไม่มีหลักเกณฑ์เป็นแต่เพียงนโยบายเท่านั้น

การพัฒนาหลักกฎหมายละเมิดในประเทศดังกล่าว โดยให้เจ้าของยานยนต์รับผิดชอบนี้ เป็นผลมาจากปัญหาการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บเกิดจากการจราจรทางยานยนต์ และจากการพิจารณามองเห็นข้อเท็จจริงว่า ผู้ขับมักเป็นคนที่หลักลอยเมื่อเปรียบเทียบกับเจ้าของยานยนต์จึงน่าจะ

เอาประกันภัยไว้อย่างยิ่ง หรือมีเงินก็สามารถรับความสูญเสียไว้ดีกว่า ยิ่งกว่านั้น กฎหมายเช่นนี้จะกระตุ้นให้เจ้าของเพิ่มความระมัดระวังในการเลือกบุคคลที่รับผิดชอบในการขับรถยนต์ของตน

๒. กฎหมายของประเทศในกลุ่มที่ใช้ระบบกฎหมาย Civil Law, Nordic Law และ Socialist Law

ประเทศที่ยกเป็นแบบอย่างของกลุ่มประเทศอื่น ๆ ก็มีบทบัญญัติในกฎหมายละเมิดให้บุคคลที่มีความสามารถรับผิดชอบใช้คำสั่งใหม่ทดแทนได้ ร่วมรับผิดชอบใช้ในการทำละเมิดของบุคคลอื่น (vicarious liability) คล้ายกับประเทศกลุ่ม Common Law ที่กล่าวแล้วเช่นกัน เช่น กฎหมายแพ่งเยอรมัน (BGB) มาตรา ๔๓๒^๒ กฎหมายแพ่งฝรั่งเศส มาตรา ๑๓๑๐^๓ กฎหมายแพ่งโปแลนด์ ค.ศ. ๑๙๖๔ มาตรา ๔๒๙^๔ กำหนดให้บิดามารดา ผู้ปกครอง (guardian) ผู้พิทักษ์ (curator) ผู้ดูแล (tutor) และครูบาอาจารย์รับผิดชอบเพื่อการกระทำละเมิดของผู้อยู่ภายใต้การปกครองทางสภาพร่างกายหรือจิตใจ นักเรียน ซึ่งอยู่ในความปกครองดูแลของตน ซึ่งก่อความเสียหายแก่บุคคลภายนอก เว้นแต่บิดามารดา ผู้ปกครอง ผู้พิทักษ์ ผู้ดูแล และครูบาอาจารย์ได้ปฏิบัติหน้าที่ดูแลตามสมควรและจำเป็นแล้ว หรือใ้ความว่าความเสียหายยอมเกิดขึ้น แม้จะปฏิบัติหน้าที่ตามสมควรแล้วก็ตาม หลักความรับผิดชอบเพื่อผู้อื่นที่อาจเห็นได้ชัดที่สุดก็คือ ความรับผิดชอบของนายจ้างเพื่อการกระทำละเมิดของลูกจ้างในทางการที่จ้าง ซึ่งในกฎหมายแพ่งของประเทศฝรั่งเศส

^๑ Allen N. Linden, Canadian Tort Law, p. 513.; John G. Fleming, Law of Torts, p. 373.

^๒ Kwame Opoku, "Delictual Liability in German Law," The International and Comparative Law Quarterly, p. 239.

^๓ F.H. Lawson; A.E. Anton; and L. Neville Brown, eds., Amos and Walton's Introduction to French Law, pp. 226-228.

^๔ Adam Szpunar, "The Law of Tort in the Polish Civil Code," The International and Comparative Law Quarterly; pp. 89-90.

(Civil Code มาตรา ๑๓๔๔(๕))^๑ เยอรมัน (BGB มาตรา ๔๓๑)^๒ เคนมาร์ค และนอร์เวย์^๓ ไปแลนค์ (Civil Code of ๑๙๖๔ มาตรา ๔๓๐)^๔ และสหภาพโซเวียต (R.S.F.S.R. Civil Code of ๑๙๖๔ มาตรา ๔๔๖ และ ๔๔๗ ว่าด้วยควมรับผิดชอบขององค์กรรัฐบาลในการกระทำละเมิดของข้าราชการ)^๕ มีอยู่ ตามหลักกฎหมายความรับผิดชอบเพื่อการกระทำละเมิดของผู้อื่นนี้ ถ้าบุคคลหนึ่งอยู่ในความควบคุมดูแลข้ายานยนต์ไปทำละเมิดก่อความเสียหายแก่บุคคลอื่น บุคคลผู้ควบคุมดูแลบุคคลเหล่านั้นต้องร่วมรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่บุคคลผู้เสียหายด้วย

นอกจากการเปลี่ยนแปลงเหล่านี้ซึ่งไม่รุนแรงนักในการที่จะประกันว่าจำเลยสามารถรับผิดชอบทางการเงินได้แล้ว ในประเทศที่ยกเป็นแบบอย่างของระบบกฎหมายต่าง ๆ ยังได้มีการเสนอให้ใช้โครงการต่าง ๆ ซึ่งก้าวหน้าอย่างมาก (ยกเว้นประเทศสหภาพโซเวียต ซึ่งใช้เฉพาะกฎหมายความรับผิดโดยเด็ดขาดเพื่อข้ายานยนต์เท่านั้นไม่ได้พัฒนาระบบกฎหมายเกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายทางข้ายานยนต์นี้ต่อไปอีก) โครงการที่ใช้กันแพร่หลายที่สุด คือ การบังคับให้ประกันภัยความรับผิดทางละเมิด (compulsory liability insurance) นอก

^๑ F.H. Lawson; A.E. Anton, and L. Neville Brown, eds., Amos and Walton's Introduction to French Law, pp. 226-227, 229-231.

^๒ Kwame Opoku, "Delictual Liability in German Law," The International and Comparative Law Quarterly, p. 239.

^๓ Anders Vinding Kruse, "The Scandinavian Law of Torts — Theory and Practice in the Twentieth Century," The American Journal of Comparative Law, pp. 62-64.

^๔ Adam Szpunar, "The Law of Tort in the Polish Civil Code," The International and Comparative Law Quarterly, pp. 89-92.

^๕ Donald D. Barry, "Soviet Tort Law and The Development of Public Policy," Review of Socialist Law, pp. 235-236.

จากนี้ยังมีการยอมรับใช้วิธีการอื่น ๆ เป็นต้นว่า การออกกฎหมายซึ่งมีผลประกันว่าจำเลยมีความสามารถรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายได้ (financial responsibility laws) ซึ่งใช้อยู่ในสหรัฐอเมริกา ก็จะกล่าวในส่วนที่ ๓ ต่อไป

ค. ผลของการปฏิรูปในขั้นแรกในการแก้ปัญหามีอยู่ในระบบกฎหมายเดิม

เป็นการยากที่จะกล่าวโดยเจาะจงว่า การปฏิรูปในขั้นแรกในประเทศในกลุ่ม Common Law และกลุ่มอื่น ๆ สามารถแก้ไขปัญหเกี่ยวกับภาระอันหนักของโจทก์ผู้เสียหายในการพิสูจน์ถึงความผิดจำเลย ปัญหาผู้เสียหายไม่สามารถชดเชยค่าสินไหมทดแทนได้ ปัญหาเกี่ยวกับหลักกฎหมายละเมิดเดิมซึ่งกว้างไม่ให้ผู้เสียหายได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทน และปัญหาที่เกิดจากการใช้ระบบไต่สวนโดยคณะลูกขุนได้เพียงใด แต่พอกล่าวไว้อย่างกว้าง ๆ ว่า การปฏิรูปในระยะแรกนี้ ทั้งประเทศในกลุ่ม Common Law และอื่น ๆ สามารถบรรเทาปัญหาเหล่านี้ที่ประเทศตนเผชิญอยู่ลงได้

ส่วนที่ ๓ การปฏิรูปในขั้นที่ ๒ : การออกกฎหมายซึ่งมีผลในการประกันว่าเจ้าของหรือผู้ซื้ยานยนต์สามารถชดเชยค่าสินไหมทดแทนได้. (Financial Responsibility Laws) และการอุดช่องว่างของกฎหมายนี้

แม้จะมีการเปลี่ยนแปลงหลักกฎหมายละเมิด และพยายามให้บุคคลที่สามารถรับผิดชอบใช้ได้เป็นผู้รับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อให้ผู้เสียหายมีโอกาสมากขึ้นในการได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนดังกล่าวในส่วนที่แล้ว แต่การเปลี่ยนแปลงกฎหมายละเมิดในส่วนก่อนก็เป็นแค่เพียงให้ผู้เสียหายมีสิทธิที่จะเรียกร้องตามหลักกฎหมายละเมิดได้เท่านั้น ไม่ได้ประกันว่าผู้เสียหายจะได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนแน่นอน การให้ผู้อยู่ในฐานะที่สามารถรับผิดชอบใช้ได้ก็เช่นกัน ไม่น่าว่าบุคคลที่กฎหมายคาดว่าจะสามารถชดเชยค่าสินไหมทดแทนได้นั้น จะชดเชยได้จริงหรือไม่ บ่อยครั้งที่เคี้ยวที่ผู้เสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ในประเทศที่ยกเป็นแบบอย่างของทุกระบบกฎหมายไม่ได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนเพราะผู้ทำละเมิดและผู้รับผิดชอบรวมไม่สามารถทดแทนได้ เนื่องจากการไม่มีเงินเพียงพอ หรือเพราะผู้เสียหายไม่สามารถหาตัวผู้รับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนได้ เพื่อที่จะประกันว่าผู้เสียหายไม่สามารถหาตัวผู้รับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนได้ เพื่อที่จะ

ประกันว่าผู้เสียหายจะได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแน่นอน เมื่อเรามีสิทธิตามกฎหมาย ประเทศ
 ดังกล่าวนั้นได้ออกกฎหมายในรูปแบบต่าง ๆ ซึ่งมีผลในการประกันว่าจำเลยสามารถรับผิดชอบใช้
 ค่าสินไหมทดแทนได้ (Financial Responsibility Laws) คือ กฎหมายบังคับให้ประกันภัย
 ความรับผิดทางละเมิดที่เกิดจากยานยนต์เพื่อบุคคลที่สาม (Compulsory Automobile Tort
 Liability Insurance) และกฎหมายที่ทำให้จำเลยมีฐานะทางการเงินที่จะรับผิดชอบใช้
 (Financial Responsibility Laws) แยกกฎหมายที่ใช้แพร่หลายที่สุดก็คือ กฎหมายประเภท
 แรกซึ่งประเทศที่ยกเป็นแบบอย่างเกือบทุกประเทศใช้อยู่ (ยกเว้นสหภาพโซเวียต) ส่วนกฎหมาย
 ประเภทหลังใช้อยู่เฉพาะในสหรัฐอเมริกา (เกือบทุกรัฐ) และ แคนาดา (บางจังหวัด) นอกจากนี้
 นี้ ก็ยังมีวิธีการอีกหลายวิธี ทั้งที่เป็นกฎหมายและไม่เป็นกฎหมาย ซึ่งพยายามออกข้อไขของกฎ
 หมายนี้ ได้แก่ กฎหมายจัดตั้งกองทุนเงินเพื่อชำระค่าสินไหมทดแทนตามคำพิพากษาที่จำเลยไม่
 ปฏิบัติตาม (Unsatisfied Judgment Fund Acts) การเอาประกันภัยเพิ่มเติมเพื่อคุ้มครอง
 ความเสียหายที่เกิดจากยานยนต์ซึ่งไม่ได้เอาประกัน (Uninsured Motorist Coverage)
 กฎหมายว่าด้วยการยึดยานยนต์ (Impoundment Laws) การจัดตั้งกองทุนประกันภัยยานยนต์
 (Motor Vehicle Insurance Fund) และข้อเสนออื่น ๆ ของบริษัทประกันภัย

กฎหมายที่มีผลให้จำเลยสามารถรับผิดชอบทางการเงินเหล่านี้มุ่งคุ้มครอง (๑) ผู้กระทำ
 ผิดในอุบัติเหตุทางยานยนต์จากความเสียหายทางการเงินอันเกิดจากคำพิพากษาของศาลที่เขา
 รับผิดชอบตามกฎหมายในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหาย (๒) ผู้เสียหายจากอุบัติเหตุทาง
 ยานยนต์ให้ได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทน แต่เป้าหมายนั้นเน้นที่การคุ้มครองผู้เสียหายจากอุบัติเหตุ
 ทางยานยนต์เป็นสำคัญ นอกจากเป้าหมายเหล่านี้แล้ว กฎหมายที่มีผลให้จำเลยสามารถรับผิดชอบ
 ทางการเงินยังมีลักษณะอื่น ๆ อีก ๓ ประการ คือ (๑) กฎหมายเหล่านี้ทั้งหมดกำหนดให้การที่
 บุคคลแต่ละคน (ซึ่งฝ่าฝืนหน้าที่ตามกฎหมายในการใช้ยานยนต์) ประเภทของบุคคล (ซึ่งใช้ยาน
 ยนต์แม้จะยังไม่ฝ่าฝืนกฎหมาย) หรือเป็นประชาชนทั้งหมดที่ใช้ยานยนต์ปฏิบัติตามวิธีการของกฎ
 หมายนั้น ๆ เช่น เอาประกันภัยความรับผิด เป็นมูลฐานของการจดทะเบียนยานยนต์ (๒) กฎหมาย
 เหล่านี้ทั้งหมดมุ่งชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายจากอุบัติเหตุ อย่างน้อยก็ในจำนวนที่กฎหมาย
 นั้น ๆ กำหนดไว้ และ (๓) กฎหมายเหล่านี้ทั้งหมดวางพื้นฐานอยู่บนหลักความรับผิดชอบตามกฎหมาย
 ละเมิด สิทธิของผู้เสียหายที่จะได้รับชดใช้ขึ้นอยู่กับ การพิสูจน์ว่าคู่กรณีอีกฝ่ายหนึ่งต้องรับผิดชอบ

กฎหมายในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนความค้ำพิพากษาของศาล ถ้าผู้เสียหายและผู้รับเกี่ยวข้องใน
อุบัติเหตุไม่สามารถตกลงกันได้ ว่าฝ่ายใดเป็นฝ่ายรับผิดชอบ ก็ต้องนำคดีขึ้นสู่ศาลว่าฝ่ายใดเป็นฝ่าย
รับผิดชอบ ผู้ขับเป็นฝ่ายรับผิดชอบค่าใช้จ่ายตามกฎหมายหรือไม่ *

ในส่วนที่จะกล่าวต่อไปนี้จะกล่าวถึงบทบัญญัติกฎหมายที่มีผลในการประกันว่าผู้รับผิด
ชดใช้สามารถชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายได้ในรูปแบบต่าง ๆ ที่กฎหมายในปลายประเทศ
ใช้อยู่ คือ กฎหมายบังคับให้ประกันภัยความรับผิดทางยานยนต์ กฎหมายที่มีผลในการประกันว่า
จำเลยสามารถรับผิดชอบชดใช้ได้ และกฎหมายหรือวิธีการอื่น ๆ ที่มุ่งออกช่องว่างของกฎหมายเหล่านี้
นี้ตามลำดับไป

ก. กฎหมายบังคับให้ประกันภัยความรับผิดทางละเมิดที่เกิดจากยานยนต์เพื่อบุคคลที่
สาม (Compulsory Automobile Tort Liability Insurance Laws)

๑. ประวัติความเป็นมา

กฎหมายซึ่งประกันว่าจำเลยสามารถรับผิดชอบชดใช้ค่าสินไหมทดแทนได้ประเภทหนึ่งได้
แพร่หลายทั่วไปคือ กฎหมายบังคับให้ประกันภัยความรับผิดทางละเมิดที่เกิดจากยานยนต์เพื่อบุคคล
ที่สาม ซึ่งประเทศที่ยกเป็นแบบอย่างทั้งหลายได้บังคับใช้ในระหว่างต้นคริสต์ศตวรรษที่ ๒๐ เนื่อง
จากเห็นว่า แม้การประกันภัยความรับผิดมีอยู่ในประเทศเหล่านี้ แต่ก็ยังไม่แพร่หลายทั่วไปพอที่จะ
คุ้มครองผู้เสียหายส่วนมาก ความคิดพื้นฐานของกฎหมายนี้ก็คือว่า ถ้าผู้ขับได้เอาประกันภัยความ
รับผิดแล้ว ก็จะไม่เป็นผู้ขับยานยนต์ที่ไม่สามารถรับผิดชอบชดใช้ค่าสินไหมทดแทนได้อยู่บนท้องถนน ^๒



Stig Jørgensen, "The Decline and Fall of the Law of Torts,"
The American Journal of Comparative Law, 18(Number 1 1970): 47.

^๒ M.G. Woodroof III; John R. Fonseca, and Alphonse M. Squillante
Automobile Insurance and No-Fault Law, p. 91.

ประเทศแรกที่มีการออกกฎหมายก็คือ เดนมาร์ก ซึ่งออกกฎหมาย Lov. nar.๑๔๔ af ๒๐. marts ๑๙๑๔ ประเทศต่อมาที่ออกกฎหมายบังคับให้ประกันภัยคือ สหรัฐอเมริกา ในมลรัฐ Massachusetts เมื่อตอนต้นของ ค.ศ.๑๙๒๗ และต่อมามลรัฐ New York และ North Carolina ก็ออกกฎหมายเช่นเดียวกันใน ค.ศ.๑๙๔๖ และ ค.ศ.๑๙๔๗ ตามลำดับ ๒

ในประเทศนิวซีแลนด์ ได้ค้นพบการบังคับให้เจ้าของและผู้ขับขี่ยานยนต์เอาประกันภัยความรับผิดใน ค.ศ.๑๙๒๘ โดยออกกฎหมาย Motor Vehicles (Third Party Risks) Act of ๑๙๒๘ (ซึ่งต่อมารวมอยู่ใน Transport Act, ๑๙๔๕) ๓ กฎหมายนิวซีแลนด์นี้เป็นแบบอย่างในการออกกฎหมายนี้ในหลายประเทศ คือ สหราชอาณาจักร (รวมทั้งอังกฤษ) รับไปปรับใช้ (adopted) ใน ค.ศ. ๑๙๓๐ โดยบัญญัติไว้ใน Road Traffic Acts ๑๙๓๐ (ซึ่งต่อมา นำมาบัญญัติไว้ใน Road Traffic Act ๑๙๓๔ Road Traffic Act ๑๙๖๐ และ ปัจจุบัน ใน Road Traffic Act ๑๙๗๒) ๔ ภายหลังแพร่หลายไปทั่วรัฐต่าง ๆ ของออสเตรเลีย

^๑ Henry Ussing, "The Scandinavian Law of Torts —Impact of Insurance on Tort Law," The American Journal of Comparative Law, p. 363.; Bernhard Gomard, "Compensation for Automobile Accidents in the Nordic Countries," The American Journal of Comparative Law, p. 83.; Stig Jørgensen, "The Decline and Fall of the Law of Torts," The American Journal of Comparative Law, p. 48.

^๒ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim —A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, p. 76.

^๓ John G. Fleming, Law of Torts, p. 384.; Alexander C. Castles, "Compulsory Automobile Liability Insurance in Australasia," The American Journal of Comparative Law, p. 257.

^๔ John G. Fleming, Law of Torts, p. 384.; Micheal Parkington, ed. MacGillivray & Parkington on Insurance Law, p. 958.

ในระหว่าง ค.ศ. ๑๙๓๕-๑๙๔๔ (เริ่มจากรัฐ Tasmania ใน ค.ศ. ๑๙๓๕ จนถึงรัฐ Western Australia ใน ค.ศ. ๑๙๔๔) สำหรับประเทศในภาคพื้นยุโรป (นอกจากเดนมาร์กที่กล่าวแล้ว) ประเทศสวีเดนได้ออกกฎหมาย Lov. af ๑๐. maj ๑๙๒๘ om trafikförsäkring å motorfordon (trafikförsäkringslagen) (the Traffic Insurance of Motor Vehicles Act (the Traffic Insurance Act), ๑๐th May, ๑๙๒๘) ใน ค.ศ. ๑๙๒๘ บังคับให้เจ้าของยานยนต์ทุกคนมีหน้าที่ต้องเอาประกันภัยกับบริษัทประกันภัยเอกชนเพื่อภัยความรับผิดชอบต่อความเสียหายในอุบัติเหตุทางการจราจร ประเทศเยอรมันได้ออกกฎหมายบังคับให้ประกันภัยใน ค.ศ. ๑๙๓๗ โดยออกกฎหมาย Pflichtversicherungsgesetz (Compulsory Insurance Law), November ๗, ๑๙๓๗ (๑๙๓๗) IR.G. Bl. ๒๒๒๓ (ซึ่งต่อมาแก้ไขโดยกฎหมายเดียวกัน ลงวันที่ ๑๖ July ๑๙๕๗, (๑๙๕๗) IB.G. Bl. ๗๑๐.)^๓

^๑ John G. Fleming, Law of Torts, p. 384.; Alexander C. Castles, "Compulsory Automobile Liability Insurance in Australasia," The American Journal of Comparative Law, p. 261.

^๒ Ivar Stahl, "Tort Liability and Insurance," in Scandinavian Studies in Law, p. 207.; Bernhard Gomard, "Compensation for Automobile Accidents in the Nordic Countries," The American Journal of Comparative Law, p. 82.; Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, p. 216.

^๓ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, p. 210.; Konrad Zweigert and Hein Kötz, An Introduction to Comparative Law Volume II : The Institutions of Private Law, p. 318.

และประเทศฝรั่งเศสได้ออกกฎหมายบังคับให้ประกันภัยยานยนต์ในปี ค.ศ. ๑๙๕๔ คือ Law of February ๒๓, ๑๙๕๔ หลังจากรื้อมานานเพราะสภาพในฝรั่งเศสก่อนหน้านี้ ผู้ขับขี่ยานยนต์ส่วนมากมักเอาประกันภัยความรับผิดทางละเมิดที่เกิดจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ไว้ จึงสังเกตเห็นว่าจะบังคับให้ประกันภัย แต่ในที่สุดเนื่องจากแม้จะมีการเอาประกันภัยความรับผิดไว้อย่างแพร่หลาย ก็ยังต้องฟ้องคดีซึ่งมีจำนวนมาก เสียค่าใช้จ่าย และมีการจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายล่าช้า ทั้งยังมียานยนต์ที่ไม่ได้เอาประกันภัยความรับผิดอยู่ จึงมีการออกกฎหมายบังคับให้ประกันภัยดังกล่าว ส่วนประเทศโปแลนด์ สภาคณะรัฐมนตรีได้ออก decree of the Council of Ministers ๑๙๖๑ บังคับให้ประกันภัยยานยนต์ซึ่งแบ่งชนิดการคุ้มครองเป็น ๒ ชนิด คือ ความคุ้มครองความรับผิดทางแพ่ง (Civil Liability Cover หรือ O.C.) และความคุ้มครองเพื่อการเสียชีวิตและบาดเจ็บเนื่องจากยานยนต์ (Consequential Death and Injury Cover หรือ N.V.).^๒ ซึ่งความคุ้มครองหรือประโยชน์ที่ต่างกันแต่ก็ซ้ำซ้อนกันบางส่วน

นอกจากประเทศที่กล่าวแล้ว ประเทศแคนาดาในบางรัฐ^๓ นอร์เวย์^๔ และ

^๑ Paul Esmein, "Liability in French Law for Damages Caused by Motor Vehicle Accidents," The American Journal of Comparative Law, pp. 163-164.; André Tunc, "Traffic Accident Compensation in France : The Present Law and A Controversial Proposal," Harvard Law Review, p. 1413.

^๒ D. Lasok, "Insurance Law," in Polish Civil Law, pp. 174-178.

^๓ Allen M. Linden, Canadian Tort Law, p. 514.

^๔ Henry Ussing, "The Scandinavian Law of Torts — Impact of Insurance on Tort Law," The American Journal of Comparative Law, p. 363. ; Ivar Strahl, "Tort Liability and Insurance," in Scandinavian Studies in Law, p. 207.

หินแลนก์ ก็มีการบังคับให้ประกันภัยความรับผิดเพื่ออุบัติเหตุทางยานยนต์เช่นกัน

แม้ในประเทศส่วนใหญ่จะมีกฎหมายบังคับให้เอาประกันภัยความรับผิดทางยานยนต์ทั้ง
กล่าว แต่ในบางประเทศซึ่งมีการประกันภัยความรับผิดเกือบแพร่หลายทั่วไป ยกตัวอย่างเช่น ฝรั่งเศส
เศสก่อนปี ค.ศ. ๑๙๕๕ ก็งดแล้ว และบางรัฐของแคนาดา เช่น รัฐ Ontario
ประสบความสำเร็จในการประกันการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนโดยการประกันภัยความรับผิดในวิธี
การที่นุ่มนวลกว่า โดยไม่ต้องบังคับให้ประกันภัยความรับผิดเหมือนประเทศอื่น ๆ ในรัฐ
Ontario ประมาณว่ามียานยนต์ ๕๕ เปอร์เซ็นต์ เอาประกันความรับผิดไว้อย่างน้อยที่สุดคันละ
๑๐๐,๐๐๐ ดอลลาร์ ผู้ขับขี่ยานยนต์ที่ไม่ได้เอาประกันภัย (uninsured driver) (หรือแสดงไม่
ได้ว่าการประกันภัยความรับผิดไว้) ในจังหวัด Ontario ต้องจ่าย "ค่าธรรมเนียมยานยนต์ที่
ไม่ได้เอาประกัน" (uninsured motor vehicle fee) จำนวน ๑๐๐ ดอลลาร์ สมทบเข้า
กองทุนสำหรับสิทธิเรียกร้องที่เกิดจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ (Motor Vehicle Accident
Claims Fund) เมื่อมาขอต่อใบทะเบียนรถยนต์ (licence) ผู้ที่ได้รับความเสียหายจากยาน
ยนต์ที่ไม่ได้เอาประกันภัยสามารถเรียกค่าสินไหมทดแทนจากกองทุนนี้ได้ แต่สำหรับผู้ขับขี่ยานยนต์
ที่ไม่ได้เอาประกันภัยซึ่งต้องจ่ายค่าธรรมเนียม ไม่มีสิทธิเรียกเงินนี้จากกองทุน เพราะกองทุนนี้
มีสิทธิเรียกชดเชยคืน (reimbursement) จากผู้ขับขี่นั้นสำหรับจำนวนเงินใด ๆ ที่กองทุนได้จ่าย
แก่บุคคลที่สามซึ่งบาดเจ็บเนื่องจากความประมาทเลินเล่อของผู้ขับขี่นั้น กล่าวได้ว่าในทางทฤษฎี
ในรัฐ Ontario การคุ้มครองโดยการประกันภัยอย่างกว้างขวางสามารถบรรลุผลสำเร็จได้

Ivar Strahl, "Tort Liability and Insurance," in Scandinavian
Studies in Law, p. 207.

โดยไม่จำเป็นต้องประการใช้บทบัญญัติกฎหมายบังคับให้ประกันภัยแต่อย่างใด *

อนึ่ง เป็นที่น่าแปลกว่า ประเทศสหภาพโซเวียตแม้จะมีกฎหมายความรับผิดชอบแก่ชีวิตและทรัพย์สิน ยานยนต์ทั้งในประเทศภาคพื้นยุโรปทั้งหลาย แต่ก็ไม่มีการบังคับให้ประกันภัยความรับผิดชอบเพื่ออุบัติเหตุทางยานยนต์ด้วย ๒

๒. ลักษณะของกฎหมายบังคับให้ประกันภัยความรับผิดชอบ

กฎหมายบังคับให้ประกันภัยความรับผิดชอบทางยานยนต์เป็นกฎหมายซึ่งบังคับให้เจ้าของหรือผู้ขับขี่ยานยนต์เอาประกันภัยไว้เพื่อคุ้มครองความรับผิดชอบทางละเมิดของผู้อื่นเกิดจากการใช้ยานยนต์ เป็นเหตุให้บุคคลภายนอกเสียหาย ไม่ว่าเสียหายต่อชีวิตร่างกาย หรือแก่ทรัพย์สิน (ในกรณีที่กฎหมายบังคับให้ประกันภัยของประเทศนั้นกำหนดให้คุ้มครองความเสียหายแก่ทรัพย์สินด้วย) บุคคลภายนอกที่เสียหายมีสิทธิเรียกร้องหรือฟ้องคดีเรียกเงินประกันภัยเอาจากบริษัทประกันภัยได้ เมื่อผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบทางละเมิดต่อผู้เสียหาย ซึ่งผู้จ่ายคือบริษัทประกันภัย ไม่ใช่ตัวผู้ทำละเมิดทางยานยนต์เอง ด้วยเหตุนี้ การที่ผู้ทำละเมิดเองจะสามารถชดเชยค่าสินไหมทดแทนได้หรือไม่จึงไม่ใช่ข้อสำคัญ ผู้เสียหายยอมได้หลักประกันว่าเมื่อตนควรได้รับสินไหมทดแทนแล้ว ตนจะได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนแน่นอนจากผู้รับประกันภัย ไม่กลับไปมือเปล่า เหมือนกับการฟ้องเรียกร้องเอาจากตัวผู้ทำละเมิดเอง เพราะผู้ทำละเมิดไม่สามารถชดเชยค่าสินไหมทดแทนได้ การบังคับให้ประกันภัยความรับผิดชอบจึงเป็นหลักประกันการชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายทำให้ผู้เสียหายอยู่ในสภาพได้รับความคุ้มครองมากขึ้นกว่าหลักกฎหมายละเมิดทั่วไป

* Allen M. Linden, "Automobile Accident Compensation in Ontario — A System in Transition," The American Journal of Comparative Law, 15(Number 1 & 2 1966-1967): 304.; Allen M. Linden, Canadian Tort Law, p. 514.

๒ John N. Hazard, Communists and Their Law, p. 382.

๓. ขอบเขตของการบังคับให้ประกันภัย

ก) ความรับผิดที่การประกันภัยโดยบังคับคุ้มครอง

การประกันภัยความรับผิดที่เกิดจากอุบัติเหตุทางยานยนต์เพื่อบุคคลที่สาม เป็นการประกันภัยความรับผิดทางละเมิด ไม่ว่าจะผู้ซึ่งต้องรับผิดนั้นจะรับผิดเพราะความประมาทเลินเล่อ (คือ วางพื้นฐานบนหลักความผิด) หรือเพราะเป็นความรับผิดโดยเกิดจากเพื่ออุบัติเหตุทางยานยนต์ แล้วแต่ว่าประเทศนั้น ๆ จะวางพื้นฐานความรับผิดของผู้ใช้ยานยนต์ไว้บนหลักความผิดหรือหลักความรับผิดโดยเกิดจาก หรือทั้ง ๒ พื้นฐาน เช่น ประเทศเยอรมัน การบังคับให้ประกันภัยความรับผิดครอบคลุมทั้ง ๒ พื้นฐานคือ ทั้งความรับผิดโดยเกิดจากตาม Road Traffic Act และความรับผิดบนพื้นฐานความผิดตามกฎหมายละเมิดทั่วไปในประมวลกฎหมายแพ่งเยอรมัน ประเทศโปแลนด์ก็เช่นกัน การบังคับให้ประกันภัยความรับผิดแบบคุ้มครองความรับผิดทางแพ่ง (Civil Liability Cover หรือ O.C.) คุ้มครองไม่เฉพาะแก่ความรับผิดตามหลักความผิดตามมาตรา ๔๑๔ ประมวลกฎหมายแพ่งโปแลนด์เท่านั้น แต่ยังขยายรวมถึงความรับผิดเพื่อภัย (responsibility for Risk) ของผู้ครอบครองยานยนต์โดยอิสระ (independent possessor) ตาม มาตรา ๔๓๕ และมาตรา ๔๓๖ (๑) ประมวลกฎหมายแพ่งโปแลนด์ ซึ่งเป็นหลักความรับผิดโดยเกิดจากด้วยประการใดก็ตาม ภายใต้ความคุ้มครองแบบ O.C. มาตรา ๔๑๔ ใช้เฉพาะกับกรณีที่มีผู้พ่วงคดีเป็น "ผู้โดยสารโดยอรรถาศัย" ของเจ้าของหรือผู้ขับยานยนต์ (passengers by courtesy) (คือ ผู้ที่เจ้าของรถหรือผู้ขับให้โดยสารไปด้วยความเชื่อเพื่อ ไมตรีคุณค่า) และกรณีผู้ใช้ยานยนต์ซึ่งขับชนกันพ่วงเรียกร้องซึ่งกันและกันเท่านั้น ผลก็คือว่า ผู้โดยสารด้วยความเชื่อและผู้เสียหายจากการชนกันจะคงพิสูจนถึงความผิดของผู้ครอบครองหรือผู้ขับ และค่าเสียหายที่เกิดจากการชนกันจะแบ่งปันกันตามขนาดความประมาทเลินเล่อของฝ่ายที่เกี่ยวข้องในอุบัติเหตุ^๒

Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, p.210.

^๒

D. Lasok, "Insurance Law," in Polish Civil Law, pp. 174- 175.

ความรับผิดทางละเมิดที่กล่าวนี้อาจเกิดจากการกระทำของเจ้าของยานยนต์ ผู้ขับ ผู้
ใช้ยานยนต์ หรือบุคคลอื่นใดที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ หรือในกฎหมายบังคับให้ประกันภัยบางประ
เทศ เช่น นิวซีแลนด์ คู่ครองของผู้ขับยานยนต์ของผู้อื่นโดยพลการด้วย ดังจะเห็นต่อไปในข้อ ๕
ค) เพราะการบังคับให้ประกันภัยมุ่งชดเชยค่าสินไหมทดแทนเพื่อความรับผิดทางแพ่งที่เกิดจากการ
ใช้ยานยนต์เป็นสำคัญ

ข) ประเภทยานยนต์ที่ต้องเอาประกันภัย

การบังคับให้ประกันภัยความรับผิดจำกัดเฉพาะความรับผิดที่เกิดจากยานยนต์ (motor
vehicle) ^๒ ดังนั้น ยานยนต์ที่วิ่งบนท้องถนนจึงต้องได้รับการเอาประกันภัยความรับผิดไว้ทุก
คัน ในกฎหมายไปแลนค (decree of the Council of Ministers in ๑๙๖๑) กำหนด
ให้ยานยนต์ต่อไปนี้อยู่ใต้อำนาจการบังคับให้ต้องเอาประกันภัย ^๓ (ไม่ว่าการบังคับให้ประกันภัยเพื่อ
คุ้มครองการเสียชีวิตและบาดเจ็บเนื่องจากยานยนต์ตามแบบ N.W. หรือการบังคับให้ประกันภัย
เพื่อคุ้มครองความรับผิดทางแพ่งตามแบบ O.C.)

- ๑) ยานยนต์ที่บังคับด้วยเครื่องจักรกล รวมทั้งรถจักรยานยนต์ และรถจักร
ยานที่ใช้บนโคลัม ซึ่งมีปริมาตร ๕๐ ลูกบาศก์เซนติเมตร หรือมากกว่า

Alexander C. Castles, "Compulsory Automobile Liability Insurance
in Australasia," The American Journal of Comparative Law, pp. 257-258.
258., D. Lasok, "Insurance Law," in Polish Civil Law, p. 176.;
Hailsham, ed., Halsbury's Laws of England, p. 561.

^๒ คำว่า "ยานยนต์" (motor-vehicle) Road Traffic Act, ๑๙๓๐ มาตรา
๓๕(๑) และ Road Traffic Act, ๑๙๓๒ มาตรา ๑๕๐ (๑) ของอังกฤษ ให้คำนิยามว่า
หมายถึง "ยานที่บังคับด้วยเครื่องจักรกลซึ่งตั้งใจหรือปรับเพื่อใช้บนท้องถนน" (a mechanic-
ally propelled vehicle intended or adapted for use on roads) ^๓ Hail-
sham, ed., Halsbury's Laws of England, p. 556 at note u.; Micheal
Parkington, ed., MacGillivray & Parkington on Insurance Law, p. 953 at note 7.
^๓
D. Lasok, "Insurance Law," in Polish Civil Law, p. 174.

นั้น (motor-assisted pedal cycles of ๕๐ or more cubic centrimetre capacity) หรือมีความเร็ว ๔๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง (ถ้ามีปริมาตร (cubic capacity) น้อยกว่านั้น) ทั้งนี้โดยไม่คำนึงถึงว่าเอกชนจะเป็นผู้ใช้ หรือรัฐเป็นเจ้าของ หรือสหกรณ์เป็นผู้ควบคุมดูแล

- ๒) ยานยนต์นอกจากรถจักรยานใน ๑) ซึ่งอยู่ภายใต้การควบคุมของกระทรวงกลาโหม (Ministry of National Defence) และกระทรวงมหาดไทย (Ministry of Interior)
- ๓) ยานยนต์ที่จดทะเบียนในต่างประเทศ หรือที่ใช้โดยชาวต่างประเทศ
- ๔) ยานยนต์ที่เป็นของกงสุลต่างประเทศและคณะทูตานุทูต และใช้โดยบุคคลที่มีสิทธิได้รับความคุ้มกันทางการทูต
- ๕) ยานยนต์ที่ใช้โดยลูกจ้างของบุคคลที่ได้รับความคุ้มกันทางการทูตซึ่งอยู่ในไปแลนค์ในทางการที่จ้างของลูกจ้างนั้น หรือใช้โดยสมาชิกครอบครัวของบุคคลเช่นนี้เพื่อประโยชน์ของครอบครัว

แต่อย่างไรก็ตาม มียานยนต์บางประเภทไม่คงเอาประกันภัยความรับผิด ตัวอย่างเช่น ตามกฎหมายของมลรัฐ Massachusetts สหรัฐอเมริกา การบังคับให้ประกันภัยยานยนต์ประเภทต่อไปนี้

- ๑) ยานยนต์หรือรถบรรทุกทุกพวง (trailers) ที่เป็นของมลรัฐ (Commonwealth) หรือหน่วยงานการเมืองใด ๆ ของมลรัฐ

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

- ๒) ยานยนต์หรือรถบรรทุกพ่วง (trailers) ที่เป็นของการรถไฟ (street railway) ซึ่งอยู่ภายใต้การควบคุมของสาธารณะ (under public control)
- ๓) ยานยนต์หรือรถบรรทุกพ่วง (trailers) ที่เป็นของบุคคลหนึ่ง ๆ ห้างหุ้นส่วนหรือบริษัท หรือสหกรณ์ซึ่งอยู่ภายใต้การดูแลและความคุมของกรม Department of public Utilities ซึ่งกำหนดให้บุคคล ห้างหุ้นส่วน หรือสหกรณ์นั้น ยื่นพันธบัตรรัฐบาลหรือใบรับรองการเอาประกันภัยแก่กรมดังกล่าว
- ๔) รถพยาบาลที่เป็นของหรือใช้โดยโรงพยาบาลหรือสถาบันอื่น ๆ หรือสมาคมที่ได้รับเงินสนับสนุนทั้งหมดหรือบางส่วนจากเงินบริจาคโดยเอกชนหรือรัฐเพื่อการกุศล
- ๕) ยานยนต์และรถบรรทุกพ่วง (trailers) ที่ใช้โดยตำรวจดับเพลิง (fire or police department or board) และ
- ๖) ยานยนต์อื่น ๆ ที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องจดทะเบียนโดยเฉพาะ

ตามกฎหมายอังกฤษ ก็มีข้อยกเว้นเช่นกัน กล่าวคือ ยานยนต์ประเภทต่อไปนี้ไม่อยู่ในบังคับของเอาประกันภัยความรับผิด

- ๑) ยานยนต์ที่ไม่สมบูรณ์ (invalid carriage) ^๒
- ๒) ยานยนต์ที่อยู่ในความควบคุมดูแลของสถาบันพระมหากษัตริย์ (vehicles

Micheal Parkington, ed., MacGillivray & Parkington On Insurance Law, pp. 958-959.; Hailsham, ed., Halsbury's Laws of England, pp. 560-561 at note (a)

^๒ Road Traffic Act, 1972, s. 143 (3)

in the public service of Crown)^๑

- ๓) บานยนต์ที่บุคคลอื่นวางเงินประกัน (deposited) ไว้กับ Accountant General of the Supreme Court จำนวน ๑๕,๐๐๐ ปอนด์ เป็นเจ้าของขณะที่ชดโดยบุคคลนั้น^๒
- ๔) บานยนต์ที่องค์กรส่วนท้องถิ่น (local authorities) เป็นเจ้าของ ขณะที่ชดโดยอยู่ภายใต้การควบคุมขององค์กรนั้น ๆ^๓
- ๕) บานยนต์ซึ่งหน่วยงานตำรวจ (police authorities) หรือ Receiver for the Metropolitan Police District เป็นเจ้าของ ขณะที่ชดโดยอยู่ภายใต้การควบคุมของเจ้าของ หรือชดเพื่อความมุ่งหมายของกิจการตำรวจ (police purpose) โดยหรือภายใต้คำสั่งของตำรวจหรือลูกจ้างตำรวจ^๔
- ๖) บานยนต์ซึ่งอยู่ในระหว่างเดินทางไปท่าการเรือที่อัปปางตาม Merchant Shipping Act ๑๘๕๔ หรือใช้เพื่อความมุ่งหมายของ Army or Air Force Acts ๑๘๕๕^๕
- ๗) บานยนต์ที่ London Transport Executive เป็นเจ้าของ ขณะที่ชดโดย

๑) ขอยกเว้นอันนี้เป็นไปตามหลักทั่วไปเกี่ยวกับเอกสิทธิ์ของสถาบันพระมหากษัตริย์อังกฤษ (Crown privilege).

^๒ Road Traffic Act, 1972, s.144 (1).

^๓ s.144 (2).

^๔ s. 144 (2)(b).

^๕ s. 144 (2)(c).

อยู่ภายใต้การควบคุมของเจ้าของ

- ๒) รถราง (tram cars) รถที่มีล้อบนหลังคา (trolley vehicles) ซึ่งกฎหมายอนุญาตให้ใช้ได้ ^๒
- ๓) เครื่องตัดหญ้าที่บังคับโดยคนเดินเท้า (pedestrian-controlled motor mowers) ^๓

เหตุผลของการยกเว้นยานยนต์ประเภทใดไม่ต้องอยู่ภายใต้บังคับให้ประกันภัยความรับผิด ส่วนใหญ่เป็นเหตุผลของแต่ละประเทศโดยเฉพาะ

ค) ประเภทความเสียหายที่คุ้มครอง

การบังคับให้ประกันภัยความรับผิดทางยานยนต์ตามกฎหมายต่างประเทศ มีทั้งที่คุ้มครองหรือครอบคลุมเฉพาะความเสียหายต่อชีวิตร่างกายและทรัพย์สินของบุคคลภายนอกด้วย แต่กล่าวได้ว่า ไม่มีกฎหมายประเทศใดที่คุ้มครองเฉพาะความเสียหายแก่ทรัพย์สินอย่างเดียว เพราะวัตถุประสงค์ของกฎหมายประกันภัยความรับผิดคุ้มครองความเสียหายต่อบุคคลหรือชีวิตร่างกายเป็นสำคัญ

กฎหมายของประเทศที่คุ้มครองเฉพาะความเสียหายต่อบุคคลหรือชีวิตร่างกายก็เช่น

^๑ ส.144 (2)(d).

^๒ ส.198 (5).

^๓ ส.193.



โปแลนด์^๑ นิวซีแลนด์^๒ และมลรัฐ Massachusetts ของสหรัฐอเมริกา^๓ อังกฤษ^๔ กฎหมายประกันความรับผิดของประเทศและรัฐหรือมลรัฐเหล่านี้ ไม่คุ้มครองหรือครอบคลุมถึงความเสียหายคอทรพย์สินค้าย เช่น โปแลนด์ การบังคับให้ประกันภัยความรับผิดทางแพ่ง (อ.อ.) ไม่คุ้มครองถึงความเสียหายแก่เงินตรา อัญมณี เอกสารซึ่งเป็นหลักฐานการประกัน (เช่น เอกสารการกู้ยืม คิวเงิน พันธบัตร) เอกสาร และสิ่งของที่เก็บสะสมไว้ (เช่น แสตมป์ หรือเหรียญตรา) และความเสียหายแก่ป่าไม้ที่ถูกไฟไหม้เกิดจากไฟไหม้รถยนต์เผาไหม้^๕ เหตุผลที่กฎหมายบังคับให้ประกันภัยของประเทศเหล่านี้ไม่คุ้มครองความเสียหายคอทรพย์สินค้ายมีอยู่หลายประการ เหตุผลหนึ่งก็คือเห็นว่า สิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายคอทรพย์สินนี้มีลักษณะเล็กน้อย ไม่ร้ายแรง ผู้ขับเองมักสามารถรับภาระความเสียหายแก่ทรัพย์สินได้^๖ อย่างไรก็ตาม กฎหมายของมลรัฐ Massachusetts มีข้อยกเว้นอยู่กรณีหนึ่งคือ คุ้มครองรถยนต์ที่เช่ามา (leased vehicles)

^๑ D. Lasok, "Insurance Law," in Polish Civil Law, pp. 174-178.

^๒ Alexander C. Castles, "Compulsory Automobile Liability Insurance in Australasia," The American Journal of Comparative Law, p. 259.

^๓ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, p. 77.

^๔ Hailsham, ed., Halsbury's Laws of England, pp. 560-561.;
Michael Parkington, ed., MacGillivray & Parkington on Insurance Law, p. 959.

^๕ D. Lasok, "Insurance Law," in Polish Civil Law, p. 175.

^๖ Alexander C. Castles, "Compulsory Automobile Liability Insurance in Australasia," The American Journal of Comparative Law, p. 259.

ภัย

ในหลายประเทศ กฎหมายบังคับให้ประกันภัยความรับผิดคนนอกจากคุ้มครองความเสียหายแก่ตัวร่างกายแล้ว ยังคุ้มครองความเสียหายแก่ทรัพย์สินด้วย เช่น เยอรมัน^๒ มลรัฐ New York กับมลรัฐ North Carolina ของสหรัฐอเมริกา^๓ รัฐ New South Wales ของออสเตรเลีย^๔ และสวีเดน กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิด โดยบังคับคุ้มครองความเสียหายแก่ทรัพย์สินของบุคคลภายนอกเป็นจำนวน ๕๐,๐๐๐ โครันสวีเดน (Swedish crowns)^๕ ส่วนมลรัฐ New York และ North Carolina คุ้มครองจำนวน ๕,๐๐๐ ดอลลาร์^๖ จึงนับว่ากฎหมายบังคับให้ประกันภัยของประเทศเหล่านี้ คุ้มครองกว้างขวางกว่าประเทศดังกล่าวในยอหนากอ

ง) ชนิดของการให้ประกัน

การบังคับให้ประกันภัยความรับผิดมี 2 ชนิด โดยปกติกำหนดให้เจ้าของยานยนต์เอาประกัน

Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, p 77 at note 9.

^๒ Ibid., p. 212.

^๓ Ibid., p. 84.

^๔ Alexander C. Castles, "Compulsory Automobile Liability Insurance in Australasia," The American Journal of Comparative Law, p. 262.

^๕ Ivar Strahl, "Tort Liability and Insurance," in Scandinavian Studies in Law, p. 207.

^๖ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, p. 212.

ภัยไว้กับผู้รับประกันภัย (ซึ่งอาจเป็นบริษัทประกันภัย เอกชนหรือบรรพชิตรวม (pool) ของบริษัทประกัน ภัยเอกชน หรือหน่วยงานของรัฐ ซึ่งเรื่องนี้จะกล่าวต่อไปในข้อที่ ๔ ว่าภัยของคนที่ดำเนินการ ภัยการประกันภัยความรับผิด. อย่างไรก็ตาม ในหลายประเทศกำหนดทางเลือกให้เจ้าของหรือผู้ขับ ยานยนต์เอาประกันภัยหรือวางหลักประกัน (security) ก็ได้แล้วแต่ความสะดวก เช่น มลรัฐ Massachusetts, New York และ North Carolina ของสหรัฐอเมริกา^๑ อังกฤษ^๒ และนอร์เวย์^๓ แต่ในนอร์เวย์มีเจ้าของยานยนต์น้อยมากที่เลือกวางหลักประกัน^๔ ใน สหรัฐอเมริกา หลักประกันที่ให้เลือกก็ได้แก่ การวางเงินจำนวน ๕,๐๐๐ ดอลลาร์ แก่กระทรวง การคลังของรัฐ หรือวางหุ้นหรือพันธบัตรรัฐบาลก็ได้^๕ ในอังกฤษ เพื่อให้เป็นไปตามกฎหมาย หลักประกันนั้นต้องให้โดยผู้รับประกันภัยซึ่งมีอำนาจให้หลักประกัน (authorised insurer) หรือโดยนิติบุคคลซึ่งดำเนินการให้หลักประกันดังกล่าวในสหราชอาณาจักร โดยวางเงิน จำนวน ๑๕,๐๐๐ ปอนด์ ไว้แก่แผนกการเงินและบัญชีของศาลสูง (Accountant-General of the Supreme Court) และนอกจากเงินจำนวนนี้แล้ว ยังต้องวางอีก ๕,๐๐๐ ปอนด์ หรือ กรณียานยนต์โดยสารสาธารณะ (public service vehicles) วางอีกไม่เกิน ๒๕,๐๐๐ ปอนด์

^๑ Ibid., pp. 83-84.

^๒ Hailsham, ed., Halsbury's Laws of England, p. 561.; Micheal Parkington, ed., MacGillivray & Parkington on Insurance Law, p. 958.

^๓ Ivar Strahl, "Tort Liability and Insurance," in Scandinavian Studies in Law, p. 207.

^๔ Ibid.

^๕ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, p. 77.

เพื่อให้จ่ายเป็นค่าทำให้ความเสียหายที่ผู้เสียหายได้รับจากการกระทำของเจ้าของยานยนต์หรือบุคคลอื่นใดที่ระบุไว้ในหลักประกันกลับคืน (make good) *

๔. หน้าที่ในการเอาประกันภัยความรับผิด

ก) บุคคลซึ่งมีหน้าที่ต้องเอาประกัน

กฎหมายบังคับให้ประกันภัยความรับผิดกำหนดให้บุคคลที่เกี่ยวข้องกับการใช้ยานยนต์มีหน้าที่ในการเอาประกันภัยความรับผิด โดยจ่ายเบี้ยประกันภัยหรือโดยวิธีวางหลักประกันแก่ผู้รับประกันตามอัตราที่กำหนด บุคคลที่เกี่ยวข้องกับการใช้ยานยนต์นี้ กฎหมายของประเทศที่ยกเป็นแบบอย่าง ใช้อ้อยคำต่าง ๆ กัน เช่น กฎหมายเยอรมันใช้คำว่า "ผู้ครอบครอง" (Halter หรือ custodian of motor vehicle) ^๒ เคนมาร์คใช้คำว่า "เจ้าของ" (owner) หรือผู้ใช้อิสระ (independent user) ^๓ ซึ่งมีความหมายเหมือนกับคำว่า "Halter" ของกฎหมายเยอรมัน และคำว่า "keeper" ^๔ กฎหมายโปแลนด์ใช้คำว่า "ผู้ครอบครอง" (person in possession) หรือบางทีก็เรียกว่าผู้ใช้หรือผู้ขับ ^๕ กฎหมายอังกฤษใช้คำว่า "บุคคลซึ่งใช้ (use) หรือเป็นเหตุให้หรือยินยอมให้บุคคลอื่นใช้ยานยนต์" (any person to

* Hailsham, ed., Halsbury's Laws of England, pp. 562-563.;

Micheal Parkington, ed., MacGillivray & Parkington on Insurance Law, p. 961.

^๒ Konrad Zweigert and Hein Kötz, An Introduction to Comparative Law Volume II : The Institutions of Private Law, p. 318.

^๓ Bernhard Gomard, "Compensation for Automobile Accidents in the Nordic Countries," The American Journal of Comparative Law, pp. 86-87.

^๔ D. Lasok, "Insurance Law," in Polish Civil Law, p. 174.

use or to cause or permit any other person to use)^๑

ในอังกฤษ^๒ สวีเดน^๓ และมลรัฐ Massachusetts ของสหรัฐอเมริกา^๔ ถือว่า การใช้หรือว่ายินยอมให้ใช้ยานยนต์ตามกฎหมายอังกฤษ โดยปราศจากการเอาประกันภัย หรือวางหลักประกันเป็นความผิดอาญาอันหนึ่ง ซึ่งกฎหมายมลรัฐ Massachusetts จะถูกลงโทษ ปรับ ๑๐๐ ดอลลาร์ ถึง ๕๐๐ ดอลลาร์ หรือจำคุกไม่เกิน ๑ ปี^๕ ส่วนกฎหมายอังกฤษ นอกจากมีโทษทางอาญาแล้ว ยังมีการถอนและบันทึกความผิดลงในใบอนุญาตขับขี่ (disqualification and endorsement of licences) ด้วย^๖

ข) การเอาประกันเป็นเงื่อนไขของการจดทะเบียนยานยนต์

เพื่อป้องกันมิให้เจ้าของหรือผู้ขับขี่ยานยนต์หลักเลี่ยงการเอาประกันภัยหรือวางหลัก

^๑ Hailsham, ed., Halbury's Laws of England, p. 561.; Micheal Parkington, ed., MacGillivray & Parkington on Insurance Law, p. 958.

^๒ Ibid.

^๓ Bernhard Gomard, "Compensation for Automobile Accidents in the Nordic Countries," The American Journal of Comparative Law, p. 96.

^๔ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, p. 77.

^๕ Ibid.

^๖ E. Roydhouse, Road Traffic Legislation 1972 (London: Butterworths, 1973), p. 196.

ประกันตามที่กฎหมายบังคับ ปกติกฎหมายบังคับให้ประกันภัยความรับผิดในหลายประเทศ เช่น เยอรมัน^๑ เคนมาร์ค^๒ โปแลนด์^๓ รัฐ Massachusetts ของสหรัฐอเมริกา^๔ นิวซีแลนด์^๕ รัฐ Western Australia^๖ รัฐ New South Wales^๗ ของออสเตรเลีย จะกำหนดให้การประกันภัยหรือการวางหลักประกันเป็นเงื่อนไขก่อนหรือควบคู่ไปกับการจดทะเบียนยานยนต์คือ การออกใบทะเบียนยานยนต์หรือใบอนุญาตยานยนต์ (motor vehicle licence) จะออกให้ต่อเมื่อจ่ายเบี้ยประกันภัยทั้งหมด พร้อมกับหรือก่อนการจดทะเบียนยานยนต์

Konrad Zweigert and Hein Kötz, An Introduction to Comparative Law Volume II : The Institutions of Private Law, p. 318.

^๒ Bernhard Gomard, "Compensation for Automobile Accidents in the Nordic Countries," The American Journal of Comparative Law, p. 96.

^๓ D. Lasok, "Insurance Law," in Polish Civil Law, p. 174.

^๔ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, p. 77.

^๕ Alexander C. Castles, "Compulsory Automobile Liability Insurance in Australasia," The American Journal of Comparative Law, pp. 258-259.

^๖ Ibid., p. 276.

^๗ Ibid., p. 273.

และจ่ายค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนยานยนต์^๑ หรือเมื่อแสดงใบรับรองว่ามีการประกันภัย (certificate of insurance)^๒ แต่การให้การเอาประกันภัยหรือวางหลักประกันเป็นเงื่อนไขในการอนุญาตให้ใช้ยานยนต์นี้ ทำให้สิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน และมีความไม่สะดวกในการกำหนดให้กรมธรรม์ประกันภัยทั้งหมดสิ้นอายุในเวลาเดียวกัน^๓

อย่างไรก็ตาม ในกฎหมายบางประเทศไม่ได้กำหนดให้การเอาประกันภัยเป็นเงื่อนไขของการจดทะเบียนยานยนต์ เช่น สวีเดน ถือว่าการไม่เอาประกันภัยมีโทษทางอาญาเท่านั้น^๔ มลรัฐ New York และ North Carolina ของสหรัฐอเมริกาก็เช่นกัน^๕ ไม่ได้กำหนดให้

^๑ Alexander C. Castles, "Compulsory Automobile Liability Insurance in Australasia," The American Journal of Comparative Law, pp. 258-259.; D. Lasok, "Insurance Law," in Polish Civil Law, p. 174.

^๒ Konrad Zweigert and Hein Kötz, An Introduction to Comparative Law Volume II : The Institutions of Private Law, p. 318.

^๓ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, p. 84.

^๔ Bernhard Gomard, "Compensation for Automobile Accidents in the Nordic Countries," The American Journal of Comparative Law, p. 96.

^๕ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, p. 84.; M.G. Woodroof III; John R. Fonseca, and Alphonse M. Squillante, Automobile Insurance and No-Fault Law, pp. 92-93.

การประกันภัยเป็นเงื่อนไขของการจดทะเบียนยานยนต์ กฎหมายของทั้ง ๒ มลรัฐ นี้เชื่อมั่นในการกำหนดให้เจ้าของยานยนต์เอาประกันภัยใหม่เมื่อกรมธรรม์ฉบับเดิมหมดอายุ โดยกำหนดให้เจ้าของยานยนต์ที่ไม่เอาประกันภัยใหม่มีโทษอาญา คือ ปรับตั้งแต่ ๑๐๐ ถึง ๑,๐๐๐ ดอลลาร์ และหรือจำคุกไม่เกิน ๑ ปี การที่กฎหมายของประเทศเหล่านี้ไม่ได้กำหนดให้การประกันภัยเป็นเงื่อนไขของการจดทะเบียนยานยนต์ ทำให้สามารถหลีกเลี่ยงค่าใช้จ่ายและความไม่สะดวกที่ประเทศอื่นประสบข้างต้นได้ แต่อย่างไรก็ตาม ผลอันหนึ่งที่เกิดขึ้นในประเทศเหล่านี้ก็คือ มียานยนต์ที่ไม่ได้เอาประกันมาวิ่งบนทางหลวงซึ่งเป็นอันตรายอย่างยิ่ง เพราะกรมธรรม์สิ้นอายุ ในระหว่างเวลาก่อนมีการจดทะเบียนประจำปี และยานยนต์ยังคงไม่ได้เอาประกันจนกว่าผู้รับประกันจะแจ้งไปยังคณะกรรมการประกันภัย (Commissioner of Insurance) ให้เรียกใบทะเบียนยานยนต์จากเจ้าของยานยนต์คนนั้น แม้กฎหมายของมลรัฐเหล่านี้จะมีบทลงโทษทางอาญา แต่ก็ไม่มีประสิทธิภาพทำให้กฎหมายบังคับให้ประกันภัยของมลรัฐเหล่านี้บกพร่องในการคุ้มครองผู้เสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์

ค) ข้อกำหนดหรือเงื่อนไขตามกฎหมายที่ต้องระบุในกรมธรรม์

กฎหมายบังคับให้ประกันภัยยานยนต์กำหนดข้อกำหนดหรือเงื่อนไขตามกฎหมายซึ่งอย่างน้อยต้องมีในกรมธรรม์ประกันภัยไว้ ซึ่งปกติก็คือข้อกำหนดที่จะทำให้กรมธรรม์นั้นมีลักษณะเป็นกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดชอบนั่นเอง ยกตัวอย่างเช่น ตามกฎหมายอังกฤษ^๑ กรมธรรม์จะต้อง (๑) ออกให้โดยบุคคลซึ่งได้รับอำนาจให้รับประกันภัยได้ (authorised insurers) (คือบุคคลหรือนิติบุคคลซึ่งดำเนินธุรกิจประกันภัยยานยนต์ในสหราชอาณาจักร) และ (๒) ต้อง

Hailsham, ed., Halsbury's Laws of England, pp. 561-562.;

Micheal Parkington, ed., MacGillivray & Parkington on Insurance Law, pp. 959-961.

ประกันต่อภัยความรับผิดที่ที่เกิดขึ้นโดยหรือเกิดจากการใช้ยานยนต์บนท้องถนน ของผู้เอาประกันภัยนั้นหรือบุคคลอื่นที่ระบุในกรมธรรม์ ซึ่งอาจทำให้บุคคลภายนอกเสียชีวิตหรือบาดเจ็บและประกันต่อภัยความรับผิดตามกฎหมายในการจ่ายเงินค่ารักษาพยาบาลฉุกเฉิน (payment for emergency treatment) ในกรณีบาดเจ็บทางร่างกาย แต่ตามกฎหมายอังกฤษในกรมธรรม์ต้องมีข้อจำกัดไม่คุ้มครองถึง ๑) ความรับผิดเพื่อการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บที่เกิดแก่บุคคลซึ่งเป็นลูกจ้างของผู้เอาประกันภัยในทางการที่จ้างของลูกจ้างนั้น หรือ (๒) ความรับผิดค่ามสัญญาใด ๆ ภัย

ในเคนมาร์ค กฎหมายไม่ยินยอมให้ผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัยตกลงกันกำหนดข้อจำกัดความรับผิดในกรมธรรม์ได้ แต่ในนอร์เวย์ และฟินแลนด์กฎหมายยินยอมให้กำหนดข้อจำกัดความรับผิดได้ ^๒

ข้อกำหนดหรือเงื่อนไขที่ควรระบุไว้ในกรมธรรม์นี้ ในบางประเทศกำหนดรายการข้อกำหนดหรือเงื่อนไขที่ควรมีไว้โดยกฎหมายบังคับให้ประกันภัยเลย เช่น อังกฤษกำหนดไว้โดยกฎหมาย Road Traffic Act ๑๙๓๐ และ ๑๙๗๒ ^๓ ในในบางประเทศ เช่น ฝรั่งเศส กำหนด

คำว่า "ถนน" (road) กฎหมาย Road Traffic Act ๑๙๗๒ ของอังกฤษ มาตรา ๑๕๖ (๑) ให้คำนิยามว่าหมายถึงทางหลวงและทางอื่นใดซึ่งสาธารณะชนใช้ประโยชน์ได้และรวมถึงสะพานซึ่งถนนผ่านด้วย ในคดี *Lister v. Romford Ice and Cold Storage Co.* (๑๙๕๓) ศาลอังกฤษวินิจฉัยว่า อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นหลังจากยานยนต์เลี้ยวลงจากทางหลวง เข้าไปในทางส่วนบุคคลแล้ว ไม่ได้ถือว่าเป็นอุบัติเหตุที่เกิดจากผู้ใช้ยานยนต์บนท้องถนน ดู Micheal Parkington, ed., MacGillivray & Parkington on Insurance Law, p. 959 at note 21.

^๒ Stig Jørgensen, "The Decline and Fall of the Law of Torts," The American Journal of Comparative Law, p. 48.

^๓ Hailsham, ed., Halsbury's Laws of England, pp. 561-562.; Micheal Parkington, ed., MacGillivray & Parkington on Insurance Law, pp. 959-961.

เงื่อนไข ซึ่งอย่างน้อยต้องมีไว้โดยกฤษฎีกา decree of ๑๙๕๕ ซึ่งออกตามกฎหมายบังคับให้
 ประกันภัยความรับผิด ค.ศ. ๑๙๕๕ (statute of ๑๙๕๕) * และในบางประเทศ เช่น รัฐ
 Queensland ของออสเตรเลีย กฎหมายบังคับให้ประกันภัยให้ผู้มีอำนาจออกข้อกำหนดเกี่ยวกับ
 การประกันภัย (regulation) กำหนดแบบกรมธรรม์ ^๒

ง) บทบัญญัติกฎหมายกรณีผู้รับประกันปฏิเสธไม่ยอมรับประกัน

เนื่องจากเจ้าของยานยนต์ต้องเอาประกันภัยความรับผิดไว้ เพื่อให้สามารถจดทะเบียน
 ยานยนต์ได้ จึงจำเป็นต้องให้เจ้าของหรือผู้เช่ายานยนต์ทั้งหมดมีโอกาสในการซื้อกรมธรรม์ประกัน
 ภัยความรับผิดเพื่อให้ตนสามารถใช้จ่ายยานยนต์บนทางหลวงได้ ดังนั้น ในกฎหมายบังคับให้ประกันภัย
 ความรับผิดจึงต้องมีบทบัญญัติเพื่อให้เจ้าของยานยนต์ได้รับการประกันภัย แม้บริษัทประกันภัยจะไม่
 ยินดียอมรับเจ้าของยานยนต์นั้นเป็นผู้ถือกรมธรรม์ของบริษัทก็ตาม

โดยปกติ ผู้รับประกันภัยมักลังเลที่จะรับประกันภัยบุคคลที่มีบันทึกการขับขี่ที่แสดงว่าเกิด
 อุบัติเหตุและการฝ่าฝืนกฎจราจรบ่อยครั้ง บุคคลซึ่งอายุน้อยและไม่มีประสบการณ์ในการขับขี่ ซึ่ง
 จะทำให้ผู้รับประกันภัยเสี่ยงภัยมาก กฎหมายที่มีผลในการประกันว่าจำเลยมีความสามารถรับผิด
 ชดใช้ได้นั้นไม่คุ้มกับที่ผู้ขับเหล่านี้ออกไปจากท้องถนนเพียงเพราะว่าเขาอายุน้อยหรือค่อย
 ประสบการณ์ ความมุ่งหมายของกฎหมายนี้ก็คือ การทำให้ผู้ขับเหล่านี้กลายเป็นผู้สามารถรับผิดชด
 ใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายที่เกิดอุบัติเหตุทางยานยนต์ที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตได้ ^๓

* André Tunc, "Traffic Accident Compensation in France : The Present Law and A Controversial Proposal," Harvard Law Review, pp. 1413-1414.

^๒ Alexander C. Castles, "Compulsory Automobile Liability Insurance in Australasia," The American Journal of Comparative Law, p. 263.

^๓ M.G. Woodroof III; John R. Fonseca, and Alphonse M. Squillante, Automobile Insurance and No-Fault Law, pp. 97-98.

เพื่อสนองความมุ่งหมายนี้ ในมลรัฐ ๒๖ มลรัฐ ของสหรัฐอเมริกา (นับจนถึง ค.ศ. ๑๙๗๕) เช่น Massachusetts และ California ได้กำหนดโครงการขึ้นโครงการหนึ่ง คือ โครงการเสี่ยงภัยที่รับมอบหมายให้รับประกันภัย (Assigned Risk Plans) เพื่อประโยชน์แก่เจ้าของยานยนต์บางคนซึ่งบริษัทประกันภัยไม่เต็มใจรับประกันภัยให้เพราะเหตุดังกล่าวแล้ว ซึ่งบางมลรัฐก็กำหนดให้ผู้รับประกันภัยทั้งหมดในมลรัฐนั้น ๆ ที่รับประกันภัยความรับผิดชอบทางยานยนต์ เข้าร่วมในโครงการนี้ บางมลรัฐก็แล้วแต่ความสมัครใจ (voluntary assigned risk program) เจ้าของยานยนต์ที่ไม่สามารถเอาประกันภัยโดยวิธีปกติได้อาจร้องขอสมัครเข้าโครงการนี้ได้ โดยร้องขอต่อสำนักงานประกันภัย (Department of Insurance) หรือหน่วยงานดำเนินการโครงการนี้ (administrative agency) ถ้าผู้อำนวยการโครงการเห็นว่าผู้ร้องขอเป็นบุคคลที่สมควรเข้าร่วมโครงการ ก็จะเสนอให้ผู้รับประกันภัยออกกรมธรรม์ประกันภัยที่รับเสี่ยงนี้แก่ผู้ร้องขอ บุคคลที่ไม่มีคุณสมบัติเข้าร่วมโครงการนี้ก็เช่น บุคคลที่ถูกลงโทษฐานเร็วเกินอัตราหรือเดินเลอเป็นเหตุให้มีผู้ได้รับบาดเจ็บ หรือขับรถในขณะที่เมาสุรา หรือถูกยกเลิกกรมธรรม์บังคับให้รับประกันภัยความรับผิด หรือขับชนแล้วหนี โดยเหตุเหล่านี้เคยเกิดขึ้นในระยะเวลาหนึ่ง (ปกติคือ ๓ ปี) ก่อนหน้ามาสมัครเข้าโครงการ

ก่อนมีการกำหนดกฏนี้ให้บริษัทใดรับประกัน เจ้าของยานยนต์ผู้สมัครเข้าร่วมโครงการ ต้องแสดงว่า ภายใน ๒ เดือนก่อนหน้ายื่นคำร้องขอสมัคร ตนได้รับการปฏิเสธจากบริษัทประกันภัยไม่รับประกันภัย หรือได้รับหนังสือแจ้งจากบริษัทประกันภัยว่า จะไม่ออกกรมธรรม์ให้ใหม่อีก การรับประกันภัยตามโครงการเสี่ยงภัยที่คุ้มครองเป็นเวลา ๑ ปี และเมื่อถึงกำหนด บริษัทประกันภัยอาจยกเลิกการรับประกันภัยได้ อย่างไรก็ตาม โครงการเสี่ยงภัยนี้พยายามกระตุ้นให้บริษัท

Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, pp. 77-82.; M.G. Woodroof III; John R. Fonseca, and Alphonse M. Squillante, Automobile Insurance and No-Fault Law, pp. 97-101.

ประกันภัยเข้าร่วมโครงการต่อไป และชักชวนให้บริษัทใหม่เข้าร่วมในโครงการนี้ โดยวิธีการกำหนดให้บริษัทใดที่แจ้งว่าคนจะไม่รับประกันภัยเช่นนี้ที่รับประกันไว้แล้วต่อไปอีก ต้องรับประกันภัยที่ไม่พึงประสงค์นี้เพิ่มอีก ๑๐ เปอร์เซ็นต์ ในปีต่อไปเป็นการลงโทษ ซึ่งก็หมายความว่า ในปีต่อไปบริษัทนั้นก็ต้องรับประกันภัยนี้ ๑๑ กรมธรรม์ ในทุก ๆ ๑๐ กรมธรรม์ที่บริษัทนั้นออกในปีนั้น ในทางตรงกันข้าม ถ้าบริษัทใดยอมรับประกันภัยในปีต่อไปอีก บริษัทใดที่เคยคิดจำนวน ๑๐ เปอร์เซ็นต์เช่นกัน ไม่ต้องรับประกันภัยที่ไม่พึงประสงค์อื่น ๆ ที่บริษัทได้รับแบ่งมา



ผู้ซึ่งอยู่ในประเภทที่ต้องเข้าในโครงการเสี่ยงภัยในมลรัฐ Massachusetts ไม่ถูกลงโทษโดยให้เสียเบี้ยประกันภัยเพิ่มขึ้นแต่อย่างใด เสียแค่ค่าบริการเพียงเล็กน้อยเท่านั้น แต่กระนั้นก็ตามการที่ถูกจัดอยู่ในประเภทผู้ซึ่งอยู่ในโครงการนี้ ก็ไม่เป็นที่พึงปรารถนาของผู้ซื้ยานยนต์ เพราะจะถูกครหาเห็นว่าเคยอยู่ในโครงการเสี่ยงภัยนี้ ซึ่งจะมีผลต่อความสัมพันธ์ระหว่างตนกับบริษัทประกันภัย ผู้ซื้ยานยนต์นั้นจะอยู่ในฐานะที่ควรรับเป็นลูกค้า ซึ่งอาจมีผลสะท้อนให้ (๑) บริษัทปฏิเสธที่จะออกกรมธรรม์ประกันความรับผิด คู่ครองจำนวนนอกเหนือไปจากจำนวนที่กฎหมายบังคับ (๒) บริษัทมีความโหนงเอียงที่จะบอกเลิกกรมธรรม์ได้ง่ายเมื่อมีเหตุแม้เพียงเล็กน้อย และ (๓) มีผลต่อค่าที่ของบริษัทที่มีชื่อเสียงเรียกว่ารอง เพราะว่าบางครั้งชื่อเสียงที่เรียกมาจากภัยที่ไม่พึงประสงค์นี้ จะได้รับการปฏิบัติจากบริษัทอย่างไม่สุจริตใจนัก

สำหรับผู้ซึ่งเอาประกันภัยตามปกติไม่ได้ และไม่มีคุณสมบัติที่จะเข้าร่วมโครงการเสี่ยงภัยเพราะมีเหตุการณ์บางอย่าง ผู้ซึ่งประเภทนี้ไม่หมดโอกาสในการซื้อประกันภัยความรับผิด ยังคงมีอิสระที่จะเลือกหาบริษัทซึ่งเต็มใจที่จะรับประกันภัยได้ตามใจชอบ อย่างไรก็ตาม บริษัทส่วนมากมักอึดใจที่จะเอาประกันภัยผู้ซึ่งประเภทนี้ เพราะบริษัทไม่อยากจะเสี่ยงภัย แต่กรณีบริษัทปฏิเสธไม่รับประกันภัย ผู้ซื้ยานยนต์นั้นมีทางเลือก ๒ ทาง คือ ทางแรกเอาประกันความรับผิดไว้กับบริษัทประกันภัยอื่นที่มั่นคงซึ่งสามารถรับเสี่ยงภัยได้สูง เช่น บริษัท Lloyds of London หรือ เอาประกันภัยกับบริษัทประกันภัยท้องถิ่น โดยเสียเบี้ยประกันภัยในอัตราพิเศษ ซึ่งสำนักงานประกันภัยรับรองอัตราเบี้ยประกันภัยนี้แล้ว อีกทางหนึ่งก็คือ อุทธรณ์ค่าปฏิเสธไม่รับประกันภัยของบริษัทไปยังคณะกรรมการพิเศษพิจารณาอุทธรณ์ (Board of Appeal) ซึ่งประกอบด้วยตัวแทนของกรมอัยการ (Attorney-General) ตัวแทนของคณะกรรมการประกันภัย (Insurance

Commissioner) และตัวแทนของนายทะเบียนยานยนต์ (Registrar of Motor Vehicle) โดยอ้างว่าบริษัทประกันการออกกรมธรรม์โดยไม่มีเหตุผลสมควร หลังจากพิจารณาแล้ว คณะกรรมการมีอำนาจทำคำวินิจฉัยว่า ผู้ถูบทรมเป็นบุคคลที่สมควรและเหมาะสมที่ควรออกกรมธรรม์ ประกันภัยความรับผิดโดยบังคับให้หรือไม่อาจอุทธรณ์ต่อไปยังศาลสูง (Superior Court) ได้ ในทางปฏิบัติผู้ขับขี่ที่ถูบทรมแก่คณะกรรมการอุทธรณ์ (Board of Appeals) มีโอกาสอย่างยิ่งที่จะบังคับให้ผู้รับประกันภัยออกกรมธรรม์แก่ตน แດอย่างไรก็ตาม ถ้าผู้ขับขี่นั้นไม่อาจเอาประกันภัยความรับผิดได้ไม่ว่าโดยวิธีการใด เขาและบุคคลอื่นใดก็ไม่อาจใช้ยานยนต์นั้นบนท้องถนนได้อีกต่อไป เป็นการขจัดผู้ขับขี่ที่ไม่สามารถรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนได้ออกไปจากท้องถนน

ความกฎหมายนิวซีแลนด์ แก้ปัญหาผู้รับประกันไม่เต็มใจรับประกันภัยผู้ขับขี่ยานยนต์ด้วยวิธีที่แตกต่างไปจากสหรัฐอเมริกา กล่าวคือ โดยกฎหมายกำหนดให้บริษัทประกันภัยซึ่งปฏิเสธไม่รับประกันภัยโดยปราศจากเหตุผลเอาประกันภัยผู้ขับขี่ยานยนต์ซึ่งถูกปฏิเสธ อย่างไรก็ดี เพื่อคุ้มครองผู้รับประกันภัยด้วย ถ้าผู้รับประกันภัยไม่พอใจที่จะรับประกันภัยผู้ขับขี่คนใด ผู้รับประกันภัยก็อาจร้องขอให้เพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ของผู้ขับขี่นั้นได้

ในออสเตรเลีย ตามกฎหมายรัฐ South Australia ผู้รับประกันภัยจะยกเลิกกรมธรรม์ไม่ได้ เว้นแต่จะโต้แย้งตามสมควรไปยังผู้เอาประกันภัยและนายทะเบียนยานยนต์ (Registrar of Motor Vehicles) เมื่อแจ้งแล้วจึงจะทำให้ยานยนต์ของผู้เอาประกันภัยนั้นกลายเป็นยานยนต์ไม่ได้อีกทะเบียนไปโดยอัตโนมัติ ในกรณีที่มีผู้รับประกันภัยไม่เต็มใจที่จะรับประกันภัยผู้ขับขี่ยานยนต์คนใด ผู้รับประกันภัยอาจร้องขอศาล (court of summary jurisdiction) ให้มีคำสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ของผู้ขับขี่คนนั้นได้^๒ ในรัฐ Victoria แก้ปัญหาแตกต่างออก

Alexander C. Castles, "Compulsory Automobile Liability Insurance in Australasia," The American Journal of Comparative Law, pp. 258



^๒ Ibid., pp. 265-266.

ไป กล่าวคือ ใช่วิธีการป้องกันมิให้บริษัทประกันภัยเลือกผู้ซบยานยนต์ที่จะรับประกันภัยหรือทำให้โอกาสปฏิเสธการรับประกันภัยน้อยลง โดยกฎหมายบังคับให้ประกันภัยให้อำนาจรัฐบาลก่อตั้งสำนักงานประกันภัยรถยนต์แห่งรัฐ (State Motor Car Insurance Office) ขึ้นเป็นผู้รับประกันภัยที่มีอำนาจรับประกันภัยได้หลายแห่งหนึ่ง เพื่อแข่งขันกับบริษัทเอกชน ซึ่งมีผลทำให้บริษัทเอกชนไม่อาจเลือกรับประกันภัยได้มากนักเพราะถึงอย่างไรก็มีสำนักงานของรัฐพร้อมจะรับประกันภัยผู้ซบอยู่แล้ว และผู้รับที่บริษัทประกันภัยเอกชนปฏิเสธไม่รับประกันภัยก็สามารถมาเอาประกันภัยสำนักงานประกันภัยรถยนต์ของรัฐได้ ปัจจุบันในรัฐทุกรัฐของออสเตรเลีย ยกเว้นรัฐ South Australia ได้ตั้งสำนักงานประกันภัยของรัฐขึ้นแข่งขันกับบริษัทเอกชนในการรับประกันภัยยานยนต์แล้ว ^๒

ในรัฐ New South Wales นอกจากผู้ซบอาจเลือกเอาประกันภัยกับสำนักงานประกันภัยรัฐบาล (Government Insurance Office) ได้ดังกล่าวแล้ว ผู้ซบยานยนต์ที่ถูกปฏิเสธไม่รับประกันภัยมีสิทธิอุทธรณ์ต่อศาล District Court หรือศาล Court of Petty Sessions เพื่อให้ยกเลิกค่าปฏิเสธของผู้รับประกันภัยที่ไม่ยอมออกกรมธรรม์ หรือให้ออกกรมธรรม์ใหม่ให้ได้ ภายใต้อำนาจของศาล (court of petty session) ให้สั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ไว้ชั่วคราว โดยอ้างว่าการให้ผู้ซบนั้นซบยานยนต์ต่อไป จะเป็นอันตรายต่อสาธารณะชน ^๓

^๑ Ibid., p. 270.

^๒ อย่างไรก็ตาม ความคำอธิบายของ John G. Fleming ในหนังสือ Law of Torts, ๑๙๓๗ ปรากฏว่า ปัจจุบัน รัฐ New South Wales สำนักงานประกันภัยรัฐบาล (Government Insurance Office) ยุคขาดการประกันภัยความรับผิดทางยานยนต์แต่ผู้เดียว
 ๓ John G. Fleming, Law of Torts, p. 386.

^๓ Alexander C. Castles, "Compulsory Automobile Liability Insurance in Australasia," The American Journal of Comparative Law, p. 273.

^๔ Ibid., p. 271.

ด้วยวิธีการต่าง ๆ กันนี้ เป็นผลให้ประเทศหรือมลรัฐของประเทศที่กล่าวมาสามารถบรรเทาปัญหาอันตรายที่ไม่ได้รับการประกันภัยซึ่งเป็นอันตรายอย่างยิ่ง หากมาวิ่งบนท้องถนนได้อย่างมากที่เคียว

๕. ขอบเขตการคุ้มครองและชอยกเว้นการคุ้มครอง

ความคุ้มครองที่กฎหมายบังคับให้ประกันภัยความรับผิดให้แก่ผู้เสียหายในแต่ละประเทศที่มีกฎหมายนี้แตกต่างกันทั้งในจำนวน ชนิด ความเสียหาย บุคคล พื้นที่ที่คุ้มครอง ความประพฤติของผู้ขับ และเรื่องอื่น ๆ

ก) จำนวนเงินที่คุ้มครอง



ในเรื่องจำนวนเงินที่คุ้มครองหรือที่ผู้รับประกันภัยต้องรับผิดชอบให้แก่ผู้เสียหาย กฎหมายในหลายประเทศบัญญัติไว้แตกต่างกัน ซึ่งอาจแยกได้เป็น ๔ รูปแบบ คือ แบบแรก การกำหนดจำนวนชั้นสูงหรือไม่เกินไว้ เช่น กฎหมายของมลรัฐ Massachusetts และมลรัฐ New York ในสหรัฐอเมริกา กำหนดไว้ ๕,๐๐๐ ดอลลาร์ สำหรับความบาดเจ็บทางร่างกายหรือการเสียชีวิตของบุคคลหนึ่ง ๆ และ ๑๐,๐๐๐ ดอลลาร์ สำหรับความบาดเจ็บหรือเสียชีวิตของบุคคลมากกว่าหนึ่งคนที่เกิดจากอุบัติเหตุครั้งนั้น ๆ (คือไม่เกิน ๑๐,๐๐๐ ดอลลาร์ สำหรับอุบัติเหตุครั้งหนึ่ง ๆ) กฎหมายของมลรัฐ New York คุ้มครองความเสียหายต่อบุคคลจำนวน ๑๐,๐๐๐ ดอลลาร์ สำหรับความบาดเจ็บทางร่างกายหรือเสียชีวิตของบุคคลหนึ่ง ๆ และ ๒๐,๐๐๐ ดอลลาร์ สำหรับความบาดเจ็บหรือเสียชีวิตของบุคคลมากกว่าหนึ่งคนในอุบัติเหตุครั้งเดียวกัน นอกจากนี้ กฎหมายมลรัฐ New York และ North Carolina ทั้งสองมลรัฐนี้ยังคุ้มครองความเสียหายต่อทรัพย์สินไม่เกิน ๕,๐๐๐ ดอลลาร์ ด้วยซึ่งแตกต่างจากของมลรัฐ Massachusetts ที่คุ้มครองเฉพาะความ

เสียหายต่อบุคคลเท่านั้น กฎหมายเดนมาร์กก็เช่นกันกำหนดจำนวนชั้นสูงที่เขาประกันภัยไว้^๑

แบบที่สอง คือการกำหนดการคุ้มครองชั้นต่ำหรืออย่างน้อยไว้ เช่น ฝรั่งเศส คุ้มครองอย่างต่ำ ๕๐๐,๐๐๐ ฟรังก์ และต้องเข้าในข้อกำหนดชั้นต่ำอื่น ๆ ด้วย^๒ รัฐ Tasmania ก็กำหนดจำนวนชั้นต่ำสุดที่เขาประกันภัยไว้ โดยกำหนดเพียง ๒,๐๐๐ ปอนด์ สำหรับสิทธิเรียกร้องของบุคคลหนึ่ง ๆ เพื่อความเสียหายต่อบุคคลหรือ ๒๐,๐๐๐ ปอนด์ สำหรับสิทธิเรียกร้องทั้งหมดที่เกิดจากอุบัติเหตุครั้งเดียวกัน^๓

แบบที่สาม คือการกำหนดจำนวนคุ้มครองชั้นต่ำและชั้นสูงไว้ เช่น เยอรมัน คุ้มครองความเสียหายต่อบุคคลอย่างต่ำ ๑๐๐,๐๐๐ มาร์ค จนถึงอย่างสูงไม่เกิน ๑๕๐,๐๐๐ มาร์ค แตกต่างไปตามชนิดของยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุ อย่างไรก็ตาม ในเยอรมันมีผู้ครอบครองยานยนต์จำนวนน้อยที่เขาประกันภัยคุ้มครองเพียงจำนวนชั้นต่ำสุด ส่วนมากเขาประกันภัยคุ้มครองจำนวนมากกว่าชั้นต่ำ^๔



^๑ Bernhard Gomard, "Compensation for Automobile Accidents in the Nordic Countries," The American Journal of Comparative Law, pp. 97-98.

^๒ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, p. 202.; André Tunc, "Traffic Accident Compensation in France : The Present Law and A Controversial Proposal," Harvard Law Review, p. 1414.

^๓ Alexander C. Castles, "Compulsory Automobile Liability Insurance in Australasia," The American Journal of Comparative Law, p. 262.

^๔ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, p. 208.

แบบสุดท้าย คือการไม่กำหนดจำนวนที่คุ้มครองไว้เลย เช่น สวีเดน^๑ โปแลนด์ (ในการคุ้มครองโดยการประกันภัยความรับผิดทางแพ่งแบบ o.c.)^๒ นิวซีแลนด์^๓ อังกฤษ^๔ และรัฐ New South Wales^๕ รัฐ Victoria^๖ และรัฐ Queensland^๗ ของออสเตรเลีย ประเทศเหล่านี้กำหนดให้ผู้ขับขี่ยานยนต์เอาประกันภัยอย่างไม่จำกัดความรับผิด

ในรูปแบบของการกำหนดจำนวนเงินที่คุ้มครองของประเทศต่าง ๆ ที่กล่าวมา ประเทศที่กำหนดจำนวนชั้นสูงไว้ตามแบบแรก เช่น สหรัฐอเมริกา เคนมาร์ค นับว่าเป็นประเทศที่ให้ความคุ้มครองผู้เสียหายน้อยกว่าประเทศที่กำหนดจำนวนในรูปแบบอื่น ๆ ซึ่งในสหรัฐอเมริกา จุดนี้ก็เป็นที่จุดบกพร่องที่มีผู้โจมตีระบบการบังคับให้ประกันภัยความรับผิดมากที่สุด^๘

^๑ Bernhard Gomard, "Compensation for Automobile Accidents in the Nordic Countries," The American Journal of Comparative Law, p. 98.

^๒ D. Lasok, "Insurance Law," in Polish Civil Law, p. 176.

^๓ Alexander C. Castles, "Compulsory Automobile Liability Insurance in Australasia," The American Journal of Comparative Law, pp. 257-258.; Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, p. 194.

^๔ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, p. 194.

^๕ Alexander C. Castles, "Compulsory Automobile Liability Insurance in Australasia," The American Journal of Comparative Law, p. 262.

^๖ Ibid., p. 267.

^๗ Ibid., p. 263.

^๘ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, p. 194.

ห้องคดีละเมิดเรียกค่าสินไหมทดแทนจากผู้ทำละเมิดเหล่านี้ได้ เว้นแต่บางกรณี เช่น ในสหรัฐอเมริกา เว้นแต่รัฐจะยินยอม เป็นต้น



หลักที่สามก็คือ หลักกฎหมายลายลักษณ์อักษรเกี่ยวกับผู้โดยสารยานยนต์ด้วยความเอื้อเฟื้อของเจ้าของหรือผู้ขับขี่ยานยนต์ (Automobile Guest Statute) ซึ่งประเทศ Common Law บางประเทศบังคับใช้อยู่เท่าที่ค้นคว้าได้ก็เช่น สหรัฐอเมริกาในมลรัฐมากกว่าครึ่งหนึ่ง และแคนาดาเกือบทุกรัฐ (province) ยกเว้นรัฐ Quebec กฎหมายบัญญัติว่า เจ้าของหรือผู้ขับขี่ยานยนต์ไม่ต้องรับผิดทางละเมิดเพื่อความปลอดภัยที่เกิดแก่ผู้โดยสารในยานยนต์ของตนในฐานะแขกที่โดยสารด้วยความเอื้อเฟื้อ (a gratuitous guest) ซึ่งไม่เสียค่าโดยสาร เช่น ให้อาศัยนั่งไปที่ทำงาน เชิญไปงานเลี้ยง เป็นต้น เว้นแต่ผู้ขับขี่จะขับรถในลักษณะที่เรียกว่าเป็นการประพฤตินิคอย่างร้ายแรง (some form of aggravated misconduct) เช่น จงใจ หรือประมาทเงินเล่ออย่างร้ายแรง เมาสุราหรือยาเสพติด หรือขับรถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้อื่น ผู้ขับขี่จึงจะรับผิดทางละเมิดต่อผู้เสียหายที่เป็นผู้โดยสารด้วยความเอื้อเฟื้อนั้น ฉะนั้น ในกรณีปกติ ผู้เสียหายด้วยความเอื้อเฟื้อจึงไม่ได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนจากเจ้าของหรือผู้ขับขี่ยานยนต์ที่ทำละเมิด ในประเทศกลุ่ม Civil Law และ Socialist Law ก็รับรู้หลักเช่นนี้เหมือนกัน แต่อ่อนคลายกว่า เช่น ตามกฎหมายแห่งฝรั่งเศส กฎหมาย Road Traffic Act ของเยอรมัน (Strassenverkehrsgesetz) of May ๓, ๑๙๐๘ ซึ่งแก้ไขโดยกฎหมายปี ค.ศ. ๑๙๕๒ และกฎหมายแห่งโปแลนด์ไม่ตัดสิทธิผู้โดยสารเช่นนี้เสียทีเดียว แต่ถือว่าผู้โดยสารด้วยความเอื้อเฟื้อจะฟ้องร้องให้ผู้ขับขี่รับผิดตามกฎหมายซึ่งกำหนดให้รับผิดโดยเด็ดขาดไม่ได้ ได้แต่ฟ้องคดีโดยอาศัยหลักความรับผิดทางละเมิดทั่วไป

* William L. Prosser, Handbook of The Law of Torts, pp. 186-187.; Edward J. Koinka, Tort — Injuries to Persons and Property, pp. 305-307.; Allen M. Linden, Canadian Tort Law, p. 515.

ในกฎหมายบังคับให้ประกันภัยไต่ยกเว้นไม่คุ้มครองบุคคลหลายประเภท เช่น กฎหมายเคนเนมาร์ค และสวีเดนไม่คุ้มครองผู้ขับขี่ กฎหมายโปแลนด์ การบังคับให้ประกันภัยทั้งแบบ o.c. และ i.w. ไม่คุ้มครองผู้ใช้ ผู้ขับขี่ยานยนต์ที่ไม่ได้จดทะเบียน รวมทั้งญาติของบุคคลเหล่านี้ด้วย^๒ และการประกันภัยแบบ o.c. ไม่คุ้มครองเจ้าของยานยนต์ ในกรณีที่ได้รับ ความเสียหายจากการขับขี่ยานยนต์ของผู้ขับของคน^๓ (ต่างกับกฎหมายเคนเนมาร์คและสวีเดนซึ่งคุ้มครองเจ้าของในกรณีเช่นนี้ด้วย)^๔ กฎหมายบังคับให้ประกันภัยของอังกฤษไม่คุ้มครองถึงบุคคลที่ต้องรับผิดชอบเพื่อการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บทางร่างกายของบุคคลอื่น^๕ เป็นต้น

นอกจากผู้ใช้ ผู้ขับแล้ว กฎหมายในหลายประเทศไม่คุ้มครองความเสียหายที่เกิดแก่สมาชิกครอบครัวหรือญาติสนิทใกล้ชิดของผู้ขับหรือผู้ใชยานยนต์ที่เขาประกันภัย เพื่อป้องกันการสมรู้กันระหว่างสมาชิกครอบครัวกับผู้เอาประกัน เช่น กฎหมายโปแลนด์ในการเอาประกันภัยแบบ o.c. ไม่คุ้มครองบุคคลที่อาศัยอยู่กับผู้ใชยานยนต์ในฐานะเป็นส่วนหนึ่งของครอบครัว คู่สมรส บุตร (ที่แท้จริง บุตรบุญธรรม หรืออยู่ในความปกครองของเขา) บุตรของพี่ชายน้องชายและพี่สาวน้องสาว

^๑ Bernhard Gomard, "Compensation for Automobile Accidents in the Nordic Countries," The American Journal of Comparative Law, p. 99.

^๒ D. Lasok, "Insurance Law," in Polish Civil Law, p. 174.

^๓ Ibid., p. 175.

^๔ Bernhard Gomard, "Compensation for Automobile Accidents in the Nordic Countries," The American Journal of Comparative Law, pp. 98-99.

^๕ Hailsham, ed., Halsbury's Laws of England, p. 557.

หลาน บิดามารดา พ่อเลี้ยง แม่เลี้ยง ปู่ย่าตายาย พี่ชายน้องชาย และพี่สาวน้องสาว พ่อตา
 แม่นาย และบุตรเขยบุตรสะใภ้ กฎหมายนิวซีแลนด์ไม่คุ้มครองสมาชิกครอบครัวที่เกี่ยวข้อง
 ภายใน ๔ ลำดับ^๒ และกฎหมายรัฐ Tasmania ของออสเตรเลีย ซึ่งก็เคยไม่คุ้มครองบุคคล
 ในครอบครัวนี้เช่นกัน แต่ต่อมาแก้ไขให้ความคุ้มครองสามีภรรยาของผู้ซึ่งที่เอาประกันภัยด้วย แต่
 จำกัดจำนวนเพียงไม่เกิน ๔,๐๐๐ ปอนด์^๓ นอกจากนี้กฎหมายรัฐ South Australia^๔
 และรัฐ Western Australia^๕ ก็เคยคัดสิทธิไม่คุ้มครองบุคคลเหล่านี้ แต่ในปี ค.ศ. ๑๙๔๓
 และ ค.ศ. ๑๙๔๔ (ซึ่งเป็นปีเกี่ยวกับที่ออกกฎหมายบังคับให้ประกันภัยยานยนต์ของรัฐ Western
 Australia) ทั้ง ๒ รัฐ ความลำดับ ก็ยกเลิกบทบัญญัติกฎหมายเหล่านี้

กฎหมายประเทศอังกฤษ^๖ นิวซีแลนด์^๗ การบังคับให้ประกันภัยไม่คุ้มครองถึง
 ลูกจ้างหรือคนรับใช้ของผู้เอาประกันภัยเพื่อความเสียหายที่เกิดในทางการที่จ้างของลูกจ้างนั้น
 รัฐ South Australia ก็เคยไม่คุ้มครองถึงบุคคลเช่นนี้ แต่ต่อมายกเลิกไปโดยกฎหมายปี



^๑ D. Lasok, "Insurance Law," in Polish Civil Law, p.

^๒ Alexander C. Castles, "Compulsory Automobile Liability Insurance in Australasia," The American Journal of Comparative Law, p. 259.

^๓ Ibid., p. 262.

^๔ Ibid., p. 264.

^๕ Ibid., p. 274.

^๖ Hailsham, ed., Halsbury's Laws of England, p. 562.

^๗ Alexander C. Castles, "Compulsory Automobile Liability Insurance in Australasia," The American Journal of Comparative Law, p. 259.

๑๙๔๓ * เหตุผลที่ไม่คุ้มครองก็เพราะดูจางเหล่านี้ได้รับความคุ้มครองจากกฎหมายเกี่ยวกับ
เงินค่าทดแทนคนงาน (workmen's compensation acts) อยู่แล้ว ๒

เกี่ยวกับผู้โดยสารภัยความเอื้อเพื่อ (guest passenger) กฎหมายอังกฤษ (หลัง
จากออกกฎหมาย Road Traffic Act ๑๙๓๒) ๓ กฎหมายของมลรัฐ New York กับ North
Carolina ของสหรัฐอเมริกา ๔ และรัฐ New South Wales ของออสเตรเลีย ๕ คุ้มครอง
จนถึงผู้โดยสารภัยความเอื้อเพื่อของผู้ขับที่เอาประกันภัยเช่นเดียวกับบุคคลอื่น ๆ แต่ในหลาย
ประเทศไม่คุ้มครองถึงบุคคลเหล่านี้ภัย เช่น นิวซีแลนด์ ๖ มลรัฐ Massachusetts ของ
สหรัฐอเมริกา ๗ และรัฐ Tasmania ของออสเตรเลีย ๘ และในหลายรัฐในออสเตรเลีย

๑ Ibid., p. 264.

๒ Ibid., p. 259.

๓ Micheal Parkington, ed., MacGillivray & Parkington on Insurance Law, pp. 964-965.

๔ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, p.84.

๕ Alexander C. Castles, "Compulsory Automobile Liability Insurance in Australasia," The American Journal of Comparative Law, p. 272.

๖ Ibid., p. 259.

๗ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, p.77.

๘ M.G. Woodroof III; John R. Fonseca, and Alphonse M. Squillante, Automobile Insurance and No-Fault Law, p. 91.

๙ Alexander C. Castles, "Compulsory Automobile Liability insurance in Australasia," The American Journal of Comparative Law, p. 262.

จำกัดความคุ้มครองที่ให้แก่ผู้โดยสารด้วยความเชื่อเพื่อเหล่านี้ เช่น รัฐ South Australia คุ้มครองเพียงจำนวน ๔,๐๐๐ ปอนด์^๑ รัฐ Victoria คุ้มครองเพียง ๒,๐๐๐ ปอนด์^๒ รัฐ Western Australia คุ้มครองเพียง ๒,๐๐๐ ปอนด์^๓ เหตุผลที่ไม่คุ้มครองหรือจำกัด ความคุ้มครองแก่ผู้โดยสารด้วยความเชื่อเพื่อนักเพื่อป้องกันข้อเรียกร้องที่ฟุ่มเฟือยไม่ควรนำมา เรียกร้องหรือข้อเรียกร้องที่สมรู้กันระหว่างผู้ขับที่เอาประกันภัยกับผู้โดยสารนั้น และเพื่อรักษา อัตรานี้ยประกันให้ค่าที่สุกเท่าที่จะเป็นไปได้^๔

อย่างไรก็ตาม สำหรับออสเตรเลีย ปัจจุบันบทบัญญัติที่ตัดหรือจำกัดสิทธิของบุคคลที่กล่าว มานี้หมดไปแล้ว ยังมีเพียงข้อจำกัดอันเดียวในรัฐ Tasmania คือ ไม่คุ้มครองถึงสมาชิกครอบครัว ของเจ้าของยานยนต์ และไม่คุ้มครองถึงสามีภรรยาของผู้ขับที่เอาประกัน ซึ่งหลักกฎหมายละเมิด จำกัดสิทธิเรียกร้องค่าเสียหาย แต่ปัจจุบันหลักจำกัดสิทธิคามกฎหมายละเมิดดังกล่าวยกเลิกแล้ว ในทุกแห่ง โดยเฉพาะในเรื่องอุบัติเหตุทางยานยนต์^๕



ค) ผู้โดยสารยานยนต์ที่กรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครองความรับผิด

ปกติกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดโดยบังคับจะครอบคลุมถึงความเสียหายที่เกิดจาก ยานยนต์ที่เจ้าของเป็นผู้ขับ หรือบุคคลที่เจ้าของยินยอมให้ขับ หรือบุคคลอื่นใดที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ ประกันภัย ในกฎหมายของหลายประเทศ เช่น กฎหมายของมลรัฐ Massachusetts ของ

^๑ Ibid., p. 264.

^๒ Ibid., p. 267.

^๓ Ibid., p. 274.

^๔ Ibid., pp. 259, 267.

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

สหรัฐอเมริกา^๑ กฎหมายของรัฐ Tasmania^๒ ของ
 ออสเตรเลีย ไม่ครอบคลุมถึงความเสียหายที่เกิดจากยานยนต์ที่ผู้ขับขี่โดยไม่ได้รับความยินยอม
 จากเจ้าของหรือที่เรียกว่า "ผู้ขับขี่ปราศจากอำนาจ" (unauthorized driver) แต่ในหลาย
 ประเทศได้ให้ความคุ้มครองความเสียหายที่เกิดจากผู้ขับขี่ไม่มีอำนาจ เช่น โคมัยที่ลัดกรไป
 ขับนี้ด้วย โดยกำหนดให้ผู้รับประกันภัยชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายจากผู้ขับขี่ทุกคนที่ขับยานยนต์
 ไม่ว่าจะขับยานยนต์โดยได้รับความยินยอมของเจ้าของยานยนต์หรือไม่ก็ตาม (คือรวมถึงผู้ขับขี่
 ไม่มีอำนาจด้วย) โดยถือว่าผู้ใช้ยานยนต์เหล่านั้นเป็นตัวแทน (agency) ตามกฎหมายของเจ้าของ
 ยานยนต์ เช่น กฎหมายของนิวซีแลนด์^๓ กฎหมายของออสเตรเลีย^๔ คือของรัฐ
 Queensland^๕ รัฐ South Australia^๖ รัฐ Victoria^๗ รัฐ New South

^๑ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, p. 77.

^๒ Ibid., p. 262.

^๓ Ibid., pp. 257-258. ทั้งนี้ ตามคำวินิจฉัยคดี Marsh v. Absolum (๑๘๘๐) ของศาลนิวซีแลนด์ จึงวินิจฉัยว่า กรณีที่โคมัยลัดกรไปแล้วขับไปเกิดอุบัติเหตุเกิดความเสียหายแก่บุคคลภายนอก ผู้รับประกันภัยต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

^๔ John G. Fleming, Law of Torts, p. 385.

^๕ Alexander C. Castles, "Compulsory Automobile Liability Insurance in Australasia," The American Journal of Comparative Law, p. 263.

^๖ Ibid., p. 265.

^๗ Ibid., p. 269.

Wales^๑ และกฎหมายของรัฐ Western Australia^๒

อย่างไรก็ดี เพื่อผ่อนคลายความเข้มงวดของกฎหมายเช่นนี้คือผู้รับประกันภัย ในกฎหมาย
ของรัฐ South Australia^๓ รัฐ Victoria^๔ และกฎหมายของรัฐ Western
Australia^๕ ให้สิทธิผู้รับประกันภัยเรียกชดเชยจำนวนที่จ่ายไปเพื่อประโยชน์ของผู้ขับโดย
ไม่มีอำนาจนั้น คืบจากผู้ขับโดยไม่มีอำนาจนั้นได้ดังจะกล่าวต่อไปในข้อ ๗ ข)^๖

ง) พื้นที่ของการประกันภัยกรมธรรม์คุ้มครอง

โดยหลักทั่วไปนั้น กฎหมายของแต่ละประเทศยอมให้บังคับในขอบเขตของประเทศของ
ตน กฎหมายบังคับให้ประกันภัยของโปแลนด์ก็เป็นไปตามหลักนี้ คือ ใช้นั่งบังคับกับอุบัติเหตุทั้งหมดที่
เกิดขึ้นในอาณาเขตของสาธารณรัฐประชาชนโปแลนด์^๗ กฎหมายของมลรัฐ Massachusetts

^๑ Ibid., p. 272.

^๒ Ibid., p. 274.

^๓ Ibid., p. 265.

^๔ Ibid., p. 269.

^๕ Ibid., p. 274.

^๖ ดูต่อไป หน้า ๒๓๗-๒๔๐.

^๗ D. Lasok, "Insurance Law," in Polish Civil Law, p. 174.



ก็เช่นกัน ไซ้บังคับเฉพาะอุบัติเหตุที่เกิดบนทางหลวงภายในมลรัฐเท่านั้น * แต่ในบางประเทศ เช่น กฎหมายของมลรัฐ New York และ North Carolina ของสหรัฐอเมริกา ขยายความคุ้มครองถึงอุบัติเหตุซึ่งเกิดจากยานยนต์ที่เอาประกันไม่ว่าจะเกิดขึ้นในที่ใด ๆ ในสหรัฐอเมริกา และ แคนาดา ^๒ กฎหมายรัฐ South Australia ก็คุ้มครองถึงอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในเครือจักรภพอังกฤษ (Commonwealth) ด้วย ^๓ ซึ่งนับว่ากฎหมายของกลุ่มประเทศหลังนี้มีขอบเขตการคุ้มครองหรือการใช้ในเรื่องพื้นที่อย่างกว้างขวาง

นอกจากสาระเกี่ยวกับขอบเขตและข้อจำกัดความคุ้มครองที่กล่าวมานี้ สาระอื่น ๆ เกี่ยวกับเรื่องนี้ที่ควรกล่าวอีก ก็คือ กฎหมายบังคับให้ประกันภัยในหลายประเทศให้ความคุ้มครองแก่ผู้เสียหาย แม้อุบัติเหตุจะเกิดจากความจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง หรือแม้จะเกิดจากการกระทำความผิดอาชญากรรมนอกเหนือจากความประมาทเลินเล่อธรรมดาก็ตาม ยกตัวอย่างเช่น เคนมาร์ค ให้ความคุ้มครองกรณีผู้เอาประกันภัยกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างแรง ^๔ โปแลนด์ (การบังคับให้ประกันภัยความรับผิดทางแพ่งหรือแบบ o.c.) ให้ความ

^{*} Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, p. 84.; M.G. Woodroof III; John R. Fonseca, and Alphonse M. Squillante, Automobile Insurance and No-Fault Law, p. 91.

^๒ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, p. 84.; M.G. Woodroof III; John R. Fonseca, and Alphonse M. Squillante, Automobile Insurance and No-Fault Law, p. 93.

^๓ Alexander C. Castles, "Compulsory Automobile Liability Insurance in Australasia," The American Journal of Comparative Law, p. 264.

^๔ Stig Jørgensen, "The Decline and Fall of the Law of Torts," The American Journal of Comparative Law, p. 48.

คุ้มครองอุบัติเหตุที่เกิดจากความตั้งใจของผู้ขับ^๑ และนิวซีแลนด์ ให้ความคุ้มครองแม้ในกรณีอุบัติเหตุเกิดจากความตั้งใจ หรือที่เกิดจากการกระทำความผิดอาญา^๒ แต่กฎหมายเคนมาร์ค และโปแลนด์ได้ให้สิทธิผู้รับประกันภัยรับช่วงสิทธิเรียกชดเชยคืนจากผู้เอาประกันภัยที่จงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงหรือกระทำผิดอาญานั้นได้ นอกจากนี้ ในกฎหมายบางประเทศ เช่น กฎหมายนิวซีแลนด์ ให้ความคุ้มครองแก่ผู้เสียหายยังคงมีอยู่แม้ผู้ขับที่เอาประกันจะไม่จ่ายเบี้ยประกันแก่ผู้รับประกันภัยเลยก็ตาม^๓

๖. หน้าที่ของผู้เอาประกันในการจัดการให้สมาชิกเงินได้รับการรักษาพยาบาลและ
การจ่ายเงินการรักษาพยาบาลฉุกเฉินโดยทันที

คงได้กล่าวแล้วว่า อุบัติเหตุทางยานยนต์ได้ก่อให้เกิดภัยพิบัติแก่ผู้ประสบภัยอย่างถึง โดยเฉพาะกรณีผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิตเป็นเหตุบาดเจ็บครอบครัว การฟ้องร้องเรียกค่าสินไหมทดแทนตามหลักกฎหมายละเมิดคอศาล ต้องใช้เวลามากกว่าจะประสบผลสำเร็จได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทน ในระหว่างนั้นผู้บาดเจ็บซึ่งจำเป็นต้องหาเลี้ยงตัวเองและครอบครัว ทั้งยังต้องหาการรักษาพยาบาลตัวเองด้วย ต้องประสบความเดือดร้อนทางการเงิน เพราะเมื่อได้รับบาดเจ็บก็ย่อมไม่สามารถหารายได้มาจุนเจือครอบครัวตามปกติได้ ด้วยการค้ามาถึงความเดือดร้อนของผู้บาดเจ็บ เนื่องจากความล่าช้าในการพิจารณาคดีแพ่งทางละเมิดเช่นนี้ กฎหมายบังคับให้ประกันภัยยานยนต์ในบางประเทศได้เยียวยาหรือพยายามแก้ไขปัญหาค่าความเดือดร้อนนี้โดยให้ผู้บาดเจ็บได้รับชดเชยค่าสิน



^๑ D. Lasok, "Insurance Law," in Polish Civil Law, p. 176.

^๒ Alexander C. Castles, "Compulsory Automobile Liability Insurance in Australasia," The American Journal of Comparative Law, p. 258.

^๓ Ibid.

โฆษกแทนโดยรวดเร็ว ไม่ต้องผ่านทางศาล ทั้งนี้ โฆษกใช้วิธีต่าง ๆ กัน กฎหมายบังคับให้ประกันภัยของโพลีแลนค์ ในบทบัญญัติทั่วไป (ซึ่งใช้บังคับทั้งแบบ o.c. และ n.p.) ได้กำหนดให้ผู้ใช้หรือผู้รับยานยนต์ที่เกี่ยวข้องในอุบัติเหตุมีหน้าที่ต้องบรรเทาความสูญเสียหรือผลของอุบัติเหตุ และดูแลจัดการให้ผู้บาดเจ็บได้รับการรักษาพยาบาล รวมทั้งดูแลทรัพย์สินของผู้บาดเจ็บนั้นด้วย ทั้งนี้ โดยไม่ต้องแจ้งให้สำนักงานประกันภัยรัฐบาล (PZU) ซึ่งเป็นผู้รับประกันภัยทราบถึงวิธีการประเมินความเสียหายที่ผู้บาดเจ็บได้รับ *

ในกฎหมายบังคับให้ประกันภัยของอังกฤษ ^๒ และออสเตรเลีย คือ รัฐ South Australia รัฐ Victoria รัฐ New South Wales และรัฐ Western Australia ^๓ มีบทบัญญัติที่กำหนดให้ผู้ใช้ยานยนต์จะเกิดอุบัติเหตุ (ตามกฎหมายอังกฤษ) หรือผู้รับประกันภัย (ตามกฎหมายออสเตรเลีย) จ่ายการรักษาพยาบาลทุกชนิดแก่แพทย์ที่รักษาพยาบาลผู้บาดเจ็บ ในกรณีที่ผู้บาดเจ็บ หรือเสียชีวิตได้รับการรักษาพยาบาลโดยฉุกเฉิน (payment for emergency medical treatment and hospitalization) โดยไม่ต้องพิสูจน์ถึงความผิด หรืออีกนัยหนึ่ง คือ ผู้ใช้ยานยนต์หรือผู้รับประกันภัยต้องจ่ายการรักษาพยาบาลแก่ผู้เสียหายแม้ก่อนมีการวินิจฉัยให้ผู้รับประกันภัยรับผิดชอบตามกฎหมาย

* D. Lasok, "Insurance Law," in Polish Civil Law, p. 174.

^๒ Micheal Parkington, ed., MacGillivray & Parkington on Insurance Law, pp. 961-962.; E. Roydhouse, Road Traffic Legislation 1972, pp. 210-211.

^๓ Alexander C. Castles, "Compulsory Automobile Liability Insurance in Australasia," The American Journal of Comparative Law, pp. 264, 271, 272-273, 274-275.

นอกจากนี้ กฎหมายอังกฤษ^๑ กฎหมายของออสเตรเลีย คือ รัฐ South Australia รัฐ Victoria^๒ ยังได้กำหนดให้ผู้รับประกันภัย (หรือเจ้าของยานยนต์ ในกรณีเลือกวางหลักประกันแทนการเอาประกันภัย ซึ่งกฎหมายอังกฤษให้สิทธิเลือกวิธีให้ประกันเช่นนี้ได้) จ่ายค่ารักษาพยาบาลในโรงพยาบาลกรณีปกติ (payment for hospital treatment) แก่โรงพยาบาลในท้องถิ่นที่เกิดอุบัติเหตุที่รักษาพยาบาลผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิตในอุบัติเหตุ โดยผู้รับประกันภัยหรือแผนกการเงินและบัญชีของศาลสูงซึ่งรับวางหลักประกัน แล้วแต่กรณี รัฐจึงการรักษายานยนต์นั้นด้วย

เพื่อประโยชน์ในการรักษายานยนต์ทั้งกรณีฉุกเฉินและกรณีปกติแก่ผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ กฎหมายรัฐ Victoria ของออสเตรเลียมีความกว้างกว่าประเทศอื่น ๆ ที่กล่าวมา คือมีบทบัญญัติกฎหมาย (คือ Motor Car Act, ๑๙๕๑ section ๕๔.) บังคับให้ชักส่วน (levy) จำนวนไม่เกิน ๑ จิลลิง จากเบี้ยประกันภัยยานยนต์ของผู้เอาประกันภัยแต่ละรายเก็บเข้าในกองทุนอันหนึ่งที่เรียกว่า Motor Car (Hospital Payments) Fund เงินกองทุนนี้จะนำไปแบ่งเป็นค่าใช้จ่ายของโรงพยาบาลของรัฐที่แยกไว้เพื่อรักษายานยนต์ผู้บาดเจ็บเนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์โดยเฉพาะ และเป็นค่าใช้จ่ายของโรงพยาบาลทั่วไปอื่น ๆ ของรัฐด้วย หากงบประมาณแผ่นดินที่แต่ละโรงพยาบาลได้รับในแต่ละปีนั้นไม่เพียงพอสำหรับการรักษายานยนต์



Micheal Parkington, ed., MacGillivray & Parkington on Insurance Law, pp. 961-962.; E. Roydhouse, Road Traffic Legislation 1972, pp. 209-210.

^๒ Alexander C. Castles, "Compulsory Automobile Liability Insurance in Australasia," The American Journal of Comparative Law, pp. 264, 271.

ผู้เสียหายจากอุบัติเหตุทางยานยนต์

อย่างไรก็ตาม การที่กำหนดให้ผู้รับประกันภัยจ่ายค่ารักษาพยาบาลในโรงพยาบาลและ
 ค่ารักษาพยาบาลกรณีฉุกเฉินซึ่งจ่ายทันทีนั้น อาจมีกรณีเกิดขึ้นได้ว่า ผู้บาดเจ็บและโรงพยาบาลสม
 รู้กันเพื่อเรียกค่ารักษาพยาบาลจากผู้รับประกันภัยสูงกว่าความมากเจ็บจริง กฎหมายของบางมล
 รัฐในออสเตรเลีย คือรัฐ Western Australia ซึ่งออกกฎหมายบังคับให้ประกันภัยความรับผิด
 หลังสุดของบรรดารัฐในออสเตรเลีย ใ้ให้สิทธิผู้รับประกันภัยที่จะขอให้มีการตรวจรักษาพยาบาล
 ตัวใจทกผู้เสียหายก่อนหน้าแพทย์ที่ปรึกษาของผู้รับประกันภัยใ้^๒

มาตรการทางกฎหมายบังคับให้ประกันภัยความรับผิดของประเทศเหล่านี้ ทำให้ผู้เสีย
 หายเนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ได้รับการรักษาพยาบาลอย่างรวดเร็ว ซึ่งเรียกได้ว่า ใ้รับ
 ค่ารักษาพยาบาลจากผู้รับประกันภัย โดยไม่ต้องฟ้องคดีและรอผลคำวินิจฉัยของศาล เช่น กฎหมาย
 บังคับให้ประกันภัยของประเทศอื่น ๆ ซึ่งใช้เวลานาน และไม่แน่ว่าคนจะใ้รับชดใช้หรือไม่

โดยเหตุที่กำหนดใ้ผู้รับประกันภัยหรือเจ้าของยานยนต์ (กรณีเลือกวางหลักประกัน)
 จ่ายค่ารักษาพยาบาลโดยไม่คำนึงถึงว่าผู้ขับที่เอาประกันจะเป็นฝ่ายผิดหรือไม่ จึงทำให้กฎหมาย
 บังคับให้ประกันภัยของประเทศที่มีมาตรการ เช่นนี้ใกล้เคียงเข้าไปกับกฎหมายที่เรียกว่า No-
 Fault Law ซึ่งจะกล่าวต่อไป

๑. สิทธิของผู้เสียหายที่มีต่อผู้รับประกันภัย

กฎหมายบังคับให้ประกันภัยความรับผิดใ้ความคุ้มครองผู้เสียหายมากกว่าการประกัน

^๑ Ibid., pp. 271-272.

^๒ Ibid., pp. 275.

ภัยความรับผิดชอบทั่วไป ซึ่งอาจเห็นได้ใน ๒ กรณี คือ ให้สิทธิผู้เสียหายฟ้องร้องผู้รับประกันภัยความ
รับผิดชอบได้โดยตรง และกำหนดห้ามผู้รับประกันภัยยกข้อต่อสู้ที่มีต่อผู้เอาประกัน ขึ้นต่อสู้ผู้เสียหาย

ก) สิทธิของผู้เสียหายในการฟ้องผู้รับประกันภัยได้โดยตรง

สิทธิในการเรียกร้องหรือฟ้องร้องผู้รับประกันภัยโดยตรง เป็นสิทธิที่กฎหมายประกันภัย
ให้แก่ผู้เสียหายเพื่อประโยชน์ผู้เสียหาย ในประเทศยุโรปส่วนมาก โจทก์มีสิทธิเรียกร้องหรือฟ้อง
ร้องผู้รับประกันภัย "ได้โดยตรง" (direct action) * ไม่ว่าจะเป็นการประกันภัยความ
รับผิดแบบธรรมดาหรือการบังคับให้ประกันภัยความรับผิด เช่น ฝรั่งเศส ศาลสูงฝรั่งเศส (Court
de Cassation) ได้วินิจฉัยใน ค.ศ. ๑๙๒๖ ให้ผู้เสียหายของผู้ทำละเมิดที่เอาประกันภัยมีสิทธิ
ฟ้องร้องผู้รับประกันภัยได้โดยตรง ซึ่งต่อมาสิทธิเช่นนี้ก็ได้รับการรับรองโดยน่านานาชาติไว้ในกฎ
หมาย Law of July ๑๓, ๑๙๓๐ art.๕๓ ^๒ ในฝรั่งเศส ผู้เสียหายของผู้ทำละเมิดที่เอา
ประกันภัยความรับผิดโดยสมัครใจ หรือ โดยกฎหมายบังคับจึงฟ้องร้องผู้รับประกันภัยได้โดยตรง
ในเยอรมัน ^๓ เคนมาร์ค สวีเดน นอร์เวย์ และฟินแลนด์ ^๔ กฎหมายก็ให้สิทธิเช่นนี้แก่
ผู้เสียหายเช่นกัน ในโปแลนด์ สิทธิเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยโดยตรงมีอยู่ในกรณีบังคับให้ประกัน

* John G. Fleming, Law of Torts, p. 385.

^๒ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for
the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance,
p. 202.

^๓ E.J. Cohn, Manual of German Law, p. 166.; Kwame Opoku,
"Delictual Liability in German Law," The International and Comparative
Law Quarterly, p. 242.

^๔ Bernhard Gomard, "Compensation for Automobile Accidents in the
Nordic Countries," The American Journal of Comparative Law, pp. 97, 104-105.

ภัยความรับผิดชอบทางแพ่ง (o.c.) ซึ่งผู้เสียหายอาจเรียกร้องหรือฟ้องสำนักงานประกันภัยของรัฐ (PZU) โดยตรง แต่โจทก์ก็อาจฟ้องผู้ใช้หรือผู้ขับเป็นจำเลยได้ แต่ในคดีเช่นนี้คงเรียกเข้ามาเป็นคู่ความในคดีด้วย อย่างไรก็ตาม กระบวนพิจารณาที่ถูกต้องตามกฎหมายเกี่ยวกับการประกันทรัพย์สินและบุคคล (law of property and personal insurance) ค.ศ. ๑๙๕๘ มาตรา ๑๑(๒) ก็คือว่า โจทก์ควรจะใช้สิทธิเรียกร้องต่อ PZU และควรฟ้องคดีต่อศาลเฉพาะเมื่อไม่สามารถตกลงกันได้เท่านั้น

สำหรับประเทศ Common Law แยกต่างกับประเทศยุโรป กล่าวคือ โดยทั่วไปแล้ว ผู้เสียหายไม่มีสิทธิฟ้องผู้รับประกันภัยโดยตรง เว้นแต่ในบางกรณี เช่น ตามกฎหมายบังคับให้ประกันภัยของรัฐ New South Wales ในออสเตรเลีย ให้ผู้เสียหายมีสิทธิฟ้องร้องผู้รับประกันภัยได้โดยตรง ในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยเสียชีวิต หรือไม่สามารถเข้ามาในคู่ความในคดีได้ (can not be served with process) ^๒ เป็นต้น

๓) ข้อกำหนดห้ามผู้รับประกันภัยยกข้อต่อสู้ที่มีต่อผู้เอาประกันภัย ขึ้นต่อสู้ผู้เสียหาย

เพื่อให้ผู้เสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ได้รับความคุ้มครองสมตามความมุ่งหมายของกฎหมายบังคับให้ประกันภัย กฎหมายนี้ในหลายประเทศ เช่น ฝรั่งเศส ^๓ สวีเดน ^๔

^๑ D. Lasok, "Insurance Law," in Polish Civil Law, p. 178.

^๒ Alexander C. Castles, "Compulsory Automobile Liability Insurance in Australasia," The American Journal of Comparative Law, p. 272.
; John G. Fleming, Law of Torts, p. 385.

^๓ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, pp. 202-203.; André Tunc, "Traffic Accident Compensation in France : The Present Law and A Controversial Proposal," Harvard Law Review, p. 1414.

^๔ Ivar Strahl, "Tort Liability and Insurance," in Scandinavian Studies in Law, p. 207.

เคนมาร์ค นิวซีแลนด์^๒ ออสเตรเลีย (ในกฎหมายรัฐ Tasmania รัฐ Queensland รัฐ South Australia รัฐ Victoria รัฐ New South Wales และรัฐ Western Australia)^๓ และอังกฤษ^๔ มีบทบัญญัติจำกัดสิทธิของผู้รับประกันภัยในการหลุกพ้นความรับผิดของผู้เสียหายอย่างเคร่งครัด กล่าวคือ ผู้รับประกันภัยจะยกข้อต่อสู้ความเจื่อนไขในกรมธรรม์ที่ตกลงระหว่างตนกับผู้รับประกันภัย หรือข้อต่อสู้ที่เกิดจากการกระทำของผู้รับประกันภัย ความรับผิด มาต่อสู้กับผู้เสียหายเพื่อให้ตนหลุกพ้นจากความรับผิดที่มีต่อผู้เสียหายไม่ได้ ข้อต่อสู้ที่จะยกขึ้นอ้างไม่ได้ ก็เช่น ข้อต่อสู้ที่ว่า ผู้ทำละเมิดซึ่งเป็นผู้เอาประกันภัยนั้นฝ่าฝืนหรือผิดสัญญาประกันภัยหรือเจื่อนไขในกรมธรรม์หรือค้ำรับรอง (warranty) กล่าวเท็จ หลอกหลวง (misrepresentation) ไม่เปิดเผยความจริง ซึ่งควรบอกให้แจ้งในการเอาประกันภัย ประนีประนอมยอมความกับผู้เสียหายโดยผู้รับประกันภัยไม่ยินยอม ละเลยหน้าที่ตามสัญญาหรือกฎหมายที่ให้รายงานอุบัติเหตุเมื่อคนไปเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุให้ผู้รับประกันภัยทราบ ให้ผู้อื่นซึ่งไม่สมควรขับรถ เช่น ผู้ที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ หรือผู้ที่เมาสุรา หรือจงใจ หรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง ก่อความเสียหายแก่ผู้อื่น เป็นต้น หรือกล่าวอีกนัยหนึ่ง สิทธิของผู้เสียหายในการไต่รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัยไม่สูญสิ้นไปเพราะการที่ผู้เอาประกันภัยซึ่งทำละเมิดฝ่าฝืนสัญญาหรือไม่

^๑ Stig Jørgensen, "The Decline and Fall of the Law of Torts," The American Journal of Comparative Law, p. 48.

^๒ Alexander C. Castles, "Compulsory Automobile Liability Insurance in Australasia," The American Journal of Comparative Law, p. 272.

; John G. Fleming, Law of Torts, p. 385.

^๓ Ibid., pp. 261, 262, 263, 267-268, 269, 272-273, 274.

^๔ Hailsham, ed., Halsbury's Law of England, pp. 565-566.; Micheal Parkington, ed., MacGillivray & Parkington on Insurance Law, pp. 968-970.

ปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญาหรือกฎหมาย ในกรณีเช่นนี้ ผู้รับประกันภัยความรับผิดยังคงจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายอยู่ แม้ว่าผู้รับประกันภัยนั้นไม่มีสิทธิได้รับประโยชน์จากการประกันภัยเลย และอาจถูกผู้รับประกันภัยเรียกชดเชยก็ได้ ซึ่งจะกล่าวต่อไป

นอกจากนี้ ในกฎหมายของบางประเทศ ยังได้เสริมข้อกำหนดห้ามผู้รับประกันภัยออกข้อผู้เสียหาย โดยกำหนดก้อยค่าในรูปแบบต่าง ๆ ไว้ในกฎหมายบังคับให้ประกันภัยความรับผิด เช่น สวีเดน กำหนดว่า ผู้เสียหายไม่อาจถูกคัดสิทธิในการได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัย กฎหมายของรัฐ South Australia^๒ รัฐ Victoria^๓ รัฐ New South Wales^๔ และอังกฤษ^๕ กำหนดว่า ข้อกำหนดหรือเงื่อนไขใด ๆ ในสัญญาประกันภัยที่แปลกเปลี่ยนหรือจำกัดความรับผิดโดยบังคับของผู้รับประกันภัย หรือที่ทำให้บุคคลหลุดพ้นจากความรับผิดเพื่อความประมาทเลินเล่อไฉนก็ดี ถือเป็นโมฆะหรือไม่มีผลต่อบุคคลที่สามผู้เสียหาย เป็นต้น

นอกจากนั้น ในประเทศอังกฤษ ในกรณีนี้ก็มักมีข้อความสงวนสิทธิของบุคคลที่สาม

^๑ Ivar Strahl, "Tort Liability and Insurance," in Scandinavian Studies in Law, p. 207.

^๒ Alexander C. Castles, "Compulsory Automobile Liability Insurance in Australasia," The American Journal of Comparative Law, p. 265.

^๓ Ibid., pp. 267-268.

^๔ Ibid., p. 272.

^๕ Hailsham, ed., Halsbury's Laws of England, pp. 565-566.; Michael Parkington, ed., MacGillivray & Parkington on Insurance Law, pp. 968, 969.

ไว้ว่า ข้อกำหนดในกรมธรรม์ใด ๆ จะไม่มีผลต่อสิทธิของบุคคลใด ๆ ที่จะได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามกรมธรรม์นั้นด้วย *

อย่างไรก็ตาม แม้ผู้รับประกันจะยกข้อต่อสู้ตามเงื่อนไขในกรมธรรม์หรือที่เกิดจากการกระทำของผู้เอาประกันภัยต่อสู้ผู้เสียหายไม่ได้ แต่ก็ยกขึ้นอ้างคัดสิทธิผู้ขับที่เอาประกันภัยในการได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์นั้นได้ กล่าวคือ ผู้รับประกันมักบังคับตามเงื่อนไขในสัญญาประกันภัยความรับผิดระหว่างตนกับผู้ขับที่เอาประกันภัยได้ โดยกฎหมายในประเทศเหล่านี้กำหนดให้ผู้รับประกันภัยมีสิทธิเรียกชดเชยค่าสินไหมทดแทนเท่าจำนวนที่ตนจ่ายแก่ผู้เสียหายเอาคืนจากผู้ขับที่เอาประกันภัยได้ ในกรณีที่ผู้เอาประกันนั้นกระทำการต่าง ๆ ที่ผู้รับประกันภัยไม่อาจยกข้อต่อสู้ผู้เสียหายได้ เช่น กฎหมายฝรั่งเศสกำหนดให้ผู้รับประกันภัยเรียกชดเชยคืนได้ในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยฝ่าฝืนสัญญาประกันภัย หรือขับรถโดยมีนเมาสุรา ^๒ กฎหมายเคนมาร์คก็ให้บริษัทประกันภัยรับชดเชยจากผู้เสียหายมาฟ้องเรียกเอาจากผู้เอาประกันภัยที่ก่อความเสียหายแก่ผู้เสียหายโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงได้ ^๓ กฎหมายอังกฤษให้ผู้รับประกันเรียกชดเชยได้ในกรณีที่เงื่อนไขในกรมธรรม์ระหว่างตนกับผู้เอาประกันภัย ซึ่งปลดเปลื้องหรือจำกัดความรับผิดของตน



* Micheal Parkington, ed., MacGillivray & Parkington on Insurance Law, p. 970.

^๒ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, p. 203.

^๓ Stig Jørgensen, "The Decline and Fall of the Law of Torts," The American Journal of Comparative Law, p. 48.

ไม่มีผลต่อผู้เสียหายหรือเป็นโมฆะ^๑ กฎหมายนิวซีแลนด์ บริษัทประกันภัยมีสิทธิเรียกชดเชยได้ในกรณีผู้ขับขี่เอาประกันฝ่าฝืนเงื่อนไขในกรมธรรม์ประกันภัยละเลยไม่แจ้งเป็นหนังสือแก่ผู้รับประกันภัยว่าตนเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ หรือกรณีผู้เอาประกันภัยไม่จ่ายเบี้ยประกันภัยเลย^๒ กฎหมายในรัฐต่าง ๆ ของออสเตรเลียก็มีกรณีเรียกชดเชยได้คล้ายกัน เช่น กฎหมายรัฐ Tasmania เรียกชดเชยได้ในกรณีผู้เอาประกันภัยฝ่าฝืนเงื่อนไขในกรมธรรม์ ไม่เปิดเผยความจริงหรือกล่าวเท็จในการเอาประกันภัย^๓ กฎหมายรัฐ Queensland เรียกชดเชยคืนในกรณีฝ่าฝืนสัญญาประกันภัย^๔ กฎหมายรัฐ South Australia ผู้รับประกันภัยเรียกชดเชยคืนได้ในกรณีเช่นเดียวกับรัฐ Tasmania ทั้งยังเรียกชดเชยได้ในกรณีผู้เอาประกันภัยไม่รายงานการเกิดอุบัติเหตุให้ผู้รับประกันภัยทราบ หรือประนีประนอมยอมความคดีโดยผู้รับประกันภัยไม่ยินยอม นอกจากนี้

^๑คือ กรณีเงื่อนไขกรมธรรม์ปลดเปลื้องความรับผิดของผู้รับประกันในกรณีผู้เอาประกันกระทำหรือละเลยปฏิบัติหน้าที่ที่กรมธรรม์กำหนดให้กระทำหลังจากเกิดอุบัติเหตุ และกรณีเงื่อนไขกรมธรรม์จำกัดความรับผิดของผู้รับประกันเกี่ยวกับอายุ สภาพร่างกายหรือจิตใจของผู้ขับขี่ยานยนต์ที่เอาประกัน สภาพยานยนต์ จำนวนบุคคลที่โดยสาร น้าหนักหรือสภาพภายนอกของสินค้าที่บรรทุก เวลาและพื้นที่ที่ขับขี่ยานยนต์ ค่าล้างน้ำ และอื่น ๆ ซึ่งข้อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดเหล่านี้ไม่มีผลต่อผู้เสียหาย ดู Hailsham, ed., Halsbury's Laws of England, pp. 565-566.; Micheal Parkington, ed., MacGillivray & Parkington on Insurance Law, pp. 968-969.

^๒Alexander C. Castles, "Compulsory Automobile Liability Insurance in Australasia," The American Journal of Comparative Law, p. 258.

^๓Ibid., p. 262.

^๔Ibid., p. 263.

ในกรณีผู้รับประกันภัยจ่ายค่าสินไหมทดแทนไปเพื่ออุบัติเหตุที่เกิดจากการขับขี่โดยไม่มีอำนาจ ผู้รับประกันภัยก็มีสิทธิเรียกชดเชยเงินที่จ่ายไปเพื่อประโยชน์ของผู้ขับขี่ยานยนต์ที่เอาประกันโดยไม่มีอำนาจ (unauthorized user of automobile) เอาจากผู้ขับขี่โดยไม่มีอำนาจนั้นได้^๑ ตามกฎหมายรัฐ Victoria เรียกชดเชยได้เพียง ๓ กรณี คือ กรณีผู้เอาประกันขับรถโดยมิชอบมาขณะเกิดอุบัติเหตุ กรณีละเลยไม่แจ้งให้ผู้รับประกันภัยทราบถึงอุบัติเหตุทั้งหมดที่เกิดขึ้นแก่ยานยนต์ที่เอาประกัน และกรณีเรียกชดเชยคืนจากผู้ขับขี่โดยไม่มีอำนาจ^๒ สำหรับรัฐ New South Wales เรียกคืนได้ในกรณีผู้เอาประกันภัยกล่าวเท็จ หรือไม่เปิดเผยความจริงเพื่อให้ตนได้รับการรับประกันภัยเพื่อบุคคลที่สาม และหลอกลวงในการเอาประกันภัย (misrepresentation)^๓ ส่วนรัฐ Western Australia ผู้รับประกันภัยเรียกชดเชยคืนได้ในกรณีผู้เอาประกันภัยฝ่าฝืนกฎหมายบังคับให้ประกันภัยหรือเงื่อนไขความสัญญาหรือไม่เปิดเผยความจริงใจในการเอาประกัน และหลอกลวงในการเอาประกันภัย (misrepresentation) รวมทั้งกรณีเรียกชดเชยจากผู้ขับขี่โดยไม่มีอำนาจในจำนวนเงินที่จ่ายไปเพื่อประโยชน์ของบุคคลนั้น^๔

ข้อที่น่าสนใจก็คือว่า ในรัฐ New South Wales แม้กฎหมายให้สิทธิผู้รับประกันภัยเรียกชดเชยคืนได้ แต่จำกัดเฉพาะกรณีที่การกระทำของผู้เอาประกันทั้งกล่าว มีผลให้ผู้รับประกันยอมรับค่าเสนอและออกกรมธรรม์ประกันภัยให้ และในกรณีดังกล่าว ผู้รับประกันภัยก็เรียกชดเชยคืนได้เฉพาะในส่วนที่การฝ่าฝืนและละเลยนั้นมีส่วนเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางยานยนต์นั้นเท่านั้น^๕ ข้อสังเกตประการหนึ่งก็คือว่า ตามกฎหมายรัฐ Western Australia กรณีผู้ขับขี่โดยไม่มีอำนาจนอกจากผู้รับประกันภัยจะเรียกชดเชยคืนจากผู้ขับขี่นั้นแล้ว ยังอาจร้องขอให้เพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

^๑ Ibid., p. 265.

^๒ Ibid., p. 269.

^๓ Ibid., p. 273.

^๔ Ibid., p. 274.

^๕ Ibid., p. 273.

ของผู้ชำนันได้^๑ ข้อสังเกตประการสุดท้ายก็คือ ตามกฎหมายนิวซีแลนด์ ผู้ขับที่กระทำการฝ่าฝืน หรือละเลยนั้น นอกจากจะต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนคืนแก่ผู้รับประกันภัยแล้ว ยังต้องถูกปรับอีก ๑๐๐ ปอนด์ สำหรับความผิดดังกล่าวครั้งหนึ่ง ๆ ทุกครั้งที่กระทำความผิดด้วย^๒

๔. สิทธิของผู้รับประกันภัย

เนื่องจากการประกันภัยความรับผิดเพื่อบุคคลที่สามเป็นการประกันภัยการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน (indemnity insurance) อันหนึ่ง การประกันภัยความรับผิดจึงก่อให้เกิดสิทธิรับช่วงสิทธิ (right of subrogation) ซึ่งให้ผู้รับประกันภัยใช้สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนบางส่วนหรือทั้งหมดจากจำเลยอื่น ๆ เช่น ผู้ชำนานยนต์คันที่ชนกับยานยนต์ที่ตนรับประกันภัย อย่างไรก็ตาม ตามกฎหมายของประเทศที่ยกเป็นแบบอย่างของกลุ่ม Common Law ผู้รับประกันภัยจะมาใช้สิทธิเรียกร้องจากผู้ชำนานยนต์คันที่ตนรับประกันภัยไว้ไม่ได้ เพราะว่าการประกันภัยมุ่งคุ้มครองความรับผิดของผู้ขับหรือเจ้าของยานยนต์นั่นเอง ซึ่งแตกต่างกับกฎหมายของประเทศที่ยกเป็นแบบอย่างของกลุ่ม Nordic Law ซึ่งผู้รับประกันภัยรับช่วงสิทธิผู้เสียหายไปเรียกร้องคืนจากผู้ขับได้ในกรณีที่ผู้ขับจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง หรือเมาสุรา กรณีที่มีกรรมกรรมประกันภัยมากกว่าหนึ่งกรรมกรรมคุ้มครองภัยเดียวกัน เช่น เมื่อผู้เอาประกันภัยเอาประกันภัยทั้งกรรมกรรมคุ้มครองนายจ้าง เพื่ออุบัติเหตุที่เกิดแก่ลูกจ้าง และเอาประกันภัยยานยนต์ไว้ด้วย กฎหมายของออสเตรเลียซึ่งอยู่ในกลุ่ม Common Law กำหนดให้ผู้รับประกันภัยแต่ละรายมีสิทธิตามส่วนโดยอาศัยหลักความยุติธรรม (คดี *Ablison Insurance v. Government Insurance Office* ๑๙๖๕)^๓

^๑ Ibid., p. 274.

^๒ Ibid., p. 258.

^๓ John G. Fleming, Law of Torts, p. 386.; Bernhard Gomard, "Compensation for Automobile Accidents in the Nordic Countries," The American Journal of Comparative Law, pp. 101-104.

๘. องค์กรที่ดำเนินงานการบังคับให้ประกันภัยความรับผิด

การดำเนินงานการบังคับให้ประกันภัยความรับผิด ควรจะให้องค์กรหรือหน่วยงานใดของรัฐหรือเอกชน ทำเนิงานนั้นในแต่ละประเทศกำหนดโดยพิจารณาถึงความสะดวกและเหมาะสมและพยายามให้ใช้ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานน้อยที่สุด

ทั้งที่กล่าวแล้วว่ากฎหมายของบางประเทศกำหนดให้เลือกวางหลักประกัน (security) ได้ นอกเหนือไปจากการเอาประกันภัยความรับผิด เช่น กฎหมายของมลรัฐ Massachusetts สหรัฐอเมริกา และกฎหมายของอังกฤษ กฎหมายของประเทศเหล่านี้กำหนดไว้เหมือนกัน คือ ให้หน่วยงานของรัฐบาลเป็นผู้รับวางหลักประกันนั้น มลรัฐ Massachusetts กำหนดให้กระทรวงการคลังของมลรัฐ (state treasurer) เป็นผู้รับวางหลักประกัน ส่วนอังกฤษกำหนดให้แผนกการเงินและบัญชีของศาลสูง (Accountant-General of the Supreme Court) เป็นผู้รับวางหลักประกัน^๒ เป็นต้น

ส่วนกรณีที่กฎหมายกำหนดให้เอาประกันภัย กฎหมายของประเทศที่ยกเป็นแบบอย่างกำหนดไว้แตกต่างกัน ในบางประเทศกำหนดให้บริษัทประกันภัยเอกชนเป็นผู้ดำเนินงาน บางประเทศก็กำหนดให้ทั้งบริษัทประกันภัยเอกชนและหน่วยงานรัฐบาลแข่งขันกันดำเนินงาน บางประเทศกำหนดให้บริษัทประกันภัยเอกชนกับหน่วยงานรัฐบาลร่วมกันดำเนินงาน ประเทศที่ให้เฉพาะบริษัทประกันภัยเอกชนดำเนินงานก็เช่น อังกฤษ^๓ และเดนมาร์ก^๔ ประเทศที่ดำเนินงานโดยหน่วยงาน

Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, p.77.

^๒ Hailsham, ed., Halsbury's Laws of England, p. 562.; Micheal Parkington, ed., MacGillivray & Parkington on Insurance Law, p. 961.

^๓ Ibid.

^๔ Ivar Strahl, "Port Liability and Insurance," in Scandinavian Studies in Law, p. 207.

ของรัฐโดยเฉพาะ ก็เช่น ไปแลนค์ ซึ่งกำหนดให้สำนักงานประกันภัยของรัฐ (state Insurance Institute) หรือที่เรียกว่า PZU ดำเนินงาน รัฐ New South Wales ซึ่งกำหนดให้สำนักงานประกันภัยรัฐบาล (Government Insurance Office หรือ G.I.O.) ถูกขากการรับประกันภัยความรับผิดโดยบังคับนี้^๒ ส่วนประเทศที่ดำเนินงานทั้งโดยบริษัทเอกชน และหน่วยงานรัฐบาลแข่งขันกันก็เช่น มลรัฐ Massachusetts ของสหรัฐอเมริกา^๓ นิวซีแลนด์^๔ และรัฐในออสเตรเลียเกือบทุกรัฐยกเว้นรัฐ South Australia^๕ และรัฐ Western Australia (ซึ่งเคยให้บริษัทเอกชนแข่งขันกับหน่วยงานรัฐบาล แล้วต่อมาเปลี่ยนให้ร่วมกันดำเนินงานทั้งจะกล่าวต่อไป) เหตุที่ประเทศหรือมลรัฐหรือรัฐเหล่านี้ตั้งหน่วยงานของรัฐบาลมาแข่งขันกับบริษัทเอกชนในการรับประกันภัยยานยนต์ ก็เพื่อป้องกันมิให้บริษัทเอกชนเลือกรับประกันภัยบางคน เนื่องจากมีคู่แข่งคือหน่วยงานของรัฐอยู่ ดังที่กล่าวแล้ว ในข้อ ๔ ง)^๖

^๑ D. Lasok, "Insurance Law," in Polish Civil Law, p. 174.

^๒ John G. Fleming, Law of Torts, p. 386.

^๓ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, p. 77.

^๔ Alexander C. Castles, "Compulsory Automobile Liability Insurance in Australasia," The American Journal of Comparative Law, p. 259 at note 15.

^๕ John G. Fleming, Law of Torts, p. 386.; Alexander C. Castles, "Compulsory Automobile Liability Insurance in Australasia," The American Journal of Comparative Law, p. 272, 270 at note 126.

^๖ กู. คอนคน หน้า ๒๑๓-๒๑๔.

สำหรับประเทศที่ใหม่บริษัทประกันภัยเอกชนร่วมกับรัฐบาลดำเนินการบังคับให้ประกันภัย
 ความรับผิด ก็คือ รัฐ Western Australia ของออสเตรเลีย ซึ่งก่อตั้งกองทุนประกันภัยยานยนต์
 (Motor Vehicle Insurance Fund) ใน ค.ศ. ๑๙๔๘ ตามข้อตกลงระหว่าง Minister
 of Local Government กับกลุ่มผลประโยชน์ต่าง ๆ เพื่อกำเนินงานเกี่ยวกับการบังคับให้ประกัน
 ภัยความรับผิดทั้งหมดที่กฎหมายกำหนด เช่น การรับประกันภัยและการจ่ายค่าสินไหมทดแทน กอง
 ทุนนี้ประกอบด้วยสมาชิก ๕ คน ซึ่งแต่งตั้งโดยผู้ว่าการรัฐ (Governor) คนหนึ่งเป็นผู้จัดการสำนัก
 งานประกันภัยของรัฐ (Manager of State Government Insurance Office) ๓ คน
 แต่งตั้งมาจากสมาคมผู้รับประกันภัยเพลิงไหม้และอุบัติเหตุแห่งรัฐ Western Australia
 (Fire and Accident Insurance Underwriters Association of Western
 Australia) และอีกคนหนึ่งเป็นตัวแทนของผู้รับประกันภัยที่ไม่สังกัดสมาคม ซึ่งก็หมายความว่า
 กองทุนหรือโครงการนี้ให้ผู้รับประกันภัยเข้ามามีส่วนในการก่อตั้ง ดำเนินงาน และแบ่งประโยชน์
 กับความสูญเสียด้วย ในการดำเนินงานกองทุนนี้ ได้มีการก่อตั้งกองทุนเงินขึ้นกองทุนหนึ่งซึ่งเรียก
 ว่า Motor Vehicle Insurance Fund เบี้ยประกันทั้งหมดจะส่งเข้ากองทุนนี้ เพื่อจ่ายเป็น
 ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายและเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานผู้รับประกันภัยซึ่งเข้าร่วมใน
 กองทุนนี้ มีหน้าที่จ่ายเงินออกหนุนแก่กองทุนเงินในกรณีจำเป็นและต้องรับความสูญเสียใด ๆ ที่เกิด
 ขึ้น แต่ในทางกลับกันก็มีสิทธิได้รับแบ่งปันผลกำไรหรือประโยชน์ของกองทุนด้วย ความมุ่งหมายใน
 การจัดตั้งกองทุน Motor Vehicle Insurance Trust ก็เพื่อลดค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน
 เพื่อให้รายได้จากเบี้ยประกันเป็นประโยชน์ในการใช้จ่ายค่าสินไหมทดแทนตามสิทธิเรียกร้องมาก
 ขึ้น รักษาอัตราเบี้ยประกันภัยให้ต่ำ และเพื่อแก้ปัญหาความล่าช้าที่เกิดแก่หน่วยงานจดทะเบียน
 ยานยนต์เนื่องจากการบังคับให้ประกันภัย

การจัดตั้งกองทุนนี้ ในรัฐ Western Australia ของออสเตรเลียเป็นองค์กรดำเนินการ
 งานการบังคับให้ประกันภัยความรับผิด นับว่าบรรลุผลสำเร็จตามความมุ่งหมายอย่างมาก เป็นการ
 ประหยัดทั้งเวลาและค่าใช้จ่ายในการออกกรมธรรม์ประกันภัย ซึ่งกฎหมายกำหนดให้เป็นส่วนหนึ่ง
 ในการจดทะเบียนยานยนต์ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานก็ลดลงอย่างมาก ทั้งยังใช้เพียงกลุ่มผู้ดำเนินงาน
 จำนวนน้อยก็สามารถดำเนินการบังคับให้ประกันภัย รวมทั้งข้อตกลงสิทธิเรียกร้องจำนวนมาก
 ได้ แต่ผู้รับประกันภัยในรัฐอื่น ๆ ดังเลที่จะยอมรับระบบ Pool เช่นนี้ โดยถือว่าองค์กรดำเนิน

งานแบบของรัฐ Western Australia เป็นเพียงวิธีการรวมรัศมีที่รัฐบาลจะเข้ามาคุ้มครองประกันภัยยานยนต์ อย่างไรก็ตาม ในรัฐอื่น ๆ ทุกรัฐ โดยเฉพาะรัฐ Victoria และรัฐ New South Wales ผู้รับประกันภัยประสบปัญหาทางการเงินอย่างร้ายแรงในการดำเนินงานบังคับให้ประกันภัย

๑๐. การกำหนดอัตราเบี้ยประกัน

สาระของการบังคับให้ประกันภัยประเภทสุดท้ายที่ตกลงกล่าว ก็คือ การกำหนดอัตราเบี้ยประกันสำหรับโครงการบังคับให้ประกันภัย ซึ่งจะลดารถึงองค์กรที่มีหน้าที่กำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย และจำนวนอัตราเบี้ยประกันภัย

สำหรับองค์กรที่มีหน้าที่กำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยนั้น ในกฎหมายบังคับให้ประกันภัยของประเทศที่ยกเป็นแบบอย่าง แบ่งแยกได้เป็น ๒ พวก พวกแรกคือพวกที่ให้รัฐบาลเป็นผู้กำหนด พวกนี้อาจแบ่งแยกเป็นกลุ่มย่อย ๆ อีก ๒ กลุ่ม คือ (๑) กลุ่มที่กำหนดให้คณะกรรมการประกันภัย (Insurance Commissioner หรือ Premium Committee) เป็นผู้กำหนด ประเทศซึ่งอยู่ในกลุ่มนี้คือ มลรัฐ Massachusetts ของสหรัฐอเมริกา * และรัฐต่าง ๆ ในออสเตรเลีย เช่น รัฐ Victoria, South Australia และ Western Australia ในรัฐ Victoria คณะกรรมการประกันภัยแห่งรัฐ และตัวแทนของเจ้าของยานยนต์ เมื่อคณะกรรมการนี้กำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยแล้วก็จะเสนอให้คณะรัฐมนตรี (Governor-in-Council) ประการให้บังคับต่อไป ^๒

Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, pp. 82-83.

^๒ John G. Fleming, Law of Torts, pp. 385-386.; Alexander C. Castles, "Compulsory Automobile Liability Insurance in Australasia," The American Journal of Comparative Law, pp. 270, 271. at note 126 a.

(๒) กลุ่มที่สองคือกลุ่มที่ไคณะรัฐมนตรี (Government-in-Council) เป็นผู้กำหนดเองโดยทรง
โดยออกเป็นข้อกำหนด (regulation) ประเทศที่อยู่ในกลุ่มนี้ก็เช่น รัฐ New South Wales
ของออสเตรเลีย เป็นต้น

พวกที่สอง คือพวกที่ให้บริการประกันภัยเอกชนเป็นผู้กำหนด โดยได้รับความยินยอม
(approval) จากผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการประกันภัย (Superintendent) และ คณะ
กรรมการประกันภัยค้ำประกัน ประเทศที่อยู่พวกนี้ คือมลรัฐ New York และ North Carolina
ของสหรัฐอเมริกา ^๒

ส่วนอัตราเบี้ยประกันภัยจะมีจำนวนเท่าใด ย่อมเป็นไปตามสภาพข้อเท็จจริงในแต่ละ
ประเทศ โดยคำนึงถึงความเป็นธรรมแก่ทั้งผู้ซื้ยานยนต์ที่เอาประกันและผู้รับประกันภัยในมลรัฐ
Massachusetts ในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยความรับผิดที่บังคับให้เอาประกันภัย คณะ
กรรมการประกันภัยคำนึงถึงสิ่งต่อไปนี้ (๑) ประโยชน์ของสาธารณะชนซึ่งต้องการให้อัตราเบี้ย
ประกันค่า (๒) แต่อัตราเบี้ยประกันภัยซึ่งค่านั้นจะต้องสามารถคำนวณให้ระบบประกันภัยดำเนิน
ไปได้ และ (๓) ประโยชน์ของผู้รับประกันภัยในการประกันว่าจะได้รับประโยชน์ตอบแทนอย่าง
เพียงพอ ^๓

นอกจากการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยในกรณีปกติทั่วไปที่กล่าวมาข้างต้นแล้ว ยังมี

^๑ Alexander C. Castle, "Compulsory Automobile Liability Insur-
ance in Australasia," The American Journal of Comparative Law, pp. 273
,271 at note 126. at note 126 a.

^๒ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for
the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance,
p. 84.

^๓ Ibid., p. 83.

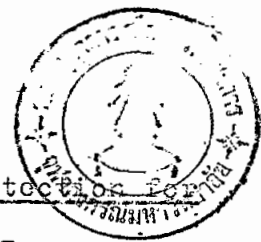
การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยอีกกรณีหนึ่งคือ การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยเพิ่มเติมผู้ขับขี่ยานยนต์ที่มีบันทึกสถิติการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ในแคนาดา^๑ และมลรัฐ Massachusetts, New York และ North Carolina ของสหรัฐอเมริกา^๒ ตามกฎหมายบังคับให้ประกันภัยมีการกำหนดอัตราเบี้ยประกันเพิ่ม ซึ่งเรียกว่า "merit rating" นี้แก่ผู้ขับขี่ยานยนต์แต่ละคน ตามบันทึกการขับขี่ (driving record) ของผู้ขับขี่นั้น ทั้งนี้โดยจัดเป็นลำดับชั้นไว้ ผู้ขับขี่ยานยนต์ที่อยู่ในลำดับที่มีสถิติอุบัติเหตุมากกว่า จะเสียอัตราเบี้ยประกันมากกว่าผู้ขับขี่ที่อยู่ในลำดับที่มีสถิติอุบัติเหตุน้อยกว่า และผู้ขับขี่ยานยนต์ที่ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุทางยานยนต์เลยจะเสียประกันน้อยกว่าบุคคลที่เคยรับผิดเพื่ออุบัติเหตุทางยานยนต์

ระบบ merit rating นี้ มีผลในทางข่มขู่ให้ผู้ขับขี่ใช้ความระมัดระวังในการขับขี่ยานยนต์มากขึ้น ซึ่งเป็นข้อได้เปรียบอันหนึ่ง^๓ กับข้อวิจารณ์ที่ว่ากฎหมายบังคับให้ประกันภัยความรับผิดชอบทางยานยนต์จะทำให้ผู้ขับขี่ยานยนต์ประเภทเดินเลื่อยยิ่งขึ้นเพราะผู้ขับขี่รู้ว่าตนไม่ได้เป็นผู้จ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายเอง แต่ผู้รับประกันภัยเป็นผู้จ่าย จึงทำให้ผู้ขับขี่ไม่ค่อยระมัดระวังในการ

^๑ Allen M. Linden, Canadian Tort Law, pp. 8-9.

^๒ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, pp. 84-85.

^๓ ข้อได้เปรียบอื่น ๆ ต่อข้อวิจารณ์ที่ว่า การบังคับให้ประกันภัยความรับผิดชอบจะทำให้ผู้ขับขี่ประเภทเดินเลื่อยยิ่งขึ้น เพราะตนไม่เป็นผู้รับผิดชอบเอง ก็คือ ผู้ขับขี่เกรงกลัวอันตรายที่อาจเกิดแก่ตนเองและครอบครัวหรือผู้ที่นั่งไปในยานยนต์ด้วยมากกว่าการที่รู้ว่าตนไม่ต้องรับผิดชอบต่ออุบัติเหตุเอง ทั้งยังเกรงกลัวโทษทางอาญากด้วย



โชยานยนต์นี้ เพราะการกำหนดให้ผู้ขับเช่นนี้เสียเบี้ยประกันภัยเพิ่ม จะเป็นการลงโทษผู้ขับเช่นนี้ ซึ่งมีผลในทางข่มขู่ให้ผู้ขับนั้นใช้ความระมัดระวังในการขับขี่ด้วย *

นอกจากระบบ merit rating นี้แล้ว การที่ผู้รับประกันภัยมีสิทธิร้องขอศาลให้ก
ใช้ใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวแก่ผู้ขับที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุบ่อยได้ ^๒ ก็จะมีผลข่มขู่ให้ผู้ขับ ขับ
โดยไม่ใช้ความระมัดระวังดังที่วิจารณ์กันเช่นกัน

๑๑. ข้อสรุป

กฎหมายบังคับให้ประกันภัยความรับผิดทางยานยนต์ที่กล่าวมาทั้งหมดนี้ นับว่าสามารถ
คุ้มครองผู้เสียหายทางยานยนต์มากขึ้นกว่าการอาศัยหลักกฎหมายละเมิดเดิม เพราะกฎหมายละเมิด
เดิมเพียงแต่กำหนดให้ผู้เสียหายมีสิทธิได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนเท่านั้น ซึ่งไม่ว่าจะ
ได้รับชดเชยตามสิทธิหรือไม่ เพราะขึ้นอยู่กับความสามารถทางการเงินของผู้ทาละเมิดในการชดเชยค่า
สินไหมทดแทน แต่การบังคับให้ประกันภัยความรับผิดเป็นการประกันว่าผู้เสียหายจะได้รับชดเชยค่า
สินไหมทดแทนแน่นอน เมื่อผู้เสียหายมีสิทธิตามกฎหมายละเมิด ส่วนจะคุ้มครองแค่ไหน ย่อมแล้ว
แต่ขอบเขตและข้อจำกัดความคุ้มครอง เรื่องความเสียหาย บุคคล และพื้นที่ ตามกฎหมายดังกล่าว
นี้ของแต่ละประเทศ ในประเทศที่กฎหมายบังคับให้ประกันภัยกำหนดให้ผู้ขับยานยนต์หรือผู้รับประกัน
ภัยมีหน้าที่ดูแลรักษาผู้บาดเจ็บหรือจ่ายค่ารักษาพยาบาลฉุกเฉินโดยทันที เช่น อังกฤษ และออสเตรเลีย
สามารถคุ้มครองผู้เสียหายได้ดีกว่าประเทศอื่นที่ไม่มีบทบัญญัติเช่นนี้ เพราะสามารถบรรเทาปัญหา
ผู้เสียหายได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนล่าช้า เนื่องจากความล่าช้าในการดำเนินคดีของศาลลงได้

อย่างไรก็ตาม แม้ว่ากฎหมายบังคับให้ประกันภัยคุ้มครองผู้เสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุ
ทางยานยนต์มากขึ้น แต่ในประเทศที่ใช้กฎหมายนี้ก็ยังมีผู้เห็นว่า กฎหมายนี้ก็ยังไม่อาจคุ้มครองได้

* Allen M. Linden, Canadian Tort Law, pp. 8-9.

^๒ กฎ ตอนต้น หน้า ๒๑๖.

โดยสมบูรณ์ เพราะในประการแรก กฎหมายนี้ให้ความคุ้มครองผู้เสียหายโดยไม่เปลี่ยนแปลงระบบการชดเชยค่าสินไหมทดแทนเดิมซึ่งมีหลักกฎหมายละเมิดเป็นพื้นฐาน และเป็นเพียงการประกันภัย ความรับผิดทางละเมิด (tort liability) การชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายจึงยังขึ้นอยู่กับความรับผิดของผู้ทำละเมิดตามกฎหมายละเมิด (แล้วแต่ว่ากฎหมายประเทศนั้นให้รับผิดเพราะเป็นฝ่ายผิด (fault) หรือให้รับผิดโดยเด็ดขาด (strict liability)) ถ้าผู้ทำละเมิดไม่ต้องรับผิดหรือรับผิดบางส่วนเพราะเหตุใดเหตุหนึ่ง เป็นต้นว่า อุบัติเหตุเกิดขึ้นโดยปราศจากความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของฝ่ายใด หรือผู้เสียหายไม่อาจพิสูจน์ถึงความประมาทเลินเล่อของจำเลยได้ หรือเพราะผู้เสียหายมีส่วนประมาทเลินเล่อ หรือยินยอมเสี่ยงภัยเอง (assumption of risk) ผู้เสียหายก็ไม่อาจเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัยของผู้ทำละเมิดคนใด หรือเรียกได้เพียงบางส่วน ผลของหลักกฎหมายละเมิดที่กล่าวนี้มีผู้เห็นว่าเป็นอุปสรรคไม่ให้ผู้เสียหายได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนจากผู้ก่ออุบัติเหตุทางยานยนต์ และผู้รับประกันภัยความรับผิดของบุคคลนั้น แม้บุคคลนั้นจะได้อาประกันภัยความรับผิดไว้เพื่อประกันการชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายก็ตาม

ประการที่สอง ตามกฎหมายบังคับให้ประกันภัย ผู้เสียหายยังได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนล่าช้า โดยเฉพาะในประเทศที่กฎหมายนี้ไม่มีบทบัญญัติให้ผู้ชดเชยยานยนต์หรือผู้รับประกันภัยมีหน้าที่ดูแลรักษาพยาบาลผู้บาดเจ็บหรือจ่ายค่ารักษาพยาบาลฉุกเฉินโดยทันที เพราะกระบวนการพิจารณา

Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, p. 89., John G. Fleming, Law of Torts, p. 386., William L. Prosser, Handbook of the Law of Torts, pp. 557-558.

วินิจฉัยปัญหาความรับผิดทางละเมิดของผู้ขับขี่เอาประกันภัยซึ่งผู้รับประกันภัยต้องรับผิดชอบความเสียหาย ประกันภัยนั้น ยังคงดำเนินในศาลซึ่งล่าช้า เสียเวลา และสิ้นเปลืองค่าใช้จ่าย ความล่าช้าในการพิจารณาคดีนี้มีผลต่อผู้บาดเจ็บ เนื่องจากในระหว่างพิจารณาคดี เขาต้องดำรงชีวิตอยู่โดยไม่สามารถทำงานได้ เขาบาดเจ็บสาหัสซึ่งยังคงจ่ายค่ารักษาพยาบาลและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ภายในครอบครัวอีก ผู้เสียหายจึงถูกภาวะเศรษฐกิจบีบคั้นให้ตกลงกับผู้ที่ทำละเมิดและผู้รับประกันภัยของผู้ทำละเมิดยอมรับค่าสินไหมทดแทนน้อยกว่าที่ควร เพราะผู้เสียหายไม่อาจรอคอยจนกว่าจะได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามคำพิพากษาของศาลได้

ประการที่สาม กฎหมายบังคับให้ประกันภัยของประเทศต่าง ๆ ที่กล่าวมาไม่ครอบคลุมไว้บังคับถึงผู้เสียหายจากการกระทำของผู้ขับขี่ประเภท คือผู้เสียหายจากการกระทำของผู้ขับขี่ที่ไม่ได้เอาประกันภัย (uninsured driver) ผู้ขับขี่ชนแล้วหนี (hit-and-run-driver) หรือผู้ขับขี่ที่ไม่รู้ตัวว่าเป็นผู้ใด (unidentified driver)^๒ นอกจากนี้ ความลักษณะของกฎ

^๑ William L. Prosser, Handbook of The Law of Torts, p. 588.

^๒ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, pp. 90, 203.; André Tunc, "Traffic Accident Compensation in France : The Present Law and A Controversial Proposal," Harvard Law Review, p. 1415.; D. Lasok, "Insurance Law," in Polish Civil Law, p. 174.; Alexander C. Castles, "Compulsory Automobile Insurance in Australasia," The American Journal of Comparative Law, pp. 259, 262-263, 264-265, 268, 272, 274, 277.

หมายบังคับให้ประกันภัยของแคละประเทศยังมีจุดอ่อนอยู่หลายประการ ยกตัวอย่างเช่น ในสหรัฐอเมริกา กฎหมายบังคับให้ประกันภัยของมลรัฐ Massachusetts ไม่ใช่บังคับแก่ผู้รับประกันภัยที่อยู่นอกมลรัฐ ไม่ใช่กับอุบัติเหตุที่เกิดนอกทางหลวง เช่น เกิดในทางส่วนบุคคล ไม่คุ้มครองผู้โดยสารด้วยความเอื้อเฟื้อในยานยนต์ที่เอาประกันไม่คุ้มครองความเสียหายที่เกิดจากผู้รับประกันภัยที่เอาประกันโดยไม่ได้รับความยินยอมโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยายจากเจ้าของยานยนต์นั้น (เช่น เมื่อยานยนต์ถูกขโมย) และยิ่งกว่านั้น คุ้มครองในจำนวนจำกัดซึ่งน้อยมาก คือ ๕,๐๐๐ ดอลลาร์สำหรับผู้บาดเจ็บแต่ละคน และ ๑๐,๐๐๐ ดอลลาร์ สำหรับอุบัติเหตุแต่ละครั้ง ทั้งที่อัตราเบี้ยประกันภัยมีอัตราสูง แม้กฎหมายของมลรัฐ New York และ North Carolina บังเอิญบางอย่างกฎหมายของ Massachusetts พยายามอุดช่องว่างของกฎหมายซึ่งเคยมีอยู่ในกฎหมายของมลรัฐ Massachusetts โดยคุ้มครองถึงอุบัติเหตุทางยานยนต์ที่เกิดในทุกแห่งในสหรัฐอเมริกา และแน่นอนว่า คุ้มครองความเสียหายแก่ทรัพย์สิน และผู้โดยสารด้วยความเอื้อเฟื้อ นอกจากนั้น ยังบังคับให้ทั้งแก่เจ้าของยานยนต์ทั้งหมดที่จดทะเบียนยานยนต์ในมลรัฐ และแก่เจ้าของและผู้ใช้นานยนต์ที่ใช้นานยนต์นั้นในมลรัฐ ไม่ว่าจะมียานยนต์อยู่ในมลรัฐ New York และ North Carolina หรือไม่ แต่อย่างไรก็ตาม ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายบังคับให้ประกันภัยแก่ผู้ขับที่ไม่มีถิ่นที่อยู่ในมลรัฐ ก็เป็นปัญหาใหญ่ ด้วยเหตุนี้ ผู้รับประกันภัยในมลรัฐที่เอาประกันภัยโดยบังคับ ก็ไม่ได้รับความคุ้มครองโดยสมบูรณ์แม้แต่ภายในมลรัฐของตนเอง และเมื่อเดินทางเข้าไปในมลรัฐอื่นก็ยังไม่แน่ว่าเขาจะได้รับการประกันว่าผู้ขับยานยนต์อื่นใดซึ่งอาจก่อความเสียหายแก่เขาจะเอาประกันภัยไว้หรือไม่ นอกจากนี้ กฎหมายของมลรัฐ North Carolina ก็ยังคงมีจำนวนที่คุ้มครองค่าคือเท่ากับจำนวนของมลรัฐ Massachusetts ผลก็คือว่า ในมลรัฐ Massachusetts และ North Carolina ปัญหาเกี่ยวกับจำเลยไม่สามารถรับผิดชอบค่าใช้จ่ายได้จึงเกิดขึ้นบ่อย ๆ เนื่องจากผู้ขับยานยนต์เอาประกันภัยความรับผิดเพียงจำนวนที่จำกัดเท่านั้น ในมลรัฐ New York และ North Carolina ยังคงมีปัญหาอัตราเบี้ยประกันสูง เนื่องจากต้องการเพิ่มจำนวนที่คุ้มครองให้สูงขึ้น

Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim -- A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, pp. 86-102.; M.G. Woodroof III; John R. Fonseca, Automobile Insurance and No-Fault Law, pp. 91-96.

ด้วยเหตุที่กฎหมายบังคับให้ประกันภัยไม่อาจคุ้มครองผู้เสียหายได้โดยสมบูรณ์ด้วยเหตุ
๑. ประการที่กล่าวมา (คือ เหตุที่ว่า การประกันภัยความรับผิดทางละเมิดไม่คุ้มครองความบาดเจ็บ
ที่ผู้ก่ออุบัติเหตุไม่ต้องการรับผิดทางละเมิด กับที่ผู้เสียหายยังคงได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนล่าช้า
และที่ความเสียหายหลายประการ ในการคุ้มครองความบาดเจ็บที่เกิดจากละเมิด) ทำให้ผู้กล่าว
ว่ากฎหมายนี้ไม่ก้าวไปไกลเพียงพอ "

ข. กฎหมายซึ่งมีผลในการประกันว่าเจ้าของหรือผู้ซบยานยนต์สามารถชดเชยค่าสินไหม
ทดแทนแก่ผู้เสียหายได้ (Financial Responsibility Laws)

ในขณะที่ในหลาย ๆ ประเทศมีวิธีประกันว่าผู้เสียหายจะได้รับชดเชยค่าเสียหายอย่าง
แน่นอนโดยใช้กฎหมายบังคับให้ประกันภัยความรับผิดที่กล่าวแล้ว ในบางประเทศ เช่น สหรัฐอเมริกา
เกือบทุกมลรัฐ และแคนาดาบางจังหวัด ใช้วิธีประกันการชดเชยค่าสินไหมทดแทนที่แตกต่างออกไป
คือ ออกกฎหมายอันหนึ่งที่เรียกว่า กฎหมายซึ่งมีผลในการประกันว่าเจ้าของหรือผู้ซบยานยนต์สามารถ
ชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายได้ (Financial Responsibility Laws) ซึ่งมีผลในการ
ประกันการชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายเช่นกัน กฎหมายเช่นนี้ตราขึ้นโดยมีความมุ่งหมาย
ไม่เพียงแต่เพื่อประกันการชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายเท่านั้น แต่ยังเพื่อช่วยป้องกันอุบัติเหตุ
ด้วย ดังนั้น ในบางครั้งจึงเรียกกฎหมายเหล่านี้ว่า "safety-responsibility laws"^๒

ปกติกฎหมายซึ่งมีผลในการประกันว่าเจ้าของหรือผู้ซบยานยนต์สามารถชดเชยค่าสินไหม
ทดแทนนี้จะปล่อยให้ผู้ซบยานยนต์มีอิสระในการซบยานยนต์ของตนโดยไม่เอาประกันภัยความรับผิด
จนกว่าผู้ซบนั้นจะ (๒) เกี่ยวข้องในอุบัติเหตุอันหนึ่งอันใดซึ่งก่อความเสียหายต่อบุคคลหรือทรัพย์สิน



Robert E. Keeton and Jeffrey O' Connell, Basic Protection for
the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, p.90.

^๒ Ibid., pp. 102-103.

เกินจำนวนขั้นต่ำที่กฎหมายกำหนด (เช่น ๑๐๐ ดอลลาร์) และไม่สามารถชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายได้ตามที่ตกลงกันหรือความคำพิพากษาของศาล หรือ (๒) ถูกลงโทษฐานขับรถฝ่าฝืนกฎจราจรอย่างร้ายแรง กฎหมายซึ่งมีผลในการประกันว่าเจ้าของหรือผู้ซื้ยานยนต์สามารถรับผิดชอบชดเชยได้ในรูปแบบใดรูปแบบหนึ่งจึงจะใช้บังคับ^๑

๑. ประวัติความเป็นมา

กฎหมายซึ่งมีผลในการประกันว่าจำเลยสามารถชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายได้มีกำเนิดในมลรัฐ Connecticut ของสหรัฐอเมริกา ใน ค.ศ. ๑๙๒๕ (คือ กฎหมาย Connecticut Public Acts (๑๙๒๕)) เมื่อสภานิติบัญญัติของมลรัฐเห็นว่า ผู้ซื้ยานยนต์ที่แสดงว่าเดินเลื่อหรืออาจไม่สามารถรับผิดชอบชดเชยค่าเสียหายแก่ผู้เสียหาย ควรจะถูกกำหนดให้พิสูจน์ถึงความสามารถรับผิดชอบชดเชยที่อาจเกิดในอนาคต (future) ได้ จึงออกกฎหมายกำหนดให้เจ้าของหรือผู้ซื้ยานยนต์แสดงหลักฐานต่อมลรัฐเพื่อพิสูจน์ถึงความสามารถทางการเงินในการชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายเมื่อคนเกี่ยวข้องในอุบัติเหตุในอนาคต กฎหมายแบบนี้จึงออกในครั้งแรก เรียกว่า Proof Financial Responsibility Laws แด่ต่อมาโดยเหตุที่กฎหมายครั้งแรกนี้มีข้อบกพร่องที่ไม่คุ้มครองอุบัติเหตุที่เกิดครั้งแรกด้วย จึงมีการออกกฎหมายเช่นนี้ในอีกแบบหนึ่งซึ่งเรียกว่า Security Financial Responsibility Laws เพื่อแก้ไขข้อบกพร่องเดิมโดยกำหนดให้ผู้ซื้และเจ้าของยานยนต์ที่เกี่ยวข้องในอุบัติเหตุยื่นหลักประกันบางอย่างเพื่อแสดงว่าตนมีความสามารถรับผิดชอบทางการเงินเพียงพอในการชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายจากอุบัติเหตุ แม้ก่อนเกิดอุบัติเหตุครั้งแรก ปัจจุบันถึงปี ค.ศ. ๑๙๗๑ ปรากฏว่ามลรัฐทุกมลรัฐได้ออกกฎหมาย Financial Responsibility Laws ในรูปแบบใดรูปแบบหนึ่งหรือทั้งสองรูปแบบ^๒ ในแคนาดาที่ออกกฎหมายนี้โดยรับอิทธิพลมาจากสหรัฐอเมริกา เช่น ในรัฐ

^๑ Ibid., p. 103.

^๒ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, p. 103.; M.G. Woodroof III; John R. Ponceca, and Alphonse M. Squillante, Automobile Insurance and No-Fault Law, pp.75-77.; William L. Prosser, Handbook of The Law of Torts, pp.560-561;

Ontario

๒. กฎหมายซึ่งมีผลในการประกันว่าจำเลยสามารถชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายได้แบบเดิมที่กำหนดให้ "พิสูจน์" (The Earlier Financial Responsibility Laws Requiring "proof")

กฎหมายซึ่งมีผลในการประกันว่าจำเลยสามารถชดเชยค่าสินไหมทดแทนได้แบบกำหนดให้ "พิสูจน์" นี้ เกิดขึ้นครั้งแรกในมลรัฐ Connecticut ดังกล่าวแล้ว จนถึงปี ๑๙๗๑ ในทุกมลรัฐของสหรัฐอเมริกา ยกเว้น Alaska ขอมรับกฎหมายแบบนี้^๒ กฎหมายแบบนี้ได้กำหนดให้เจ้าของ (owner) หรือผู้ขับยานยนต์ (operator) แสดงหลักฐานบางอย่างต่อรัฐเพื่อพิสูจน์ว่าตนสามารถรับผิดชอบชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่บุคคลใดซึ่งอาจได้รับความเสียหายอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุที่เกิดจากยานยนต์ของตนในอนาคตได้ (for accident arising in the future) เมื่อเจ้าของหรือผู้ขับนั้นฝ่าฝืนหน้าที่ที่กฎหมายกำหนด หน้าที่ที่กฎหมายกำหนดแก่เจ้าของและผู้ขับก็คือ (๑) หน้าที่ในการปฏิบัติตามคำพิพากษาของศาลที่ได้รับผิดเพื่อความเสียหายที่เกิดจากยานยนต์โดยต้องปฏิบัติตามภายในระยะเวลาที่กำหนด (๒) ละเว้นจากการฝ่าฝืนกฎจราจรอย่างร้ายแรง ถ้าเจ้าของหรือผู้ขับฝ่าฝืนหน้าที่เหล่านี้ เจ้าของหรือผู้ขับต้องสละใบทะเบียนยานยนต์และส่งใบอนุญาตขับขี่คืนแก่มลรัฐ จนกว่าจะสามารถพิสูจน์ได้ว่าตนสามารถรับผิดชอบชดเชยค่าสินไหมทดแทนที่อาจเกิดขึ้นแก่บุคคลในอนาคตได้ ซึ่งปกติวิธีพิสูจน์ก็คือเอากรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดชอบต่อเจ้าหน้าที่มลรัฐ^๓

^๑ Allen M. Linden, Canadian Tort Law, p. 514.

^๒ William L. Prosser, Handbook of The Law of Torts, p. 561.

^๓ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, pp. 103-105.; M.G. Woodroof III; John R. Fonseca, and Alphonse M. Squillante, Automobile Insurance and No-Fault Law, p. 76.; William L. Prosser, Handbook of The Law of Torts, p. 561.

แม้ว่ากฎหมายความรับผิดชอบทางการเงินแบบแรกนี้จะสามารถบรรเทาปัญหาจำเลย
 ไม่สามารถชดเชยค่าสินไหมทดแทนได้ โดยบังคับให้ผู้ชดเชยเอาประกันภัยความรับผิดชอบ
 สมัครงั้น แต่ไม่ใกล้เคียงปัญหานี้ กฎหมายแบบแรกนี้ยังคงมีจุดอ่อนที่เห็นได้ชัด กล่าวคือ ตามกฎ
 หมายแบบแรก ผู้เสียหายเนื่องจาก "อุบัติเหตุครั้งแรก" ของยานยนต์นั้น ยังคงถูกทอดทิ้งไม่ให้
 ได้รับความคุ้มครอง ถ้าผู้ทำละเมิดไม่มีความสามารถชดเชยค่าสินไหมทดแทนได้ ซึ่งต่อมาเมื่อเรียก
 กฎหมายแบบนี้ว่า "first-bite" statutes ซึ่งหมายความว่า "every dog is entitled
 to one bite" จุดอ่อนอื่น ๆ ในกฎหมายที่ให้ "พิสูจน์" ก็คือ การไม่อาจบังคับใช้ให้ได้อย่าง
 ทางปฏิบัติได้ (impracticality) แม้แต่กรณีผู้เสียหายในอนาคตกฎหมายแบบนี้มุ่งคุ้มครองเอง
 ก็ตาม ถ้าผู้ทำละเมิดเป็นผู้ไม่สามารถชดเชยได้แล้ว ก็ไม่มีประโยชน์ที่ผู้เสียหายจะไปฟ้องคดีผู้ทำ
 ละเมิดเช่นนี้ เพราะผู้เสียหายมีความหวังน้อยมากที่จะได้รับชดเชยจากบุคคลเช่นนี้ จะได้ก็แต่เพียง
 ค่าพิพาทษาที่ไม่สามารถชดเชยตามค่าบังคับได้เท่านั้น ทั้งยังต้องเสียค่าจ้างทนายความโดยเปล่า
 ประโยชน์ด้วย นอกจากนี้ หลังจากใช้กฎหมายนี้มาระยะหนึ่ง ก็ปรากฏผลว่า ยังมีผู้ขับตั้งกล่าว
 จำนวนมากที่ไม่ยอมสละหรือส่งมอบใบทะเบียนยานยนต์หรือใบอนุญาตขับขี่ขึ้นรัฐ เมื่อเกิดอุบัติเหตุ
 หรือยังคงขับยานยนต์ต่อไป โดยไม่มีทะเบียนหรือใบขับขี่นั้น กวดยเหตุดังกล่าวมานี้ ในสหรัฐที่ใช้
 กฎหมายแบบนี้อย่างเดียว ผู้ขับที่ประมาทเลินเล่อก็ยังคงไม่สามารถชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้
 เสียหายอยู่เช่นเดิม

๓. กฎหมายซึ่งมีผลในการประกันว่าจำเลยสามารถชดเชยค่าสินไหมทดแทนได้ใน
แบบที่แก้ไขภายหลัง ซึ่งใช้วิธีกำหนดให้เจ้าของหรือผู้ขับวาง "หลักประกัน"

(Revised Financial Responsibility Laws Requiring
 "Security")

เนื่องจากกฎหมายซึ่งมีผลในการประกันว่าจำเลยสามารถชดเชยค่าสินไหมทดแทนได้แบบ
 เดิมมีข้อบกพร่องดังที่กล่าวข้างต้น จึงได้มีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงกฎหมายนี้เพื่อให้คุ้มครองผู้เสีย

หายในอุบัติเหตุครั้งแรกด้วย ใน ค.ศ. ๑๙๓๗ มลรัฐ New Hampshire จึงได้ออกกฎหมายแบบใหม่ที่เรียกว่า "Security Responsibility Laws" เป็นครั้งแรก จนถึงปี ๑๙๗๑ ปรากฏว่ามีมลรัฐในสหรัฐอเมริกาประมาณครึ่งหนึ่งใช้กฎหมายนี้ กฎหมายซึ่งมีผลในการประกันว่าจำเลยสามารถชดใช้ไต่แบบใหม่ ได้กำหนดให้ผู้ขับขี่และเจ้าของที่เกี่ยวข้องในอุบัติเหตุซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายต่อบุคคลหรือทรัพย์สินเกินจำนวนที่กฎหมายกำหนด (เช่น ๑๐๐ ดอลลาร์) ยื่น "หลักประกัน" บางอย่าง (security) เพื่อแสดงว่าคนมีฐานะทางการเงินพอที่จะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายในอุบัติเหตุนั้นตามจำนวนที่กฎหมายกำหนดไว้ (เช่น ๕,๐๐๐ ดอลลาร์ สำหรับผู้บาดเจ็บคนหนึ่ง ๆ และไม่เกิน ๑๐,๐๐๐ ดอลลาร์ สำหรับอุบัติเหตุครั้งหนึ่ง ๆ) ถ้าเจ้าของหรือผู้ขับขี่ยานยนต์สามารถวางหลักประกันหรือมีกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดทางยานยนต์ที่มีผลใช้บังคับอยู่ในเวลาเกิดอุบัติเหตุ ผู้เสียหายก็ได้รับการประกันว่าจะได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทน แต่ถ้าไม่สามารถแสดงหลักประกันได้ก็ถือว่าเจ้าของหรือผู้ขับขี่เป็นผู้ที่อยู่ในฐานะไม่สามารถชดใช้ค่าสินไหมทดแทนได้ และก็จะถูกลงโทษทางอาญาโดยฟ้องในข้อหาขับขี่และใบทะเบียนรถยนต์ชั่วคราว ฉะนั้น กฎหมายแบบนี้จึงมีผลกระตุ้นให้เจ้าของหรือผู้ขับขี่เอาประกันภัยความรับผิดโดยสมัครใจเช่นเดียวกับแบบแรก ในทางทฤษฎีกฎหมายแบบนี้สนองความมุ่งหมาย ๒ ประการ คือ (๑) ถ้ามีการวางหลักประกัน ผู้เสียหายในอุบัติเหตุครั้งแรกก็จะได้รับความคุ้มครอง (๒) ถ้าไม่มีการวางหลักประกัน ผู้เสียหายในอุบัติเหตุที่อาจเกิดจากยานยนต์คันนั้นในอนาคตก็จะได้รับความคุ้มครอง เพราะว่าผู้ขับขี่ที่ไม่สามารถรับผิดชอบชดใช้ได้ จะถูกกำจัดออกไปจากทางหลวงเพราะผู้ขับขี่ดังกล่าวจะถูกฟ้องในข้อหาขับขี่ขึ้นเอง

Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, pp. 103, 105-106.; M.G. Woodroof III; John R. Fonseca, and Alphonse M. Squillante, Automobile Insurance and No-Fault Law, p. 90.; William E. Prosser, Handbook of The Law of Torts, p. 561.

กฎหมายซึ่งมีผลในการประกันว่าจำเลยสามารถชดเชยค่าสินไหมทดแทนได้แบบใหม่ นับว่าสามารถอุดช่องโหว่ในกฎหมายแบบเดิมซึ่งไม่มีผลบังคับจนกว่าผู้ขับขี่ยานยนต์นั้นจะถูกพิพากษาให้รับผิด และให้ความคุ้มครองผู้เสียหายโดยกระตุ่นให้ผู้ขับขี่ยานยนต์เอาประกันภัยความรับผิดโดยสมัครใจ (เช่นเดียวกับแบบแรก) ไว้ แม้แต่ก่อนเกิดอุบัติเหตุครั้งแรก ทั้งยังกำจัดการรับประกันที่ไม่สามารถรับผิดชอบชดเชยออกไปจากท้องถนนด้วย

อย่างไรก็ตาม แม้มีผู้กล่าวว่า ตามกฎหมายแบบใหม่ผู้เสียหายในอุบัติเหตุครั้งแรกรวมทั้งผู้เสียหายอื่น ๆ ได้รับความคุ้มครองมากขึ้น แต่กฎหมายแบบใหม่นี้ยังมีข้อบกพร่องอยู่ กล่าวคือ จำนวนหลักประกันที่กำหนดให้วางนี้ไม่เพียงพออย่างยิ่ง แม้ว่ากฎหมายแบบนี้จะกระตุ่นให้ผู้ขับขี่เอาประกันภัย แต่ก็ยังคงมีผู้ขับขี่จำนวนมากที่ไม่ได้เอาประกัน นอกจากนี้ ยังคงมีข้อบกพร่องพื้นฐานของกฎหมายแบบใหม่นี้เอง กล่าวคือ ประการแรกกฎหมายแบบนี้กระตุ่นหรือเพียงแต่กำหนดให้เอาประกันภัยความรับผิดทางละเมิดเท่านั้น แต่ยังคงปล่อยให้ผู้เสียหายของอุบัติเหตุที่เกิดจากเหตุสุดวิสัย (unavoidable accidents) ไม่ได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทน และปล่อยให้ผู้เสียหายทั้งหมดต้องฟ้องคดีความเสียหายต่อบุคคลซึ่งไม่แน่นอนและล่าช้า ประการที่สอง กฎหมายแบบนี้ยังคงไม่สามารถบังคับกับผู้ขับขี่ที่ไม่ตกลงค่าเสียหายกับผู้เสียหาย และที่ไม่ถูกฟ้องคดีโทษคดี ฉะนั้น ผู้ขับขี่เหล่านี้จึงไม่ถูกศาลวินิจฉัยให้รับผิดชอบชดเชย อันจะต้องยื่นหลักประกันตามกฎหมายแบบนี้ เว้นแต่เขาจะดำเนินกฎจรรยาบรรณอย่างร้ายแรงด้วย นอกจากนี้ ยังมีผู้ขับขี่คือผู้ขับขี่ยานยนต์อยู่ โดยไม่

Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, pp. 106-108.; M.G. Woodroof III; John R. Fonseca, and Alphonse M. Squillante, Automobile Insurance and No-Fault Law, p. 90.; William L. Prosser, Handbook of The Law of Torts, p. 561.

ยอมวางหลักประกันตามกฎหมาย โดยให้คนอื่นชำระแทน * ด้วยเหตุนี้ กฎหมายซึ่งมีผลในการประกันว่าจำเลยสามารถชดเชยค่าสินไหมทดแทนได้แบบใหม่ จึงยังคงคุ้มครองผู้เสียหายจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ได้ไม่สมบูรณ์

ค. การอุดช่องว่างในกฎหมายซึ่งมีผลในการประกันว่าจำเลยสามารถชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่จำเลยได้ (Closing The Gap in Financial Responsibility)

ทั้งที่เราได้กล่าวแล้วว่า กฎหมายซึ่งมีผลในการประกันว่าจำเลยสามารถชดเชยได้ในรูปแบบต่าง ๆ ที่กล่าวมา (คือกฎหมายบังคับให้ประกันภัยความรับผิดและกฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดขอทางการเงิน) ยังมีช่องว่างซึ่งผู้เสียหายทั้งหมดจะไม่ได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทน เช่น กฎหมายบังคับให้ประกันภัยความรับผิดในประเทศทั้งหลายที่กล่าวมาไม่คุ้มครองผู้ขับขี่ที่ชนแล้วหนี (hit-and-run-drivers) ผู้ขับขี่ยานยนต์ที่ไม่ได้เอาประกัน (uninsured motor vehicle) และของบางประเทศก็จำกัดความคุ้มครองบางอย่าง เช่น ไม่คุ้มครองความเสียหายที่เกิดจากยานยนต์ที่ขับโดยเจ้าของไม่ยินยอม เช่น ในกรณีรถยนต์ถูกลักไป หรือกฎหมายซึ่งมีผลในการประกันว่าจำเลยสามารถชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายได้ยังคงปล่อยให้ผู้ขับขี่ที่ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุไม่ต้องเอาประกันภัย เป็นต้น ด้วยเหตุนี้ ในหลายประเทศได้พยายามหาวิธีการทางกฎหมายอื่น ๆ ในรูปแบบต่าง ๆ กัน เพื่ออุดช่องว่างที่มีอยู่ในกฎหมายซึ่งมีผลในการประกันว่าจำเลยสามารถชดเชยได้ในประเทศของตน แล้วแคววจะมีช่องว่างเพียงใด ซึ่งไม่เท่ากัน

Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, p. 109.; William L. Prosser, Handbook of The Law of Torts, p. 561.

๑. กฎหมายจัดตั้งกองทุนเงินเพื่อชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามคำพิพากษาที่จำเลยไม่ปฏิบัติตาม (Unsatisfied Judgment Fund Acts)

วิธีการทางกฎหมายแบบแรกที่มีบางประเทศใช้คือ การออกกฎหมายจัดตั้งกองทุนเงินเพื่อชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามคำพิพากษาที่จำเลยไม่ปฏิบัติตาม (Unsatisfied Judgment Fund Acts) ประเทศที่ใช้กฎหมายนี้ ก็ได้แก่ ประเทศสหรัฐอเมริกา ๔ มลรัฐ (คือ North Dakota, New Jersey, Maryland และ Michigan) และแคนาดาเกือบทุกรัฐ ยกเว้นรัฐ Quebec และ Saskatchewan กฎหมายก่อตั้งกองทุนนี้มุ่งประกันว่าผู้รับประกันภัยที่รับผิดชอบตามกฎหมาย (legally responsible person) ควรจะสามารถรับผิดชอบทางการเงิน (financially responsible) ด้วย^๒

ลักษณะเบื้องต้นของกองทุนนี้ (ซึ่งมีรายละเอียดแตกต่างกันตามกฎหมายมลรัฐต่าง ๆ) ก็คือ เงินที่ใส่ในกองทุนนี้เอามาจากค่าธรรมเนียมจดทะเบียนยานยนต์ (registration fee) การเก็บภาษีเพิ่มเติม ไม่ว่าจากผู้รับประกันภัยที่ไม่ได้เอาประกันภัย หรือจากบริษัทประกันภัยความ

^๑ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, p. 110.; M.G. Woodroof III; John R. Fonseca, and Alphonse M. Squillante, Automobile Insurance and No-Fault Law, p. 108.; William L. Prosser, Handbook of The Law of Torts, p. 563. กฎหมายก่อตั้งกองทุนนี้เริ่มใช้ครั้งแรกใน ค.ศ. ๑๙๕๕ ในมลรัฐ North Dakota และต่อมาแพร่หลายไปใช้ในมลรัฐของสหรัฐอเมริกาอีก ๓ มลรัฐ

^๒ Page Keeton and Robert E. Keeton, Case and Materials on the Law of Torts, American Casebook Series (St. Paul, Minn.: West Publishing Co., 1971), p. 464.

^๒ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, pp. 109-110.

รับผิดชอบที่ดำเนินธุรกิจในประเทศหรือรัฐนั้น ๆ เพื่อจ่ายแก่ผู้เสียหายในกรณีจำเลยไม่สามารถ
ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่โจทก์ผู้เสียหายตามคำพิพากษาของศาลได้ หรือไม่มีตัวจำเลยที่จะชดใช้
โดยจ่ายในจำนวนที่กฎหมายจัดตั้งกองทุนนี้จำกัดไว้

หลักเกณฑ์ก่อนมีการจ่ายเงินจากกองทุนนี้ก็คือ ผู้เสียหายจะต้องชนะคดีผู้ทำละเมิด ซึ่ง
ตามกฎหมายนี้ ผู้เสียหายที่ไต่รับชดใช้จากผู้ขับที่ชนแล้วหนีก็สามารถเรียกเงินจากกองทุนนี้ได้
เช่นกัน โดยให้ผู้เสียหายฟ้องคดี secretary of state หรือ state highway
commissioner เป็นจำเลย เมื่อชนะคดีแล้วก็มาเรียกร้องได้ สำหรับวิธีการเรียกเงินจากกอง
ทุนนี้ก็คือ หลังจากผู้เสียหายชนะคดีตามคำพิพากษาแล้ว ผู้เสียหายซึ่งเป็นเจ้านี้ตามคำพิพากษา
จะต้องบังคับตามคำพิพากษาแก่ผู้ทำละเมิดซึ่งเป็นลูกหนี้ตามคำพิพากษาทุกวิถีทาง รวมทั้งยึดและ
จัดการทรัพย์สินของผู้ทำละเมิดด้วย เมื่อบังคับคดีแล้ว ผู้เสียหายก็ยังไม่ได้รับชดใช้ครบจำนวนค่า
เสียหาย โดยจำนวนที่เหลือนั้นเกินจำนวนขั้นต่ำกว่าที่กฎหมายก่อตั้งกองทุนกำหนด (เช่น ๒๐๐
ดอลลาร์) ผู้เสียหายก็สามารถยื่นคำร้องขอต่อศาลเพื่อสั่งให้กองทุนนี้จ่ายเงินแทนไม่เกินจำนวน
ที่กฎหมายจำกัดไว้ได้ (เช่น ๑๐,๐๐๐ ดอลลาร์ สำหรับผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิตแต่ละคน และ
๒๐,๐๐๐ ดอลลาร์ สำหรับจ่ายในอุบัติเหตุครั้งหนึ่ง ๆ) แต่อย่างไรก็ตาม แม้ผู้ทำละเมิดซึ่งเป็น
ลูกหนี้ตามคำพิพากษาจะมีหน้าที่ต้องชดใช้เงินจำนวนที่กองทุนจ่ายแก่ผู้เสียหาย แต่ทางปฏิบัติกอง
ทุนนี้มักไม่ได้รับชดใช้คืนจากจำเลยซึ่งเป็นลูกหนี้ตามคำพิพากษาเหล่านี้ ^๒

Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for
the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance,
p. 110.; M.G. Woodroof III; John R. Fonseca, and Alphonse M. Squillante
, Automobile Insurance and No-Fault Law, p. 109.; William L. Prosser,
Handbook of The Law of Torts, p. 563.; Page Keeton and Jeffrey O'Connell
, Case and Materials on the Law of Torts, p. 464.

ปัญหาของกฎหมายจกคังกองทุนนี้ก็คือว่า กฎหมายกองทุนนี้จำกัดจำนวนเงินที่ต้องจ่ายไว้ค่า ไม่คุ้มครองถึงความรับผิดชอบของผู้ทำละเมิดนอกเหนือจำนวนที่จำกัดไว้ด้วย และไม่มีผลใช้ถึงอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นโดยปราศจากความผิดของฝ่ายใด หรือที่ไม่สามารถพิสูจน์ได้ หรืออุบัติเหตุที่ผู้เสียหายไม่ได้รับชดใช้เพราะมีส่วนประมาทเลินเล่อ (contributory negligence) หรือยินยอมเข้าเสี่ยงภัยเอง (assumption of risk) หรืออุบัติเหตุที่เกิดแก่ผู้บาดเจ็บที่ไม่มีถิ่นที่อยู่ในประเทศนั้น ทั้งกฎหมายกอคังกองทุนนี้ก็ไม่อาจแก้ไขปัญหาความล่าช้าของการดำเนินคดี (ซึ่งบีบให้ผู้เสียหายต้องตกลงยอมรับค่าสินไหมทดแทนจำนวนน้อย) และปัญหาการคิดค่าจ้างทนายความฝ่ายโจทก์ (attorney's fees) ซึ่งคิดหักเปอร์เซ็นต์เอาจากค่าสินไหมทดแทนได้ นอกจากนี้ ปัญหาใหญ่ของการจกคังกองทุนก็คือ ปัญหาการสำรองเงินของกองทุนนี้ให้เพียงพอ ลูกหนี้ตามคำพิพากษามักไม่ชดใช้คืน และรัฐก็ไม่อาจเรียกค่าธรรมเนียมเพิ่มเพื่อหาเงินเข้ากองทุนที่หมดเปลืองไปทุกขณะได้ ฉะนั้น จึงมีกองทุนนี้หลายกองทุนไม่สามารถจ่ายตามคำร้องขอของผู้เสียหายซึ่งเป็นเจ้าหน้าที่ความคำพิพากษาได้ * ดังนั้น กฎหมายกอคังกองทุนนี้จึงเพียงแต่บรรเทาปัญหาการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน แต่ไม่ได้แก้ปัญหานี้

๒. การเอาประกันภัยยานยนต์เพิ่มเติมเพื่อคุ้มครองความเสียหายที่เกิดจากยานยนต์ที่ไม่ได้เอาประกัน (Uninsured Motorist Coverage)

วิธีที่สองซึ่งพยายามอุดช่องว่างของกฎหมายซึ่งมีผลในการประกันว่าจำเลยสามารถชดใช้ได้ (Financial Responsibility Laws) ก็คือ การเอาประกันภัยยานยนต์เพิ่มเติมเพื่อ

* M.G. Woodroof III; John R. Fonseca, and Alphonse M. Squillante, Automobile Insurance and No-Fault Law, p. 109.; William L. Prosser, Handbook of The Law of Torts, p. 563.

คุ้มครองความเสียหายที่เกิดจากยานยนต์ที่ไม่ได้เอาประกัน (Uninsured Motorist Coverage) วิธีคุ้มครองผู้ขับขี่ที่ไม่ได้เอาประกันแบบนี้ริเริ่มใช้ใน ค.ศ. ๑๙๖๕ โดยกลุ่มบริษัทผู้รับประกันภัยกลุ่มหนึ่งในมลรัฐ New York ของสหรัฐอเมริกา เพื่อให้เป็นทางเลือกอื่นนอกเหนือจากกฎหมายบังคับให้ประกันภัย

หลักการของการคุ้มครองแบบนี้ก็คือ การให้ผู้ขับขี่ยานยนต์ที่เอาประกันภัย เอาประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสียหายแก่ชีวิตหรือร่างกายที่เกิดแก่ตนเองและสมาชิกครอบครัวเนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ที่ผู้ขับขี่ไม่ได้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบ ความเสียหายที่มุ่งคุ้มครองคือความเสียหายแก่ชีวิตร่างกายซึ่งจำกัดจำนวนไม่เกิน ๑๐,๐๐๐ ดอลลาร์ สำหรับผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิตคนหนึ่ง ๆ และ ๒๐,๐๐๐ ดอลลาร์ สำหรับผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิต ๒ คน หรือมากกว่านั้นปกติ การคุ้มครองเพิ่มเติมแบบนี้ไม่คุ้มครองความเสียหายที่เกิดแก่ทรัพย์สินส่วนตัว หากความเสียหายแก่ชีวิตร่างกายของผู้ขับขี่ที่เอาประกันหรือสมาชิกครอบครัว เกิดจากผู้ขับขี่ยานยนต์ที่ไม่ได้เอาประกันภัยแล้ว ไม่ว่าอุบัติเหตุจะเกิดขึ้นในขณะที่โดยสารรถของผู้เอาประกันภัย หรือขณะที่โดยสารรถที่ไม่ได้เอาประกันภัย หรือถูกชนขณะเดินถนนอยู่ บริษัทผู้รับประกันภัยก็ต้องจ่ายประโยชน์แก่ผู้เอาประกันหรือสมาชิกครอบครัวที่เสียหายนั้น โดยไม่คำนึงถึงความรับผิดชอบตามกฎหมายของผู้ขับขี่หรือเจ้าของยานยนต์ที่ไม่ได้เอาประกัน แต่อย่างไรก็ตาม ภายใต้ข้อตกลงที่เรียกว่า "trust agreement" บริษัทประกันภัยจะได้รับช่วงสิทธิของผู้เสียหายที่รับประกันไปเรียกเอาจากผู้ขับขี่ยานยนต์ที่ไม่ได้เอาประกัน แต่บริษัทประกันภัยต้องแสดงเจตนาอย่างเปิดเผยว่าจะรับช่วงสิทธิฟ้องคดีเช่นนี้ ปกติอัตราเบี้ยประกันภัยเพื่อความคุ้มครองเพิ่มเติมเช่นนี้คือ ๓ ดอลลาร์ ต่อปี

ปัจจุบันในสหรัฐอเมริกา มลรัฐส่วนมากมีการคุ้มครองแบบนี้โดยแล้วแต่ความสมัครใจของผู้ขับขี่ยานยนต์ที่เอาประกันภัยยานยนต์เองว่าจะเลือกคุ้มครองเพิ่มเติมเพื่อความเสียหายที่เกิด

Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, pp. 111-112.; M.G. Woodroof III; John R. Fonseca, and Alphonse M. Squillante, Automobile Insurance and No-Fault Law, p. 110.; Page Keeton and Robert E. Keeton, Case and Materials on the Law of Torts, p.464.

จากผู้ขับที่ไม่ได้เอาประกันภัยหรือไม่ และในหลายมลรัฐมีกฎหมาย (statute) บังคับให้เอาประกันภัยคุ้มครองเพิ่มเติมแบบนี้ในกรมธรรม์ประกันภัยยานยนต์ด้วย รวมทั้งตามกฎหมายบังคับให้ประกันภัยความรับผิดของมลรัฐ New York และในมลรัฐอื่น ๆ นอกจากนี้บางมลรัฐได้เสนอให้ผู้ขับเอาประกันภัยคุ้มครองเพิ่มเติมความเสียหายแบบนี้ไว้ แต่ผู้ขับก็มักไม่เอาประกันภัยเพิ่มเติมอันนี้^๑

อย่างไรก็ตาม ในทางเป็นจริง การลุดของว่างโดยการคุ้มครองความเสียหายที่เกิดจากผู้ขับที่ไม่ได้เอาประกันภัยโดยกรมธรรม์แบบนี้ ไม่สมบูรณ์ยังคงมีช่องว่างหลายประการเหลืออยู่ คือ (๑) การคุ้มครองเพิ่มเติมแบบนี้ใช้ค่าสินไหมทดแทนเฉพาะผู้ขับที่เอาประกันภัยซึ่งได้รับความเสียหายและครอบครัว แต่ผู้ขับที่ไม่ได้เอาประกันภัยซึ่งได้รับความเสียหายและครอบครัวยังคงต้องไปเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเอาจากผู้ทำละเมิด คือการคุ้มครองแบบนี้ไม่คุ้มครองผู้ขับยานยนต์ทั้งหมด (๒) การคุ้มครองแบบนี้ยังคงถือเอาการพิสูจน์ถึงประเภทเงินเล่าของจำเลยที่ไม่ได้เอาประกันเป็นเงื่อนไขในการใช้ค่าสินไหมทดแทนความกรมธรรม์ ฉะนั้นผู้เสียหายในอุบัติเหตุที่ไม่สามารถพิสูจน์ถึงความรับผิดทางละเมิดของจำเลยได้ยังคงไม่ได้รับความคุ้มครอง และ (๓) การคุ้มครองแบบนี้ (ในบางความเห็น) ไม่แน่ชัดว่าจะครอบคลุมถึงกรณีผู้ขับที่ชนแล้วหนีด้วยหรือไม่ ฉะนั้น การคุ้มครองโดยกรมธรรม์ด้วยความสมัครใจแบบนี้ จึงเป็นเพียงมาตรการการคุ้มครองเพิ่มเติมเท่านั้น ในมลรัฐ New York เอง ซึ่งบริษัทประกันภัยหวังว่าจะให้การคุ้มครองโดยสมัครใจแบบนี้เป็นทางเลือกอื่น นอกจากกฎหมายบังคับให้ประกันภัยก็ไม่เป็นอย่างที่หวัง เพราะต่อมาก็มีการออกกฎหมายบังคับให้ประกันภัยจนได้ ทั้ง ๆ ที่บริษัทประกันภัยได้เริ่มให้เอาประกันภัยโดยสมัครใจเพื่อคุ้มครองความเสียหายที่เกิดจากผู้ขับที่ไม่ได้เอาประกันภัยแล้วก็ตาม^๒

Ibid.

^๑ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, pp. 112-113.; M.G. Woodroof III; John R. Fonseca, and Alphonse M. Squillante, Automobile Insurance and No-Fault Law, p. 110.

๓. กฎหมายว่าด้วยการยึดยานยนต์เพื่อเป็นประกันการจ่ายค่าสินไหมทดแทน
(Impoundment Act)

วิธีการทางกฎหมายอีกอันหนึ่งซึ่งบางประเทศใช้คือ การใช้ออกข้อของว่างของกฎหมายประกันการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ก็คือ การใช้กฎหมายว่าด้วยการยึดยานยนต์ที่เกี่ยวข้องในอุบัติเหตุ (Impoundment Laws) ประเทศแคนาดาของรัฐได้ออกกฎหมายนี้ซึ่งกำหนดว่า รัฐมีอำนาจยึดยานยนต์ที่เกี่ยวข้องในอุบัติเหตุได้ ถ้าผู้ขับขี่ยานยนต์นั้นไม่สามารถแสดงหลักประกัน (security) การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหาย เช่น กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิด โฉกกฎหมายยึดยานยนต์นี้จะบีบบังคับให้ผู้ขับขี่ยานยนต์เอาประกันภัยยานยนต์ของตน โดยไม่ต้องออกกฎหมายบังคับ ถ้าผู้ขับขี่ยานยนต์นั้นไม่สามารถแสดงหลักประกันได้ ตัวยานยนต์เองก็จะเป็นหลักประกันในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนตามคำพิพากษาศาล แต่ในแคนาดา ก็านาน ๆ จะมีสักครั้งที่ยานยนต์จะมีราคาพอที่จะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในกรณีบาดเจ็บสาหัสได้ แต่กระนั้นก็ตาม ความไม่สะดวกที่เกิดจากการถูกยึดรถ ก็จะทำให้ประชาชนจำนวนมากรีบไปเอาประกันภัยความรับผิดไว้

กฎหมายว่าด้วยการยึดรถที่ประเทศแคนาดาใช้อยู่นี้ แตกต่างกับการให้อำนาจพนักงานเจ้าหน้าที่ยึดรถที่ผู้ขับขี่หลบหนีหรือไม่แสดงตนว่าเป็นผู้ขับขี่หลังจากเกิดอุบัติเหตุตามกฎหมายจราจรทางบกของไทย^๒ ซึ่งความมุ่งหมายหลักมิใช่เพื่อให้ผู้ขับขี่แสดงหลักประกันว่าตนชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายได้ เช่นกฎหมายว่าด้วยการยึดรถของแคนาดา แต่เพื่อให้รู้ตัวผู้กระทำความผิดอาญาแต่อย่างใดก็ตาม นับว่าบทบัญญัติกฎหมายนี้ของไทยก็มีส่วนคุ้มครองผู้เสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์เช่นกัน เพราะทำให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองที่หลบหนีหลังจากเกิดอุบัติเหตุแสดงตัว ซึ่งผู้เสียหายจะสามารถฟ้องคดีแพ่งทางละเมิดให้รับผิดชอบชดใช้ได้ แม้ว่ากฎหมายนี้ของเราจะไม่มีผล

^๒ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, p. 118.; M.G. Woodroof III; John R. Fonseca, and Alphonse M. Squillante, Automobile Insurance and No-Fault Law, p. 110.; Page Keeton and Robert E. Keeton, Case and Materials on the Law of Torts, p. 456.

กระตุ้นให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองยานยนต์เอาประกันภัยยานยนต์ก็ตาม

ในสหรัฐอเมริกาบางมลรัฐมีบทบัญญัติกฎหมายอันหนึ่งที่ให้อำัยคยานยนต์ (attachment provisions) ใด แต่บทบัญญัติกฎหมายเช่นนี้ของสหรัฐอเมริกาแตกต่างจากกฎหมายว่าด้วยการยึดรถของแคนาดา ที่กล่าวข้างต้น คือ การอายัดรถตาม attachment provisions ของสหรัฐอเมริกา ริเริ่มโดยโจทก์มากกว่าที่จะเริ่มโดยเจ้าหน้าที่ของรัฐ และโจทก์จะต้องวางพันธบัตรรัฐบาลประกันความเสียหายที่เกิดจากการอายัดรถนั้น รถยนต์ที่อายัดไว้จะถูกปล่อยคืนเมื่อเจ้าของรถนั้นวางพันธบัตรซึ่งมีจำนวนเงินเท่ากับจำนวนที่โจทก์ผู้ขอให้อายัดเรียกร้องหรือเท่ากับราคาของรถนั้น ในขณะที่การยึดรถตามกฎหมาย Impoundment Act จะไม่ปล่อยรถนั้นจนกว่าจะมีการตกลงตามข้อเรียกร้องระหว่างผู้ขับและผู้เสียหาย (หรือวางหลักประกันความจำนวนที่ระบุ ถ้าไม่เป็นที่ตกลงกัน) และผู้ขับสามารถแสดงถึงความสามารถรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนในอนาคตแก่ผู้เสียหายได้ ดังนั้น กฎหมาย Impoundment Act ของแคนาดา จึงมีผลกระตุ้นให้ผู้ขับเอาประกันภัย มากกว่าบทบัญญัติกฎหมาย attachment provisions ของสหรัฐอเมริกา

อย่างไรก็ตาม กฎหมายว่าด้วยการยึดรถของแคนาดาก็ยังมีข้อบกพร่องอยู่หลายประการ คือ ในประการแรกก็เหมือนกับวิธีการอุกของว่างอื่น ๆ ที่กล่าวมา กล่าวคือ กฎหมายนี้เพียงแต่กระตุ้นให้เอาประกันภัยความรับผิดชอบทางละเมิดซึ่งยังคงขึ้นอยู่กับหลักความผิด (fault) ประการที่สอง แม้ว่ากฎหมายนี้จะกำจัผู้ขับยานยนต์ที่ไม่สามารถรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนได้ออกไปจากท้องถนน แต่กฎหมายนี้ก็ให้ความคุ้มครองเกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายเพียงเล็กน้อย ประการที่สาม แม้ว่าในบางรัฐของแคนาดา เช่น Manitoba จะมีผู้เอาประกันภัยเพิ่ม

ขึ้น (คือจาก ๒๗ เปอร์เซ็นต์ เป็น ๔๕ เปอร์เซ็นต์) แต่เป็นการยากที่จะรู้ว่าการเพิ่มขึ้นนี้เกิดจากการใช้กฎหมายซึ่งมีผลในการประกันว่าจำเลยสามารถชดเชยค่าสินไหมทดแทน (financial responsibility law) หรือกฎหมายว่าด้วยการยืมรถนี้ และประการที่สี่ ถ้าความมุ่งหมายของกฎหมายนี้คือการกระตุ้นให้ผู้ขับขี่เอาประกันภัยความรับผิดแล้ว กฎหมายนี้ก็เหมือนกับกฎหมายก่อตั้งกองทุนเงินเพื่อชดเชยค่าสินไหมทดแทนความค้ำพิพากษาที่จำเลยไม่ปฏิบัติตาม (Unsatisfied Judgment Fund Acts) ที่กล่าวมา ซึ่งไม่สามารถบรรลุเป้าหมายนี้ เพราะในบางรัฐของแคนาดายังคงมียานยนต์ที่ไม่เอาประกันภัยความรับผิดอยู่

๔. การจัดตั้งกองทุนประกันภัยยานยนต์ (Motor Vehicle Insurance Fund)

วิธีการทางกฎหมายในการออกช่องว่าง ซึ่งมีผลในการประกันว่าจำเลยสามารถชดเชยค่าสินไหมทดแทนได้อีกอันหนึ่งซึ่งใช้กันค่อนข้างแพร่หลายก็คือ การจัดตั้งกองทุนประกันภัยยานยนต์ ซึ่งใช้ชื่อเรียกต่าง ๆ กัน เช่น ฝรั่งเศส ออกกฎหมาย loi de finances of December ๓๑, ๑๙๕๑ มาตรา ๑๕ (ประกาศใช้บังคับโดย decree of June ๓๐, ๑๙๕๒) ก่อตั้งกองทุนซึ่งเรียกว่า "Fonds de Garantie" (Guaranty Fund) ซึ่งจัดตั้งขึ้นก่อนมีการบังคับให้ประกัน

Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, pp. 118-119.; M.G. Woodroof; John R. Fonseca, and Alphonse M. Squillante, Automobile Insurance and No-Fault Law, p. 110.

ภัยความรับผิดในฝรั่งเศสเสียอีก) * ไปแลนค์ไค้ก้อจ้งสำนักงานประกันภัยรัฐบาล (State Insurance Institute หรือ PZU) ค่าเงินกิจการประกันภัยทั้งหมดในประเทศ ซึ่งสำนักงานนี้คุ้มครองผู้เสียหายจากผู้ขับที่ชนแล้วหนีหรือไม่รู้ตัวด้วย ^๒ มลรัฐ New York ไค้ก้อกกฎหมาย Motor Vehicle Accident Indemnification Corporation Law ก้อตั้งบริษัทซึ่งเรียกชื่อตามกฎหมายนี้ หรือที่เรียกว่า MVAIC ^๓ อังกฤษก็ก้อตั้ง The Motor Insurers' Bureau หรือที่เรียกว่า M.I.B. โดยข้อตกลงระหว่างผู้รับประกันภัยและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (Minister of Transport) (ปัจจุบันเปลี่ยนเป็น Secretary of State for

¹ Paul Esmein, "Liability in French Law for Damages Caused by Motor Vehicle Accidents," The American Journal of Comparative Law, p. 163.; André Tunc, "Traffic Accident Compensation in France : The Present Law and A Controversial Proposal," Harvard Law Review, p. 1415.; Suzanne Tunc, "France : Establishment of "FOND DE GARANTIES" to Compensate Victims of Motor Vehicles Accidents," The American Journal of Comparative Law, 2(1953): 232-234.; Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim —A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, p. 203.

^๒ D. Lasok, "Insurance Law," in Polish Civil Law, 174.

^๓ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim —A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, pp. 113-115.; Page Keeton and Robert E. Keeton, Case and Materials on the Law of Torts, pp. 464-465.

the Enviroment ตามข้อตกลง ลงวันที่ ๑ กุมภาพันธ์ ๑๙๗๑) * สำหรับนิวซีแลนด์ได้ มีข้อตกลงระหว่างรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (Minister of Transport) และผู้รับประกันอุบัติเหตุของนิวซีแลนด์ (New Zealand accident insurers) เมื่อวันที่ ๒๗ ตุลาคม ๑๙๗๑ (ต่อมาบัญญัติใน Part V ของ Transport Act ๑๙๘๘ และต่อมาได้รับการปรับปรุงแก้ไขใหม่ใน ค.ศ. ๑๙๖๑) ก่อตั้งโครงการซึ่งมีความมุ่งหมายเช่นเดียวกันนั้นขึ้น ๒ ส่วน ออสเตรเลียก่อตั้งกองทุนเช่นนี้ในทุกรัฐ แต่แตกต่างกันที่รัฐ Western Australia ได้ก่อตั้งกองทุนที่เรียกว่า Motor Vehicle Insurance Trust ซึ่งดำเนินการโดยรัฐร่วมกับเอกชน ใน ค.ศ. ๑๙๘๘ ตามกฎหมาย Act No. ๓๑ of ๑๙๘๘ ^๓ ในขณะที่รัฐอื่น ๆ เช่น South Australia, Victoria, New South Wales ก่อตั้งกองทุนเงินโดยตรง แต่มีโครงการที่มีลักษณะคล้ายกองทุนนี้ ซึ่งให้รับประกันภัยแต่ละรายมีส่วนรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสีย

Robert E. Kecton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, p. 194.; Hamish R. Gray, "Liability for Highway Accidents," in Current Legal Problems 1964, p. 139.; Micheal Parkington, ed., MacGillivray & Parkington on Insurance Law, pp. 970-975.

^๒ Alexander C. Castles, "Compulsory Automobile Liability Insurance in Australasia," The American Journal of Comparative Law, pp. 259-260.; Hamish R. Gray, "Liability for Highway Accidents," in Current Legal Problems 1964, p. 139.

^๓ Alexander C. Castles, "Compulsory Automobile Liability Insurance in Australasia," The American Journal of Comparative Law, pp. 275-277.

หายของผู้รับที่ไม่รู้ตัวหรือที่ไม่ได้เอาประกันภัยไว้ ตามส่วนของเบี้ยประกันทั้งหมดที่บริษัทนั้น ๆ
ได้รับจากการประกันภัยความรับผิดทางยานยนต์เพื่อบุคคลที่สาม

ความมุ่งหมายของการจัดตั้งกองทุนเงินหรือโครงการซึ่งมีความมุ่งหมายเช่นเดียวกันนี้
ก็คือ การพยายามออกของว่างของกฎ หมายถึงประกันการชดเชยค่าสินไหมทดแทน (คือ กฎหมายบังคับ
ให้ประกันภัยความรับผิด หรือกฎหมายซึ่งมีผลในการประกันว่าจำเลยสามารถชดเชยได้ทีละถ้วนแล้ว)
ซึ่งไม่คุ้มครองถึงผู้เสียหายที่ได้รับความเสียหายจากยานยนต์ที่ผู้รับประกันแล้วนั้น ไม่รู้ตัว หรือที่ไม่ได้
เอาประกัน นอกจากนี้ ในบางประเทศ กองทุนนี้มุ่งออกของว่างที่เหลืออยู่อื่น ๆ ด้วย เช่น ฝรั่งเศส
ออกของว่างในกรณีผู้รับประกันที่รับผิดทางละเมิดล้มละลาย หรือผู้รับประกันภัยล้มละลายด้วย^๒ หรือ
ในมลรัฐ New York มุ่งคุ้มครองผู้เสียหายถึงกรณีผู้รับประกันยานยนต์ไม่สามารถรับผิดชอบชดเชยค่าสินไหม
ทดแทนได้ และกรณีผู้รับประกันซึ่งเอาประกันภัยชนะคดีละเมิดผู้เสียหายด้วย^๓ เป็นต้น

ลักษณะสำคัญของกองทุนเงินในประเทศเหล่านี้ ซึ่งควรจะกล่าวก็มีดังต่อไปนี้

Alexander C. Castles, "Compulsory Automobile Liability Insurance in Australasia," The American Journal of Comparative Law, pp. 264, 268, 272.; Page Keeton and Robert E. Keeton, Case and Materials on the Law of Torts, p. 267.

^๒ André Tunc, "Traffic Accident Compensation in France : The Present Law and A Controversial Proposal," Harvard Law Review, p. 1415. ; Suzanne Tunc, "France : Establishment of "FONDS DE GARANTIE" to Compensate Victims of Motor Vehicle Accidents," The American Journal of Comparative Law, pp. 231, 233.

^๓ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, p. 113.

ก) เงื่อนไขการจ่ายเงินโดยกองทุน

โดยเหตุที่กฎหมายก่อตั้งกองทุนเหล่านี้ยังอิงหลักความรับผิดชอบละเมิดอยู่ ฉะนั้น การที่ผู้เสียหายจะเรียกค่าสินไหมทดแทนจากกองทุนนี้ เงื่อนไขก่อนที่ควรมีในประการแรกก็คือ ผู้เสียหายต้องมีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามหลักกฎหมายละเมิดจากเจ้าของ ผู้ขับ หรือบุคคลที่ครอบครองยานยนต์ได้ ด้วยเหตุนี้ เพียงแค่ขอเท็จจริงที่ว่าอุบัติเหตุเกิดขึ้นจริงนั้นยังไม่ทำให้ผู้เสียหายเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากกองทุนได้ แม้การจัดตั้งกองทุนนี้จะมีพื้นฐานอยู่บนแนวความคิดเกี่ยวกับการประกันสังคมก็ตาม

ประการที่สอง ผู้เสียหายต้องไม่สามารถได้รับค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับผิดชอบเลยหรือบางส่วน ซึ่งตามกฎหมายอังกฤษ ผู้เสียหายต้องไม่ได้รับชดเชยเต็มจำนวนภายใน ๗ วัน นับแต่ผู้เสียหายมีสิทธิบังคับตามคำพิพากษาได้^๒ และในกฎหมายฝรั่งเศส นอกจากไม่สามารถได้รับชดเชยจากผู้รับผิดชอบแล้ว ผู้เสียหายยังต้องไม่มีสิทธิได้รับเงินค่ายังชีพ (pension) หรือเงินประโยชน์อื่นใดจากการประกันสังคมด้วย จึงจะมาเรียกร้องจากกองทุนนี้ได้ แต่กรณีที่ผู้เสียหายเอาประกันภัยตนเอง การที่ผู้เสียหายได้รับเงินประโยชน์จากการประกันภัยเช่นนี้ จะไม่คัดสิทธิผู้เสียหายในการเรียกร้องจากกองทุนอีก แต่ก็เรียกได้เพียงบางส่วนนอกเหนือจากประโยชน์เงินประกันภัยเท่านั้น^๓



Suzanne Tunc, "France : Estblishment of "FONDS DE GARANTIE" to compensate Victims of Motor Vehicle Accidents," The American Journal of Comparative Law, p. 232.; Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim —A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, p. 114.; Micheal Parkington, ed., MacGillivray & Parkington on Insurce Law, p. 970.

^๒ Micheal Parkington, ed., MacGillivray & Parkington on Insurance Law, p. 970.

^๓ Suzanne Tunc, "France : Establishment of "FONDS DE GARANTIE" -to Compensate Victims of Motor Vehicle Accidents," The American Journal of Comparative Law, pp. 232-233.

นอกจากเงื่อนไขที่กล่าวมาแล้ว ตามกฎหมายอังกฤษยังมีเงื่อนไขก่อนที่ M.I.B. จะรับผิดชอบสำหรับกรณีที่ผู้ขับขี่ไม่ได้เอาประกัน และกรณีที่ผู้ขับขี่ชนแล้วหนีหรือไม่รู้ตัวอีกหลายประการ เป็นคนว่า ผู้เสียหายที่เรียกร้องค่างานมีหน้าที่ต้องดำเนินการทุกวิถีทางให้ศาลพิพากษาให้ตน ชุณะคดี ต้องแจ้งถึงการดำเนินคดีผู้ขับขี่ที่ไม่ได้เอาประกัน และผลการดำเนินคดีให้ M.I.B. ทราบ ต้องช่วยเหลือ M.I.B. ตามสมควรเกี่ยวกับการสืบสวนอุบัติเหตุ

ข) ขอบเขตและข้อจำกัดการคุ้มครองโดยกองทุน

๑) บุคคลที่ได้รับความคุ้มครองและไม่ได้รับความคุ้มครอง

บุคคลที่ได้รับความคุ้มครองหรือประโยชน์จากกองทุนเงินนี้คือ ผู้เสียหายจากยานยนต์ ที่ไม่ได้เอาประกันภัย (uninsured motor car) ผู้ขับขี่ชนแล้วหนี (hit-and-run-driver) หรือที่ไม่รู้ตัวว่าเป็นใคร (unidentified driver)^๒ นอกจากนี้ ยังมีผู้เสียหายบางประเภท ที่กองทุนประกันภัยยานยนต์ตามกฎหมายของบางประเทศคุ้มครองด้วย เช่น ในฝรั่งเศส กองทุน

^๑ Micheal Parkington, ed., MacGillivray & Parkington on Insurance Law, pp. 970-971, 973.

^๒ Suzanne Tunc, "France : Establishment of "FONDS DE GARANTIE" to Compensate Victims of Motor Vehicle Accidents," The American Journal of Comparative Law, pp. 232-233.; D. Lasok, "Insurance Law," in Polish Civil Law, p. 113.; Micheal Parkington, ed., MacGillivray & Parkington on Insurance Law, pp. 970-972.; Alexander C. Castles, "Compulsory Automobile Liability Insurance in Australasia," The American Journal of Comparative Law, pp. 259-260, 264, 268, 272, 274, 277.

นี้คุ้มครองจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายซึ่งได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุยานยนต์ที่มละลาหยหรือจากอุบัติเหตุที่ผู้รับประกันภัยมละลาหยด้วย * ในมลรัฐ New York ของสหรัฐอเมริกา ก็ขยายไปคุ้มครองถึงผู้เสียหายซึ่งได้รับความเสียหายจากยานยนต์ที่ถูกลัก ยานยนต์ที่ขับโดยเจ้าของไม่อนุญาต ยานยนต์ที่เอาประกันแต่ผู้เอาประกันภัยขณะคดีผู้เสียหายซึ่งได้รับจากยานยนต์ที่ไม่จดทะเบียน รวมทั้งผู้เสียหายซึ่งได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุที่ไม่สามารถรับนิรทการใช้ได้ ^๒ เป็นต้น

บุคคลผู้เสียหายเหล่านี้ต้อง เป็นพลเมืองหรือมีภูมิลำเนา หรือถิ่นที่อยู่ในประเทศหรือรัฐที่ไซ้กองทุนนี้ อย่างไรก็ตาม ในบางประเทศขยายความคุ้มครองไปถึงผู้ที่ไม่มีภูมิลำเนาหรือถิ่นที่อยู่ในประเทศหรือมลรัฐอื่น ๆ ด้วย เช่น ฝรั่งเศส กองทุน Fonds de Garantieคุ้มครองถึงบุคคลที่มีภูมิลำเนา (domicile) อยู่ในสหพันธรัฐฝรั่งเศส (Union Française) บุคคลที่มีภูมิลำเนาในประเทศที่ยินยอมให้พลเมืองฝรั่งเศสมีประโยชน์เท่ากับพลเมืองของประเทศนั้นด้วย ^๓ กองทุนของมลรัฐ New York ในสหรัฐอเมริกา ก็เช่นกันขยายไปคุ้มครองถึงบุคคลซึ่งมีถิ่นที่อยู่ (resident)

^๑ Suzanne Tunc, "France : Establishment of "FONDS DE GARANTIE" to Compensate Victims of Motor Vehicle Accidents," The American Journal of Comparative Law, pp. 232-233.

^๒ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, p. 113.

^๓ Suzanne Tunc, "France : Establishment of "FONDS DE GARANTIE" to Compensate Victims of Motor Vehicle Accidents," The American Journal of Comparative Law, p. 232.

ในเขต (jurisdiction) อื่น ซึ่งให้ประโยชน์ "ในลักษณะคล้ายคลึงกัน" แก่ผู้มีถิ่นที่อยู่ในมลรัฐ New York ซึ่งได้รับบาดเจ็บในเขตนั้นด้วย ๑

ในอังกฤษ ผู้เสียหายจากอุบัติเหตุที่มีเข้ามาพักอาศัยในสหราชอาณาจักรชั่วคราว ก็ได้รับความคุ้มครองเช่นเดียวกันกับ (หรืออยู่ในฐานะที่ได้รับคุ้มครองไม่ต่ำกว่า) ผู้เสียหายจากอุบัติเหตุที่มีถิ่นที่อยู่ถาวรในสหราชอาณาจักร ๒

ในเรื่องบุคคลที่คุ้มครอง มีความแตกต่างกันระหว่างกองทุนของบางประเทศ เช่น ในมลรัฐ New York ของสหรัฐอเมริกา Motor Vehicle Accident Indemnification Corporation จ่ายประโยชน์แก่แก่ผู้เอาประกันภัยเอง และสมาชิกครอบครัวของผู้เอาประกันภัยนั้นด้วย ๓ ในขณะที่กองทุน Fonds de Garantie ของฝรั่งเศส กองทุนจะไม่คุ้มครองถึงความเสียหายที่ผู้รับผิคนั้นเองได้รับ หรือความเสียหายที่สามีภรรยา บิดามารดา ผู้สืบสันดาน พี่ชายน้องชาย และพี่สาวน้องสาว หรือพี่เขยน้องเขย และพี่สะใภ้ของสะใภ้ ของผู้รับผิคนั้นได้รับ ทั้งไม่คุ้มครองถึงความเสียหายที่ผู้เป็นหุ้นส่วนของผู้รับผิคนั้นได้รับเมื่อโดยสารยานยนต์ของผู้รับผิคนั้น เพื่อความมุ่งหมายในการดำเนินธุรกิจของผู้รับผิคนั้นและผู้เป็นหุ้นส่วนนั้น ๔ เป็นต้น

Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, p. 114.

๒ Micheal Parkington, ed., MacGillivray & Parkington on Insurance Law, p. 971.

๓ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, pp. 113-114.

๔ Suzanne Tunc, "France : Establishment of "FONDS DE GARANTIE" to Compensate Victims of Motor Vehicle Accidents," The American Journal of Comparative Law, p. 233.

นอกจากนี้ ตามกฎหมายอังกฤษ M.I.B. ไม่จ่ายค่าสินไหมเพื่อความเสียหายที่เกิดจากยานยนต์ที่สถาบันพระมหากษัตริย์ (Crown) เป็นเจ้าของหรืออยู่ครอบครองด้วย เว้นแต่ยานยนต์นั้นจะได้มีการเอาประกันไว้

๒) ประเภทความเสียหายที่กองทุนคุ้มครอง

โดยหลักแล้ว กองทุนนี้คุ้มครองหรือจ่ายค่าสินไหมทดแทนเฉพาะเพื่อความเสียหายต่อบุคคล (personal injuries) หรือความเสียหายต่อชีวิตร่างกายเท่านั้น ไม่คุ้มครองถึงความเสียหายต่อทรัพย์สินสิ่งของ หรือสิ่งปลูกสร้างด้วย^๒ ในนิวซีแลนด์กำหนดให้จ่ายค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายต่อบุคคลตามจำนวนที่จำกัดไว้ คือไม่เกิน ๗,๕๐๐ ปอนด์ สำหรับผู้เสียหายแต่ละคนซึ่งได้รับความเสียหายจากผู้ขับขี่ที่ไม่รู้ตัวว่าเป็นใคร และไม่เกิน ๗๕,๐๐๐ ปอนด์ สำหรับอุบัติเหตุครั้งหนึ่ง ๆ^๓ และในมลรัฐ New York ก็เช่นกัน กองทุนเงินนี้จำกัดความรับผิดชอบไม่เกิน ๑๐,๐๐๐ ดอลลาร์ สำหรับความบาดเจ็บทางร่างกายหรือการเสียชีวิตของบุคคลหนึ่ง ๆ และ ๒๐,๐๐๐ ดอลลาร์ แก่บุคคล ๒ คน หรือมากกว่านั้น แต่ในฝรั่งเศสกฎหมายไม่ได้จำกัดจำนวน

^๑ Micheal Parkington, ed., MacGillivray & Parkington on Insurance Law, pp. 971-972.

^๒ Suzanne Tunc, "France : Establishment of "FONDS DE GARANTIE" to Compensate Victims of Motor Vehicle Accidents," The American Journal of Comparative Law, p. 233.; Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim -- A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, pp. 113, 203.; Alexander C. Castles, "Compulsory Automobile Liability Insurance in Australasia," The American Journal of Comparative Law, p. 264.

^๓ Hamish R. Gray, "Liability for Highway Accidents," in Current Legal Problems 1964, p. 139

เงินที่กองทุนจะจ่ายไว้คง เช่นกองทุนของนิวยอร์ก แลนค และมลรัฐ New York ของสหรัฐอเมริกา กองทุนของฝรั่งเศสจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายเท่ากับจำนวนที่ผู้เสียหายมีสิทธิเรียกร้อง ทางละเมิกเอาจากผู้ขับเหล่านั้น ซึ่งนับว่ากองทุนตามกฎหมายของฝรั่งเศสคุ้มครองใน จำนวนเงินกว้างขวางกว่ากองทุนของนิวยอร์ก แลนค และมลรัฐ New York ข้างตน

นอกจากนี้ ตามกฎหมายอังกฤษ กองทุน M.I.B. จะไม่จ่ายค่าสินไหมทดแทนเพื่อความ สูญเสียความหวังในชีวิต (loss of expectation of life) และดอกเบี้ยสูญเสยรายได้ (loss of earnings) ถ้าผู้เสียหายที่มาเรียกร้องคอกกองทุนได้รับค่าจ้างหรือเงินเดือนเต็มจำนวนหรือ บางส่วนจากนายจ้างของตน ^๒

๓) ประเภทความรับผิดที่กองทุนคุ้มครอง

ในอังกฤษ M.I.B. จะไม่จ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้บาดเจ็บหรือทายาทของผู้เสียชีวิต กรณีที่ผู้ขับยานยนต์ซึ่งไม่รู้จักว่าเป็นใคร จงใจขับรถชนผู้บาดเจ็บหรือผู้ตาย หรือจงใจกระทำ ความผิดอาญา ทั้งนี้ตามข้อตกลง ใน ค.ศ. ๑๙๖๘ ^๓

ค) สิทธิรับชวงสิทธิของกองทุน

เมื่อกองทุนได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายไป กฎหมายก่อดังกองทุนกำหนดให้กอง ทุนมีสิทธิรับชวงสิทธิของผู้เสียหายหรือผู้รับประกันภัยของผู้เสียหายไปเรียกชดเชยคืนจากผู้ก่อความ เสียหายนั้นได้ ^๔ เพื่อหาเงินเข้ากองทุนสำหรับการดำเนินงานต่อไป

^๒ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, p. 203.

^๓ Micheal Parkington, ed., MacGillivray & Parkington on Insurance Law, p. 972.

^๓ Ibid., pp. 972, 975.

^๔ Suzanne Tunc, "France : Establishment of "FONDS DE GARANTIE" to Compensate Victims of Motor Vehicle Accidents," The American Journal

ง) วิธีพิจารณาเกี่ยวกับการเรียกร้องเงินจากกองทุน

เกี่ยวกับวิธีพิจารณา ในประเทศต่าง ๆ กำหนดวิธีการไว้ต่างกัน ในฝรั่งเศสวิธีการ
ที่ไว้เพื่อร้องขอค่าสินไหมทดแทนจากกองทุนนั้นแตกต่างกันไปตามแต่ละกรณี ดังนี้

(๑) เมื่อยังไม่รู้ตัวบุคคลที่รับผิดชอบเพื่ออุบัติเหตุ ผู้บาดเจ็บต้องยื่นหลักฐานแสดง
ว่า ไม่สามารถรู้ตัวผู้รับผิดชอบได้ ซึ่งในกรณีเช่นนี้ เจ้าหน้าที่ตำรวจต้องจัดทำรายงานอุบัติเหตุเกี่ยวกับ
กับความเสียหายต่อบุคคล โดยกล่าวถึงข้อเท็จจริง เช่นนี้ด้วย และส่งรายงานนี้แก่กองทุนภายใน
๘ วัน นับแต่กรอกข้อความในรายงาน ผู้บาดเจ็บต้องยื่นคำร้องขอคอกกองทุนภายใน ๑ ปี

(๒) เมื่อรู้ตัวผู้รับผิดชอบ แต่ผู้รับผิดชอบนั้นไม่ได้อาประกันภัยไว้ หรือล้มละลาย
ผู้บาดเจ็บต้องแสดงหลักฐานเกี่ยวกับการล้มละลายของผู้รับผิดชอบนั้น สำหรับวิธีพิจารณา เมื่อมีการ
กำหนดค่าสินไหมทดแทนโดยคำพิพากษาหรือข้อตกลงแล้ว ผู้บาดเจ็บต้องยื่นหนังสือขอกกล่าวให้
บุคคลที่รับผิดชอบจ่ายค่าสินไหมทดแทน ถ้าผู้รับผิดชอบไม่จ่าย ผู้บาดเจ็บก็อาจยื่นขอเรียกร้องคอกกองทุนตั้ง
จากพน. ๓๐ วัน แต่ไม่ช้ากว่า ๑ ปี นับจากวันที่มีคำพิพากษาหรือมีข้อตกลงกัน หรือในกรณีที่จ่าย
ค่าสินไหมทดแทนเป็นเงินปีหรือเป็นงวด ก็ยื่นขอเรียกร้องภายใน ๑ ปี นับแต่วันที่มีการปฏิเสธการ
จ่าย ในกรณีที่คู่กรณีตกลงกันเกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทน ข้อตกลงนั้นจะไม่ผูกมัดกองทุน ศาลต้องตรวจ
พิจารณาข้อตกลงนั้นอีกครั้งหนึ่ง

(๓) เมื่อรู้ตัวบุคคลที่รับผิดชอบ และบุคคลนั้นได้อาประกันภัยไว้ ผู้บาดเจ็บจะเรียก

of Comparative Law, p. 233.; Micheal Parkington, ed., MacGillivray &
Parkington on Insurance Law, p. 971.; John G. Fleming, Law of Torts, p. 385.

Suzanne Tunc, "France : Establishment of "FONDS DE GARANTIE" to
Compensate Victims of Motor Vehicle Accidents," The American Journal of
Comparative Law, p. 233.

ร้องค่าสินไหมทดแทนจากกองทุนไค้เฉพาะกรณีที่มีบริษัทประกันภัยพิบัติให้การจ่ายค่าเสียหายโดยพลางอย่างซึ่งรับฟังได้ หรือกรณีที่มีจำนวนเงินที่ได้รับจากบริษัทประกันภัยนั้นน้อยกว่าจำนวนความเสียหายสำหรับกรณี (๓) นี้ เพื่อให้ผู้เสียหายได้รับค่าสินไหมทดแทนโดยรวดเร็วและเป็นเงินก้อนคราวเดียวกัน กฎหมายจัดตั้งกองทุนของฝรั่งเศสได้กำหนดให้ผู้รับประกันภัยไม่คุ้มครองคืนจากกองทุนโดยไม่ต้องให้ผู้บาดเจ็บไปเรียกจากบริษัทประกันภัยก่อน เมื่อไม่พอแล้วจึงมาเรียกจากกองทุนอีกซึ่งไม่สะดวกและล่าช้า

วิจิตรพิจารณาทุกกรณีข้างต้น กองทุนจะได้รับแจ้งให้ทราบถึงรายงานอุบัติเหตุเกี่ยวกับความเสียหายต่อบุคคลของเจ้าหน้าที่ตำรวจ และการฟ้องคดีทั้งหลายในศาลซึ่งผู้เสียหายฟ้องร้อง เพื่อให้กองทุนจะไ้สามารถปฏิบัติตามหรือร้องสอดเข้าไปในคดีเหล่านั้นได้ เมื่อจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้บาดเจ็บไปแล้ว กองทุนจะเข้ารับช่วงสิทธิของผู้บาดเจ็บหรือผู้รับประกันภัยของผู้บาดเจ็บไ้ตามกฎหมาย ในอันที่จะต้องร้องบุคคลที่รับผิดชอบเพื่ออุบัติเหตุ

ในนิวซีแลนด์ เมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น และผู้ขับ "ชนแล้วหนี" แต่รู้ตัวว่าเป็นใคร ซึ่งผู้รับประกันภัยของผู้ขับนั้นต้องรับผิดชอบ โจทก์ผู้บาดเจ็บก็ส่งแจ้งไปยังคณะกรรมการการขนส่ง (Commissioner of Transport) ภายใน ๗ วัน นับแต่เกิดอุบัติเหตุ โดยกล่าวว่าเขาคงใจที่จะเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัย ซึ่งเป็นคู่สัญญาในข้อตกลงก่อตั้งกองทุน ขอเรียกร้องของผู้บาดเจ็บไ้จะไ้ได้รับการพิจารณาโดยคณะอนุญาโตตุลาการ ๓ ฝ่ายฝ่ายหนึ่งแต่งตั้งโดยโจทก์ อีกฝ่ายหนึ่งเป็นตัวแทนรักษาประโยชน์ของบริษัทประกันภัย และฝ่ายที่สาม คือ บุคคลที่เรียกว่า Stipendiary Magistrate ซึ่งแต่งตั้งโดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม คณะอนุญาโตตุลาการมีอำนาจวินิจฉัยให้กองทุนจ่ายค่าสินไหมทดแทนไ้ไม่เกินจำนวนที่กำหนดในข้อตกลงจัดตั้งกองทุน

สำหรับออสเตรเลียในรัฐ Western Australia ซึ่งจัดตั้งกองทุน Motor Vehicle Trust ขึ้นดำเนินการรับประกันภัยยานยนต์ทั้งหมด ได้กำหนดให้ผู้เสียหายเนื่องจากยานยนต์

ไม่ได้เอาประกันหรือชนแล้วหนีฟ้อง เรียกค่าสินไหมทดแทนจากกองทุนนี้โดยตรง * แต่ในอีกหลาย ๆ รัฐ ซึ่งไม่มีการจัดตั้งกองทุนเช่นนี้ เช่น รัฐ South Australia, Victoria และ New South Wales กฎหมาย Road Traffic Act ของรัฐนั้น ๆ ได้กำหนดให้ผู้รับประกันภัยเป็นผู้จ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายของผู้ขับขี่ที่ไม่ได้เอาประกัน หรือชนแล้วหนีหรือไม่รู้ตัวว่าเป็นใคร โดยให้ผู้เสียหายเนื่องจากยานยนต์ที่ไม่รู้ว่าเป็นคันใดฟ้อง "จำเลยในนาม" (nominal defendent) ซึ่งแต่งตั้งโดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังของรัฐ (State Treasurer) เป็นจำเลย ถ้าผู้เสียหายนั้นสามารถพิสูจน์ได้ว่าตนจะชนะคดีผู้ขับขี่ยานยนต์ที่ห่าละเมิดหากฎว่ายานยนต์ที่เกี่ยวข้องในอุบัติเหตุเป็นคันใดแล้ว "จำเลยในนาม" ก็ต้องรับผิดชอบโดยไม่จำกัดความเสียหายและผู้รับประกันภัยซึ่งกฎหมายถือว่าเป็นผู้รับผิดชอบ จะถูกกำหนดให้จ่ายค่าสินไหมทดแทนตามข้อเรียกร้องที่ "จำเลยในนาม" ต้องรับผิดชอบ ๒

สำหรับอังกฤษนั้น ผู้เสียหายของผู้ขับขี่ยานยนต์เช่นนี้ต้องยื่นคำร้องขอต่อ M.I.B. เมื่อ M.I.B. วินิจฉัยว่าควรจะให้เงินแก่ผู้ร้องขอหรือไม่แล้ว ก็จะแจ้งคำวินิจฉัยไปยังผู้ร้องขอ รวมทั้งพฤติการณ์และพยานหลักฐานที่ M.I.B. ใช้วินิจฉัย และถ้า M.I.B. ปฏิเสธการจ่ายเงิน ก็แจ้งเหตุผลของการปฏิเสธไปด้วย ผู้ร้องขอมีสิทธิอุทธรณ์ภายใน ๖ สัปดาห์ ต่ออนุญาโตตุลาการ

Alexander C. Castles, "Compulsory Automobile Liability Insurance in Australasia," The American Journal of Comparative Law, p. 277.

^๒ John G. Fleming, Law of Torts, p. 385.; Alexander C. Castles, "Compulsory Automobile Liability Insurance in Australasia," The American Journal of Comparative Law, pp. 264, 268, 272.; Hamish R. Gray, "Liability for Highway Accidents," in Current Legal Problems 1964, p. 140.

ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เลือกแต่งตั้งจากบุคคลในคณะที่ปรึกษาของสมเด็จพระราชินี (Queen's Counsel) ซึ่งคณะบุคคลเหล่านี้แต่งตั้งโดย Lord Chancellor และ Lord Advocate แยกอนุชธรมผู้ร้องขออาจโต้แย้งคำวินิจฉัยของ M.I.B. ได้ ซึ่ง M.I.B. อาจทำการไต่สวนคำร้องขอต่อไป และติดต่อกับผู้ร้องขออีกครั้ง ซึ่งผู้ร้องขอมีสิทธิตัดสินใจว่าจะอุทธรณ์หรือไม่ ๖ สัปดาห์ นับจากวันที่ได้รับกรรณคดี ในกรณีที่ผู้ร้องขออุทธรณ์โดยอ้างเหตุผลเพียงว่าจำนวนเงินที่ M.I.B. จ่ายค่าไป M.I.B. อาจร้องขอให้อนุญาตให้ศาลการวินิจฉัยปัญหาว่า จะต้องรับผิดชอบจ่ายเงินแก่ผู้ร้องหรือไม่ ได้ M.I.B. จะส่งเอกสารที่เกี่ยวข้องทั้งหมดที่ใช้ในการวินิจฉัยไปยังอนุญาตให้ศาลการ ถ้าอนุญาตให้ศาลการขอให้ M.I.B. สืบสวนต่อไป ผู้ร้องขอก็มีโอกาสโต้แย้งผลของการสืบสวนเพิ่มเติมนั้นได้ ถ้าอนุญาตให้ศาลการพิจารณาเห็นว่าคำอุทธรณ์ไม่มีเหตุผลเพียงพอ อนุญาตให้ศาลการก็อาจกำหนดให้ผู้ร้องขอจ่ายค่าธรรมเนียมของตน หรือมีเงินนั้นก็ให้แต่ละฝ่ายรับภาระค่าใช้จ่ายของตนเอง ส่วนค่าธรรมเนียมอนุญาตให้ศาลการ M.I.B. เป็นผู้จ่าย

จ) องค์กรค่าเงินงานกองทุน

ในการดำเนินงานกองทุนประกันภัยยานยนต์ ผู้บริหารกองทุนจะมาจากฝ่ายใดบ้าง ฝ่ายรัฐบาลหรือฝ่ายเอกชน ผู้รับประกันภัย หรือบุคคลอื่น ๆ ที่มีส่วนในการใช้ยานยนต์ด้วย ในแต่ละประเทศแตกต่างกันไปตามแต่ความเชื่อมั่นหรือวางใจในธุรกิจประกันภัยเอกชนของตน ในบางประเทศ เช่น มลรัฐ New York ของสหรัฐอเมริกา^๒ อังกฤษ (ซึ่งธุรกิจประกันภัยเจริญ

Micheal Parkington, ed., MacGillivray & Parkington on Insurance Law, p. 973.

^๒ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, p. 113.

กว้างขวางมาก) * ให้บริษัทประกันเอกชนดำเนินงานกองทุนนี้แต่ฝ่ายเดียว โดยกำหนดให้ผู้รับประกันภัยความรับผิดทั้งหมดในมลรัฐหรือประเทศนั้น ๆ เป็นสมาชิกของกองทุน แต่ในบางประเทศให้บุคคลทั้งที่มาจากฝ่ายรัฐบาลและฝ่ายเอกชนร่วมกันดำเนินงานกองทุน เช่น รัฐ Western Australia ของออสเตรเลีย ซึ่งจัดตั้งกองทุนประกันภัยยานยนต์ (Motor Vehicle Insurance Trust) ใ้กำหนดให้ผู้ว่ารัฐแต่งตั้งผู้บริหารกองทุน ๕ คน คือ ผู้จัดการสำนักงานประกันภัยของรัฐ (State Government Insurance Office) หนึ่งคน ผู้แทนของสมาคมผู้รับประกันภัยอุบัติเหตุและเพลิงไหม้ของรัฐ (Fire and Accident Insurance Underwriters Association of Western Australia) ๓ คน และผู้แทนของผู้รับประกันภัยซึ่งไม่ใช่สมาชิกของสมาคมดังกล่าวอีกคนหนึ่ง ^๒ หรือฝรั่งเศสซึ่งจัดตั้งกองทุน Fonds de Garantie ใ้กำหนดให้คณะกรรมการคณะหนึ่งซึ่งประกอบด้วยผู้แทนของบริษัทประกันภัยทั้งหมด ของสโมสรยานยนต์ (automobile clubs) บริษัทขนส่ง (transportation companies) และองค์การพาณิชย์ (commercial organizations) ดำเนินงานกองทุนนี้ ส่วนงานเกี่ยวกับการเงินของกองทุนนี้กำหนดให้ Caisses des dépôts et consignations ดำเนินการ ^๓ ในขณะที่ยังประเทศรัฐเป็นผู้ดำเนินงานกองทุนนี้ เช่น โปแลนด์ ซึ่งสำนักงานประกันภัยของรัฐ (PZU)

* Micheal Parkington, ed., MacGillivray & Parkington on Insurance Law, p. 970 at note 10.

^๒ Alexander C. Castles, "Compulsory Automobile Liability Insurance in Australasia," The American Journal of Comparative Law, p. 276.

^๓ Suzanne Tunc, "France : Establishment of "FOND DE GARANTIE" to Compensate Victims of Motor Vehicle Accidents," The American Journal of Comparative Law, p. 234.

ผู้ขาดค่าเงินกิจการประกันภัยทั้งหมด ได้กำหนดให้สำนักงานนี้รับผิดชอบในการจ่ายเงินแก่ผู้เสียหายของผู้รับที่ชนแล้วหนีหรือที่ไม่รู้ตัวด้วย

๓) ค่าใช้จ่ายของกองทุน

เงินค่าใช้จ่ายของกองทุนเป็นปัญหาสำคัญของการจัดตั้งกองทุนเช่นนี้ เพราะต้องหาเงินให้พอกับค่าสินไหมทดแทนที่จะจ่ายแก่ผู้เสียหาย รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของกองทุนด้วย ในขณะเดียวกันต้องให้ความเป็นธรรมแก่ผู้ที่จ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนนี้ด้วย ซึ่งแล้วแต่จะพิจารณากันในแต่ละประเทศ

ในฝรั่งเศส ก่อนมีการจัดตั้งกองทุน **Fonds de Garantie** ได้มีการเสนอวิธีการหาเงินเข้ากองทุนหลายวิธี เช่น เรียกเก็บอัตราเบี้ยประกันจากผู้ขับขี่ที่ไม่ได้เอาประกันภัยสูงกว่าผู้ขับขี่ที่เอาประกันเพื่อเป็นการลงโทษ เรียกค่าปรับผู้ขับขี่ที่ถูกปรับมากขึ้นเพื่อเป็นการลงโทษ หรือ เก็บภาษีใบอนุญาตขับขี่ยานยนต์ ในที่สุดกฎหมายลงวันที่ ๔ สิงหาคม ๑๙๕๒ (**decree of August ๔, ๑๙๕๒**) ซึ่งออกตามกฎหมายลงวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๑๙๕๑ ได้กำหนดวิธีหาเงินอุดหนุนกองทุนโดยวิธีบังคับเรียกเก็บจาก ๓ ทาง คือ (๑) จากบริษัทประกันภัยตามส่วนของเบี้ยประกันที่บริษัทได้รับจากการประกันภัยยานยนต์ เป็นเงินจโนวานเท่ากับ ๑๐ เปอร์เซ็นต์ของค่าสินไหมทดแทนส่วนที่การประกันภัยไม่คุ้มครองถึง (หรือเท่ากับ ๕ เปอร์เซ็นต์เมื่อยานยนต์นั้นเป็นของรัฐ รัฐวิสาหกิจ (public corporation) หรือหน่วยงานบริการการขนส่ง (transportation service) ซึ่งไม่ถูกบังคับให้เอาประกันภัย) แต่กฎหมายของฝรั่งเศสไม่ได้กำหนดให้ยานยนต์ของชาวต่างประเทศในฝรั่งเศสมีส่วนจ่ายเงินอุดหนุนกองทุนนี้ด้วย

Suzanne Tunc, "France : Establishment of "FONDS DE GARANTIE" to Compensate Victims of Motor Vehicle Accidents," The American of Comparative Law, pp. 233-234.; Paul Esmein, "Liability in French Law for Damages Caused by Motor Vehicle Accidents," The American Journal of Comparative Law, p. 163.

ในมลรัฐ New York กองทุนนี้หาเงินเข้ากองทุนโดยวิธีเรียกเก็บเงินจำนวนหนึ่งจาก
ผู้รับประกันภัยความรับผิดทางยานยนต์ทั้งหมดใน New York ซึ่งถูกบังคับให้เป็นสมาชิกของกอง
ทุนนี้

ในนิวซีแลนด์ เงินที่ใช้จ่ายในกองทุนได้มาจากบริษัทประกันภัยแต่ละรายซึ่งค่าเป็นธุรกิจ
ประกันภัยยานยนต์ในนิวซีแลนด์ ซึ่งจ่ายสมทบเข้ากองทุนตามส่วนรายได้ที่บริษัทนั้น ๆ ได้จากเบี้ย
ประกันภัยความรับผิดเพื่อบุคคลที่สาม^๒

ในอังกฤษ กองทุนนี้ได้เงินที่ใช้จ่ายดำเนินงานมาจากผู้รับประกันภัยที่เกี่ยวของในอุบัติเหตุ
ซึ่งไม่ได้ออประกัน และจากเบี้ยประกันภัยของผู้รับประกันภัยที่หัวไป^๓

ส่วนในแคนาดา^๔ และมลรัฐ Western Australia ของออสเตรเลีย^๕ ซึ่งมี
สำนักงานประกันภัยรัฐบาล (PZU) และกองทุนประกันภัยยานยนต์ (Motor Vehicle
Insurance Trust) (ซึ่งรวมค่าเป็นการระหว่างรัฐและผู้รับประกันภัยเอกชน) ตามลำดับ
ผูกขาดกิจการรับประกันภัย และรับเบี้ยประกันภัยจากผู้เอาประกันภัยยานยนต์ทั้งหมด ค่าใช้จ่าย
ที่ใช้จ่ายเพื่อโครงการชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายจากผู้รับประกันที่ไม่ได้ออประกัน ชนแล้วหนี หรือ
ที่ไม่รู้ตัว ก็ใช้จ่ายจากเงินรายได้เบี้ยประกันของสำนักงานหรือกองทุนนี้

^๑ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, p. 113.

^๒ Alexander C. Castles, "Compulsory Automobile Liability Insurance in Australasia," The American Journal of Comparative Law, p. 260.

^๓ Hamish R. Gray, "Liability for Highway Accidents," in Current Legal Problems 1964, p. 132.

^๔ D. Lasok, "Insurance Law," in Polish Civil Law, p. 174.

^๕ Alexander C. Castles, "Compulsory Automobile Liability Insurance in Australasia," The American Journal of Comparative Law, pp. 275-277.

๕. ข้อเสนออื่น ๆ ของบริษัทประกันภัยเพื่อประกันการชดเชยค่าสินไหมทดแทน

(Other Insurance Devices for Assuring Compensation)

นอกจากวิธีการออกช่องว่างที่กล่าวมาทั้งหมดแล้วในสหรัฐอเมริกา วงการประกันภัยได้พัฒนาการประกันภัยในหลายรูปแบบเพื่อประกันการชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ การพัฒนาบางอย่างก็เกิดขึ้นโดยความสมัครใจของบริษัทประกันภัย บางอย่างก็เกิดขึ้นโดยกฎหมาย และบางอย่างก็เกิดขึ้นทั้งโดยการกระตุ้นของบริษัทประกันภัย และโดยกฎหมาย การพัฒนาเหล่านี้เกิดขึ้นใน ๒ แนวทาง คือ (๑) การประกันการชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายในกรณีที่มีผู้เสียหายมีสิทธิได้รับชดเชยจากผู้รับประกันภัยทางละเมิด และ (๒) การประกันการชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหาย โดยไม่คำนึงความรับผิดทางละเมิดของบุคคลอื่นใดเพื่อความเสียหายนั้น

การพัฒนาในแนวแรก รูปแบบแรกก็คือ การที่บริษัทประกันภัยได้ออกกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดซึ่งไม่ถือเก็ชชดเชยอีกต่อไปว่าเป็นสัญญาการชดเชยค่าสินไหมทดแทน (indemnity) (แก่ผู้เอาประกันภัย) ระหว่างผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัย (ซึ่งแต่เดิมถือว่า การที่ผู้เอาประกันภัยล้มละลายหรือไม่สามารถจ่ายค่าสินไหมทดแทน หรือฉ้อฉลในการเอาประกันภัย หรือฝ่าฝืนเงื่อนไขในกรมธรรม์ เป็นการตัดสิทธิผู้เสียหายในการรับค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัย และเคยถือว่า เฉพาะผู้เอาประกันภัย เท่านั้นที่ฟ้องบังคับให้ผู้รับประกันภัยชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยได้ ผู้เสียหายไม่มีสิทธิเช่นนี้) แต่ถือว่าเป็นการให้ผู้รับประกันภัยชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายภายในจำนวนที่กรมธรรม์จำกัด เมื่อผู้เอาประกันต้องรับผิดตามกฎหมายต่อผู้เสียหาย โดยไม่คำนึงถึงว่าผู้เอาประกันจะปฏิบัติราชการ ทรัพย์สินตามสัญญาหรือไม่ และไม่คำนึงถึงว่าผู้เอาประกันจะสามารถชำระหนี้หรือไม่ค้ำย นอกจากนี้ ผู้เสียหายเองก็มีสิทธิตามกรมธรรม์ประกันภัยที่จะฟ้องร้องบังคับผู้รับประกันภัยให้ปฏิบัติราชการ ทรัพย์สินตามสัญญาประกันภัยได้

รูปแบบที่สอง ก็คือ การที่บริษัทประกันภัยสมัครใจขยายความคุ้มครองไปครอบคลุมถึงกรณีที่มีการประกันภัยความรับผิดข้างต้นไม่คุ้มครองด้วย ซึ่งกรณีแรกก็คือ การกำหนดให้มีข้อความที่เรียกว่าเป็น "ข้อความเบ็ดเตล็ด" (omnibus clause) ไว้ ในกรมธรรม์ประกันภัยครอบคลุมความรับผิดทางละเมิดของผู้ขับขี่ยานยนต์ที่เจ้าของเอาประกันภัยไว้ด้วย (ซึ่งปกติ ตามกฎหมาย common law เจ้าของจะไม่รับผิดในความประมาทเลินเล่อของผู้ขับขี่) * และอีกกรณีหนึ่ง ก็คือ กรณีที่กรมธรรม์ประกันภัยมีข้อความเกี่ยวกับ "การขับยานยนต์คันอื่น" ("driver-other-cars" clause) คุ้มครองถึงความรับผิดทางละเมิดของผู้เอาประกัน และคุ้มครองที่เกิดจากการขับยานยนต์คันอื่นนอกจากที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ (และในบางกรมธรรม์ก็คุ้มครองถึงความรับผิดของญาติที่อาศัยอยู่ในครอบครัวของผู้เอาประกันภัยที่เกิดจากการขับยานยนต์คันอื่น) ด้วย ^๒

การขยายความคุ้มครองที่กล่าวนี้ ส่วนมากจะริเริ่มขึ้นด้วยความสมัครใจของบริษัทประกันภัย แต่อย่างไรก็ดี ในบางมลรัฐของสหรัฐอเมริกาที่กำหนดขึ้นโดยกฎหมาย (statute) (เช่น บางมลรัฐ กฎหมายกำหนดให้ระบุ "ข้อความเบ็ดเตล็ด" (omnibus clause) ในกรมธรรม์) หรือบางมลรัฐก็ควบคุมออกแบบฟอร์มกรมธรรม์ โดยให้ระบุถึงการคุ้มครองเช่นนี้ด้วย (เช่น แบบฟอร์มกรมธรรม์ที่ออกตามกฎหมายในมลรัฐ New York มีการคุ้มครอง "เบ็ดเตล็ด" และ "ขับรถยนต์คันอื่น" ด้วย) ^๓

* Ibid., p. 120.

^๒ Ibid.: ในอังกฤษ กรมธรรม์ประกันภัยก็มักมีข้อความที่คุ้มครองผู้เอาประกันภัยเมื่อขับยานยนต์คันอื่นซึ่งไม่ได้เป็นของตนหรือไม่ได้เช่าเข้ามาเช่นเดียวกัน ดู Micheal Parkington, ed., MacGillivray & Parkington on Insurance Law, pp. 977-978.

^๓ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, p. 120.

และรูปแบบที่สาม ก็คือ การที่บริษัทประกันภัยเสนอในกลางทศวรรษ ๑๙๖๐ ให้ใช้วิธีการแบบใหม่ที่เรียกว่า "การจ่ายล่วงหน้า" (Advance Payment) กับคดีเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยความรับผิด ในคดีดังกล่าวนี้ บริษัทจะจ่ายค่าสินไหมทดแทนเพื่อความสูญเสียทางเศรษฐกิจ (out-of-pocket losses) โดยทันทีหลังจากเกิดอุบัติเหตุ โดยไม่ยกข้อต่อสู้ใด ๆ ขึ้นปลดเปลื้องความรับผิด การจ่ายล่วงหน้าเป็นการประกันความรับผิดของบริษัทประกันภัยและผู้เอาประกันภัยซึ่งอาจต้องรับผิดในที่สุด การจ่ายล่วงหน้าก็คล้ายกับการจ่ายค่ารักษาพยาบาลโดยทันทีในกฎหมายบังคับให้ประกันภัยของบางประเทศที่กล่าวมาแล้วนั่นเอง กล่าวโดยทั่วไปได้ว่า โครงการการจ่ายล่วงหน้าทำให้โจทก์ได้รับความคุ้มครองมากขึ้น และลดต้นทุนค่าใช้จ่ายทั้งหมดของสิทธิเรียกร้องลง เพราะเป็นทางช่วยให้มีการตกลงกันหรือประนีประนอมในเรื่องค่าเสียหายได้ง่ายขึ้น อันจะเป็นผลให้คดีที่จะขึ้นสู่ศาลหรือแม้กระทั่งถึงมือนักกฎหมายมีเพียงเล็กน้อย ซึ่งลดปัญหาความล่าช้า ปัญหาการติดตามจ่ายความโจทก์ที่เป็นปัญหาอยู่

การพัฒนาในแนวแรกทีกล่าวมานี้ยังยึดติดอยู่กับหลักกฎหมายละเมิดว่าด้วยความประมาท เลินเล่อ การพัฒนาการประกันภัยในอีกแนวหนึ่งซึ่งก้าวหน้ากว่าก็คือ การประกันภัยซึ่งจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายโดยไม่คำนึงถึงความรับผิดทางละเมิดของบุคคลใด รูปแบบแรกของการประกันภัยแบบนี้ คือ การที่บริษัทประกันภัยเสนอให้ผู้เอาประกันภัยยินยอมเอาประกันภัยเพื่อคุ้มครองการจ่ายค่ารักษาพยาบาล (Medical Payment Coverage) ภัย ซึ่งภายใต้การคุ้มครองแบบนี้ บริษัทจะจ่ายค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลที่เสียไป (out-of-pocket medical expenses) แก่ผู้ครอบครองยานยนต์ที่เอาประกันจำนวนที่กำหนด ซึ่งปกติก็คือ ๕๐๐ ดอลลาร์ ทั้งนี้โดยไม่คำนึงถึงความผิดของฝ่ายใด แลอย่างไรก็ตาม การคุ้มครองแบบนี้คุ้มครองเฉพาะค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลและค่าโรงพยาบาลเท่านั้น ทั้งจำนวนที่คุ้มครองก็จำกัดไว้ต่ำด้วย

Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, pp. 120-121.; Page Keeton and Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Case and Materials on the Law of Torts, p. 465.

การพัฒนาที่น่าสนใจอีกอันหนึ่งซึ่งชกใช้คำสินไหมทดแทนโดยไม่คำนึงถึงความผิดตามแนว
ที่สองนี้ ก็คือ การคุ้มครองโดยกรมธรรม์ที่เรียกว่า "Alternate Compensation Insurance"
หรือต่อมาเปลี่ยนเป็นเรียก "Family Compensation Insurance" ซึ่งเสนอเป็นครั้งแรก
ใน ค.ศ. ๑๙๕๖ โดย Nationwide Mutual Insurance Company และใช้อยู่ระยะหนึ่งจน
ต่อมาเลิกใช้ไปใน ค.ศ. ๑๙๖๕ ภายใต้การคุ้มครองแบบนี้ บริษัทประกันภัยจะจ่ายเงินตามจำนวน
ที่ระบุไว้อย่างคร่าว ๆ ในรายการที่เทียบได้กับประโยชน์ของการประกันภัยอุบัติเหตุ ถ้าโจทก์
ตกลงยอมปลดเปลื้องความรับผิดทางละเมิดให้แก่ผู้เอาประกันภัยโดยสิ้นเชิง และปลดเปลื้องความ
รับผิดของบริษัทประกันภัยในจำนวนเท่ากันนั้น การคุ้มครองแบบนี้เหมาะสำหรับใช้กับคดีที่ผู้เสียหาย
บาดเจ็บเล็กน้อยและมีปัญหาเกี่ยวกับความรับผิดเท่านั้น ไม่เหมาะใช้กับคดีที่ผู้เสียหายบาดเจ็บสาหัส
และชกแจ้งแล้วว่าจำเลยต้องรับผิด ฉะนั้นการคุ้มครองแบบนี้จึงเป็นการที่บริษัทประกันภัยเสนอข้อ
ตกลงกับผู้เสียหายที่บาดเจ็บเล็กน้อย และมักทำให้ตกลงกันเกี่ยวกับข้อเรียกร้องไต่ก่อนฟ้องคดี
หรือแมก่อนปรึกษากับนักกฎหมาย แต่อย่างไรก็ตาม ตามความเป็นจริงแล้ว มีผู้เสียหายน้อยมากที่
ยอมปลดเปลื้องความรับผิดและยอมรับประโยชน์จากการคุ้มครองโดยกรมธรรม์ประกันภัยแบบนี้
ทั้งนี้อาจเป็นเพราะประโยชน์ภายใต้การคุ้มครองแบบรับผิดโดยปราศจากความรับผิดนั้นน้อย เช่น
ประโยชน์เพื่อความทุพพลภาพ (disability benefits) จ่ายเพียง ๕ ดอลลาร์ ต่อวัน เป็น
ต้น

การพัฒนาการคุ้มครองแบบรับผิดโดยปราศจากความผิดอีกแบบหนึ่ง ก็คือ การที่บริษัท
ประกันภัยเสนอการคุ้มครองที่เรียกว่าการคุ้มครอง "คำสินไหมทดแทนกรณีเสียชีวิต ความพิการ
ในอวัยวะส่วนใดส่วนหนึ่ง และความพิการโดยสิ้นเชิง" ("death indemnity, specific
disability and total disability" coverage) ซึ่งภายใต้การคุ้มครองแบบนี้ บริษัท

Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for
the Traffic Victim -- A Blueprint for Reforming Automobile Insurance,
pp. 121-122.

ประกันภัยจะจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เอาประกันภัยโดยไม่คำนึงถึงความผิดทั้งนี้โดยจ่ายตามสัดส่วนซึ่งเริ่มจากสูงสุด ๑๐,๐๐๐ ดอลลาร์ สำหรับกรณีสูญเสียความสามารถในการใช้สายตา (loss of sight) ถึง ๑,๐๐๐ ดอลลาร์ สำหรับกรณีสูญเสียนิ้ว ๒ นิ้ว หรือมือข้างหนึ่ง ส่วนกรณีพิการโดยสิ้นเชิงนั้นจ่ายสัปดาห์ละ ๒๕ ถึง ๕๐ ดอลลาร์ โดยไม่จำกัดเวลา และกรณีเสียชีวิต จะจ่ายเงินก้อนตั้งแต่ ๕,๐๐๐ ถึง ๑๐,๐๐๐ ดอลลาร์^๑

การพัฒนาการคุ้มครองแบบรับผิดชอบโดยปราศจากความผิดอื่น ๆ นอกจากที่กล่าวมาก็คือ การเอาประกันภัยโดยสมัครใจคุ้มครองความเสียหายที่เกิดจากผู้ขับขี่ที่ไม่ได้เอาประกันภัย (voluntary uninsured motorist coverage) ในมลรัฐ New York ดังที่กล่าวแล้ว^๒ ซึ่งจ่ายประโยชน์แก่ผู้ถือกรรมกรรมซึ่งบาดเจ็บและสมาชิกครอบครัวโดยไม่คำนึงถึงความผิดของผู้ขับขี่ที่ไม่ได้เอาประกันภัย^๓

ง. ผลของการปฏิรูปในขั้นที่สองในการแก้ไขปัญหามีอยู่ในระบบกฎหมายเดิม

การปฏิรูปในขั้นที่สองนั้นนับว่าประสบความสำเร็จตามความมุ่งหมายซึ่งมุ่งแก้ปัญหาจำเลยไม่สามารถชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่โจทก์ผู้เสียหายได้ และปัญหาผู้เสียหายไม่สามารถหาตัวผู้รับผิดชอบใช้ได้ เพราะการปฏิรูปในขั้นนี้สร้างหลักประกันว่าจำเลยสามารถชดใช้ค่าสินไหมทดแทนได้ ซึ่งจะเป็นผลให้ผู้เสียหายได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแน่นอนเมื่อคนมีสิทธิตามกฎหมายละเมิด และแม้จะเลยจะไม่ปฏิบัติตามกฎหมายที่ออกในการปฏิรูปขั้นนี้ เช่น ไม่ได้เอาประกันภัย ตนแล้วหนี

^๑ Ibid., p. 122.

^๒ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, pp. 122-123.

จึงทำให้ไม่สามารถชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายอยู่เช่นเดิม ผู้เสียหายก็ยังไม่หมดโอกาส
 ได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทน เพราะกฎหมายซึ่งออกในการปฏิรูปชั้นนี้ ได้พยายามอุดช่องว่างเช่น
 นี้ในวิธีการต่าง ๆ เช่น การจัดตั้งกองทุนประกันภัยยานยนต์ นอกจากจะประสบความสำเร็จใน
 การแก้ปัญหาทั้งสองแล้ว ในประเทศที่มีกฎหมายบังคับให้ประกันภัย ซึ่งกำหนดให้จ่ายค่ารักษาพยาบาล
 ทันที หรือให้ผู้ขับขี่ยานยนต์หรือผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่จัดการให้ผู้เสียหายได้รับการรักษาพยาบาล
 ก็สามารถบรรเทาปัญหาผู้เสียหายได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนล่าช้าลงได้บ้าง แม้ไม่แก้ปัญหานี้ได้
 ทั้งหมดเพราะไม่ได้กำหนดให้จ่ายค่าสินไหมทดแทนทุกชนิดแก่ผู้เสียหายโดยทันทีก็ตาม

ส่วนที่ ๔ การปฏิรูปในชั้นที่ ๓ การออกกฎหมายซึ่งกำหนดให้จ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหาย
 โดยไม่คำนึงถึงความผิด



แม้ว่าการปฏิรูปในระยะแรกและระยะที่สองจะไม่ได้แก้ไขหรือเปลี่ยนแปลงหลักกฎหมาย
 ละเมิดให้บุคคลซึ่งสามารถชดใช้ค่าสินไหมทดแทนได้รับผิดในการกระทำละเมิดของผู้อื่น และออก
 กฎหมายซึ่งมีผลในการประกันว่าจำเลยสามารถชดใช้ค่าสินไหมทดแทนได้ รวมทั้งอุดช่องว่างของ
 กฎหมายนี้ เพื่อแก้ไขปัญหากับภาระอันหนักของโจทก์ในการพิสูจน์ถึงความผิดของจำเลย ปัญหา
 เกี่ยวกับหลักกฎหมายละเมิดเดิมซึ่งวางไม่ให้ผู้เสียหายได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ปัญหานี้
 เกิดจากการไต่สวนโดยคณะลูกขุน ปัญหาจำเลยไม่สามารถชดใช้ได้ ปัญหาผู้เสียหายไม่สามารถ
 หาตัวผู้รับผิดชอบชดใช้ได้ ปัญหาผู้เสียหายได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนล่าช้า ก็ตาม แต่ปัญหาเหล่านี้
 ก็ยังไม่หมดไปเลยทีเดียว โดยเฉพาะในประเทศกลุ่ม **Common Law** ก็จะได้เห็นได้จากข้อเขียน
 ของนักเขียนและนักกฎหมายที่เสนอให้ปฏิรูปกฎหมายในชั้นนี้ ยังคงกล่าวถึงปัญหาเหล่านี้ว่ายัง
 ทำให้ผู้เสียหายไม่ได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทน เนื่องจากกฎหมายที่ออกในการปฏิรูประยะแรกและ
 ระยะที่สองนั้นยังมีข้อบกพร่องอยู่ นอกจากนี้ ปัญหาเกี่ยวกับการคิดค่าจ้างทนายโจทก์ซึ่งคิดหัก
 เปอร์เซ็นต์จากค่าสินไหมทดแทนที่โจทก์ผู้เสียหายได้รับเพื่อชดเชย ซึ่งมียุทธเฉพาะในสหรัฐอเมริกา
 และปัญหาเกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทนไม่ไถ่ส่วนกับความเสียหายของโจทก์ผู้เสียหายที่เพิ่มขึ้นภายหลัง

ก็ยังไม่ได้รับการแก้ไข

ด้วยเหตุที่ระบบกฎหมายเดิมยังคงมีปัญหาอยู่ดังที่กล่าวมานี้ ในประเทศที่ยกเป็นแบบอย่างของระบบกฎหมายต่าง ๆ (ยกเว้นประเทศที่เป็นแบบอย่างของกลุ่ม **Socialist Law** ซึ่งจากการค้นคว้าได้พบว่ามีความเคลื่อนไหวในการปฏิรูปกฎหมายเกี่ยวกับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนเพื่ออุบัติเหตุทางยานยนต์) จึงมีความเคลื่อนไหวให้มีการปฏิรูประบบกฎหมายนี้ต่อไปเพื่อแก้ไขปัญหายังมีอยู่ในการปฏิรูป ได้มีการเสนอแนะข้อเสนอลหรือโครงการ และมีการออกกฎหมายมากมายแทบนับไม่ถ้วน โดยเฉพาะในสหรัฐอเมริกาซึ่งเป็นประเทศใหญ่ มีประชาชนมาก และมีปัญหาเกี่ยวกับกฎหมายนี้มากที่สุด ข้อเสนอลหรือโครงการหรือกฎหมายเหล่านี้เหมือน ๆ กับในประเทศเหล่านี้ คือเสนอให้นำการประกันภัยการชดเชยค่าสินไหมทดแทน (**compensation insurance**) หรืออีกนัยหนึ่ง คือ การประกันภัยความสูญเสีย (**loss insurance**) ซึ่งจัดอยู่ในประเภทที่เราเรียกว่า "**First-Party Insurance**" หรือ "**Direct Insurance**" มาแทนการบังคับให้ประกันภัยความรับผิดทางละเมิด (**Compulsory Tort Liability Insurance**) (ซึ่งจัดอยู่ในประเภท "**Third-Party Insurance**") ซึ่งถึงหลักความรับผิดทางละเมิดนั้นอยู่ ทั้งนี้เพื่อให้ผู้เสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทน (ตามกรมธรรม์ประกันภัยความสูญเสีย) โดยไม่คำนึงถึงความผิดของฝ่ายใด อย่างน้อยก็ในจำนวนที่จำกัดไว้ และกำหนดให้จ่ายโดยพลัน หน้าที่ในการเอาประกันภัยความสูญเสียนี้ตกเป็นหน้าที่ของเจ้าของหรือผู้ขับขี่ยานยนต์ทั้งหมด ซึ่งอาจโดยกฎหมายบังคับให้เอาประกันภัยหรือด้วยความสมัครใจ ซึ่งแล้วแต่ความคิดเห็นของผู้เสนอโครงการหรือผู้ออกกฎหมายแบบนี้ของประเทศนั้น ๆ ซึ่งแตกต่างกัน ส่วนหน้าที่ในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนหรือประโยชน์ เป็นหน้าที่ของผู้รับประกันภัย ซึ่งอาจเป็นบริษัทเอกชนหรือหน่วยงานรัฐบาล หรือทั้งสองอย่าง ทั้งนี้โดยจ่ายจากเบี้ยประกันภัยที่รับไว้ ด้วยเหตุที่กฎหมายนี้จ่ายค่าสินไหมทดแทนหรือประโยชน์แก่ผู้เสียหายโดยไม่คำนึงถึงความผิดของฝ่ายใด ในสหรัฐอเมริกา จึงมีผู้เรียกกฎหมายนี้ว่า "**No-Fault Law**" และเรียกข้อเสนอลเช่นนี้ว่า "**No-Fault Proposal**"

อย่างไรก็ตาม แม้ลักษณะสำคัญของข้อเสนอลหรือโครงการหรือกฎหมายแบบนี้จะมีอยู่ดังกล่าว่าข้างต้น แต่ในระหว่างข้อเสนอลหรือโครงการหรือกฎหมายเหล่านี้ก็มีข้อแตกต่างกันหลายประการทั้ง

ในสาระสำคัญและรายละเอียด โดยเฉพาะในเรื่องต่อไปนี้

(๑) เรื่องการบังคับให้เอาประกันภัยและไม้มบังคับให้เอาประกันภัย ข้อเสนอหรือโครงการหรือกฎหมายหลายฉบับบังคับให้เอาประกันภัยกับความสูญเสีย แต่บางฉบับไม้มบังคับ ปล่อยให้เจ้าของยานยนต์เอาประกันภัยโดยสมัครใจ แต่กำหนดสิ่งจูงใจบางอย่างให้เจ้าของยานยนต์มาเอาประกันภัย

(๒) เรื่องการรักษาหลักความรับผิดชอบทางละเมิดไว้ หรือการให้สิทธิผู้เสียหายฟ้องคดีละเมิด ข้อเสนอหรือโครงการหรือกฎหมายบางฉบับเสนอให้ยกเลิกหลักความรับผิดชอบทางละเมิดในส่วนที่ใช้กับคดีแพ่ง เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางยานยนต์โดยสิ้นเชิง หรืออย่างน้อยก็ในส่วนความเสียหายที่ได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัยความสูญเสียตามโครงการหรือกฎหมายนี้แล้ว กล่าวคือ ข้อเสนอหรือโครงการหรือกฎหมายเหล่านี้ เสนอหรือบัญญัติให้ตัดสิทธิผู้เสียหายในการที่จะฟ้องคดีละเมิดเรียกค่าสินไหมทดแทนจากผู้ทำละเมิดโดยสิ้นเชิง เมื่อได้รับค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัยความสูญเสียแล้ว หรืออย่างน้อยก็ตัดสิทธิบางส่วน ในส่วนความเสียหายที่ได้รับชดเชยจากผู้รับประกันภัยความสูญเสียแล้ว การตัดสิทธิบางส่วนนี้อาจกระทำในรูปให้ผู้เสียหายซึ่งได้รับความเสียหายไม่เกินส่วนที่โครงการหรือกฎหมายกำหนดให้ เจ้าของยานยนต์เอาประกัน มีสิทธิเรียกค่าสินไหมทดแทนเฉพาะตามโครงการหรือกฎหมายนี้ ไม่มีสิทธิฟ้องเรียกร้องทางละเมิดจากผู้ทำละเมิดหรือในรูปให้ผู้เสียหายเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันตามโครงการหรือกฎหมายนี้ก่อน เมื่อไม่พอกับจำนวนความเสียหายจึงให้สิทธิให้ผู้ทำละเมิดรับผิดชอบทางละเมิดในส่วนที่เกิดขึ้นหรือนอกเหนือจากค่าสินไหมทดแทนตามโครงการหรือกฎหมายนี้ได้ หรือในรูปที่ตัดสิทธิไม่ให้ผู้เสียหายไปฟ้องคดีละเมิดเรียกค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายในส่วนที่ได้รับชดเชยจากผู้รับประกันภัยตามโครงการหรือกฎหมายนี้แล้ว หรือในรูปตัดสิทธิผู้เสียหายในการฟ้องคดีละเมิด เว้นแต่บางกรณีที่ข้อเสนอหรือโครงการหรือกฎหมายแบบนี้กำหนดไว้เท่านั้น

ตรงกันข้ามกับบางข้อเสนอหรือโครงการหรือกฎหมาย ซึ่งไม่ได้เสนอหรือกำหนดให้ยกเลิกหรือตัดสิทธิการฟ้องคดีละเมิดของผู้เสียหาย เพียงแต่ขยายประโยชน์หรือค่าสินไหมทดแทนของการประกันภัยความสูญเสียที่เคยใช้อยู่เดิมออกไป ผู้เสียหายยังมีสิทธิฟ้องร้องผู้ทำละเมิดตามหลักความรับผิดชอบทางละเมิดไว้ตามปกติ แต่อาจนำค่าสินไหมทดแทนที่ได้รับจากผู้รับประกันภัยตาม

โครงการหรือกฎหมายที่ไม่ได้กำหนดค่าใช้จ่ายก่อนเช่นนี้ โดยให้ผู้เสียหายมีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนจากผู้ทำละเมิด แม้แต่ส่วนที่ได้จากผู้รับประกันภัยตามโครงการหรือกฎหมายนั้นแล้ว ซึ่งเป็น การชดเชยซ้ำซ้อนกัน เพราะโครงการหรือข้อเสนอเพียงมุ่งหวังประกันว่าผู้เสียหายจะได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนอย่างน้อยก็จากผู้รับประกันภัยโดยไม่คำนึงถึงความผิด ถ้าผู้เสียหายได้รับค่าสินไหมจากผู้ทำละเมิดอีกก็เป็นสิทธิของผู้เสียหาย

โครงการทั้ง ๒ แบบ นี้ คือทั้งแบบที่ยกเลิกและแบบไม่ยกเลิกหลักความรับผิดชอบทางละเมิด บางโครงการยังกำหนดให้ผู้รับประกันภัยซึ่งจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายไปปรับวงสิทธิไปฟ้องเรียกคืนจากผู้รับประกัน ส่วนผู้รับประกันเป็นบุคคลใดบ้างนั้นแล้วแต่โครงการหรือข้อเสนอเหล่านั้นจะกำหนดไว้

ข้อเสนอหรือโครงการหรือกฎหมายที่บังคับให้เอาประกันภัยความสูญเสียชีวิต หรือยกเลิกหลักความรับผิดชอบทางละเมิด อย่างใดอย่างหนึ่งหรือทั้งสองอย่าง นักกฎหมายในสหรัฐอเมริกาเรียกว่าเป็นข้อเสนอหรือโครงการหรือกฎหมาย ซึ่งกำหนดให้จ่ายค่าสินไหมทดแทนโดยไม่คำนึงถึงความผิดแบบแท้ (Pure No-Fault) ส่วนข้อเสนอหรือโครงการหรือกฎหมายที่ไม่บังคับให้เอาประกันภัย หรือยังคงรักษาหลักความรับผิดชอบทางละเมิดไว้ อย่างใดอย่างหนึ่งหรือทั้งสองอย่าง เรียกกันว่าเป็นข้อเสนอหรือโครงการหรือกฎหมายซึ่งกำหนดให้จ่ายค่าสินไหมทดแทนไม่คำนึงถึงความผิดแบบเทียม (Modified No-Fault)

อาจกล่าวได้ว่า ข้อเสนอหรือโครงการหรือกฎหมายซึ่งให้จ่ายค่าสินไหมทดแทนโดยไม่คำนึงถึงความผิดนี้ คุ้มครองผู้เสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ได้ดีกว่าระบบกฎหมายเกี่ยวกับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนเดิม เพราะข้อเสนอหรือโครงการหรือกฎหมายแบบนี้ กำหนดให้จ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายอย่างน้อยก็ในจำนวนที่กำหนดไว้ โดยไม่คำนึงถึงความผิดของฝ่ายใด

ในลำดับต่อไปนี้จะกล่าวถึงข้อเสนอหรือโครงการหรือกฎหมาย No-Fault ทั้ง ๒ แบบ ที่เสนอหรือออกบังคับใช้เป็นกฎหมายในประเทศต่าง ๆ ที่เป็นแบบอย่างของระบบกฎหมาย

ก. ข้อเสนอหรือโครงการและการออกกฎหมายซึ่งกำหนดให้จ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายโดยไม่คำนึงถึงความผิดแบบแท้

ก่อนมีการออกกฎหมายให้เจ้าของหรือผู้ช้ยยานยนได้รับผิดโดยไม่คำนึงถึงความผิดไม่ว่าแบบแท้หรือแบบเทียม ในประเทศที่ยกเป็นแบบอย่างนั้น ได้มีความสนใจและความเคลื่อนไหวให้มีการปฏิรูประบบกฎหมายนี้ในหมู่นักวิชาการกฎหมาย นักวิชาการประกันภัย สมาชิกนิติบัญญัติ และบุคคลทั่วไปก่อนนั้นแล้ว กลุ่มบุคคลเหล่านี้ได้เสนอข้อเสนอหรือโครงการต่าง ๆ มากมาย ซึ่งแม้บางข้อเสนอหรือบางโครงการไม่ได้รับการออกเป็นกฎหมายบังคับใช้ก็ตาม แต่มีผลต่อความเคลื่อนไหวของประเทศ มลรัฐ รัฐ จังหวัด หรือสภานิติบัญญัติ ในการออกกฎหมายนี้ ข้อเสนอหรือโครงการต่าง ๆ จึงนับเป็นสิ่งสำคัญที่ควรต้องศึกษาเป็นลำดับแรกก่อนศึกษาต่อไปถึงรูปแบบของกฎหมายนี้

๑. ข้อเสนอหรือโครงการซึ่งกำหนดให้จ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายโดยไม่คำนึงถึงความผิดแบบแท้ (Pure No-Fault Proposals)

ก) การเสนอข้อเสนอและโครงการต่าง ๆ

ในระหว่างการปฏิรูปในระยะนี้ซึ่งเริ่มแต่ต้นคริสต์ศตวรรษที่ ๒๐ ในประเทศที่ยกเป็นแบบอย่างทั้งหลาย ได้มีนักกฎหมาย นักเขียน สมาชิกสภานิติบัญญัติ เสนอข้อเสนอและโครงการให้ใช้กฎหมายแบบนี้มากมาย แต่จะเลือกกล่าวเฉพาะการออกข้อเสนอและโครงการบางโครงการดังนี้

๑) ข้อเสนอของนักกฎหมายในประเทศกลุ่ม Nordic Law

ในประเทศกลุ่ม Nordic Law มีข้อเสนอแบบนี้อยู่หลายข้อเสนอ เริ่มจากข้อเสนอของ Federik Stang นักกฎหมายนอร์เวย์ (ค.ศ. ๑๘๒๗) ของ Astrup Hoel นักเขียนชาวนอร์เวย์ (ค.ศ. ๑๘๒๘) ของ John Andenæs ชาวนอร์เวย์ และข้อเสนอของ Henry Ussing (ค.ศ. ๑๘๓๘) ข้อเสนอเหล่านี้ผู้เขียนไม่มีรายละเอียดมากนัก จากการค้นคว้าก็ไม่แน่ชัดว่า ข้อเสนอเหล่านี้ได้เสนอให้รักษาหลักความรับผิดชอบละเมิดไว้อันจะจัดอยู่ในจำพวกข้อเสนอแบบแท้หรือไม่ นอกจากข้อเสนอที่กล่าวแล้วก็มีข้อเสนอของ Ivar Strahl (ค.ศ. ๑๘๕๕) ซึ่งเสนอให้ยกเลิกหลักความ

รับผิดชอบละเมิดในส่วนที่ใช้กับอุบัติเหตุทางยานยนต์โดยสิ้นเชิง เช่นเดียวกับโครงการ Columbia Plan ซึ่งจะกล่าวต่อไปนี้

๒) โครงการ Columbia Plan ในสหรัฐอเมริกา

สำหรับประเทศกลุ่ม Common Law มีข้อเสนออยู่มากมาย มากกว่าประเทศที่ยกเป็นแบบอย่างของระบบกฎหมายอื่น เนื่องจากประสบปัญหาการชดเชยค่าสินไหมทดแทนมากกว่าในบรรดาข้อเสนอเหล่านั้น ข้อเสนอแรกซึ่งเป็นแบบอย่างของข้อเสนออื่น ๆ ต่อมาก็คือโครงการ Columbia Plan ซึ่งเสนอโดยคณะกรรมการการศึกษาเกี่ยวกับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนเพื่ออุบัติเหตุทางยานยนต์ (Committee to Study Compensation for Automobile Accidents) ซึ่งแต่งตั้งโดยสภาวิจัยค้นคว้าทางสังคมศาสตร์แห่งมหาวิทยาลัยโคลัมเบีย (Columbia University Council for Research in the Social Sciences) สหรัฐอเมริกา

โครงการนี้ได้เสนอให้เปลี่ยนแปลงระบบกฎหมายอุบัติเหตุทางยานยนต์โดยเอาตามแบบอย่างของกฎหมายว่าด้วยการจ่ายเงินค่าทดแทนแก่คนงานที่ประสบอันตราย (workmen's compensation act) ซึ่งคุ้มครองผู้เสียหายได้ก็กว่าระบบกฎหมายที่ใช้อยู่เดิม หลักสำคัญของโครงการมีดังนี้

Henry Ussing, "The Scandinavian Law of Torts — Impact of Insurance on Tort Law," The American Journal of Comparative Law, p. 364.; Jan Hellner, "Tort Liability and Liability Insurance," in Scandinavian Studies in Law, pp. 131-135.; Ivar Strahl, "Tort Liability and Insurance," in Scandinavian Studies in Law, pp. 218-225.; Bernhard Gomard, "Compensation for Automobile Accidents in the Nordic Countries," The American Journal of Comparative Law, pp. 84-85.; Anders Vinding Kruse, "The Scandinavian Law of Torts — Theory and Practice in the Twentieth Century," The American Journal of Comparative Law, p. 66. Stig Jørgensen, "The Decline and Fall of the Law of Torts," The American Journal of Comparative Law, p. 50.

(๑) โครงการนี้กำหนดให้เจ้าของยานยนต์รับผิดชอบในจำนวนที่จำกัดไว้เพื่อความบาดเจ็บหรือเสียชีวิต (ความเสียหายต่อบุคคล) ที่เกิดจากการขับขี่ยานยนต์ของคน โดยไม่คำนึงถึงความผิดกล่าวคือ โครงการนี้เปลี่ยนแปลงความรับผิดชอบของเจ้าของยานยนต์จากความรับผิดเพื่อความประมาทเลินเล่อ ไปเป็นความรับผิดโดยเด็ดขาด เช่นเดียวกับที่กฎหมายการจ่ายค่าทดแทนแก่คนงานในช้อยู่

(๒) โครงการนี้บังคับให้เจ้าของเอาประกันภัยยานยนต์ชนิดที่เรียกว่า "การประกันภัยการชดเชยค่าสินไหมทดแทน" (**compensation insurance**) หรือ "การประกันภัยโดยตรง" (**direct insurance**) ซึ่งอยู่ในประเภท "การประกันภัยความสูญเสีย" (**loss insurance**) เพื่อประโยชน์ของผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากการใช้ยานยนต์ โดยไม่คำนึงถึงความผิด

(๓) โครงการนี้กำหนดประโยชน์หรือค่าสินไหมทดแทนที่จะจ่ายไว้เป็นรายการ ๆ ตามแบบของกฎหมายการจ่ายเงินค่าทดแทนที่ช้อยู่ในมลรัฐของสหรัฐอเมริกาแต่ละมลรัฐขณะนั้น เช่น ประโยชน์เพื่อความทุพพลภาพซึ่งจ่ายตามลักษณะ ขนาด และความคงอยู่ตลอดไป (**permanence**) ของความทุพพลภาพ แต่จะไม่จ่ายประโยชน์เพื่อความทุพพลภาพในสัปดาห์แรกของการทุพพลภาพนั้น การจ่ายประโยชน์สำหรับค่ารักษาพยาบาล (**cost of medical care**) จะจ่ายทุกกรณี โดยไม่คำนึงถึงระยะเวลาทุพพลภาพของผู้บาดเจ็บ อย่างไรก็ตาม นับว่าประโยชน์ซึ่งกำหนดไว้เป็นรายการนี้จำกัดจำนวนไว้ต่ำมาก

(๔) ประโยชน์หรือค่าสินไหมทดแทนเหล่านี้จะจ่ายเป็นงวดมากกว่าเป็นเงินก้อน (การจ่ายเป็นเงินก้อนจะทำในบางกรณีเท่านั้น) เพื่อแก้ปัญหาเกี่ยวกับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนของระบบกฎหมายเดิม ซึ่งไม่อาจคุ้มครองความเสียหายของผู้เสียหายที่เพิ่มขึ้นในภายหลังได้ ทั้งนี้โดยจ่ายทันที ซึ่งถ้าองค์กรที่รับประกันภัยไม่โต้แย้งก็จะจ่ายภายใน ๓ สัปดาห์ นับแต่เกิดอุบัติเหตุขึ้น เพื่อแก้ปัญหาผู้เสียหายได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนล่าช้า

(๕) โครงการนี้กำหนดให้จ่ายค่าสินไหมทดแทนเฉพาะเพื่อความเสียหายทางเศรษฐกิจ (**out-of-pocket losses**) และความเสียหายต่อบุคคลเท่านั้น ไม่จ่ายค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเจ็บปวดและทนทุกข์ทรมาน และเพื่อความเสียหายแก่ทรัพย์สินด้วย

(๖) โครงการนี้คุ้มครองจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ว่างงานและบุคคลอื่น ๆ เกือบทุกคนที่ได้รับความบาดเจ็บหรือเสียชีวิตเนื่องจากยานยนต์ รวมทั้งแม่บ้าน นักเรียนนักศึกษาด้วย แต่ไม่คุ้มครองลูกจ้าง (เพราะได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายการจ่ายค่าทดแทนคนงานอยู่แล้ว) และบุคคลที่บาดเจ็บหรือเสียชีวิตเนื่องจากจงใจก่อความเสียหายแก่ตนเองหรือบุคคลอื่น (แต่บุคคลซึ่งบาดเจ็บ (หรือทายาทของผู้เสียชีวิต) ย่อมได้รับความคุ้มครองตามโครงการนี้) นอกจากนี้ เจ้าของหรือผู้ขับขี่ยานยนต์ที่บาดเจ็บในขณะขับรถ เช่น รถคว่ำ ชนสิ่งกีดขวาง ก็ไม่ได้รับความคุ้มครองตามโครงการนี้เช่นกันเพราะผู้เสนอโครงการนี้เห็นว่าจะทำให้มีการถอนผลและขัดกับรัฐธรรมนูญในการบังคับให้บุคคลเอาประกันภัยตนเอง เว้นแต่เจ้าของหรือผู้ขับนั้นจะได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตเนื่องจากรถยนต์คันอื่น เช่น รถชนกัน จึงจะได้รับความคุ้มครองตามโครงการนี้

(๗) ลักษณะพิเศษของโครงการ **Columbia Plan** ซึ่งพยายามแก้ไขปัญหาดังกล่าวของระบบกฎหมายเดิมก็คือ การถือว่าค่าสินไหมทดแทนที่จ่ายตามโครงการนี้เป็นค่าสินไหมทดแทน เฉพาะ (exclusive remedy) เช่นเดียวกับตามกฎหมายการจ่ายค่าทดแทนคนงานที่บาดเจ็บ ซึ่งก็หมายความว่า ค่าสินไหมทดแทนตามโครงการนี้ไปแทนที่สิทธิเรียกร้องทางละเมิดตามกฎหมาย **common law** โดยสิ้นเชิง หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือโครงการนี้เสนอให้ตัดหลักกฎหมายละเมิดออกไปเลย ผู้เสียหายจะปฏิเสธไม่รับค่าสินไหมทดแทนตามโครงการนี้ และไปฟ้องคดีละเมิดผู้ขับขี่ยานยนต์ไม่ได้ การตัดหลักกฎหมายละเมิดออกไปนี้ เพื่อแก้ปัญหาของระบบกฎหมายเดิมที่เกิดจากหลักกฎหมายละเมิดทั้งหลาย รวมทั้งปัญหาการคิดค่าจ้างว่าความหมายโจทก์ด้วย แต่อย่างไรก็ตามโครงการนี้ยังให้หน่วยงานที่รับประกันภัยมีสิทธิเรียกคืน (**recoupment**) จากบุคคลภายนอกที่ประมาทเลินเล่อเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุได้ เช่น คนที่เดินตัดหน้ารถ เป็นเหตุให้ผู้ขับขี่หักหลบไปชนผู้เสียหาย เป็นต้น แต่จะเรียกชดเชยคืนจากผู้ทำละเมิดไม่ได้ เพราะหัวใจของโครงการนี้คือการยกหลักการกฎหมายละเมิดที่เข้ากับคดีอุบัติเหตุทางยานยนต์

(๘) โครงการ **Columbia Plan** กำหนดให้ดำเนินงานโครงการโดยคณะกรรมการพิเศษคณะหนึ่ง เช่นเดียวกับคณะกรรมการตามกฎหมายการจ่ายค่าทดแทนคนงานที่บาดเจ็บ แต่ผู้รับประกันภัยซึ่งจะออกกรมธรรม์อาจจะจะเป็นบริษัทประกันภัยเอกชน กองทุนเงินพิเศษของรัฐ หรือบริษัทประกันภัยเอกชนแข่งขันกับกองทุนเงินพิเศษของรัฐก็ได้ โดยโครงการนี้ให้แต่ละมลรัฐเลือก

ตามความเหมาะสม

(๙) สำหรับวิธีพิจารณาเกี่ยวกับการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากโครงการ โครงการนี้เสนอให้ใช้วิธีพิจารณาเช่นเดียวกับวิธีพิจารณาตามกฎหมายการจ่ายค่าทดแทนคนงานที่บาดเจ็บ คือตั้งคณะกรรมการพิเศษเป็นผู้วินิจฉัยว่าควรจ่ายหรือไม่จ่าย และคำวินิจฉัยของคณะกรรมการนี้อาจอุทธรณ์ในปัญหาข้อกฎหมายต่อไปยังศาลได้ โดยผู้เสนอโครงการเห็นว่าวิธีพิจารณาซึ่งไม่เป็นรูปแบบนี้จะทำให้ง่าย สะดวกและฉับไวกว่าวิธีพิจารณาการฟ้องคดีและการไต่สวนตามกฎหมาย **common law** เกิมซึ่งจะเป็นการแก้ไขปัญหาค่าสินไหมทดแทนที่ล่าช้าได้



(๑๐) เงินที่ใช้จ่ายเป็นค่าสินไหมทดแทนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานโครงการ คือ เงินเบี้ยประกันภัยยานยนต์ตามโครงการนี้ที่ผู้รับประกันภัยได้จากเจ้าของยานยนต์ที่ถูกบังคับให้เอาประกันภัย

๓) โครงการ Saskatchewan Plan ของแคนาดา

แม้ว่าโครงการ **Columbia Plan** ของสหรัฐอเมริกาไม่ได้รับการประกาศใช้เป็นกฎหมาย แต่ก็เป็นแนวทางให้รัฐ **Saskatchewan** ของแคนาดาออกโครงการอันหนึ่งซึ่งเหมือนกันกับโครงการ **Columbia Plan** คือโครงการ **Saskatchewan Plan** ซึ่งประกาศใช้

Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, pp. 125-139.; M.G. Woodroof III, John R. Fonseca, and Alphonse M. Squillante, Automobile Insurance and No-Fault Law, pp. 317-319, 414-417, 432.; Willis Park Rokes, No-Fault Insurance (Santa Monica, California: Insurer Press, Inc., 1971), pp. 51-52.; William L. Prosser, Handbook of The Law of Torts, pp. 563-564.

เป็นกฎหมายต่อมาจึงจะกล่าวต่อไป

โครงการ **Saskatchewan Plan** มีลักษณะคล้ายกับกฎหมาย **Workmen's Compensation Acts** เช่นเดียวกับโครงการ **Columbia Plan** คือมีลักษณะดังนี้

(๑) โครงการนี้บังคับให้ผู้ขับขี่ยานยนต์ (**motorist**) (๑) เอาประกันความสูญเสีย (**loss insurance**) เพื่อจ่ายค่าสินไหมทดแทนโดยไม่คำนึงถึงความผิดแก่บุคคลซึ่งได้รับความเสียหายต่อชีวิตร่างกาย เพราะอุบัติเหตุทางยานยนต์ในรัฐ **Saskatchewan** (หรือที่อื่น ๆ ในบางกรณี) (๒) เอาประกันภัยความรับผิด (**compulsory liability insurance**) อีก ๓๕,๐๐๐ ดอลลาร์ เพื่อจ่ายค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายต่อบุคคลส่วนที่เกินค่าสินไหมทดแทนที่ได้รับจากการบังคับให้ประกันภัยความสูญเสีย และ (๓) ยังบังคับให้เอาประกันภัยอุบัติเหตุเพื่อคุ้มครองความเสียหายแก่ยานยนต์จากการชนกันและภัยอื่น ๆ ซึ่งจ่ายโดยไม่คำนึงถึงความผิด แต่ไม่จ่ายค่าสินไหมเพื่อความเสียหาย ๒๐๐ ดอลลาร์แรก (**deductible**) การเอาประกันทั้ง ๓ ชนิดนี้ถือเป็นเงื่อนไขของการจดทะเบียนยานยนต์

(๒) โครงการนี้กำหนดประโยชน์หรือค่าสินไหมทดแทนไว้เป็นรายการ (**schedule**) ซึ่งจำกัดทั้งประเภทค่าสินไหมทดแทนและจำนวนในแต่ละประเภทนั้น ตามแบบอย่างกฎหมาย **workmen's compensation acts** ซึ่งเหมือนกับโครงการ **Columbia Plan**

(๓) ประโยชน์หรือค่าสินไหมทดแทนทั้งเพื่อความทุพพลภาพ และเพื่อการเสียชีวิตตามโครงการนี้จะจ่ายเป็นงวด มากกว่าจ่ายเป็นก้อน และจ่ายโดยพลัน แม้จะต้องมีการพิสูจน์บางอย่างก็ตาม โดยปกติ ประโยชน์เพื่อการชดเชยรายได้จะจ่ายภายใน ๓๐ วัน ส่วนประโยชน์ในกรณีอื่น ๆ จะจ่ายภายใน ๖๐ วัน

(๔) โครงการนี้เหมือนกับโครงการ **Columbia Plan** คือจ่ายเฉพาะค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายทางเศรษฐกิจไม่จ่ายค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเจ็บปวดและทนทุกข์ทรมานด้วย แต่โครงการนี้ต่างจากโครงการ **Columbia Plan** ที่ว่าโครงการนี้คุ้มครองจ่ายค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายแก่ยานยนต์ด้วย แต่ไม่คุ้มครองความเสียหายแก่ทรัพย์สินอื่น ๆ นอกจากตัวยานยนต์

(๕) โครงการนี้คุ้มครองบุคคลใด ๆ ที่มีภูมิลำเนาในรัฐ Saskatchewan ซึ่งได้รับความเสียหายขณะเดินทางหรือขณะโดยสาร ไม่วาอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในที่ใด ๆ ในแคนาดาหรือสหรัฐอเมริกา แต่อย่างไรก็ตาม โครงการนี้ไม่คุ้มครองผู้บาดเจ็บขณะเมาสุรา ผู้ขับที่ไม่ได้เอาประกันภัย ผู้ขับที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ ผู้ที่พยายามหรือฆ่าตัวตาย ผู้ที่บาดเจ็บ หรือเสียชีวิตขณะหย่อนหมอนอกตัวรถ

(๖) โครงการ Saskatchewan Plan ไม่ได้ค้ำประกันผู้เสียหายในอันที่จะฟ้องร้องทางละเมิดเสียทีเดียว ซึ่งต่างจากโครงการ Columbia Plan โครงการนี้ให้ผู้เสียหายฟ้องเรียกค่าสินไหมทดแทนจากผู้ทำละเมิดส่วนที่เกินหรือนอกเหนือจากที่ได้รับจากโครงการประกันภัยนี้อีกได้ ทั้งนี้เพื่อแก้ปัญหาจำนวนค่าสินไหมทดแทนซึ่งกำหนดไว้เป็นรายการมีจำนวนค่าคงที่โครงการ Columbia Plan ประสบอยู่ โครงการนี้ไม่ได้มุ่งลดการฟ้องคดีละเมิดทางยานยนต์ในศาล เพราะในแคนาดาไม่มีปัญหาเกี่ยวกับการคิดค่าจ้างทนายความใจทก แต่มุ่งเพียงเพื่อประกันให้ผู้เสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนอย่างน้อยก็ในจำนวนที่โครงการนี้กำหนดไว้ อย่างไรก็ตาม โครงการนี้ก็สามารถจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายได้รวดเร็ว

(๗) โครงการนี้กำหนดให้จัดตั้งสำนักงานประกันภัยรัฐบาลรัฐ Saskatchewan (Saskatchewan Government Insurance Office หรือ SGIO) ขึ้นดำเนินการมารับประกันภัย ผู้ขับยานยนต์ต้องจ่ายเบี้ยประกันภัยทั้งหมดแก่สำนักงานนี้เมื่อมาจดทะเบียนยานยนต์

(๘) เกี่ยวกับวิชีพิจารณา โครงการนี้ไม่ได้กำหนดให้จัดตั้งคณะกรรมการพิเศษขึ้นพิจารณาวินิจฉัยข้อเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามโครงการนี้เหมือนกับโครงการ Columbia Plan แต่กำหนดให้ผู้เสียหายยื่นข้อเรียกร้องต่อ SGIO ซึ่งก็มีลักษณะเป็นองค์กรพิเศษ (ที่ไม่ใช่ศาล) เช่นเดียวกับโครงการ Columbia Plan เช่นกัน ในกรณีที่ข้อโต้แย้งกันเกี่ยวกับลักษณะและขอบเขตของความเสียหาย จะให้แพทย์ผู้อำนวยการของ SGIO ตรวจสอบร่างกายผู้เสียหายความเห็นของแพทย์เป็นที่สุด นอกจากนี้ ได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการขึ้นวินิจฉัยถึงจำนวนค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายแก่ตัวยานยนต์ที่เอาประกันด้วย

(๕) ในเรื่องการเงินของโครงการซึ่งใช้จ่ายเป็นค่าสินไหมทดแทนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ได้มาจาก ๒ ทาง ทางแรกคือ กำหนดให้ทุกคนที่ขอใบอนุญาตขับขี่จ่ายเบี้ยประกันภัย (insurance premium) ทางที่สองคือ กำหนดให้เจ้าของยานยนต์ทุกคนที่มาขอจดทะเบียน ยานยนต์จ่ายเงินพิเศษจำนวนหนึ่ง (premium) ตามรายการที่กำหนดไว้ตามอายุและขนาดของยานยนต์ บุคคลที่มีสถิติการทำผิดกฎจราจรต้องจ่ายมากกว่าผู้ที่ไม่เคยทำผิดกฎจราจร

กล่าวโดยสรุป โครงการ Saskatchewan Plan ใช้หลักการ "อยู่ร่วมกันโดยสันติ" (peaceful coexistence) คือให้จ่ายค่าสินไหมทดแทนตามโครงการนี้ ควบคู่ไปกับการให้ผู้เสียหายมีสิทธิฟ้องร้องค่าสินไหมทดแทนตามหลักกฎหมายละเมิด "

๔) โครงการของ Leon Green ในสหรัฐอเมริกา

ใน ค.ศ. ๑๙๕๘ ศาสตราจารย์ Leon Green แห่งคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัย Texas ได้เสนอโครงการอันหนึ่งโดยเขียนหนังสือชื่อ Traffic Victims — Tort Law and Insurance โครงการที่เสนอชื่อ "Compulsory Motor Vehicle Comprehensive Loss Insurance" Plan

ตามโครงการของศาสตราจารย์ Leon Green มีลักษณะดังนี้คือ

(๑) โครงการนี้กำหนดให้การเอาประกันภัยความสูญเสีย (loss insurance)

Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, pp. 140-148.; M.G. Woodroof III; John R. Fonseca, and Alphonse M. Squillante, Automobile Insurance and No-Fault Law, pp. 320-321, 417-418, 432.; Willis Park Rokes, No-Fault Insurance, pp. 34-35.; Allen M. Linden, Canadian Tort Law, pp. 530-532.

เป็นเงื่อนไขของการจดทะเบียนทางยานยนต์ (คือบังคับให้เอาประกันภัยความสูญเสีย) การซื้ยานยนต์โดยไม่ได้เอาประกันภัยเป็นความผิดอาญาอุกฉกรรจ์ (felony)

(๒) ประโยชน์หรือค่าสินไหมทดแทนที่จ่ายตามโครงการนี้ จ่ายโดยไม่คำนึงถึงความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของผู้เอาประกันหรือของผู้บาดเจ็บ

(๓) ประโยชน์หรือค่าสินไหมทดแทนตามโครงการนี้ไม่ไ้ระบุไว้เป็นรายการ (scheduled benefits) ดังเช่นโครงการ Columbia Plan และ Saskatchewan Plan แต่กำหนดให้คณะกรรมการประกันภัยแห่งมลรัฐ (State Insurance Commission) เป็นผู้กำหนดไว้ในจำนวนที่สูงพอสมควร เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาจำนวนค่าสินไหมทดแทนค่า ซึ่งเกิดจากวิธีการกำหนดผลประโยชน์ไว้เป็นรายการดังเช่นโครงการ Columbia Plan แต่โครงการนี้ไม่จ่ายค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหาย ๑๐๐ ดอลลาร์แรก (deductible)

(๔) โครงการนี้กำหนดให้จ่ายค่าสินไหมทดแทนเป็นก้อน ไม่ใช่จ่ายเป็นงวดดังเช่นสองโครงการที่กล่าวก่อนหน้านี้ และไม่ใ้กำหนดให้จ่ายโดยพลัน แต่ผู้เสนอโครงการเชื่อว่าการใช้วิธีพิจารณาที่รวดเร็ว ซึ่งจะกล่าวต่อไปในข้อ (๕) จะช่วยให้มีการจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายไ้รวดเร็ว

(๕) โครงการนี้เหมือนกับโครงการ Saskatchewan Plan คือกำหนดให้จ่ายค่าสินไหมทดแทนเพื่อความสูญเสียทางเศรษฐกิจเท่านั้น ไม่จ่ายค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเจ็บปวดและทนทุกข์ทรมานด้วย แต่จ่ายค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายแก่ทรัพย์สินที่เกิดจาก "การชนกันเพลิงไหม้ ฆโมย หรืออันตรายอื่น ๆ ที่เกิดจากการใช้ยานยนต์" ด้วย

(๖) โครงการนี้คุ้มครองผู้เสียหายจากยานยนต์เกือบทุกคน ยกเว้นผู้ที่พยายามฆ่าหรือฆ่าตัวตายหรือกระทำความผิดอาญาอื่นนอกจากการฝ่าฝืนกฎจราจร

(๗) โครงการนี้เข้าแทนที่หลักกฎหมายละเมิดโดยสิ้นเชิง คือโครงการนี้เสนอให้ตัดหลักกฎหมายละเมิดออกไปโดยสิ้นเชิง ผู้เสียหายจะฟ้องคดีละเมิดเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากผู้ทำละเมิดไม่ได้ ไม่ว่าในกรณีใด ๆ

(๒) โครงการของ Leon Green ไม่ได้กำหนดให้จัดตั้งคณะกรรมการบริหารพิเศษ
 ดังเช่นโครงการ Columbia Plan แต่ให้บริษัทประกันภัยเอกชนเป็นผู้ดำเนินงานรับประกันภัย

(๓) โครงการนี้ไม่ได้กำหนดวิธีพิจารณาพิเศษไว้ ยังคงให้ผู้เสียหายยื่นข้อเรียกร้อง
 ต่อศาลเช่นเดิม และศาลจะแต่งตั้งเจ้าหน้าที่ศาลซึ่งเรียกว่า "master" ขึ้นพิจารณาข้อเรียกร้อง
 วิธีพิจารณาของเจ้าหน้าที่ศาลนี้ไม่เป็นแบบพิธี (informal hearing) ศาลจะตรวจสอบคำวินิจฉัย
 ของเจ้าหน้าที่นี้อีกครั้ง สำหรับวิธีการกำหนดจำนวนค่าสินไหมทดแทนนั้น ยังคงเป็นไปตามหลัก
 กฎหมายละเมิดอยู่ แต่ผู้เสนอโครงการนี้เชื่อว่า การที่คดีปัญหาไม่คงวินิจฉัยปัญหาเรื่องความผิด
 หรือความประมาทเลินเล่อ และปัญหาค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเจ็บปวดและทนทุกข์ทรมาน จะ
 ทำให้การพิจารณาข้อเรียกร้องเป็นไปโดยไม่ล่าช้า ผู้เสียหายจะได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนโดย
 เร็ว และผู้เสนอโครงการนี้ยังเชื่อว่า จะตัดปัญหาที่เกิดจากการไต่สวนโดยคณะลูกขุนได้ด้วย

(๔) เงินที่ใช้จ่ายเป็นค่าสินไหมทดแทนตามโครงการนี้ ก็คือ เงินเบี้ยประกันภัยที่
 บริษัทประกันภัยแต่ละแห่งได้รับมานั่นเอง

๕) โครงการ Basic Protection Plan ของสหรัฐอเมริกา

โครงการ Basic Protection Plan เสนอโดยศาสตราจารย์ Robert E.

Leon Green, Traffic Victims — Tort Law and Insurance (Evanston
 : Northwestern University Press, 1958), pp. 82-103.; และดู Robert E.
 Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim
 — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, pp. 159-165.; M.G.
 Woodroof III; John R. Fonseca, and Alphonse M. Squillante, Automobile
 Insurance and No-Fault Law, pp. 323-324.; Willis Park Rokes, No-Fault
 Law, pp. 53-54.

Keeton แห่งคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัย Harvard และ Jeffrey O'Connell แห่งคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัย Illinois ในหนังสือ Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance ค.ศ. ๑๙๖๕ ลักษณะสำคัญของโครงการครั้งนี้

(๑) บังคับให้เจ้าของยานยนต์เอาประกันภัยความสูญเสีย (loss insurance) ไว้จำนวนหนึ่งเพื่อประโยชน์ของบุคคลใด ๆ ที่บาดเจ็บหรือเสียชีวิตเนื่องจากยานยนต์ ประโยชน์นี้จะจ่ายโดยไม่คำนึงถึงความผิด

(๒) โครงการนี้ไม่ได้กำหนดผลประโยชน์หรือค่าสินไหมทดแทนที่จะจ่ายไว้เป็นรายการ แต่กำหนดจำนวนขั้นสูงไว้คือจ่ายค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเจ็บปวดและทนทุกข์ทรมานไม่เกิน ๕,๐๐๐ ดอลลาร์ และเพื่อความเสียหายอื่น ๆ เช่น ค่ารักษาพยาบาล และค่าชากرایต์ อีกไม่เกิน ๑๐,๐๐๐ ดอลลาร์ สำหรับผู้บาดเจ็บคนหนึ่ง ๆ และไม่เกิน ๑๐๐,๐๐๐ ดอลลาร์ สำหรับผู้เสียหายมากกว่าคนหนึ่ง แต่ไม่จ่ายค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายทุกชนิด ๑๐๐ ดอลลาร์แรก หรือ ๑๐ เปอร์เซ็นต์แรกของค่าชากرایต์ (หากชากرایต์เกินกว่า ๑๐๐ ดอลลาร์) โครงการนี้ไม่จ่ายค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายแก่ทรัพย์สินส่วนตัว ความเสียหายแก่ทรัพย์สินต้องไปฟ้องเรียกร้องตามหลักกฎหมายละเมิด (เว้นแต่จะโต้เอาประกันภัยคุ้มครองความเสียหายแก่ทรัพย์สินไว้ค้างหาก) ทั้งนี้ เพราะเห็นว่าในสหรัฐอเมริกา เจ้าของส่วนใหญ่เอาประกันภัยคุ้มครองความเสียหายแก่ยานยนต์อยู่แล้ว

(๓) ประโยชน์หรือค่าสินไหมทดแทนที่จะจ่ายตามโครงการนี้จะจ่ายเป็นงวดหรือระยะ คือจ่ายเป็นรายเดือนมากกว่าจะจ่ายเป็นเงินก้อนซึ่งจะจ่ายเฉพาะกรณีพิเศษบางกรณีเท่านั้น การจ่ายเป็นระยะนี้จะทำให้ผู้เสียหายได้รับชดเชยค่าสินไหมโดยเร็วเมื่อความเสียหายเกิดขึ้น

(๔) บุคคลที่ได้รับความคุ้มครองตามโครงการนี้ คือ บุคคลที่ได้รับความเสียหายจากการดูแล การใช้ยานยนต์ ไม่ว่าจะถูกชนขณะเดินถนน หรือรถชนสิ่งกีดขวาง หรือรถคว่ำ หรือชนกัน แม้ผู้ชนจะจงใจให้ผู้เสียหายนั้นได้รับความเสียหายก็ตาม แต่โครงการนี้ไม่คุ้มครองผู้เสียหายที่จงใจทำร้ายตนเองหรือฆ่าตัวตายและทายาทที่จงใจฆ่าผู้เสียหายเพื่อรับประโยชน์ตามโครงการนี้

(๕) โครงการ **Basic Protection Plan** เสนอให้การคุ้มครองเบื้องต้นตามโครงการ (คือ ๕,๐๐๐ ดอลลาร์ สำหรับความเจ็บปวดและทนทุกข์ทรมาน และ ๑๐,๐๐๐ ดอลลาร์ สำหรับความเสียหายอื่น ๆ ที่ผู้เสียหายแต่ละคนได้รับ) เข้าไปแทนที่หลักกฎหมายละเมิด คือ ผู้เสียหายไปฟ้องคดีละเมิดเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจำนวนนี้จากผู้เอาประกันภัยอีกไม่ได้ ผู้เอาประกันภัยซึ่งเป็นผู้ทำละเมิดได้รับยกเว้นความรับผิดชอบในส่วนนี้ แต่ผู้เสียหายฟ้องคดีละเมิดเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนส่วนที่เกินจำนวนการคุ้มครองเบื้องต้นนี้จากผู้ทำละเมิดนั้นอีกได้ กล่าวอีกนัยหนึ่งคือ โครงการนี้ยังคงรักษาการฟ้องร้องคดีละเมิดในส่วนที่เกินจำนวนที่คุ้มครองเบื้องต้นไว้

(๖) โครงการนี้กำหนดให้บริษัทประกันภัยเป็นผู้ดำเนินการรับประกันภัยตามโครงการนี้ เช่น ระบบกฎหมายเกม

(๗) เกี่ยวกับวิธีพิจารณาข้อเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากบริษัทประกันภัยตามโครงการนี้ โครงการ **Basic Protection Plan** ยังคงให้ใช้วิธีพิจารณาคดีละเมิดอยู่เช่นเดิม คือ ให้ศาลเป็นผู้พิจารณาวินิจฉัย และระบบไต่สวนโดยคณะลูกขุนก็ยังคงมีอยู่ในคดีที่เรียกร้องเกิน ๕,๐๐๐ ดอลลาร์ เพียงแต่ปรับวิธีพิจารณาเหล่านั้นเพื่อให้เหมาะสมใช้กับโครงการการคุ้มครองเบื้องต้น และการจ่ายค่าสินไหมทดแทนเป็นระยะ โดยให้ศาลมีอำนาจแก้ไขเรื่องค่าสินไหมทดแทนที่กำหนดให้เดิมได้ นอกจากนี้ การคิดค่าจ้างทนายความใจหัดแบบการหักเปอร์เซ็นต์จากค่าสินไหมทดแทนยังมีอยู่ แต่เปลี่ยนไปกำหนดให้ผู้รับประกันภัยเป็นผู้จ่ายนอกเหนือจากค่าสินไหมทดแทนที่จ่ายแก่ผู้เสียหาย และจำกัดอัตราที่จะจ่ายไว้ด้วย

(๘) เงินค่าใช้จ่ายเป็นค่าสินไหมทดแทนของโครงการนี้ คือเงินเบี้ยประกันภัยที่บริษัทประกันภัยได้รับจากผู้เอาประกันภัยตามโครงการนี้

(๙) ลักษณะพิเศษของโครงการนี้ก็คือ (๑) การจ่ายเฉพาะค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายสุทธิ คือ นำประโยชน์ที่ผู้เสียหายได้จากแหล่งค่าสินไหมทดแทนอื่น เช่น การประกันสังคม มาหักออกจากค่าสินไหมทดแทนที่จะจ่ายจากโครงการนั้น ๆ ก่อน และ (๒) เสนอให้จัดตั้งโครงการ **Assigned Claims Plan** ซึ่งมีลักษณะคล้ายกับโครงการ **Assigned**

Risk Plan ของมลรัฐ Massachusetts ที่กล่าวไว้ในส่วนที่ ๓ ก. เพื่อคุ้มครองจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายเนื่องจากยานยนต์ที่ไม่ได้เอาประกันภัย หรือที่ชนแล้วหนีด้วย โครงการที่จะกำหนดให้ผู้รับประกันภัยทั้งหมดเข้าร่วมในโครงการผู้รับประกันภัยจะได้แจกจ่ายให้ดำเนินการและจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายเหล่านี้ตามส่วนของเบี้ยประกันภัย ยานยนต์ที่ตนได้รับตามโครงการนี้ ^๒

๖) โครงการของวุฒิสมาชิกอเมริกัน Philip A. Hart และ Warren Magnuson

ในระหว่าง ค.ศ. ๑๙๖๐-๑๙๗๑ ในสหรัฐอเมริกา วุฒิสมาชิก Philip A. Hart และ Warren Magnuson ได้เสนอร่างกฎหมาย Uniform Motor Vehicle Insurance Bill ต่อสภาของเกรสถึง ๒ ครั้ง เพื่อกำหนดโครงการจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายโดยไม่คำนึงถึงความผิด แกร่างนี้ไม่ผ่านสภาประกาศใช้เป็นกฎหมายลักษณะสำคัญของโครงการมีดังนี้

(๑) บังคับให้เจ้าของยานยนต์เอาประกันภัยฝ่ายแรก (first-party insurance) คุ้มครองจ่ายค่าสินไหมทดแทนโดยไม่คำนึงถึงความผิด (no-fault coverage) ผู้ที่มาจบทะเบียน ยานยนต์โดยไม่ได้อาประกันภัย หรือผู้ขับหรือใช้ยานยนต์ที่ไม่ได้อาประกันภัยบนทางหลวงจะถูกลงโทษทางอาญา

(๒) โครงการนี้ก็เช่นเดียวกับโครงการ Basic Protection Plan ไม่ได้กำหนดประโยชน์หรือค่าสินไหมทดแทนเป็นรายการตามแบบกฎหมายว่าด้วยการจ่ายค่าทดแทนคนงานที่ประสบ

^๑ ฎ. คอนคิน หน้า ๒๑๔-๒๑๕.

^๒ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, pp. 6-10, 273-295.

อันตรายทั้งเช่นโครงการ **Columbia Plan** และ **Saskatchewan Plan** คือกำหนดให้จ่ายค่ารักษาพยาบาลโดยไม่จำกัดจำนวน ประโยชน์ในกรณีเสียชีวิตไม่เกิน ๓๐,๐๐๐ ดอลลาร์ ค่าชดเชยรายไต่ ๔๕ เปอร์เซ็นต์ของรายไต่แต่ละสัปดาห์ที่ขาด หรือ ๑,๐๐๐ ดอลลาร์ แล้วแต่จำนวนไหนจะน้อยกว่า นอกจากนี้ ยังจ่ายค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายทางเศรษฐกิจอื่น ๆ (**economic loss**) เช่น จ่ายค่าสินไหมทดแทนโดยไม่จำกัดจำนวนเพื่อการขาดบริการที่เคยได้จากผู้บาดเจ็บ หรือเพื่อค่าใช้จ่ายที่เสียไปเพื่อหาคคนมาทำงานแทนผู้บาดเจ็บนั้น

- (๓) ค่าสินไหมทดแทนตามโครงการนี้จะจ่ายเป็นงวดเพื่อความเสียหายปรากฏขึ้นเงินก่อนจะจ่ายเฉพาะกรณีผู้เสียหายเสียชีวิตเท่านั้น
- (๔) โครงการของ **Hart** และ **Magnuson** จ่ายค่าสินไหมทดแทนเฉพาะเพื่อความเสียหายทางเศรษฐกิจ และเพื่อความเสียหายคอบุคคล ไม่จ่ายค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเจ็บปวดและหนทุข์ทรมาน และเพื่อความเสียหายแก่ทรัพย์สินด้วย
- (๕) โครงการนี้จ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายจากการขับหรือใช้ยานยนต์ทั้งตัว ผู้เอาประกันภัยเอง ผู้ครอบครองยานยนต์ของผู้เอาประกัน และคนเดินถนน โดยไม่คำนึงถึงผู้เสียหายเหล่านี้มีสิทธิเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยโดยตรง
- (๖) โครงการนี้คัดสิทธิเรียกร้องทางละเมิดของผู้เสียหาย คือเมื่อผู้เสียหายได้รับค่าสินไหมทดแทนตามโครงการนี้จากผู้รับประกันภัยแล้ว ผู้เสียหายจะไปฟ้องคดีละเมิดผู้ทำละเมิด เรียกว่าค่าสินไหมทดแทนอีกไม่ได้ เว้นแต่กรณีผู้เสียหายได้รับความเสียหายอย่างใหญ่หลวง (**catastrophic harm**) คือ ทุพพลภาพโดยสิ้นเชิงตลอดชีวิต (**permanent and total disability**) หรือทุพพลภาพบางส่วน คือ ๗๐ เปอร์เซ็นต์หรือมากกว่า ตลอดชีวิต หรือเสียโฉมตลอดชีวิตโดยที่ไม่มีทางรักษาได้
- (๗) โครงการนี้ก็เช่นเดียวกับโครงการ **Basic Protection Plan** คือให้บริษัทประกันภัยเอกชนเป็นผู้ดำเนินงานรับประกันภัยและจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหาย

เกี่ยวกับวิธีพิจารณาโครงการนี้ยังคงในกระบวนการพิจารณาเป็นไป เช่นเดิม คือ ถ้ามี

การโต้แย้งสิทธิเรียกร้องให้ฟ้องคดีต่อศาล

(๔) เงินค่าใช้จ่ายเป็นค่าสินไหมทดแทนตามโครงการนี้ คือเงินเบี้ยประกันภัยที่ได้รับจากผู้เอาประกันภัยยานยนต์ตามโครงการนี้

(๕) โครงการของ Hart และ Magnuson ก็เหมือนกับโครงการ Basic Protection Plan คือ จ่ายเฉพาะค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายสุทธิ หลังจากหักค่าสินไหมทดแทนที่ผู้เสียหายได้รับจากแหล่งอื่น ๆ ออกก่อนจ่าย และโครงการนี้ใกล้เคียงโครงการ Assigned Claims Plan เพื่อคุ้มครองผู้เสียหายที่ได้รับความเสียหายจากผู้ซ้ยานยนต์ที่ไม่ได้เอาประกันภัย หรือชนแล้วหนีเช่นกัน

๓) โครงการของคณะกรรมการออกกฎหมายเอกรูปแห่งสหรัฐอเมริกา
(National Commissioners on Uniform State Laws)

ในการประชุมของคณะกรรมการออกกฎหมายเอกรูปแห่งสหรัฐอเมริกาใน ค.ศ. ๑๙๖๒ คณะกรรมการได้เสนอออกกฎหมายเอกรูปเกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่ออุบัติเหตุทางยานยนต์ (Uniform Motor Vehicle Accident Reparation Act) ซึ่งมีลักษณะสำคัญดังนี้

(๑) บังคับให้เจ้าของยานยนต์เอาประกันภัยฝ่ายแรก (first-party insurance) เพื่อคุ้มครองจ่ายประโยชน์แก่ผู้เสียหายโดยไมคำนึงถึงความผิด

(๒) โครงการนี้ไม่ได้กำหนดประโยชน์หรือค่าสินไหมไว้เป็นรายการ (scheduled benefits) เช่นเดียวกับโครงการ Columbia Plan และ Saskatchewan Plan คือกำหนด

M.G. Woodroof III; John R. Fonseca, and Alphonse M. Squillante
, Automobile Insurance and No-Fault Law, pp. 423-427, 432.; Willis
Park Rokes, No-Fault Insurance, pp. 120-123.

ให้จ่ายค่ารักษาพยาบาลตามสมควรโดยไม่จำกัดจำนวน จ่ายค่าสินไหมทดแทนเพื่อการชดเชยค่า
และการขาดบริการที่เคยได้จากผู้บาดเจ็บ (รวมแล้วไม่เกิน ๒๐๐ กอสดาร์ คอสปีทาร์ และจ่าย
ค่าปลงศพไม่เกิน ๕๐๐ กอสดาร์ ค่าสินไหมทดแทนเหล่านี้ไม่จำกัดจำนวนชั้นสูงหรือระยะเวลาที่
จะจ่ายให้ไว้

(๓) ปกติ ค่าสินไหมทดแทนตามโครงการนี้จะจ่ายเพื่อความเสียหายเกิดขึ้น (คือ
จ่ายเป็นระยะหรืองวด) แต่บางกรณีอาจจ่ายให้เป็นเงินก้อน โครงการนี้กำหนดให้จ่ายค่าสิน
ไหมทดแทนภายใน ๓๐ วัน หลังจากเกิดความเสียหายหรือสิทธิเรียกร้องขึ้น

(๔) โครงการนี้กำหนดให้จ่ายเฉพาะค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายทางเศรษฐกิจ
เท่านั้น ไม่จ่ายค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเจ็บปวดและทนทุกข์ทรมานด้วย แต่จ่ายค่าสินไหมทดแทน
เพื่อความเสียหายแก่ทรัพย์สิน

(๕) โครงการนี้คุ้มครองจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่บุคคลที่ได้รับความเสียหายจากการ
ไต่สวนยนต์ เว้นแต่บุคคลซึ่งจงใจก่อให้เกิดความเสียหายแก่ตนเองและผู้อื่น รวมทั้งทายาทของ
บุคคลเช่นนั้นด้วย

(๖) ลักษณะเฉพาะของโครงการนี้ก็คือ การกำหนดให้เจ้าของยานยนต์วาง
หลักประกันไว้อย่างค่า ๒๕,๐๐๐ กอสดาร์ สำหรับผู้เสียหายคนหนึ่ง ๆ ในอุบัติเหตุครั้งหนึ่ง และ
๑๐,๐๐๐ กอสดาร์ สำหรับความเสียหายต่อทรัพย์สินในอุบัติเหตุครั้งหนึ่ง ๆ เพื่อประกันการชดเชย
ค่าสินไหมทดแทน

(๗) โครงการของคณะกรรมการออกกฎหมายเอกรูปสำหรับอเมริกาเสนอให้ยกเลิก
หลักความรับผิดชอบทางละเมิดที่ใช้กับคดีอุบัติเหตุทางยานยนต์ คือผู้เสียหายจะฟ้องคดีละเมิดผู้ทำละเมิด
ไม่ได้ เว้นแต่กรณีที่โครงการนี้กำหนดไว้ คือ (๑) กรณีเจ้าของยานยนต์ไม่วางหลักประกันตาม
ที่กฎหมายกำหนด (๒) กรณีผู้ทำละเมิดจงใจก่อความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน (๓) กรณี
ผู้เสียหายทุพพลภาพเกินกว่า ๖ เดือน (๔) กรณีค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเจ็บปวดและทนทุกข์
ทรมานเกิน ๕,๐๐๐ กอสดาร์ สำหรับความบาดเจ็บสาหัส (๕) กรณีที่ทรัพย์สินอื่นนอกจากค้ายาน
ยนต์และส่วนประกอบเสียหาย (๖) กรณียานยนต์ได้รับความเสียหายจากการที่บุคคลซึ่งรับฝากจอก

รถหรือเก็บรถ ชับรถนั้น แต่อย่างไรก็ตาม หลักความรับผิดชอบทางละเมิดก็ไม่หมดไปทีเดียว เพราะผู้รับประกันภัยยังมีสิทธิรับชดเชยค่าสินไหมทดแทนในส่วนที่จ่ายไป ไปเรียกช่องทางละเมิดจากผู้รับประกันภัยได้ เว้นแต่กรณีจ่ายค่ารักษาพยาบาล และค่าชดเชยค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเจ็บป่วยและทนทุกข์ทรมานด้วยไม่ได้

(๔) องค์กรที่ดำเนินงานตามโครงการนี้ ก็คือ บริษัทประกันภัยเอกชนตั้งที่เป็นอยู่เดิม

(๕) เกี่ยวกับวิธีพิจารณา โครงการนี้ไม่ได้เสนอให้ตั้งคณะกรรมการพิเศษขึ้นดำเนินงานทั้งเช่นโครงการ Columbia Plan และ Saskatchewan Plan ยังคงให้ศาลเป็นผู้พิจารณาเมื่อมีข้อโต้แย้งเช่นเดิม แต่ปรับวิธีพิจารณาให้เหมาะสมกับลักษณะการจ่ายค่าสินไหมทดแทนตามโครงการ และกำหนดให้ผู้รับประกันภัยจ่ายค่าจ้างทนายความ เว้นแต่บางกรณีซึ่งให้โจทก์ผู้เสียหายจ่าย

๔) รายงาน Woodhouse Report ของนิวซีแลนด์

ในนิวซีแลนด์ เมื่อ ค.ศ. ๑๙๖๗ ได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการขึ้นคณะหนึ่งเพื่อทำการศึกษาเกี่ยวกับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหาย เนื่องจากอุบัติเหตุ รวมทั้งผู้เสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ด้วย คณะกรรมการคณะนี้มี Mr. Justice Woodhouse เป็นประธาน ซึ่งต่อมาเรียกรายงานของคณะกรรมการนี้ตามชื่อของประธานว่า Woodhouse Report ลักษณะสำคัญของโครงการนี้มีดังนี้

(๑) โครงการนี้ได้กำหนดโครงการขึ้น ๓ โครงการ เพื่อจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ประสบอุบัติเหตุทุกชนิด คือ โครงการ Earners' scheme ซึ่งจ่ายค่าสินไหมทดแทนในกรณี

M.G. Woodroof III ; John R. Fonseca, and Alphonse M. Squillante, Automobile Insurance and No-Fault Law, pp. 427-432.

ผู้เสียหายเป็นผู้มีรายได้ โครงการ Motor Vehicle scheme ซึ่งจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ และโครงการเสริม ซึ่งจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ไม่มีรายได้ (Supplementary Compensation Funds)

(๒) สำหรับโครงการ Motor Vehicle Accident scheme นั้น รายงาน Woodhouse Report ไม่ได้กำหนดให้เจ้าของหรือผู้ขับขี่ยานยนต์เอาประกันภัยทั้ง เช่น โครงการ Columbia Plan และโครงการอื่น ๆ ที่กล่าวมา แต่หาเงินเข้ากองทุนจาก ๒ ทาง คือ (๑) บังคับให้เจ้าของยานยนต์จ่ายภาษี (levies) จำนวนหนึ่ง เป็นรายปีแก่กองทุนเมื่อมาขอจดทะเบียนยานยนต์ และ (๒) บังคับให้ผู้ขับขี่ที่มีใบอนุญาตขับขี่ยานยนต์จ่ายเงินภาษีจำนวนหนึ่งเป็นรายปีแก่กองทุน ผู้ที่มีสถิติเกิดอุบัติเหตุจะเสียมากกว่าผู้ที่ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุ

(๓) รายงาน Woolhouse Report ได้เสนอให้กำหนดประโยชน์หรือค่าสินไหมทดแทนที่จ่ายตามโครงการ Motor Vehicle scheme (และโครงการอื่น ๆ) ไว้เป็นรายการ (scheduled benefits) ซึ่งจำกัดทั้งจำนวนและระยะเวลาที่จ่ายให้ ค่าสินไหมทดแทนตามโครงการนี้ คือ (๑) ค่าสินไหมทดแทนในกรณีทุพพลภาพไม่สามารถทำงานได้ (Compensation for incapacity) ได้แก่ ค่าขาดรายได้ (ซึ่งรายงาน Woodhouse Report เรียกว่า "loss of earning capacity") เป็นจำนวน ๔๐ เปอร์เซ็นต์ ของรายได้ที่ขาดไป (แต่มีจำนวนที่ซับซ้อนมาก) ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความทุพพลภาพตลอดชีวิต จำนวน ๔๐ เปอร์เซ็นต์ของการสูญเสียความสามารถในการหารายได้โดยสิ้นเชิง (๒) ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความสูญเสียที่ไม่เป็นค้ำประกัน เช่น ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการสูญเสียอวัยวะของร่างกายตลอดชีวิต ซึ่งจ่ายตามเปอร์เซ็นต์ที่กำหนดไว้ตามชนิดของอวัยวะที่สูญเสีย โดยคิดเปอร์เซ็นต์จากเงินจำนวน ๕,๐๐๐ ดอลลาร์ (เช่น จ่าย ๔๐ เปอร์เซ็นต์ ของจำนวน ๕,๐๐๐ ดอลลาร์ กรณีเสียแขนข้างหนึ่ง) หรือค่าสินไหมทดแทนเพื่อการตกใจ (nervous shock) โรคนิ่วประสาท (neurosis) การสูญเสียความรื่นรมย์ในชีวิต (loss of amenities) การเสียโฉม และความเจ็บปวด และทนทุกข์ทรมานไม่เกิน ๓,๕๐๐ ดอลลาร์ (๓) ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการรักษาพยาบาล (๔) ค่าสินไหมทดแทนในกรณีเสียชีวิต ซึ่งจะจ่ายเป็นเงินก้อนตามจำนวนรายได้ของผู้เสียชีวิตแก่ทายาทและคู่สมรสที่เป็นหม้าย การจ่ายจะพิจารณาถึงลักษณะว่าทายาทหรือคู่สมรสที่เป็นหม้ายนั้นดำรงชีวิตอยู่โดยพึ่งพิงผู้

เสียชีวิตแต่อย่างเดียวหรือไม่ ถ้าพึงพึงผู้เสียชีวิตแต่อย่างเดียวกัได้รับค่าสินไหมทดแทนมาก ถ้า
 พึงพึงบางส่วนก็ได้รับค่าสินไหมทดแทนลดลงตามส่วน

(๔) รายงาน Woodhouse Report ให้จ่ายค่าชดเชยรายไ้ (หรือความสามารถใน
 การสูญเสียรายไ้เป็นระยะหรือวงก แต่คณะกรรมการช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความปลอดภัย
 ที่เกิดจากอุบัติเหตุ (Accident Compensation Commission) ซึ่งเป็นผู้ดำเนินงานกองทุนทั้ง
 สามกองทุน มีอำนาจวินิจฉัยให้จ่ายเป็นเงินก้อนไ้ในบางกรณี

(๕) โครงการนี้และโครงการอื่น ๆ ตาม Woodhouse Report จะไม่จ่ายค่าสิน
 ไหมทดแทนเพื่อความปลอดภัยแก่ทรัพย์สินกัวย



(๖) รายงานนี้ก็เหมือนกับโครงการ Columbia Plan คือ เสนอให้ยกเลิกหลักความ
 รับผิดชอบละเมิดโดยสิ้นเชิง ผู้เสียหายจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ (รวมทั้งอุบัติเหตุอื่น ๆ) ต้อง
 เรียกค่าสินไหมทดแทนตามโครงการนี้ จะปฏิเสธความคุ้มครองตามโครงการ แล้วไปฟ้องร้อง
 คดีละเมิดเรียกค่าสินไหมทดแทนจากผู้ทำละเมิดไ้ รายงานนี้เสนอให้ตัดสิทธิตามกฎหมายละเมิด
 ของผู้เสียหายโดยสิ้นเชิง

(๗) รายงานนี้เสนอให้จัดตั้งคณะกรรมการที่เรียกว่า "คณะกรรมการช้ค่าสินไหม
 ทดแทนเพื่อความปลอดภัยที่เกิดจากอุบัติเหตุ" (Accident Compensation Commission)
 ขึ้นดำเนินงานโครงการทั้งหลาย (รวมทั้งโครงการ Motor Vehicle Fund) คณะกรรมการ
 คณะนี้ประกอบด้วยสมาชิก ๓ คน ซึ่งเป็นทนายความ (จะเป็น barrister หรือ solicitor
 ก็ได้) และมีประสบการณ์อย่างน้อย ๗ ปี คณะกรรมการนี้เป็นอิสระจากรัฐบาล คณะกรรมการ
 และเจ้าหน้าที่ของสำนักงานคณะกรรมการนี้ไม่ถือเป็นข้าราชการและอยู่ในตำแหน่งเพียง ๓ ปี
 แต่อาจได้รับแต่งตั้งไ้ใหม่ คณะกรรมการอาจรับนโยบายจากรัฐบาล แต่เพื่อป้องกันรัฐบาลใช้อำนาจ
 ไม่ชอบ รายงานนี้ไ้กำหนดให้วางสำเนาเอกสารการติดต่อกันระหว่างรัฐบาลและคณะกรรมการนี้
 ต่อรัฐสภา

(๘) เกี่ยวกับวิธีพิจารณา รายงาน Woodhouse Report เสนอให้แก้ไขปัญหาค่าเสียหาย

หายได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนล่าช้า โดยการกำหนดให้ผู้เสียหายยื่นข้อเรียกร้องต่อคณะกรรมการ
 การ Accident Compensation Commission ภายใน ๑๒ เดือน นับแต่เกิดอุบัติเหตุ บุคคล
 ที่ไม่พอใจคำวินิจฉัยของคณะกรรมการ (คือ คณะอนุกรรมการ หรือตัวแทนของคณะกรรมการนี้)
 อาจยื่นคำร้องภายใน ๑ เดือน ต่อคณะกรรมการนี้ คณะกรรมการอาจแต่งตั้งเจ้าหน้าที่และคณะ
 อนุกรรมการทางการแพทย์ขึ้นพิจารณาคำร้องหากผู้ร้องไม่พอใจคำวินิจฉัยของเจ้าหน้าที่หรือคณะ
 อนุกรรมการนี้อาจอุทธรณ์ต่อไปองค์กรซึ่งมีหน้าที่พิจารณาอุทธรณ์ (Accident Compensation
 Appeal Authority) ซึ่งประกอบด้วยผู้พิพากษาหรือนักกฎหมายที่มีประสบการณ์ทางศาล องค์
 กรนี้อาจแต่งตั้งผู้เชี่ยวชาญเป็นผู้ช่วย องค์กรนี้จะต้องนั่งพิจารณาในที่เปิดเผยและพยานหลักฐาน
 ใหม่ (แต่ไม่จำเป็นต้องทำตามหลักกฎหมายพยานโดยเคร่งครัด) หลังจากองค์กรนี้วินิจฉัยแล้ว
 ผู้เสียหายอาจยื่นอุทธรณ์ในปัญหาข้อกฎหมายพยานโดยเคร่งครัด) หลังจากองค์กรนี้วินิจฉัยแล้ว
 ผู้เสียหายอาจยื่นอุทธรณ์ในปัญหาข้อกฎหมายหรือปัญหาเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยของประชาชน
 (โดยได้รับอนุญาตจากองค์กรหรือศาลสูงแผนกคดีปกครอง) ต่อไปยังศาลสูงแผนกคดีปกครอง
 (Administrative Division of the Supreme Court) คำวินิจฉัยของศาลสูงแผนกคดี
 ปกครองอาจอุทธรณ์ในปัญหาข้อกฎหมาย (โดยได้รับอนุญาตจากศาลสูงแผนกคดีปกครองหรือศาล
 อุทธรณ์) ต่อไปยังศาลอุทธรณ์ (Court of Appeal) ได้ คำวินิจฉัยของศาลอุทธรณ์ให้เป็นที่สุด

Geoffrey W.R.Palmer, "Compensation for Personal Injury: A
 Requiem for the Common Law in New Zealand, The American Journal of
 Comparative Law, 21 (Winter 1973) : 1-44.; D.R.Harris, "Accident
 Compensation in New Zealand : A Comprehensive Insurance System,"The
 Modern Law Review, 37 (July 1974) : 361-376.

ข) ลักษณะที่เหมือนกันของข้อเสนอ

ข้อเสนอหรือโครงการที่กล่าวว่ามีลักษณะสำคัญ ๆ ที่เหมือนกันซึ่งสามารถคุ้มครองผู้เสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ได้ดีกว่าระบบกฎหมายเดิมอยู่หลายประการ ประการแรกก็คือ ข้อเสนอหรือโครงการเหล่านี้ได้เสนอให้เปลี่ยนแปลงระบบกฎหมายเดิมเกี่ยวกับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนเพื่อความปลอดภัยที่เกิดจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ที่ใช้อยู่เดิมโดยให้อาตามแบบอย่างของกฎหมายว่าด้วยการจ่ายเงินทดแทนแก่คนงานที่ประสบอันตราย (workmen's compensation acts) ซึ่งเห็นว่าคุ้มครองผู้เสียหายได้ดีกว่าระบบกฎหมายนี้ที่ใช้อยู่เดิม กล่าวคือ ข้อเสนอหรือโครงการเหล่านี้ได้เสนอให้บังคับเจ้าของยานยนต์เอาประกันภัยยานยนต์ชนิดที่เรียกว่า "การประกันภัยการชดเชยค่าสินไหมทดแทน" (compensation insurance) หรือ "การประกันภัยความสูญเสีย" (loss insurance) เพื่อประโยชน์โดยตรงแก่ผู้เสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์โดยไม่คำนึงถึงความผิดฝ่ายใดหรือความรับผิดชอบตามหลักกฎหมายละเมิด แทนการบังคับให้อาประกันภัยความรับผิดทางยานยนต์เดิมซึ่งอิงหลักความรับผิดทางละเมิด โดยถือการเอาประกันภัยเป็นเงื่อนไขในการจดทะเบียนยานยนต์เพื่อใช้ยานยนต์บนท้องถนน หากบุคคลใดใช้ยานยนต์โดยไม่มีประกัน บุคคลนั้นจะถูกลงโทษอาญาอย่างหนัก การบังคับให้อาประกันภัยความสูญเสียนี้อยู่ในเกือบทุกข้อเสนอ ยกเว้นรายงาน Woodhouse Report ของนิวซีแลนด์เท่านั้นที่ไม่ได้บังคับให้ประกันภัย โดยใช้วิธีหาเงินเพื่อเป็นค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายโดยวิธีอื่นดังที่กล่าวแล้ว

Ivar Strahl, "Tort Liability and Insurance" in Scandinavian Studies in Law, pp. 218-225.; Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, pp. 7, 9, 125-127, 130, 140-141, 143, 273-277, 286-288.; Leon Green, Traffic Victims — Tort Law and Insurance, pp. 82, 87-89, 161.; M.G. Woodroff III; John R. Fonseca, and Alphonse M. Squillante, Automobile Insurance and No — Fault Law, pp. 318-320, 415-418, 420, 425-427, 430.; Willis Park Rokes, No — Fault Insurance, pp. 34-35, 47-48,

ลักษณะที่เหมือนกับประการที่สองของข้อเสนอหรือโครงการเหล่านี้คือ ในเรื่องบุคคลที่คุ้มครอง บุคคลที่ข้อเสนอหรือโครงการเหล่านี้พยายามให้ความคุ้มครองบุคคลที่ได้รับความเสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์เกือบทุกคน รวมทั้งเจ้าของและผู้ขับขี่ยานยนต์นั้นเองและครอบครัวซึ่งกฎหมายเกี่ยวกับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนเดิมไม่คุ้มครองด้วย (ยกเว้นแต่โครงการ Columbia Plan เท่านั้นที่ไม่คุ้มครองถึงเจ้าของและผู้ขับขี่เพราะเห็นว่าเป็นการเปิดโอกาสให้มีการฉ้อฉล และการบังคับให้เจ้าของยานยนต์เอาประกันภัยคุ้มครองความเสียหายของตนเอง จะเป็นการชดเชยธรรมนุญ) จะมีบุคคลบางประเภทเท่านั้นที่ข้อเสนอและโครงการเหล่านี้ไม่คุ้มครองด้วยเหตุผลบางอย่าง บุคคลประเภทนี้ ก็ได้แก่ ผู้ที่เจตนาฆ่าตัวเองหรือพยายามฆ่าตัวเอง บุคคลที่เจตนาฆ่าหรือพยายามฆ่าผู้อื่น แต่ตัวเองบาดเจ็บหรือเสียชีวิต ผู้ที่เจตนาทำให้ตนเองบาดเจ็บ และทายาทของผู้เสียชีวิตเช่นกัน ก็ไม่มีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนจากโครงการเช่นกัน อย่างไรก็ตาม ผู้บาดเจ็บหรือทายาทของผู้เสียชีวิตจากการที่ผู้ขับขี่เจตนาฆ่าหรือทำให้บาดเจ็บ ย่อมได้รับการคุ้มครองตามโครงการเหล่านี้ แต่ผู้รับประกันภัยที่จ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่บุคคลเหล่านี้ไม่ยอมมีสิทธิเรียกคืนจากผู้ที่เจตนาทำให้บุคคลเหล่านี้เสียหายได้ บุคคลอีกบางประเภทซึ่งบางโครงการไม่คุ้มครอง เช่น โครงการ Saskatchewan Plan ไม่คุ้มครองผู้เสียหายที่

51,52,120-121.; Allen M. Linden, Canadian Tort Law, p. 331.; D.R. Harris, "Accident Compensation in New Zealand : A Comprehensive Insurance System," The Modern Law Review, pp. 361-362,368,371.

*Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, pp. 7,126,140 at note 2 276-277., Leon Green, Traffic Victims — Tort Law and Insurance, p. 88.; M.G. Woodroof III; John R. Fonseca, and Alphonse M. Squillante, Automobile Insurance and No - Fault Law, p.428.

สุรา ขับรถโดยไม่มีใบอนุญาต หรือห้อยโหนอกตัวรถ * โครงการ Leon Green ไม่คุ้มครอง
ผู้ที่กระทำผิดอาชญากรนอกเหนือจากฝ่าฝืนกฎจราจร ๒

ลักษณะที่เหมือนกันประการที่สามของข้อเสนอเหล่านี้ ซึ่งคุ้มครองผู้เสียหายก็คือว่า
ระบบกฎหมายชดเชยค่าสินไหมทดแทนเดิมก็คือ การจ่ายค่าสินไหมทดแทนหรือประโยชน์จากการ
ประกันภัยแก่ผู้เสียหายค่าข้อเสนอหรือโครงการเหล่านี้ (๑) จ่ายโดยไมคำนึงถึงความผิดของ
ฝ่ายใด (คือแม้ว่าผู้ขับจะไม่เป็นฝ่ายผิด หรือแม้ผู้เสียหายมีส่วนผิด หรือแม้เป็นฝ่ายผิดของบุคคล
ภายนอกหรือเหตุสุดวิสัย) ผู้เสียหายก็ยังได้รับค่าสินไหมทดแทนเพราะเห็นว่าการไล่หลักความผิด
ทางละเมิดทำให้ผู้เสียหายไม่ได้อะไรจำนวนมาก (๒) จ่ายโดยทันที เร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้
โดยใช้วิธีพิจารณาขอเรียกร้องของผู้เสียหายที่รวบรัด เพื่อสามารถเยียวยาภัยพิบัติของผู้เสียหาย
ได้ทันทีโดยไม่ชักช้า และ (๓) เสนอให้จ่ายเป็นงวดเมื่อความเสียหายเพิ่มมากขึ้น มากกว่าที่จะ
จ่ายเป็นเงินก้อน (ยกเว้นโครงการของ Leon Green ซึ่งจ่ายเป็นเงินก้อน) การจ่ายเป็นเงิน
ก้อนจะจ่ายในพฤติการณ์พิเศษเท่านั้น (ถ้าศาลเห็นว่า การจ่ายเป็นเงินก้อนงวดสุดท้ายจะช่วยฟื้นฟู
ผู้ให้สุขภาพของผู้บาดเจ็บที่ขึ้นได้ เป็นต้น) ทั้งนี้เพราะผู้เสนอโครงการเหล่านี้เห็นว่า การจ่าย
เป็นระยะ ๆ จะเป็นประโยชน์แก่ผู้เสียหายมากกว่า เพราะระหว่างเจ็บป่วย ผู้เสียหายจะสูญเสีย
รายได้จากการทำงานซึ่งได้เป็นระยะ และใช้จ่ายมาก การจ่ายเป็นระยะนี้เป็นเสมือนการทดแทน
รายได้ที่สูญเสียไปเป็นระยะ และหากความเสียหายมีมากขึ้น ก็สามารถแก้ไขจำนวนค่าสินไหมทด

* Allen M. Linden, Canadian Tort Law, p.531.

๒ Leon Green, Traffic Victims — Tort Law and Insurance, p. 88.

แทนเพิ่มขึ้นได้ทว

นอกจากนั้น ข้อเสนอหรือโครงการ เสนอนี้ยังมีลักษณะที่เหมือนกันอีกประการหนึ่งคือ ความคุ้มครองตามข้อเสนอหรือโครงการ เหล่านี้มีผลกระทบต่อความมีอยู่ของหลักความรับผิดทางละเมิด กล่าวคือ ข้อเสนอหรือโครงการ เหล่านี้เสนอให้ยกเลิกหลักความรับผิดทางละเมิด ในส่วนที่คำสินไหมทดแทนหรือประโยชน์ที่ข้อเสนอหรือโครงการ เหล่านี้ครอบคลุมความเสียหายนั้น แล้ว หรือเสนอให้ยกเลิกหลักละเมิดนี้ไปโดยสิ้นเชิงทีเดียว ^๒

ค) ขอแตกต่างระหว่างข้อเสนอเหล่านี้

อย่างไรก็ตาม แม้ข้อเสนอหรือโครงการ ดังกล่าวจะจัดอยู่ในแบบ Pure No - Fault Proposal ด้วยกัน แต่มีความแตกต่างกันในหลาย ๆ เรื่อง ที่สำคัญ ๆ ก็มีดังนี้



Ivar Strahl, "Tort Liability and Insurance" in Scandinavian Studies in Law, pp. 218-225.; Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, p, 7,9,125-127,130,140-141,143,273-277,286-288.; Leon Green, Traffic Victims — Tort Law and Insurance, pp. 82;87-89,161. ; M.G. Woodroof III ; John R. Fonseca, and Alphonse M. Squillante, Automobile Insurance and No - Fault Law, pp. 318-320,415-418,420,425-427, 430.; Willis Park Rokes, No - Fault Insurance, pp.34-35,47-48,51-52, 115-116,120-121.; Allen M.-Linden, Canadian Tort Law, p.331.; D.R. Harris, "Accident Compensation in New Zealand : A Comprehensive Insurance System, "The Modern Law Review, pp. 361-362,368,371.

^๒
Ibid.

๑) ความแตกต่างในเรื่องประเภทของการประกันภัยที่บังคับให้ต้องเอาประกัน
 แม้ในข้อเสนอหรือโครงการส่วนใหญ่ จะเสนอให้เจ้าของยานยนต์เอาประกันภัยความสูญเสียไว้เพื่อ
 ประโยชน์แก่ผู้เสียหายโดยตรง โดยไม่คำนึงถึงความผิด ซึ่งผู้เสียหายเหล่านี้รวมทั้งเจ้าของหรือ
 ผู้ขับขี่ยานยนต์และครอบครัวซึ่งได้รับบาดเจ็บสามารถเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัยได้
 โดยตรง ซึ่งเรียกระบบเช่นนี้ว่า "Two Party, No-Fault System" (คือระหว่างผู้เสียหาย
 กับผู้รับประกันภัย) แต่ก็มีบางโครงการที่ไม่เพียงแต่วางพื้นฐานของการจ่ายค่าสินไหมทดแทนบน
 หลักการบังคับให้ประกันภัยความสูญเสียอย่างเฉียวเท่านั้น แต่ยังวางพื้นฐานอยู่บนหลักการบังคับ
 ให้ประกันภัยความรับผิดทางยานยนต์ด้วย โครงการเช่นนี้คือ โครงการ Saskatchewan Plan
 ของแคนาดา ในโครงการนั้นนอกจากมีการบังคับให้เจ้าของยานยนต์เอาประกันภัยความสูญเสียแล้ว
 ยังมีการบังคับให้เจ้าของยานยนต์เอาประกันภัยความรับผิดทางละเมิดที่เกิดจากยานยนต์ด้วย เป็น
 จำนวน ๓๕,๐๐๐ ดอลลาร์ เพื่อจ่ายแก่ผู้เสียหายที่ผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดทางละเมิด แต่เงิน
 จำนวนนี้จะจ่ายต่อเมื่อผู้เสียหายนั้นได้รับค่าสินไหมทดแทนตามกรมธรรม์ประกันภัยความสูญเสีย
 (ซึ่งจ่ายโดยไม่คำนึงถึงความรับผิด) แล้วยังไม่พอ จึงมาเรียกร้องตามกรมธรรม์ประกันภัยความ
 รับผิดในส่วนค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายที่เหลืออีก ผู้เสียหายซึ่งได้รับความเสียหายจาก
 การชนแล้วหนีก็สามารถเรียกค่าสินไหมทดแทนจากเงินส่วนที่ได้จากการบังคับให้ประกันภัยความ
 รับผิดนี้ได้ ถ้าผู้เสียหายนั้นพิสูจน์ได้ว่าคนจะชนะคดีหากรู้ตัวผู้ขับขี่ที่ชนแล้วหนี

Allen M. Linden, Canadian Tort Law, p. 531.; Robert E. Keeton
 and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A
 Blueprint for Reforming Automobile Insurance, p. 141,143.; M.G. Woodroof
 III ; John R. Fonseca, and Alphonse M. Squillante, Automobile Insurance
 and No - Fault Law, pp. 320,417.

ยิ่งกว่านั้น มีบางโครงการที่แตกต่างจากโครงการอื่น ๆ โดยสิ้นเชิง คือรายงาน Woodhouse Report ของนิวซีแลนด์ รายงานนี้ไม่ได้บังคับให้เจ้าของหรือผู้ขับขี่ยานยนต์เอาประกันภัยความสูญเสีย เพื่อผู้รับประกันภัยจะจ่ายเงินเบี้ยประกันภัยเป็นกองทุนจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายดังเช่นโครงการอื่น ๆ แต่บังคับเรียกเก็บภาษี (levies) จาก ๒ ทาง ดังนี้ (๑) จากเจ้าของยานยนต์ทุกคันที่มาขอจดทะเบียนและขออนุญาตใช้ยานยนต์ของคนในอัตราที่กำหนดไว้ ตามขนาด น้ำหนัก และชนิดของยานยนต์ (ยกตัวอย่างเช่น ๑๑.๓๕ ดอลลาร์ ต่อปี จนกว่าจะเปลี่ยนแปลง) และ (๒) จากผู้ขอใบอนุญาตขับขี่ยานยนต์ทั้งหมด (รวมทั้งผู้เดินทางเข้ามาในนิวซีแลนด์ชั่วคราว และได้รับใบอนุญาตขับขี่) จ่ายในจำนวน ๒ ดอลลาร์จนกว่าจะมีการเปลี่ยนแปลง นอกจากนี้ เงินกองทุนยังได้มาจากการเรียกเงินสมทบเพิ่มขึ้นอัตราที่กำหนดไว้จากผู้ขับขี่ซึ่งมีบันทึกการขับหรือบันทึกอุบัติเหตุเลวกว่าระดับที่กำหนดไว้ด้วย เงินภาษีเหล่านี้จะเก็บเข้ากองทุนค่าสินไหมเพื่อความเสียหายทางยานยนต์ (The Motor Vehicle Compensation Fund) ซึ่งเป็นโครงการ ๑ ใน ๓ โครงการที่รายงานนี้เสนอให้จัดตั้งขึ้นตามรายงาน Woodhouse Report เพื่อใช้จ่ายเป็นค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ต่อไป

๒) ความแตกต่างในเรื่องค่าสินไหมทดแทนหรือประโยชน์ที่จ่ายแก่ผู้เสียหาย
ใน ๓ โครงการ คือ โครงการ Columbia Plan^๒ และ Saskatchewan Plan^๓

^๑ ดู ตอนคน หน้า ๓๐๗-๓๐๘.

^๒ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, pp. 127-130 ; M.G. Woodroof III ; John R. Fonseca , and Alphonse M. Squillante, Automobile Insurance and No - Fault Law, pp. 318-319, 416.

^๓ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, p. 141.; M.G. Woodroof III; John R. Fonseca, and Alphonse M. Squillante, Automobile Insurance and No - Fault Law, pp. 320-321.

และรายงาน Woodhouse Report^๑ ได้กำหนดค่าสินไหมทดแทนที่จะจ่ายไว้เป็นรายการ (scheduled benefits) ตามชนิดของความเสียหายซึ่งจำกัดทั้งจำนวนและระยะเวลาที่จะจ่ายไว้ ทั้งนี้โดยเอาตามแบบของกฎหมายว่าด้วยการจ่ายเงินค่าทดแทนแก่คนงานที่บาดเจ็บ โดยเฉพาะโครงการ Columbia Plan เสนอให้กำหนดค่าสินไหมทดแทนตามรายการของกฎหมายว่าด้วยการจ่ายเงินค่าทดแทนคนงานที่บาดเจ็บที่ใช้อยู่ในมลรัฐ New York และ Massachusetts ขณะเสนอโครงการนี้โดยที่เกี่ยว^๒ ผู้มีอำนาจวินิจฉัยคำร้องขอประโยชน์เหล่านี้ (ซึ่งตามโครงการทั้งสามก็คือ คณะกรรมการ (Board) หรือองค์กรพิเศษที่ไม่ใช่ศาล) วินิจฉัยจ่ายได้ตามรายการและจำนวนที่จำกัดนี้ ค่าสินไหมทดแทนหรือประโยชน์ที่จ่ายก็ได้แก่ ค่าสินไหมทดแทนกรณีผู้ประสบอุบัติเหตุเสียชีวิต กรณีบาดเจ็บหรือทุพพลภาพ ไม่ว่าจะชั่วคราวหรือตลอดชีวิตโดยสิ้นเชิงหรือบางส่วน (temporary or permanent; total or partial disability) ค่าสินไหมทดแทนกรณีเสียโฉม (disfigurement) ค่าสินไหมทดแทนกรณีสูญเสียรายได้ (wage losses) (รายงาน Woodhouse ของนิวซีแลนด์เรียกความสูญเสียนี้ว่า "การสูญเสียความสามารถในการหารายได้" (loss of earning capacity) ค่าโรงพยาบาลและค่ารักษาพยาบาล (hospital and medical expenses) ค่าปลงศพ (funeral expenses) ซึ่งทั้งสองโครงการอาจแตกต่างกันในเรื่องประเภทและจำนวนการกำหนดค่าสินไหมทดแทนตามรูปแบบของโครงการ Columbia

^๑ D.R. Harris, "Accident Compensation in New Zealand : A Comprehensive Insurance System," The Modern Law Review., pp; 369-373.

^๒ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, p. 128-129.

Plan, Saskatchewan Plan และรายงาน Woodhouse Report นี้ ค่าสินไหมทดแทนที่จ่าย ความรายการมักมีจำนวนต่ำ เพราะโครงการเหล่านี้มุ่งหมายเพียงเพื่อให้ผู้เสียหายได้รับค่าสินไหม ทดแทนอย่างน้อยก็ในจำนวนที่กำหนดไว้เท่านั้น แต่โครงการ Saskatchewan Plan กลับมีค่า จำนวนค่าสินไหมทดแทนต่ำโดยให้ผู้เสียหายฟ้องคดีละเมิดเรียกค่าสินไหมทดแทนส่วนนอกเหนือ จากที่ไต่รับตามโครงการนั้นได้

โครงการของ Leon Green^๑ และโครงการของ Basic Protection Plan^๒ ไม่ไต่รับค่าสินไหมทดแทนไว้เป็นรายการ แม้จะแบ่งความเสียหายเป็นประเภทเช่นกัน เช่น โครงการ Basic Protection Plan กำหนดให้จ่ายเพื่อความสูญเสียทางเศรษฐกิจ (economic loss) ซึ่งได้แก่ ค่าใช้จ่ายที่เสียไปค่าสมควรและค่าขาดแรงงาน (work loss) สำหรับค่า ขาดแรงงานได้แก่ ค่าขาดรายได้จากการทำงาน (เช่น ค่าจ้าง) และค่าใช้จ่ายค่าสมควรเพื่อ จ้างบุคคลอื่นมาทำงานแทนผู้บาดเจ็บ (เช่น จ้างคนทำงานบ้านแทนผู้บาดเจ็บ)^๓ แต่โครงการ

^๑ Leon Green, Traffic Victims — Tort Law and Insurance, pp. 93, 99.; และดู Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, pp. 160-161.; และ William L. Prosser, Handbook of The Law of Torts, p. 565. กว

^๒ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, pp. 8, 280, 283.

^๓ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, pp. 8, 280.

เหล่านี้ก็ไม่จำกัดจำนวนและระยะเวลาที่จะจ่ายค่าสินไหมทดแทนแต่ละประเภทไว้ แต่ใช้วิธีกำหนดจำนวนความคุ้มครองที่ระบุไว้ เช่น โครงการ Basic Protection Plan กำหนดให้จ่ายค่าสินไหมทดแทนเพื่อความสูญเสียทางเศรษฐกิจแก่ผู้เสียหายไม่เกินคนละ ๑๐,๐๐๐ ดอลลาร์ และไม่เกิน ๑๐๐,๐๐๐ ดอลลาร์ สำหรับผู้เสียหายมากกว่า ๑ คน ในอุบัติเหตุครั้งหนึ่ง ๆ เป็นต้น ผู้เสียหายจะไ้รับค่าสินไหมทดแทนเพื่อค่าใช้จ่ายที่จ่ายไปเท่าที่จำเป็นและสมควร ซึ่งศาลจะเป็นผู้วินิจฉัยจำนวนค่าสินไหมทดแทนตามหลักกฎหมายละเมิด^๒ (ต่างกับโครงการ Columbia Plan และ Saskatchewan Plan ที่ให้คณะกรรมการเป็นผู้วินิจฉัย) เหตุที่โครงการเหล่านี้ไม่กำหนดค่าสินไหมทดแทนในรูปรายการ เพราะผู้เสนอเห็นว่าจะทำให้จำนวนค่าสินไหมทดแทนมีอัตราค่าเนื่องจาก ต้องจำกัดจำนวนในแต่ละรายการ

๓) ความแตกต่างในเรื่องความเสียหายที่คุ้มครอง ข้อเสนอหรือโครงการส่วนใหญ่มักมุ่งจ่ายค่าสินไหมทดแทนหรือประโยชน์เฉพาะเพื่อความเสียหายต่อบุคคล (personal injuries) ที่ผู้เสียหายนั้นสูญเสียไป (out-of-pockets losses) เท่านั้น ไม่จ่ายประโยชน์เพื่อความเสียหายแก่ทรัพย์สินด้วย เหตุผลประการแรกก็คือว่า ความเสียหายแก่ชีวิตร่างกายก่อให้เกิดความหายนะแก่ผู้เสียหายและครอบครัว ความเสียหายชนิดนี้จึงเป็นความเสียหายที่จำต้องรับบรรเทาโดยเร่งด่วน เหตุผลประการต่อมาก็คือว่า การคุ้มครองความเสียหายต่อทรัพย์สินด้วย

^๑ Ibid., p.223.

^๒ Leon Green, Traffic Victims — Tort Law and Insurance, pp. 88-91.; Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, pp. 10,160-161,293-294.

จะทำให้อัตราเบี้ยประกันสูงขึ้น และเป็นภาระแก่ผู้รับประกันภัยทั้งหมดเกินไป” อย่างไรก็ตาม มีข้อเสนอหรือโครงการหลาย ๆ ข้อเสนอ ซึ่งก็ได้แก่ ข้อเสนอในกลุ่มประเทศ Nordic Law^๒ โครงการ Saskatchewan Plan^๓ โครงการของ Leon Green^๔ และโครงการของ National Commissioners on Uniform State Laws^๕ ขยายการจ่ายค่าสินไหมทดแทนจากการประกันภัยความสูญเสียไปถึงความเสียหายที่เกิดแก่ทรัพย์สินด้วย ซึ่งปกติก็ได้แก่ตัวยานยนต์ที่เอาประกันภัยนั้น ไม่ว่าความเสียหายแก่ยานยนต์จะเกิดจากการชนกัน เพลิงไหม้ ถูกลัก หรือ น้ำท่วม แต่มางโครงการก็จ่ายประโยชน์เพื่อความเสียหายแก่ตัวยานยนต์ แต่ไม่จ่ายประโยชน์เพื่อ ความเสียหายแก่ทรัพย์สินอื่นด้วย เช่น โครงการ Saskatchewan Plan ซึ่งบังคับให้เจ้าของ

^๑ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, pp. 280-281.

^๒ Henry Ussing, "The Scandinavian Law of Torts — Impact of Insurance on Tort Law," The American Journal of Comparative, p. 364.

^๓ Allen M. Linden, Canadian Tort Law, pp. 531-532.; Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, p. 141 at note 4 ; M.G. Woodroof III; John R. Fonseca, and Alphonse M. Squillante, Automobile Insurance and No - Fault Law, pp. 320,417.

^๔ Leon Green, Traffic Victims — Tort Law and Insurance, p.88.

^๕ M.G. Woodroof III; John R. Fonseca, and Alphonse M. Squillante, Automobile Insurance and No - Fault Law, pp. 428 -429.

ยานยนต์เอาประกันภัยความเสียหายแก่ตัวยานยนต์ด้วย

นอกจากนี้ ในหลายข้อเสนอหรือโครงการไม่จ่ายค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเจ็บปวด และทนทุกข์ทรมาน (pain and suffering loss, or damage) เพราะเป็นความเสียหายที่อยู่เสียหายไม่ได้สูญเสียไป และการจ่ายเงินเป็นค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายประเภทนี้กลับเบียดเบียน ไม่จำเป็น ควรใช้เงินที่ได้มาจ่ายเป็นค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายที่จำเป็นมากกว่า ทั้งการกำหนดค่าเสียหายก็ยุ่งยากและเป็นภาระ ^๒ โครงการเหล่านี้ก็ได้แก่ โครงการ Columbia Plan ^๓ โครงการ Saskatchewan Plan ^๔ โครงการของ Leon Green ^๕ ข้อเสนอ

^๑ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, pp. 140-141.; M.G. Woodroof III; John R. Fonseca, and Alphonse M. Squillante, Automobile Insurance and No - Fault Law, p. 417.; Willis Park Rokes, No - Fault Insurance, p. 34.

^๒ Leon Green, Traffic Victim — Tort Law and Insurance, p.93, 96-97.

^๓ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, p. 127.; M.G. Woodroof III; John R. Fonseca, and Alphonse M. Squillante, Automobile Insurance and No - Fault Law, pp. 319,416.; willis Park Rokes, No - Fault Insurance, p. 51.

^๔ M.G. Woodroof III; John R. Fonseca, and Alphonse M. Squillante, Automobile Insurance and No - Fault Law, p. 416.

^๕ Leon Green, Traffic Victims — Tort Law and Insurance, p. ๘๘.

ของ Hart and Magnuson^๑ ตรงกันข้ามกับในหลายโครงการที่คุ้มครองความเสียหายประเภทนี้ด้วย คือ โครงการ Basic Protection Plan^๒ โครงการของ National Commissioners on Uniform State Laws^๓ รายงาน Woodhouse Report ของ นิวซีแลนด์^๔ สำหรับ ๒ โครงการแรกจ่ายค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายประเภทนี้จำกัดจำนวนไว้ไม่เกิน ๕,๐๐๐ ดอลลาร์ ค่าเจ็บปวดและทนทุกข์ทรมานที่นอกเหนือจากนี้ ผู้เสียหายสามารถฟ้องร้องทางละเมิดเพิ่มเติมได้ ส่วนโครงการหลัง (คือ Woodhouse Report) จำกัดไว้ไม่เกิน ๗,๕๐๐ ดอลลาร์ โดยจ่ายเป็นเงินก้อน และจะไปฟ้องเรียกร้องทางละเมิดนอกเหนือจากนี้อีกไม่ได้ เพราะรายงานนี้เสนอให้ตัดสิทธิผู้เสียหายที่จะไปฟ้องคดีละเมิดโดยสิ้นเชิงตั้งกล่าวแล้ว

๔) ความแตกต่างในเรื่องการรักษาหลักความรับผิดชอบทางละเมิด ในข้อเสนอหรือโครงการหลายฉบับเสนอให้ยกเลิกหลักความรับผิดชอบทางละเมิดในส่วนที่ให้กับคดีอุบัติเหตุทางยานยนต์ไปโดยสิ้นเชิง เมื่อนำการประกันภัยความสูญเสียชีวิตมาใช้แทนแล้ว กล่าวคือ คัดสิทธิฟ้องร้องคดีตามกฎหมายละเมิด (ไม่ว่าตามกฎหมาย common law หรือกฎหมายลายลักษณ์อักษร) ของ

^๑ Willis Park Rokes, No - Fault Insurance, p. 122.

^๒ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, pp. 7, 274-275.

^๓ M.G. Woodroof III, John R. Fonseca, and Alphonse M. Squillante, Automobile Insurance and No - Fault Law, p. 428.

^๔ D.R.Harris, "Accident Compensation in New Zealand : A Comprehensive Insurance System," The Modern Law Review, p. 373.



ผู้เกี่ยวข้องในคดีอุบัติเหตุทางยานยนต์ไป (อย่างน้อยก็ของผู้เสียหายเนื่องจากยานยนต์ แต่สิทธิของผู้รับประกันภัยในการรับช่วงสิทธิของผู้เสียหายไปหลังจากผู้ก่อความเสียหายยังมีอยู่บ้าง) โดยถือว่าค่าสินไหมทดแทนตามข้อเสนอแนะเป็น "ค่าสินไหมทดแทนเฉพาะ" (exclusive remedy) ผู้เสียหายจะปฏิเสธไม่รับค่าสินไหมทดแทนตามข้อเสนอหรือโครงการนั้น และไปฟ้องผู้รับประกันภัยเป็นคดีละเมิดไม่ได้ ทั้งนี้เพื่อกำจัดปัญหาทั้งหลายของระบบการชดเชยค่าสินไหมทดแทนที่เกิดจากหลักความรับผิดทางละเมิดที่ระบบเคม็งอยู่ ข้อเสนอหรือโครงการที่เสนอให้ยกเลิกหลักความรับผิดทางละเมิดนี้ ก็ ได้แก่ ข้อเสนอของ Ivar Strahl นักกฎหมายสวีเดน^๑ โครงการ Columbia Plan^๒ โครงการของ Leon Green^๓ และล่าสุดคือรายงาน Woodhouse Report ของนิวซีแลนด์^๔

^๑ Ivar Strahl, "Tort Liability and Insurance" in Scandinavian Studies in Law, pp. 224-225.

^๒ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, p. 130-131.; M.G. Woodroof III ; John R. Fonseca, and Alphonse M. Squillante, Automobile Insurance and No - Fault Law, pp. 318-319, 416-417.

^๓ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, p. 161.; M.G. Woodroof III; John R. Fonseca, and Alphonse M. Squillante, Automobile Insurance and No - Fault Law, pp. 323-324.

^๔ D.R. Harris, "Accident Compensation in New Zealand : A Comprehensive Insurance System," The Modern Law Review, p. 362.

อย่างไรก็ตาม ในหลาย ๆ ข้อเสนอหรือโครงการ ซึ่งก็ได้แก่ โครงการ

Saskatchewan Plan^๑ โครงการ Basic Protection^๒ ข้อเสนอของ Hart and Magnuson และข้อเสนอของ National Commissioner on Uniform State Law^๓ ไม่ก้าวไปไกลขนาดนั้น ข้อเสนอหรือโครงการประเภทนี้ไม่ตัดสิทธิของผู้เสียหายในการฟ้องร้องคดีละเมิดเสียทีเดียว เพียงแต่ยกเลิกหรือตัดสิทธิฟ้องร้องคดีละเมิดของผู้เสียหายบางส่วนเท่านั้น กล่าวคือ ข้อเสนอหรือโครงการประเภทนี้กำหนดให้เอาประกันภัยความสูญเสียเพื่อจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายจำนวนหนึ่ง ซึ่งค่าสินไหมทดแทนจำนวนที่จ่ายตามข้อเสนอหรือโครงการนี้ จะไปแทนที่ในจำนวนเท่ากับในความเสียหายที่จะฟ้อง เรียกร้องค่าหลักความรับผิดทางละเมิด ผู้เสียหายจะฟ้องคดีละเมิดเรียกจ่ายค่าสินไหมทดแทนส่วนนี้ไม่ได้ แต่ตามข้อเสนอหรือโครงการเหล่านี้ยินยอมให้ผู้เสียหายฟ้องคดีละเมิดเรียกค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายส่วนที่เหลืออยู่

Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, p. 143.; M.G. Woodroof III; John R. Fonseca, and Alphonse M. Squillante, Automobile Insurance and No - Fault Law, p. 320, 417-418. เหตุที่โครงการนี้คงรักษาหลักความรับผิดทางละเมิดไว้ เพราะยังคงวางพื้นฐานการชดเชยค่าสินไหมทดแทนอยู่บนการบังคับให้ประกันภัยความรับผิดทางละเมิด ควบคู่ไปกับการบังคับให้ประกันภัยความสูญเสีย

^๒ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, pp. 7, 274-276.

^๓ M.G. Woodroof III ; John R. Fonseca, and Alphonse M. Squillante, Automobile Insurance and No - Fault Law, p. 426-427.; Willis Park Rokes, No - Fault Insurance, p. 121.

นั้นได้คาดคั้นเป็นคดีเสียหายร้ายแรง แต่ดาเป็นคดีเสียหายไม่ร้ายแรง ซึ่งค่าสินไหมทดแทนจากการประกันภัยครอบคลุมแล้ว ผู้เสียหายก็ไม่อาจฟ้องคดีละเมิดอีกได้ นี่เป็นหลักสำคัญของข้อเสนอหรือโครงการประเภทนี้ แต่ข้อเสนอหรือโครงการประเภทนี้หลายโครงการก็พยายามจำกัดขอบเขตการให้สิทธิฟ้องร้องตามหลักกฎหมายละเมิดแก่ผู้เสียหายให้แคบไว้เช่น โครงการของ Hart and Magnuson จำกัดให้ฟ้องคดีละเมิดได้เฉพาะกรณีความเสียหายนั้นเป็น "ความเสียหายอย่างใหญ่หลวง" คือ ทุพพลภาพโดยสิ้นเชิงตลอดชีวิต หรือทุพพลภาพอวัยวะบางส่วน ๗๐ เปอร์เซ็นต์ หรือมากกว่านั้นตลอดชีวิต หรือเสียโฉมอย่างร้ายแรง โครงการของ National Commissioners of Uniform State Law ก็จำกัดให้เรียกได้เฉพาะฟ้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเจ็บปวดและทนทุกข์ทรมานที่เกิน ๕,๐๐๐ ดอลลาร์ กรณีบาดเจ็บสาหัสเท่านั้น จะมีแค่เพียงโครงการ Saskatchewan Plan (และน่าจะรวมถึงโครงการ Basic Protection Plan ด้วย) ที่ความมุ่งหมายเบื้องต้นไม่คุ้มครองการฟ้องร้องคดีละเมิด หรืออีกนัยหนึ่งลดการฟ้องร้องคดีในศาลลง เพียงแค่มุ่งสร้างระบบที่สามารถชดเชยค่าสินไหมทดแทนจำนวนอย่างต่ำที่สุดแก่ผู้เสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ที่ไม่สามารถได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนโดยอาศัยการฟ้องคดีตามหลักความรับผิดชอบทางละเมิดได้เท่านั้น

๕) ความแตกต่างในเรื่ององค์การที่ดำเนินงานตามโครงการนี้และหน่วยงานที่รับผิดชอบ โครงการ Columbia Plan เสนอว่าโครงการจ่ายค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ความ



M.G. Woodroof III ; John R. Fonseca, and Alphonse M. Squillante, Automobile Insurance and No - Fault Law, p. 426. Willis Park Rokes, No-Fault Law, p. 421.

M.G. Woodroof III ; John R. Fonseca, and Alphonse M. Squillante, Automobile Insurance and No-Fault Law, p. 428.

Ibid., p. 320-321, 415.

ถึงความผิด ควรดำเนินการโดยคณะกรรมการพิเศษ (special board) เหมือนกันตามกฎหมายว่าด้วยการจ่ายเงินค่าทดแทนแก่คนงาน ซึ่งคณะกรรมการนี้จะมีหน้าที่จัดการโครงการ จะรับวินิจฉัยข้อเรียกร้องว่าควรจ่ายค่าสินไหมทดแทนจำนวนเท่าใด ส่วนผู้รับประกันภัยและออกกรมธรรม์นั้นควรจะเป็นบริษัทประกันภัยเอกชน กองทุนพิเศษของรัฐบาล หรือบริษัทเอกชนแข่งขันกับกองทุนรัฐบาล โครงการนี้เสนอว่า "ควรเป็นไปตามทางปฏิบัติเช่นเดียวกับการจ่ายค่าทดแทนแก่คนงานของรัฐนั้น ๆ" รายงาน Woodhouse Report ของนิวซีแลนด์คล้ายกับโครงการ Columbia Plan ที่กล่าวนี้ คือ เสนอให้ดำเนินการโดยคณะกรรมการพิเศษที่เรียกว่า "คณะกรรมการชดเชยค่าสินไหมทดแทนเพื่อความปลอดภัยที่เกิดจากอุบัติเหตุ (Accident Compensation Commission) เพราะคณะกรรมการซึ่งเสนอรายงานนี้เห็นว่า การให้คณะกรรมการแห่งชาติดูแลเกี่ยวกับค่าเงินงานโครงการทั้ง ๓ โครงการ (รวมทั้งโครงการ Motor Vehicle Scheme) ที่รายงานนี้เสนอจะเสียค่าใช้จ่ายน้อยกว่าค่าเงินงานโดยบริษัทเอกชน แต่คณะกรรมการนี้อาจแต่งตั้งบริษัทประกันภัยเอกชนเป็นตัวแทนรับประกันภัยได้ คณะกรรมการนี้มีอำนาจในการวินิจฉัยข้อเรียกร้องของผู้เสียหาย ^๒

^๑ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, pp.131-132.; M.G. Woodroof III; John R. Fonseca, and Alphonse M. Squillante, Automobile Insurance and No - Fault Law, pp. 416-417.; Willis Park Rokes, No - Fault Insurance, p. 52.

^๒ D.R. Harris, "Accident Compensation in New Zealand : A Comprehensive Insurance System," The Modern Law Review, pp. 363-365.

แต่โครงการ Saskatchewan Plan แตกต่างจากโครงการทั้งสองข้างต้น เพราะเสนอให้ตัดเอกชนออกไปจากโครงการจ่ายประโยชน์โดยไม่คำนึงถึงความอึดนี้เลยทีเดียว โดยให้องค์กรดำเนินงานและหน่วยงานรับประกันค่าเงินงานโดยองค์กรรัฐบาลที่เรียกว่าสำนักงานประกันภัยรัฐบาลรัฐ Saskatchewan (Saskatchewan Government Insurance Office หรือ SGIO) เป็นหน่วยงานรับประกันภัย ออกกรมธรรม์ประกันภัย รับและวินิจฉัยข้อเรียกร้องของบุคคลเจ็บ โครงการนี้ไม่ได้เสนอให้ใช้คณะกรรมการวินิจฉัยพิเศษแต่อย่างใด^๖

ส่วนโครงการอื่น ๆ คือ โครงการของ Leon Green^๗ โครงการ Basic Protection Plan^๘ โครงการของ Hart และ Magnuson^๙ และโครงการของ National Commissioners on Uniform State Laws^{๑๐} เสนอให้บริษัทประกันภัยเอกชนเป็นหน่วยงานรับประกันภัยและออกกรมธรรม์ โดยให้บริษัทเอกชนได้รับผลประโยชน์ตอบแทนตามสมควร ข้อเสนอของโครงการเหล่านี้ไม่เปลี่ยนแปลงระบบเดิมซึ่งให้บริษัทเอกชนรับประกันภัยภัยแต่อย่างใด

^๖ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, p. 144.; M.G. Woodroof III, John R. Fonseca, and Alphonse M. Squillante, Automobile Insurance and No - Fault Law, p. 418.

^๗ Leon Green, Traffic Victims — Tort Law and Insurance, pp. 83-83, 87-88.

^๘ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, pp. 10, 295.

^๙ Willis Park Rokes, No - Fault Insurance, p. 122.

^{๑๐} M.G. Woodroof III, John R. Fonseca, and Alphonse M. Squillante, Automobile Insurance and No - Fault Law, pp. 427-431.

๖) ความแตกต่างในเรื่องวิธีพิจารณาข้อเรียกร้องค่าสินไหมชดเชยจากโครงการของผู้เสียหาย คดีเหตุที่ข้อเสนอหรือโครงการเหล่านี้รับรู้ถึงความล่าช้าในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหาย ซึ่งเป็นข้อบกพร่องของระบบการชดเชยค่าสินไหมทดแทนเดิมที่เกิดจากความล่าช้าของการดำเนินคดีในศาล เพราะอิงหลักความรับผิดชอบทางละเมิด และนั่น ข้อเสนอหรือโครงการเหล่านี้จึงหาวิธีการให้ผู้เสียหายได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนจากโครงการโดยเร็ว ซึ่งนอกจากกำหนดให้จ่ายค่าสินไหมทดแทนเป็นระยะโดยพลันดังที่กล่าวแล้วในแต่ละโครงการในเรื่องการเสนอข้อเสนอหรือโครงการเหล่านี้ โครงการ Columbia Plan^๖ โครงการ Saskatchewan Plan^๗ และรายงาน Woodhouse Report^๘ ซึ่งจ่ายค่าสินไหมทดแทนตามรายการ และจำกัดจำนวนและระยะเวลาที่จ่ายให้ ได้เสนอให้ลดบทบาทของศาลในคดีอุบัติเหตุทางยานยนต์ลงให้น้อยที่สุดเท่าที่ทำได้ และเสนอให้จัดตั้งคณะกรรมการพิเศษเช่นเดียวกับคณะกรรมการตามกฎหมายเงินค่าทดแทนคนงาน เพื่อดำเนินงานโครงการดังที่กล่าวแล้ว และวินิจฉัยข้อเรียกร้องของผู้เสียหายที่ยื่นต่อคณะกรรมการช่วย ซึ่ง Woodhouse Report เรียกคณะกรรมการนี้ว่า "Accident Compensation Commission" สำหรับโครงการ Saskatchewan Plan แม้ไม่ตั้งคณะกรรมการวินิจฉัยพิเศษใด แต่ให้สำนักงาน Saskatchewan Government Insurance Office เป็นผู้รับและวินิจฉัยข้อเรียกร้องเช่นกัน โดยทั่วไปแล้ว โครงการเหล่านี้

^๖ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, p. 131 at note 15.

^๗ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, pp. 143, 144.; M.G. Woodroof III, John R. Fonsrca, and Alphonse M. Squillante, Automobile Insurance and No - Fault Law, p. 418.

^๘ D.R. Harris, "Accident Compensation in New Zealand : A Comprehensive Insurance System," The Modern Law Review, pp. 364-365.

เสนอให้ใช้วิธีพิจารณาที่ไม่เป็นแบบพิธี (informal) ง่ายและสะดวกกว่าการฟ้องคดีละเมิดใน ศาลตามระบบกฎหมายชดเชยค่าสินไหมทดแทนเดิม ทั้งยังกำหนดเวลาให้คำเป็นกระบวนการพิจารณา แต่ละขั้นตอนไว้ในระยะสั้น ๆ เพื่อให้วิธีพิจารณาเป็นไปโดยรวดเร็ว ตามโครงการเหล่านี้ เมื่อ คณะกรรมการ (สำหรับ Woodhouse Report คือ Accident Compensation Appeal Authority ซึ่งรับอุทธรณ์มาจาก Accident Compensation Commission) วินิจฉัยแล้ว ผู้ที่ไม่พอใจสามารถอุทธรณ์ต่อไปยังศาลได้ (ปกติอุทธรณ์ได้ในปัญหาข้อกฎหมาย) ซึ่งตาม Woodhouse Report คือ ศาลสูงแผนกคดีปกครอง (Administrative Division of Supreme Court) คำวินิจฉัยของศาลให้เป็นที่สุด อย่างไรก็ตาม ตามโครงการ Saskatchewan Plan ถ้าเป็นข้อโต้แย้งกันเกี่ยวกับเรื่องลักษณะและขนาดของความทุพพลภาพ จะอุทธรณ์ไม่ได้ ผู้เสียหายต้องถูกส่งตัวไปให้แพทย์ที่สำนักงานประกันภัยรัฐบาลแต่งตั้งขึ้นตรวจ ความเห็นของแพทย์ ให้เป็นที่สุด

วิธีการของโครงการทั้งสามนี้ นับว่าประสบความสำเร็จ เช่น ตามโครงการ Saskatchewan Plan กล่าวได้ว่า ผู้เสียหายได้รับค่าสินไหมทดแทนตามโครงการทั้งกรณีบาดเจ็บและกรณีเสียชีวิตโดยพลัน ส่วนโครงการ Columbia Plan ผู้เสนอโครงการก็หวังว่า โครงการนี้คงสามารถจ่ายค่าสินไหมทดแทนได้รวดเร็ว เพราะวิธีพิจารณาที่ไม่เป็นรูปแบบ ง่ายและสะดวกกว่าการฟ้องคดีในศาล และเพราะการที่ไม่ต้องพิจารณาปัญหาเกี่ยวกับความประมาท เลินเล่อซึ่งยุ่งยากอีก เนื่องจากโครงการนี้เสนอให้ยกเลิกหลักความรับผิดชอบละเมิด^๒

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

p. 145.

^๒ Ibid., p. 131 at note 15.

ในหลายโครงการ ซึ่งไม่ไ้ระบุค่าสินไหมทดแทนเป็นรายการไว้ดังเช่น โครงการที่กล่าวมาข้างต้น เช่น โครงการของ Leon Green^๑ โครงการ Basic Protection Plan^๒ ไม่ไ้เปลี่ยนแปลงวิธีพิจารณาคดีละเมิดที่ใช้ในระบบการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์เดิม การฟ้องคดีเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากโครงการจ่ายประโยชน์ยังคงต้องดำเนินคดีในศาล เพียงแค่ปรับวิธีพิจารณาเหล่านี้ไ้ใช้กับโครงการจ่ายประโยชน์โดยไม่คำนึงถึงความผิด และโดยเฉพาะปรับใช้กับการจ่ายค่าสินไหมทดแทนเป็นงวด ยิ่งกว่านั้น โครงการหลังยังไ้รักษาระบบการไ้ส่วนโดยคณะลูกขุนไว้ด้วย แต่จำกัดคดีอุบัติเหตุที่จะไ้ส่วนโดยคณะลูกขุนลง คือให้ คดีที่จำนวนค่าสินไหมทดแทนเกินกว่า ๕,๐๐๐ ดอลลาร์ เท่านั้นที่จะต้องไ้ส่วนโดยคณะลูกขุน ส่วนคดีค่าสินไหมทดแทนต่ำกว่านั้น ไม่ต้องไ้ส่วนโดยคณะลูกขุน ส่วนโครงการของ Leon Green นั้น เห็นว่าถ้าตีคดีปะหาเรื่องความผิด (ความประมาทเลินเล่อ) และการกำหนดค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเจ็บปวดและหนทุกข์ ธรรมดาไปแล้ว บทบาทของคณะลูกขุนก็จะลดไปอย่างมาก และในคดีจำนวนมากจะยกเลิกไปโดยสิ้นเชิง นอกจากนี้ ทั้งสองโครงการนี้ยังคงให้โจทก์จ้างทนายว่าความไ้ แต่โครงการ Basic Protection Plan กำหนดให้ผู้รับประกันภัยเป็นผู้จ่าย ในอัตราตามสมควรไม่ไ้หักส่วนจากค่าสินไหมทดแทนของโจทก์ตามระบบเดิม เพื่อแก้ปัญหาที่นี้ซึ่งเป็นปัญหาอยู่ในสหรัฐอเมริกา

๓) ความแตกต่างในเรื่องการเงินของโครงการที่ไ้จ่ายเป็นค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหาย และค่าไ้จ่ายอื่น ๆ โครงการส่วนใหญ่จ่ายค่าสินไหมทดแทนจากเบี้ยประกันที่เจ้าของหรือผู้ขับขี่ยานยนต์จ่ายแก่ผู้รับประกันภัย แต่ก็มีบางโครงการ ไ้มาจากแหล่งอื่น ๆ นอกจากเบี้ยประกัน เช่น รายงาน Woodhouse Report ของนิวซีแลนด์ และโครงการ Saskatchewan Plan ของจังหวัดในแคนาดา ดังกล่าวแล้ว^๓

^๑ Leon Green, Traffic Victim — Tort, Law and Insurance, pp. 88-91.

^๒ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, pp. 10, 293-294.

^๓ ฎ คอนตัน หน้า ๒๕๔, ๓๐๔.

นอกจากสาระความแตกต่างที่กล่าวมานี้ ยังมีสาระบางอย่างที่ควรกล่าวด้วยคือ โครงการ Columbia Plan ไม่ได้ให้ความคุ้มครองผู้ได้รับความเสียหายจากผู้ขับขี่ที่ไม่ได้เอาประกันภัย ชนแล้ว ล้มละลาย หรือไม่ได้มีถิ่นที่อยู่ในสหรัฐนั้นด้วย^๑ (ซึ่งเป็นปัญหาเพราะสหรัฐอเมริกาแบ่งการปกครองออกเป็นรัฐ) แต่ในหลายโครงการได้เสนอให้ความคุ้มครองแก่ผู้เสียหายเหล่านี้ด้วย โดยใช้วิธีการแตกต่างกัน คือ โครงการ Saskatchewan Plan กำหนดให้สำนักงานประกันภัยของรัฐ (SGIO) ซึ่งเป็นผู้รับประกันภัยจ่ายประโยชน์แก่ผู้เสียหายที่เกิดจากยานยนต์ที่ชนแล้วหนีด้วย ถ้าตามข้อเท็จจริงของอุบัติเหตุในคดีนั้น ผู้ขับขี่นั้นต้องรับผิดชอบแก่ผู้เสียหายนั้น^๒ โครงการของ Leon Green เสนอให้จ่ายประโยชน์แก่ผู้เสียหายเนื่องจากผู้ขับขี่ยานยนต์โดยไม่ได้รับความยินยอมจากเจ้าของท้าย และเสนอให้คณะกรรมการประกันภัยแห่งมลรัฐ (State Insurance Commission) ตกลงกับบริษัทประกันภัยเอกชนรวมกันก่อตั้ง "กองทุนประกันภัย" (insurance pool) ขึ้นกองทุนหนึ่ง เพื่อชำระค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ได้รับความเสียหายจากผู้ขับขี่ที่ไม่ได้เอาประกันภัย ชนแล้วหนี และไม่มีถิ่นที่อยู่ในมลรัฐนั้น^๓ ส่วนโครงการ Basic Protection Plan นั้น ได้เสนอให้ก่อตั้งโครงการขึ้นอีกหนึ่งเพื่อชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายเหล่านี้ เรียกว่า "Assigned Claim Plan" ซึ่งมีลักษณะคล้ายโครงการ Assigned Risk Plan ที่มลรัฐ Massachusetts ของสหรัฐอเมริกาใช้เพื่อแก้ปัญหาผู้รับประกันภัยไม่ยอมรับประกันภัย

^๑ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, pp. 135.

^๒ ดู ตอนต้น หน้า ๓๑๕.

^๓ Leon Green, Traffic Victims — Tort Law and Insurance, p. 91, 94.; และดู Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, p. 159 at note 7. ด้วย

ผู้ขายยานยนต์บางคนอยู่แล้ว ผู้รับประกันทั้งหมดจะถูกบังคับให้เข้าร่วมโครงการนี้ และรัฐบาลจะ
 ความรับผิดชอบในการชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายจากผู้ขายที่ไม่ได้เอาประกันภัย
 ชนแล้วหนึ่ง ตามส่วนของจำนวนเบี้ยประกันที่ผู้รับประกันภัยได้รับมาจากการบังคับให้ประกันภัย
 ความสูญเสียตามโครงการนี้^๑



นอกจากนั้น ในบางโครงการคือโครงการของ Hart and Magnuson
 โครงการของ National Commissioners on Uniform State Laws^๒ เล่มที่ ๒๕
 ผู้รับประกันภัยไม่ใหม่พิเศษไม่ยอมรับประกันภัยหรือยกเลิกกรมธรรม์ประกันภัย เว้นแต่ผู้เอาประกัน
 จะไม่ยอมจ่ายเบี้ยประกันหรือถูกถอนใบอนุญาตขับขี่

ทฤษฎีการต่าง ๆ ที่กล่าวนี้ คือ การกำหนดให้องค์กรที่ดำเนินงานโครงการประกัน
 ภัยความสูญเสียเหล่านี้จ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์โดยตรง
 โดยไม่คำนึงถึงความผิด การยกเลิกหลักความรับผิดชอบละเมิดโดยสิ้นเชิง หรือยกเลิกบางส่วน
 และให้ผู้เสียหายฟ้องร้องเรียกค่าสินไหมทดแทนส่วนที่นอกเหนือจากที่ได้รับจากโครงการนี้ได้
 รวมทั้งการกำหนดให้จ่ายเป็นระยะ ๆ และจ่ายโดยพินัยโดยวิธีการเรียกร้องซึ่งรวมไว้เหล่านี้
 จะสามารถแก้ปัญหาผู้เสียหายไม่ได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทน ปัญหาผู้เสียหายได้รับค่าสินไหมทด
 แทนล่าช้าเพราะการดำเนินคดีในศาล ปัญหาค่าสินไหมทดแทนไม่ใคร่ส่วนกับความเสียหายที่เพิ่มขึ้น
 ภายหลัง และปัญหาอื่น ๆ ของระบบกฎหมายเกี่ยวกับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนเดิมที่เกิดจากการ
 ใช้หลักกฎหมายละเมิดเป็นพื้นฐานการชดเชยค่าสินไหมทดแทนได้ไม่มากนัก

^๑ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for
 the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance,
 pp. 9, 288-292.

^๒ M.G. Woodroof III, John R. Fonseca, and Alphonse M. Squillante,
Automobile Insurance and No - Fault Law, p. 426.

^๓ Ibid., p. 431.

๒. การออกกฎหมายซึ่งจ่ายประโยชน์แก่ผู้เสียหายโดยไม่คำนึงถึงความผิดแบบแท้
(Pure No - Fault Enactment)

อาจกล่าวได้ว่า ข้อเสนอหรือโครงการที่กล่าวมาข้างต้นนั้น นับว่ามีอิทธิพลต่อความสนใจในการปฏิรูปปัญหาการชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ในประเทศนั้น ๆ และประเทศอื่น ๆ แต่ไม่ทุกโครงการที่มีอิทธิพลต่อผู้บัญญัติกฎหมายให้ออกกฎหมายตามแนวของโครงการนั้น ๆ แม้โครงการ Columbia Plan ในสหรัฐอเมริกา ประสบความสำเร็จอย่างสูง เป็นจุดเริ่มให้เกิดความเคลื่อนไหวในกฎหมายชดเชยค่าสินไหมทดแทน แต่ก็ไม่มียุติในสหรัฐอเมริกาที่ออกกฎหมายตามโครงการนี้ เพียงแต่มีผลเป็นแนวทางให้รัฐ Saskatchewan ของแคนาดาศึกษาปัญหาต่อมาและเสนอโครงการ Saskatchewan Plan จนประกาศใช้เป็นกฎหมายในที่สุด คือ The Automobile Accident Insurance Act ๑๙๘๖^๑ ซึ่งเป็นแบบอย่างให้รัฐอื่น ๆ ในแคนาดาศึกษาและออกกฎหมายเช่นเดียวกันนี้ สำหรับโครงการอื่น ๆ ข้อเสนอของนักกฎหมายกลุ่มประเทศ Nordic Law และโครงการของ Leon Green ในสหรัฐอเมริกา ไม่เคยประกาศใช้เป็นกฎหมาย ซึ่งอาจเนื่องมาจากข้อเสนอหรือโครงการเหล่านี้เสนอแค่หลักการคร่าว ๆ ไม่มีรายละเอียดเพียงพอ และมีจุดอ่อนในตัวเองซึ่งอาจถูกโต้แย้งได้^๒ ส่วนโครงการของ Hart and Magnuson ซึ่งเป็นสมาชิกสภาสูงสหรัฐอเมริกานั้น ก็ไม่เป็นที่ยอมรับร่าง แม้จะเสนอเข้าสู่การพิจารณาถึง ๒ ครั้ง ในระหว่าง ค.ศ. ๑๙๗๐-๑๙๗๑ ก็ตาม^๓ ข้อเสนอของคณะกรรมการ

^๑ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, pp. 133, 140.

^๒ M.G. Woodroof III; John R. Fonseca, and Alphonse M. Squillante, Automobile Insurance and No-Fault Law, pp. 326-327.

^๓ Willis Park Rokes, No-Fault Insurance, p. 120.

การ National Commissioners on Uniform State Laws ซึ่งเสนอร่างกฎหมาย Uniform Motor Accident Reportations Act ในเดือนสิงหาคม ๑๙๗๒ จากการค้นคว้าก็ไม่พบว่าได้มีการตราออกใช้เป็นกฎหมายในสหรัฐอเมริกาเช่นกัน โครงการที่มีอิทธิพลอย่างสูงต่อการออกกฎหมายแบบนี้ในสหรัฐอเมริกาคือ โครงการ Basic Protection Plan ของศาสตราจารย์ Robert E. Keeton และ Jeffrey O'Connell ซึ่งมลรัฐ Massachusetts ด้รับใช้เป็นกฎหมาย โดยเปลี่ยนแปลงหลักบางและต่อมาข้อเสนอนี้ก็ได้รับการพิจารณากันในหมื่นกฎหมายและบัญญัติกฎหมายของมลรัฐต่าง ๆ ทั่วสหรัฐอเมริกา ปัจจุบันมีหลายมลรัฐในสหรัฐอเมริกาที่ออกใช้กฎหมายแบบนี้ นอกจาก Massachusetts แล้วก็มี Florida, Connecticut, New Jersey Michigan และ New York สำหรับขอเสนอตามรายงาน Woodhouse Report นั้น เนื่องจากคณะกรรมการศึกษาและเสนอรายงานนี้เป็นคณะกรรมการของรัฐบาล รายงานนี้จึงได้รับการประกาศใช้เป็นกฎหมาย Accident Compensation Act ๑๙๗๒ ซึ่งแก้ไขโดย Accident Compensation Amendment (No. ๒) ๑๙๗๓ ในหลายประเทศกำลังศึกษากันว่าควร จะออกกฎหมายว่าด้วยการจ่ายค่าสินไหมทดแทนโดยไม่คำนึงถึงความผิดหรือไม่อย่างไร โดยศึกษาถึงข้อเสนอหรือโครงการต่าง ๆ ที่กล่าวมาด้วย

ในส่วนต่อไปนี้จะกล่าวถึงการออกกฎหมายและลักษณะของกฎหมายแบบนี้ในประเทศและมลรัฐต่าง ๆ ซึ่งจะเลือกยกมากล่าวเป็นแบบอย่างบางประเทศหรือบางมลรัฐ

ก) กฎหมายของรัฐ Saskatchewan ในแคนาดา

การปฏิรูปกฎหมายการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนโดยออกกฎหมายสั่งให้จ่ายค่าสินไหมทด

M.G. Woodroof III; John R. Fonseca, and Alphone M. Squillante,
Automobile Insurance and No-Fault Law, pp. 327-332.

แทนแก่ผู้เสียหายโดยไม่คำนึงถึงความผิด (No-Fault Law) กล่าวได้ว่าเริ่มเป็นครั้งแรกใน รัฐ Saskatchewan ของแคนาดา โดยกฎหมาย Automobile Accident Insurance Act ค.ศ. ๑๙๘๖ (ซึ่งต่อมาได้มีการแก้ไขหลายครั้ง) ตามข้อเสนอ Saskatchewan Plan ของคณะกรรมการศึกษาปัญหาการชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุทาง ยานยนต์ ซึ่งแต่งตั้งขึ้นใน ค.ศ. ๑๙๘๕ และได้มีการก่อตั้งสำนักงานประกันภัยรัฐ Saskatchewan (Saskatchewan Government Insurance Office) ขึ้นดำเนินงานโครงการนี้ ลักษณะของกฎหมายนี้เป็นไปตามโครงการ Saskatchewan Plan ที่คณะกรรมการเสนอ ซึ่งได้กล่าวแล้วข้างต้น

ในส่วนที่ ๒ ของกฎหมายนี้ได้กำหนดให้ "เจ้าของและผู้ขับขี่ยานยนต์ทุกคนต้องเอาประกัน ภัยความสูญเสีย (loss insurance) เพื่อความเสียหายต่อบุคคลที่เกิดจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ เช่น การชนซึ่ง โดยสารในหรือบนยานยนต์ หรือขับขี่ยานยนต์ หรือชนหรือถูกชนทับหรือถูกทับโดย ยานยนต์ที่กำลังวิ่ง" บุคคลผู้เสียหาย รวมทั้งเจ้าของและผู้ขับขี่ยานยนต์ มีสิทธิเรียกค่าสินไหมทดแทน จากผู้รับประกันภัยได้ โดยไม่คำนึงถึงความผิดฝ่ายใด แม้จะได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุ ที่เกิดนอกวิสัยก็ตาม แต่กฎหมายนี้ไม่จ่ายประโยชน์แก่ผู้เมาสุรา ผู้ขับขี่รถโดยไม่มีใบอนุญาต หรือ ห้อยโทนอกคิวรถ

Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, pp. 140-148.; M.G. Woodroof III, John R. Fonseca, and Alphonse M. Squillante, Automobile Insurance and No-Fault Law, pp. 320-321, 417-418.; Willis Park Rokes, No-Fault Insurance, pp. 34-35, Allen m. Linden, Canadian Tort Law, pp. 531-532.

กฎหมายนี้กำหนดประโยชน์ไว้เป็นรายการ ๆ โดยจำกัดจำนวนและระยะเวลาที่จะจ่ายให้ไว้ ตามแบบอย่างกฎหมายการจ่ายเงินค่าทดแทนแก่คนงานที่ประสบอันตราย เช่น ถ้าผู้เสียหายเสียชีวิต จะจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้สืบสันดานลำดับแรก ๙,๕๐๐ ดอลลาร์ และลำดับที่สอง ๑,๕๐๐ ดอลลาร์ ไปจนถึงขั้นสูงสุดไม่เกิน ๑๕,๐๐๐ ดอลลาร์ ในกรณีที่ผู้เสียหายเป็นเด็ก จำนวนค่าสินไหมทดแทนที่จ่ายจะแตกต่างกันไป เริ่มแต่ ๑๐๐ ดอลลาร์ ในกรณีเด็กอายุ ๑ ปี หรือต่ำกว่านั้นไปจนถึง ๑,๐๐๐ ดอลลาร์ สำหรับกรณีเด็กอายุ ๑๕-๑๘ ปี

ผู้บาดเจ็บซึ่งไม่สามารถทำงานได้จะได้รับค่าสินไหมทดแทนเป็นรายสัปดาห์ จำนวน ๖๐ ดอลลาร์ต่อสัปดาห์ เป็นเวลาไม่เกิน ๑๐๔ สัปดาห์ ผู้บาดเจ็บที่เป็นแม่บ้าน (housewife) ก็มีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนเช่นเดียวกันนี้ถ้าทุพพลภาพโดยสิ้นเชิง (total disability) แต่ได้รับเพียง ๑๒ สัปดาห์ และถ้าทุพพลภาพบางส่วนจะได้รับค่าสินไหมทดแทนรายสัปดาห์นี้เพียงครึ่งหนึ่ง คือ ๓๐ ดอลลาร์

นอกจากค่าสินไหมทดแทนที่ได้รับในกรณีเสียชีวิตหรือบาดเจ็บแล้ว ผู้เสียหายยังได้รับค่ารักษาพยาบาลและค่ารักษาพยาบาลไม่เกิน ๔,๐๐๐ ดอลลาร์ ทั้งยังได้รับค่าปลงศพไม่เกิน ๕๐๐ ดอลลาร์ ด้วย

นอกจากนี้ ยังมีการจ่ายค่าสินไหมทดแทนเป็นเงินก้อนแก่ผู้เสียหายสำหรับกรณีสูญเสียอวัยวะของร่างกายด้วย ซึ่งจำนวนที่จ่ายสูงสุดคือ ๔,๐๐๐ ดอลลาร์ สำหรับกรณีแขนขาทั้งสองข้าง เท้าขาทั้งสองข้าง หรือสูญเสียการมองเห็นทั้งสองตา (loss of sight in both eyes) และลดลงไปตามส่วนในรายการที่กำหนดไว้อย่างละเอียด

ในกฎหมายรัฐ Saskatchewan นี้ได้บังคับให้เจ้าของยานยนต์เอาประกันภัยความรับผิด (liability insurance) ด้วยเป็นจำนวน ๓๕,๐๐๐ ดอลลาร์ ซึ่งผู้เสียหายที่เป็นบุคคลภายนอกสามารถเรียกค่าสินไหมทดแทนตามกรมธรรม์ประกันภัยส่วนนี้จากสำนักงานประกันภัยรัฐบาลตั้งเป็นผู้รับประกันภัยได้ แต่ค่าสินไหมทดแทนที่ผู้เสียหายได้รับจากการประกันภัยความสูญเสียซึ่งจ่ายโดยไม่คำนึงถึงความผิดของนำมาหักออกจากค่าสินไหมทดแทนที่ได้รับจากการประกันภัยความรับผิดนี้ ตามกฎหมายของ Saskatchewan ผู้เสียหายจากอุบัติเหตุที่ชนแล้วหนี ก็ได้รับค่าสิน

ใหม่ทดแทนตามกฎหมายนี้เช่นกัน โดยจ่ายตามกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดนี้

นอกจากการจ่ายค่าสินไหมทดแทนโดยไม่คำนึงถึงความผิด และการประกันภัยความรับผิดแล้ว กฎหมายยังได้บังคับให้เจ้าของยานยนต์เอาประกันภัยอย่างกว้างขวาง (comprehensive coverage) เพื่อคุ้มครองความเสียหายแก่ตัวยานยนต์ที่เอาประกันเนื่องจากเพลิงไหม้ ถูกขโมย ชนกัน และอื่น ๆ แต่ผู้รับประกันจะไม่จ่ายค่าสินไหมทดแทน (deductible) ๒๐๐ ดอลลาร์ แรก ของความเสียหายแก่ยานยนต์นั้นในอุบัติเหตุแต่ละครั้ง

เงินที่ใช้จ่ายเป็นค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายตามกฎหมายของรัฐ Saskatchewan นี้ได้มาจาก ๒ ทาง คือ ทางแรก กำหนดให้ผู้อนุญาตชั้นที่ทุกคนจ่ายเบี้ยประกันจำนวนหนึ่ง ทางที่สอง คือการกำหนดให้เจ้าของยานยนต์ที่มาจากทะเบียนรถในแต่ละปีจ่ายเงิน (premium) จำนวนหนึ่งตามรายการที่กำหนดไว้ ทั้งนี้โดยให้ผู้ที่มิบันทึกกระทำผิดกฎจราจรจะเสียมากกว่าผู้ที่ไม่เคยทำผิดกฎจราจร

โครงการการจ่ายค่าสินไหมทดแทนตามกฎหมายรัฐ Saskatchewan ดังที่กล่าว แลคนแล้วว่า ดำเนินการโดยสำนักงาน Saskatchewan Government Insurance Office ซึ่งเป็นสำนักงานรัฐบาล และวิธีการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนก็ต้องเรียกร้องต่อสำนักงานนี้ซึ่งเปรียบได้กับคณะกรรมการพิเศษ (special Board) ของกฎหมายว่าด้วยการจ่ายค่าทดแทนแก่คนงานที่บาดเจ็บ เพื่อให้การจ่ายค่าสินไหมทดแทนเป็นไปโดยรวดเร็ว กฎหมายนี้ได้พยายามลดบทบาทของศาลในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนลง เฉพาะเมื่อมีปัญหาโต้แย้งกันจึงไม่ใช่ปัญหาเกี่ยวกับลักษณะและขนาดของความหตุพลภาพเท่านั้น จึงจะดำเนินคดีต่อไปยังศาล ส่วน ปัญหาโต้แย้งเกี่ยวกับลักษณะและขนาดของความหตุพลภาพ จะลงความเห็นโดยแพทย์ผู้เชี่ยวชาญที่สำนักงานตั้งขึ้น ความเห็นของแพทย์ผู้เชี่ยวชาญนี้เป็นที่สุด

กฎหมายของรัฐ Saskatchewan นี้ทำให้ความคุ้มครองผู้เสียหายจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ได้กว้างขวางกว่าเดิม แม้จำนวนค่าสินไหมทดแทนที่ระบุไว้ในรายการจะต่ำกว่ากฎหมายของ Saskatchewan ก็แก้ปัญหาได้โดยให้ผู้เสียหายมีสิทธิฟ้องร้องเรียกเพิ่มเติมโดยอาศัยหลักความรับผิดทางละเมิดให้ ซึ่งเป็นลักษณะทั่วไปของกฎหมายว่าด้วยการจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายโดยไม่คำนึงถึงความรับผิดแบบแท้ (Pure No-Fault Law)

ข) กฎหมายซึ่งกำหนดให้จ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายโดยไม่ว่าหนึ่งถึงความรับผิดชอบแทนแห่งของออสเตรเลีย

ในออสเตรเลีย ๓ รัฐ คือ รัฐ Victoria และ Tasmania ได้ยอมรับหลักการชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ของกฎหมายนี้ และออกกฎหมายบังคับไว้ใน ค.ศ. ๑๙๗๓ กฎหมายของรัฐ Victoria คือ Motor Accidents Act ๑๙๗๓ ได้กำหนดให้เจ้าของยานยนต์เอาประกันฝ่ายแรก (first-party insurance) เพื่อประโยชน์ของบุคคลเจ็บหรือเสียชีวิตในอุบัติเหตุทางยานยนต์ในรัฐนั้น ผู้เสียหายเกือบทั้งหมดได้รับประโยชน์ตามกฎหมายนี้ ยกเว้นบุคคลที่บาดเจ็บขณะใช้ยานยนต์กระทำความผิด หรือขณะแข่งรถ และบุคคลซึ่งได้รับประโยชน์จากกฎหมายว่าด้วยการจ่ายเงินค่าทดแทนแก่คนงานที่ประสบอันตรายอยู่แล้ว (ขอยกเว้นบุคคลประเภทหลังสุดนี้เหมือนกับกฎหมายของมลรัฐ Massachusetts ที่ระก่กล่าวต่อไป)

กฎหมายของรัฐ Victoria และ Tasmania นั้นว่าได้รับอิทธิพลของกฎหมายรัฐ Saskatchewan ในแคนาดาอยู่มาก ดังจะเห็นจากการกำหนดรายการค่าสินไหมทดแทนที่จะจ่ายไว้ตามแบบกฎหมายว่าด้วยการชดเชยค่าทดแทนคนงานที่ประสบอันตราย ความรายการค่าสินไหมทดแทนนี้ ผู้เสียหายซึ่งทุพพลภาพโดยสิ้นเชิง (total disability) จะได้รับค่าสินไหมทดแทนเพื่อการสูญเสียรายได้จำนวน ๔๐ เปอร์เซ็นต์ ของรายได้สุทธิ แต่ไม่เกิน ๒๐๐ ดอลลาร์ต่อสัปดาห์ เป็นเวลา ๑๐๔ สัปดาห์ ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการสูญเสียบริการ (loss of service) จำนวน ๔๐ เปอร์เซ็นต์ ของค่าจ้างแบบตามสมควร ไม่เกิน ๑๐๔ สัปดาห์ แต่รวมแล้วไม่เกินจำนวน ๒,๐๐๐ ดอลลาร์ และค่ารักษาพยาบาลที่ใช้จ่ายไปตามสมควร เป็นเวลา ๕ ปี หลังจากเกิดอุบัติเหตุ ส่วนกรณีทุพพลภาพบางส่วน (partial disability) จะได้รับค่าสินไหมทดแทนเช่นเดียวกันนี้ แคลคลงตามส่วน

^๑ John G. Fleming, Law of Torts, p. 388.

กรณีประสบอุบัติเหตุเสียชีวิต นอกจากจะให้ค่าปลงศพที่จ่ายไปตามสมควรไม่เกิน ๘๐ เพอร์เซ็นต์ ของค่าใช้จ่ายที่เสียไปแล้ว พึงหมายและบุตรจะได้รับค่าสินไหมทดแทนจำนวน ๕ ใน ๘ ส่วนของรายได้เฉลี่ยสุทธิรายสัปดาห์ แต่ไม่เกินสัปดาห์ละ ๑๒๕ ดอลลาร์ เป็นเวลา ๑๐๘ สัปดาห์

ค่าสินไหมทดแทนที่ได้รับตามกฎหมายการจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายโดยไมคำนึงถึงความผิดนี้ ในคดีสิทธิผู้เสียหายในการฟ้องคดีละเมิด เรียกค่าสินไหมทดแทนส่วนที่เกินได้ แต่ผู้เสียหายต้องเรียกค่าสินไหมทดแทนจากการประกันภัยฝ่ายแรกตามกฎหมายนี้ก่อน เมื่อไม่พอกับความเสียหาย จึงจะมาฟ้องเรียกร้องทางละเมิด ปกติผู้ที่ฟ้องคดีละเมิดก็มักเป็นผู้เสียหายที่ได้รับบาดเจ็บสาหัสซึ่งมีความเสียหายที่ไม่อาจคำนวณเป็นตัวเงิน (non-pecuniary damages) มากและได้รับค่าสินไหมทดแทนตามกฎหมายการจ่ายค่าสินไหมทดแทนโดยไมคำนึงถึงความผิดครบถ้วนแล้ว

กฎหมายของรัฐ Victoria นี้ไม่โยกเลิกกฎหมายบังคับให้ประกันภัยความรับผิดทางยานยนต์ที่ใช้อยู่เดิม ซึ่งยังคงใช้อยู่จนบัดนี้ เงินที่ใช้จ่ายเป็นค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายตามกฎหมายนี้ นอกจากได้จากเบี้ยประกันภัยฝ่ายแรกแล้ว ยังได้จากเบี้ยประกันตามกฎหมายบังคับให้ประกันภัยความรับผิดด้วย ซึ่งเบี้ยประกันจากการประกันภัยประเภทหลังนี้จะจ่ายเมื่อผู้เอาประกันต้องรับผิดทางละเมิดต่อผู้เสียหาย

โครงการจ่ายค่าสินไหมทดแทนตามกฎหมายนี้ของรัฐ Victoria ดำเนินงานโดยคณะกรรมการคณะหนึ่งเรียกว่า "คณะกรรมการอุบัติเหตุทางยานยนต์" (Motor Accident Board) ผู้เสียหายต้องเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากคณะกรรมการนี้ คำวินิจฉัยของคณะกรรมการ ผู้เสียหายอาจอุทธรณ์ต่อไปยังศาลพิเศษเกี่ยวกับคดีอุบัติเหตุทางยานยนต์ (Motor Accident Tribunal) ซึ่งประกอบด้วยบุคคลซึ่งมีคุณสมบัติตามกฎหมาย และจากนั้น หากมีข้อพิพาทโต้แย้งกันเกี่ยวกับข้อกฎหมาย ก็อาจฟ้องคดียังศาลสูง (Supreme Court) เพื่อวินิจฉัยต่อไปได้

กฎหมายการจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายโดยไมคำนึงถึงความผิดแบบแท่งของรัฐ Tasmania คือ Motor Accidents (Liabilities and Compensation) Act ๑๙๗๓ ก็มีลักษณะเช่นเดียวกับกฎหมายของรัฐ Victoria แต่ค่าสินไหมทดแทนที่จ่ายให้มีจำนวนต่ำกว่า

และการจ่ายจะสิ้นสุดลงเมื่อผู้เสียหายขณะคดีละเมิดผู้ทำละเมิด และได้รับค่าใช้จ่ายค่าสินไหมทดแทนตามคำพิพากษาแล้ว

ค) กฎหมายของมลรัฐ Massachusetts ของสหรัฐอเมริกา

มลรัฐ Massachusetts นี้เป็นมลรัฐแรกในสหรัฐอเมริกา ที่ออกใช้กฎหมายแบบนี้ ในวันที่ ๑๓ สิงหาคม ๑๙๗๐ เรียกว่า "Compulsory Personal Injuries Protection Act" โดยได้รับอิทธิพลมาจากโครงการ Basic Protection Plan * กฎหมายนี้ใกล้เคียงกับกฎหมายของรัฐ ๒ รัฐ ในออสเตรเลียที่กล่าวแล้ว คือไม่ได้เสนอให้ยกเลิกกฎหมายบังคับให้ประกันภัยความรับผิดของ Massachusetts (Massachusetts Compulsory Liability Insurance) ซึ่งใช้บังคับอยู่เดิม ตั้งแต่ ค.ศ. ๑๙๒๗ เจ้าของยานยนต์ยังคงถูกบังคับให้เอาประกันภัยความรับผิดเพื่อความเสียหายต่อชีวิตร่างกาย (bodily injury) จำนวน ๕,๐๐๐ ดอลลาร์สำหรับผู้เสียหายคนหนึ่ง ๆ และ ๑๐,๐๐๐ ดอลลาร์สำหรับผู้เสียหายมากกว่าหนึ่งคนในอุบัติเหตุครั้งหนึ่ง ๆ อยู่

ตามกฎหมาย Compulsory Personal Injuries Protection Act ได้บังคับให้เจ้าของยานยนต์เอาประกันภัยฝ่ายแรกในจำนวนอย่างน้อย ๒,๐๐๐ ดอลลาร์ แต่เจ้าของจะเอาประกันภัยในจำนวนสูงกว่านี้ได้ เพื่อจ่ายแก่ผู้เสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์โดยไม่คำนึงถึงความผิดของฝ่ายใด โดยถือว่าการเอาประกันภัยเป็นเงื่อนไขของการจดทะเบียนยานยนต์ในมลรัฐ Massachusetts แต่อุบัติเหตุที่จะได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายจะต้องเกิดขึ้นในมลรัฐดังกล่าว ซึ่งอาจเกิดบนทางหรือสถานที่อื่นซึ่งประชาชนชอบที่จะใช้สอยได้ กฎหมายของมลรัฐนี้บังคับให้เอาประกันคุ้มครองถึงความเสียหายต่อทรัพย์สิน คือ ยานยนต์ของผู้เอาประกันภัยด้วย

M.G. Woodroof III; John R. Fonseca, and Alphonse M. Squillante, Automobile Insurance and No-Fault Law, pp. 443-455, 531-532.; Willis Park Rokes, No-Fault Insurance, pp. 38-48, 221-233, 286.

สำหรับค่าสินไหมทดแทนที่จ่าย กฎหมายนี้ไม่ได้กำหนดเป็นรายการตามแบบอย่างของ
กฎหมายว่าด้วยการจ่ายค่าทดแทนแก่คนงานที่ประสบอันตราย ดังเช่นที่กฎหมายของรัฐ

Saskatchewan และกฎหมายของรัฐ ๒ รัฐ ของออสเตรเลียใช้อยู่ กฎหมายของ Massachusetts
กำหนดให้จ่ายค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายทางเศรษฐกิจ (economic loss) คือ ผู้
เสียหายจะได้รับค่ารักษาพยาบาลเสียไป ภายใน ๒ ปี นับแต่เกิดอุบัติเหตุ (เช่น ค่าเอกซเรย์
ค่าทำฟัน ค่าศัลยกรรม ค่ารถพยาบาล เป็นต้น) และค่าขาดรายได้เป็นจำนวน ๑๕ เปอร์เซ็นต์
ของรายได้เฉลี่ยต่อสัปดาห์ที่สูญเสียไป โดยพิจารณาจากรายได้ในระยะ ๒ ปี ก่อนเกิดอุบัติเหตุ
แต่ค่าสินไหมทดแทนที่จะได้รับในกรณีใดกรณีหนึ่งหรือทั้งสองกรณีรวมกัน จะได้รับไม่เกิน ๒,๐๐๐
ดอลลาร์ (หรือมากกว่านี้ หากเจ้าของยานยนต์เอาประกันภัยคุ้มครองไว้มากกว่านี้) เช่น ถ้า
ผู้เสียหายสูญเสียรายได้ถึง ๒,๐๐๐ ดอลลาร์ และผู้รับประกันภัยจ่ายค่าสินไหมทดแทนตามกฎหมาย
นี้ให้แล้ว ผู้เสียหายจะไม่ได้รับค่ารักษาพยาบาล และหรือค่าขาดรายได้ที่เกิน ๒,๐๐๐ ดอลลาร์
อีก

เพื่อหลีกเลี่ยงความล่าช้าในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนเหล่านี้ กฎหมายได้กำหนดให้ผู้
รับประกันภัยจ่ายเป็นระยะ ๆ ตามกำหนดเวลาและจ่ายเมื่อมีความสูญเสียเพิ่มขึ้น ถ้าผู้รับประกัน
ภัยไม่จ่ายภายใน ๓๐ วัน นับแต่มีความสูญเสียมากขึ้น ผู้เสียหายฟ้องบังคับให้จ่ายค่าสินไหมทดแทน
ถึงกล่าวได้

กฎหมายของรัฐ Massachusetts นี้ ไม่จ่ายค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเจ็บปวดและ
ทนทุกข์ทรมานด้วย ผู้เสียหายต้องไปฟ้องเรียกตามหลักความรับผิดชอบทางละเมิด แต่กฎหมายนี้ก็จำกัด
สิทธินี้โดยให้ฟ้องได้เฉพาะกรณีผู้เสียหายเสียค่ารักษาพยาบาลเกินกว่า ๕๐๐ ดอลลาร์ หรือได้รับ
บาดเจ็บสาหัสเท่านั้น

อย่างไรก็ตาม ก่อนที่จะมีการจ่ายค่าสินไหมทดแทนตามกฎหมาย เช่นนี้ กฎหมายของ มล
รัฐ Massachusetts กำหนดให้นำค่าสินไหมทดแทนที่ผู้เสียหายได้รับจากแหล่งค่าสินไหมทดแทน
หรือประโยชน์จากแหล่งอื่น ๆ ที่จ่ายต่อเนื่องกัน (เช่น ประโยชน์เพื่อความเจ็บป่วย ประโยชน์
เพื่อการว่างงาน และอื่น ๆ) และเงินค่าทดแทนที่จ่ายแก่คนงานที่ประสบอันตรายมาหักออกจาก

ค่าสินไหมทดแทนที่ผู้เสียหาย จะได้รับจากผู้รับประกันภัยความกฏหมายนี้ก่อน

ค่าสินไหมทดแทนที่ผู้เสียหายได้รับจากผู้รับประกันภัยความกฏหมายนี้ ผู้เสียหายไม่มีสิทธิไปฟ้องคดีละเมิดเรียกผู้ทำละเมิดได้อีก ผู้ทำละเมิดได้รับยกเว้นความรับผิดในส่วนนี้ แต่อย่างไรก็ดี ผู้เสียหายมีสิทธิฟ้องคดีละเมิดผู้รับผิดชอบเรียกค่าสินไหมทดแทนส่วนที่เกินจำนวนที่เอาประกันตามกฏหมายนี้ได้



เมื่อผู้รับประกันภัยจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายแล้ว ก็มีสิทธิรับช่วงสิทธิของผู้เสียหายไปเรียกร้องเอาจากผู้เอาประกันภัยของตนที่ผู้ทำละเมิด หรือบุคคลภายนอกที่ผู้ทำละเมิด หรือจากบริษัทประกันภัยของผู้ทำละเมิดตามข้อตกลงระหว่างผู้รับประกันภัยนั้น ๆ ได้ เพราะจะตามกฏหมายมลรัฐ Massachusetts แม้ผู้ชียานยนต์ที่ผู้ทำละเมิดจะไม่ต้องรับผิดต่อผู้เสียหาย เพราะผู้รับประกันภัยของตนจ่ายค่าสินไหมทดแทนไปแทนคน แต่ผู้ชียานยนต์ก็ยังคงรับผิดต่อผู้รับประกันภัยของตน กฏหมายการจ่ายค่าสินไหมทดแทนโดยไม่คำนึงถึงความผิดของมลรัฐนี้ไม่ได้ยกเลิกหลักความผิดโดยสมบูรณ์ (ซึ่งยากจะมีกฏหมายใดตัดหลักกฏหมายละเมิดออกไปโดยสิ้นเชิงได้)

บุคคลผู้เสียหายที่ได้รับความคุ้มครองภายใต้กฏหมายนี้คือ ผู้เอาประกันที่ระบุชื่อไว้ในกรมธรรม์ สมาชิกครอบครัวของผู้เอาประกัน ผู้ชียานยนต์ที่ผู้เอาประกันยินยอมให้กับผู้โดยสาร ในยานยนต์ที่ผู้เอาประกันยินยอมให้โดยสาร รวมทั้งผู้โดยสารด้วยความเอื้อเฟื้อด้วย นอกจากนี้ยังคุ้มครองถึงคนเดินถนนที่ถูกรถคันดังกล่าวชน แม้ขณะถูกชน รถยนต์นั้นจะถูกขโมยไปก็ตาม แต่กฏหมายนี้ไม่คุ้มครองบุคคลที่บุกรุกเข้าไปในรถยนต์ และบุคคลอื่นใดที่ครอบครองยานยนต์โดยไม่มีอำนาจ และไม่คุ้มครองลูกจ้างของเจ้าของยานยนต์ที่เอาประกัน ผู้ที่มีสิทธิได้ประโยชน์ตามกฏหมายเป็นค่าทดแทนคนงาน และผู้ที่ห้อยโหน ผู้ที่เมาสุราหรือเมายา ผู้กระทำผิดอาชญากรรมร้ายแรงซึ่งหลบหนีจากการจับกุม และผู้ทำละเมิดโดยจงใจให้คนหรือผู้อื่นเสียหายด้วย

นอกจากบุคคลที่กล่าวแล้ว กฏหมายของมลรัฐ Massachusetts ก็ให้ความคุ้มครองแก่ผู้เสียหายที่ได้รับความเสียหายจากยานยนต์ที่อยู่นอกมลรัฐ Massachusetts ด้วย โดยกำหนดให้ผู้รับประกันภัยยานยนต์ในมลรัฐกอดังและเข้าร่วมโครงการ Assigned Claims Plan ผู้เสียหายมีสิทธิที่จะเลือกฟ้องคดีละเมิดแก่ผู้ชียานยนต์นอกมลรัฐนั้น หรือเลือกเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน

จากผู้รับประกันภัยตามโครงการได้ และมีข้อสงสัยเกี่ยวกับผู้เสียหายที่จะเลือกให้จำกัผู้เสียหายที่ประสบอุบัติเหตุบนทางหลวง หรือสถานที่สาธารณะเท่านั้น ต่างกับผู้เสียหายอื่น ๆ ซึ่งเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามกฎหมายนี้จากผู้รับประกันภัยใดแมกรณีได้รับความเสียหายนอกทางหลวงหรือทางสาธารณะ

การดำเนินงานโครงการจ่ายค่าสินไหมทดแทนโดยไม่คำนึงถึงความผิดตามกฎหมาย Massachusetts ทำเนียบการรับประกันและจ่ายค่าสินไหมทดแทนโดยบริษัทประกันเอกชนและวิธีพิจารณาข้อเรียกร้องก็ทำเนียบกระบวนการพิจารณาในศาล เช่นคดีละเมิดปกติทั่วไป ไม่ได้ตั้งคณะกรรมการพิเศษแต่อย่างใด ซึ่งแตกต่างกับกฎหมายของจังหวัด Saskatchewan ในแคนาดา กฎหมายของรัฐ Victoria และ รัฐ Tasmania ในออสเตรเลีย ทั้งกล่าวแล้ว แต่อย่างไรก็ตาม การที่ศาลไม่ต้องพิจารณาค่าความประมาทเลินเล่ออีกต่อไป การจ่ายค่าสินไหมทดแทนตามกฎหมายของ Massachusetts ก็สามารถดำเนินการจ่ายได้ไม่ล่าช้า

ง) กฎหมายของประเทศนิวซีแลนด์

ในบรรดาประเทศที่ออกใช้กฎหมายที่ให้จ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายโดยไม่คำนึงถึงความผิดแบบแท้ นิวซีแลนด์นับว่าก้าวหน้าที่สุด เพราะตัดหลักความรับผิดทางละเมิดออกไปโดยสิ้นเชิง นิวซีแลนด์ได้ออกกฎหมาย Accident Compensation Act ๑๙๗๒ เมื่อวันที่ ๒๐ ตุลาคม ๑๙๗๒ ซึ่งต่อมาแก้ไขโดยกฎหมาย ค.ศ. ๑๙๗๖ และให้มีผลใช้บังคับใน ค.ศ. ๑๙๗๘ ตามข้อเสนอของคณะกรรมการ Royal Commission of Inquiry into Compensation for Personal Injury (๑๙๖๗) กฎหมายนี้โดยยกเลิกระบบกฎหมายเดิมเกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายต่อบุคคลที่เกิดจากอุบัติเหตุทุกชนิด รวมทั้งกฎหมายบังคับให้ประกันภัยความรับผิดทางยานยนต์ซึ่งใช้ในกรณีอุบัติเหตุทุกชนิด รวมทั้งกฎหมายบังคับให้ประกันภัยความรับผิดทางยานยนต์ซึ่งใช้ในกรณีอุบัติเหตุทางยานยนต์ด้วย แล้วเปลี่ยนมาใช้ระบบใหม่คือ การจ่ายประโยชน์โดยไม่คำนึงถึงความผิด ซึ่งผู้เสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุทุกชนิดในนิวซีแลนด์ รวมทั้ง

อุบัติเหตุทางยานยนต์ สามารถเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามกฎหมายใหม่นี้ได้ *

กฎหมาย Accident Compensation Act ของนิวซีแลนด์ได้ก่อตั้งกองทุนขึ้น ๓ กองทุน ซึ่งกองทุนหนึ่งในจำนวนนั้น คือ กองทุนยานยนต์ (Motor Vehicle Fund) ตั้งที่กัวแล้ว กองทุนนี้ได้รับเงินเข้ากองทุนจาก ๒ ทาง คือ (๑) บังคับให้เจ้าของยานยนต์จ่ายเงินภาษี (levies) จำนวนหนึ่งเป็นรายปีแก่กองทุนเมื่อมาจดทะเบียนยานยนต์ (๒) บังคับให้ผู้ขับขี่ที่มีใบอนุญาตขับขี่ยานยนต์จ่ายเงินภาษีจำนวนหนึ่ง เป็นรายปีแก่กองทุน ผู้ที่มีบันทึกสถิติการเกิดอุบัติเหตุจะเสียมากกว่าผู้ที่ไม่เคยมีบันทึก บุคคลที่มีหน้าที่จ่ายเงินภาษีนี้ ได้แก่ บุคคลที่เป็นเจ้าของยานยนต์ที่จดทะเบียนหรือมีควรจะจดทะเบียน เจ้าของยานยนต์ที่เป็นชาวต่างประเทศซึ่งเข้ามาอยู่ในนิวซีแลนด์ เจ้าของยานยนต์ที่ใช้ในธุรกิจการค้า (vehicle with trade licence plate) เจ้าของรถยนต์เกษตรกรรม และเจ้าของยานยนต์ที่ถูกหวง รวมทั้งเจ้าของยานยนต์ที่ชำรุดทรุด (invalid carriages) ด้วย กฎหมายนี้ไม่ได้บังคับให้เจ้าของหรือผู้ขับขี่ยานยนต์เอาประกันภัยความสูญเสียเพื่อหาเงินมาใช้จ่ายเป็นค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายทั้ง เช่นกฎหมายของประเทศอื่น ๆ แດอย่างใด ^๒

* Geoffrey W.R. Palmer, "Compensation for Personal Injury : A Requir for the Common Law in New Zealand, The American Journal of Comparative Law, p. 1,; D.R. Harris, " Accident Compensation in New Zealand : A Comprehensive Insurance System," The Modern Law Review, pp. 361-362.

^๒ Geoffrey W.R. Palmer, "Compensation for Personal Injury : A Requir for the Common Law in New Zealand, The American Journal of Comparative Law, p. 37.; D.R. Harris, "Accident Compensation in New Zealand : A Comprehensive Insurance System," The Modern Law Review, pp. 366, 373.

ภายใต้กองทุนยานยนต์นี้ บุคคลทุกคนที่ได้รับความเสียหายต่อบุคคลโดยอุบัติเหตุอัน
 เนื่องจากหรือโดยหรือเกี่ยวข้องกับการใช้ยานยนต์ในนิวซีแลนด์ สามารถเรียกร้องค่าสินไหม
 ทดแทนจากกองทุนนี้ได้ ค่าสินไหมทดแทนนี้จะจ่ายแก่ผู้เสียหาย กฎหมายนี้กำหนดไว้เป็นรายการ
 สำหรับผู้เสียหายทุกคน เพื่อตัดปัญหาซึ่งเคยมีอยู่ตามหลักกฎหมายละเมิดเดิมเกี่ยวกับจำนวนค่า
 สินไหมทดแทนว่าผู้เสียหายคนหนึ่งได้มาก แต่อีกคนหนึ่งได้น้อย ค่าสินไหมทดแทนที่กำหนดไว้จะ
 แบ่งออกได้เป็น ๒ กรณี คือ ค่าสินไหมทดแทนกรณีทุพพลภาพ (incapacity) และกรณีเสียชีวิต

(๑) ค่าสินไหมทดแทนกรณีผู้เสียหายทุพพลภาพ ผู้เสียหายจะได้รับค่าสินไหมทดแทน
 เพื่อความสูญเสียความสามารถในการหารายได้ (loss of earning capacity) (คือค่า
 ขาดค่าจ้าง) ที่สูญเสียไปภายหลังจากสัปดาห์แรก สำหรับการขาดรายได้ในสัปดาห์แรกผู้เสียหาย
 เนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ต้องรับภาระความสูญเสียตนเอง ส่วนค่าขาดรายได้หลังจากนั้นจะ
 ได้รับเป็นจำนวน ๔๐ เปอร์เซ็นต์ ของรายได้ที่สูญเสียไปเนื่องจากความบาดเจ็บระหว่างเวลานั้น
 แต่ไม่เกิน ๒๐๐ ดอลลาร์ต่อสัปดาห์ แม้กรณีบุคคลหนึ่งอายุต่ำกว่า ๒๑ ปี หรือสูงกว่า ๒๑ ปี แต่
 ถ้าตั้งอยู่ในระหว่างอบรมวิชาชีพ ซึ่งไม่มีรายได้ในขณะนั้น ก็ได้รับค่าสินไหมทดแทนเพื่อการขาด
 รายได้เช่นกัน โดยคำนวณจากรายได้ซึ่งเขาจะสามารถหาได้เมื่ออายุเกิน ๒๑ ปี ค่าขาดรายได้
 นี้ ปกติจะจ่ายเป็นงวด เป็นระยะตามที่คณะกรรมการกำหนด (แต่ไม่เกิน ๑ เดือน) แต่คณะ
 กรรมการมีดุลพินิจที่จะเปลี่ยนจากการจ่ายเป็นระยะทั้งหมดหรือบางส่วนเป็นการจ่ายเป็นเงินก้อน
 แทนได้ แต่ก็เฉพาะในข้อยกเว้นบางกรณีซึ่งมีไม่มากนักเท่านั้น นอกจากนี้ คณะกรรมการยังอาจ
 ลด เลื่อนหรือเลิกจ่ายค่าสินไหมทดแทนประเภทนี้ได้ในขณะที่ผู้เสียหายอยู่ในโรงพยาบาล (ยกเว้น
 กรณีที่ผู้เสียหายเสียค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลเอง) หรืออยู่ในเรือนจำได้

Geoffrey W.R. Palmer, "Compensation for Personal Injury : A
 Requir for the Common Law in New Zealand," The American Journal of Com-
 parative Law, pp. 19-23.; D.R. Harris, "Accident Compensation in New
 Zealand : A Comprehensive Insurance System," The Modern Law Review,
 pp. 369-376.

ในกรณีที่ความบาดเจ็บทำให้ผู้บาดเจ็บไม่สามารถหารายได้ได้ตลอดไป (permanent incapacity) กองทุนจะจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้บาดเจ็บ ๔๐ เปอร์เซ็นต์ ของการสูญเสียความสามารถในการหารายได้ตลอดชีวิต ซึ่งอาจเปลี่ยนแปลงได้โดยกฎกระทรวงกำหนดค่าครองชีพ และคณะกรรมการอาจกำหนดค่าสินไหมทดแทนใหม่ได้ ถ้าผู้บาดเจ็บมีสภาพเลวลง แต่ในทางตรงกันข้ามถ้าหลังจากจ่ายแล้ว ผู้บาดเจ็บมีความสามารถหารายได้เพิ่มขึ้น ก็จะลดค่าสินไหมทดแทนลงไม่ได้ ค่าสินไหมทดแทนกรณีนี้จ่ายจนผู้บาดเจ็บมีอายุถึง ๖๕ ปี ซึ่งผู้เสียหายจะได้รับประโยชน์จากโครงการประกันสังคมต่อไป

กรณีที่ผู้บาดเจ็บเป็นผู้ไม่มีรายได้ (non-earners) ค่าสินไหมทดแทนที่จะจ่ายนั้นจะจ่ายค่างกับกรณีผู้ที่มีรายได้ คือ จ่ายเป็นเงินก้อนเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายและเพื่อความสะดวกที่ไม่ใช่ตัวเงิน (non-economic losses)

นอกจากค่าสินไหมทดแทนกรณีขาดรายได้ที่กล่าวแล้ว กฎหมายของนิวซีแลนด์ได้กำหนดให้จ่ายค่าสินไหมทดแทนเป็นเงินก้อนไม่เกิน ๕,๐๐๐ ดอลลาร์ เพื่อความสะดวกที่ไม่ใช่ตัวเงิน หรือไม่ใช่ความสูญเสียทางเศรษฐกิจ (non-economic losses) ในกรณีเสียหายของร่างกายตลอดชีวิตด้วย การจ่ายจะจ่ายเป็นเงินก้อนตามเปอร์เซ็นต์ที่กำหนดไว้ในรายการ แต่ไม่เกิน ๕,๐๐๐ ดอลลาร์ กฎหมายนี้กำหนดกรณีที่จะจ่ายค่าสินไหมทดแทนเพื่อความสะดวกไว้อย่างละเอียด เช่น กรณีเสียแขนข้างหนึ่งหรือเสียส่วนใหญ่ของแขน จ่าย ๔๐ เปอร์เซ็นต์ ของจำนวน ๕,๐๐๐ ดอลลาร์ กรณีเสียนิ้วชี้จ่าย ๑๔ เปอร์เซ็นต์ ของจำนวน ๕,๐๐๐ ดอลลาร์ กรณีที่การสูญเสียอวัยวะนั้นไม่มีระบุไว้ในรายการ คณะกรรมการมีอำนาจกำหนดให้จ่ายในเปอร์เซ็นต์ที่เหมาะสมได้

ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความสะดวกที่ไม่ใช่ตัวเงินกรณีอื่น ๆ คือ ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเจ็บปวดและทนทุกข์ทรมาน ความสูญเสียความรื่นรมย์หรือความสนุกสนานในชีวิต (loss of amenities or capacity for enjoying life) การเสียโฉมและการซื้อหาทางประสาทและประสาทพิการ โดยจ่ายเป็นเงินก้อน ไม่เกิน ๗,๕๐๐ ดอลลาร์ ตามที่คณะกรรมการเห็นว่าเหมาะสม ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความสะดวกกรณีนี้จะกำหนดโดยพิจารณาถึงลักษณะความรุนแรง ระยะเวลา และพฤติการณ์อื่น ๆ ของความสูญเสีย และคำนึงถึงความรู้และรับรู้ของผู้

ผู้บาดเจ็บเกี่ยวกับความบาดเจ็บและสูญเสียของคนตาย และจะจ่ายภายหลังจากที่สภาความบาดเจ็บสูญเสียของผู้เสียหายคงที่แล้ว หรือหลังจาก ๒ ปี นับแต่เกิดอุบัติเหตุ

สำหรับความเสียหายที่เป็นตัวเงิน (pecuniary) หรือความสูญเสียทางเศรษฐกิจ นอกจากค่าชดเชยรายได้ที่กล่าวแล้ว กฎหมายนี้ยังจ่ายค่าสินไหมทดแทนในบางกรณีในจำนวนที่จำกัด เช่น ค่าสินไหมทดแทนเพื่อสูญเสียบริการ (loss of service) ที่สมาชิกครอบครัวผู้บาดเจ็บเสียหายเสียไปเนื่องจากผู้บาดเจ็บซึ่งเคยบริการทำงานบ้านให้ได้รับบาดเจ็บ รวมทั้งค่าของความสนใจเอาใจใส่ที่ผู้บาดเจ็บเคยให้แก่สมาชิกครอบครัว

(๒) ค่าสินไหมทดแทนกรณีเสียชีวิต ในกรณีที่ผู้มียารายได้เสียชีวิต ค่าสินไหมทดแทนกรณีชดเชยรายได้ที่กล่าวมาแล้ว จะจ่ายแก่คู่สมรสที่เป็นหม้าย บุตรและทายาทอื่น ๆ ของผู้เสียชีวิตนั้น กรณีที่คู่สมรสซึ่งเป็นเป้าหมายต้องพึ่งพาอาศัยรายได้ของผู้เสียชีวิตคนเดียว คู่สมรสที่เป็นหม้ายนั้นไม่มีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนครึ่งหนึ่งของรายได้ที่จะจ่ายแก่ผู้มียารายได้หากเขายังมีชีวิตอยู่ แต่กรณีพึ่งพาบางส่วน ค่าสินไหมทดแทนที่จะได้ก็จะลดลงตามส่วน ในกรณีที่ทายาทเป็นบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะซึ่งต้องพึ่งพิงผู้เสียชีวิตคนเดียว เด็กแต่ละคนจะได้รับค่าสินไหมทดแทนคนละ ๑ ใน ๖ ส่วนของค่าสินไหมทดแทนเพื่อการชดเชยรายได้ที่ผู้เสียชีวิตจะได้รับหากมีชีวิตอยู่ แต่กรณีที่มีจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่จะจ่ายแก่ทายาททุกคน (คู่สมรสที่เป็นหม้ายและบุตร) เกินจำนวนขั้นสูงที่กำหนด (คือ ๕๐% ของรายได้ที่สูญเสีย) คณะกรรมการมีอำนาจกำหนดส่วนที่ทายาทแต่ละคนควรจะได้รับ

ในกรณีที่บุคคลอื่นนอกจากบุคคลที่กล่าวแล้วต้องพึ่งพิงผู้เสียชีวิตโดยสิ้นเชิงหรือบางส่วน คณะกรรมการมีอำนาจใช้ดุลพินิจจ่ายให้ตามอัตราที่กำหนด แต่กรณีผู้เสียชีวิตเป็นผู้ไม่มีรายได้ กฎหมายนี้จะไม่จ่ายค่าสินไหมทดแทนเพื่อการชดเชยรายได้ของผู้เสียชีวิตแก่ทายาทผู้เสียชีวิตเลย

นอกจากค่าสินไหมทดแทนกรณีชดเชยรายได้แล้ว กฎหมายยังกำหนดให้จ่ายเงินก้อนแก่คู่สมรสที่เป็นหม้ายที่คงพึ่งพิงผู้เสียชีวิตโดยสิ้นเชิงจำนวน ๑,๐๐๐ ดอลลาร์ และเด็กแต่ละคนที่ต้องพึ่งพิงผู้เสียชีวิตคนเดียวคนละ ๕๐๐ ดอลลาร์ แต่รวมกันทั้งหมดไม่เกิน ๑,๕๐๐ ดอลลาร์ เงิน

ก่อนที่จ่ายแก่ผู้สมรสที่เป็นหม้ายจะถึงที่สุดลงเมื่อสมรสใหม่ โดยปกติเงินก้อนที่จ่ายนั้นจะเท่ากับค่าสินไหมทดแทนเพื่อการขาดรายได้ ๒ ปี

โครงการตามกฎหมายนี้ของนิวซีแลนด์ดำเนินงานโดยคณะกรรมการหนึ่ง เรียกว่า **Accident Compensation Commission** ซึ่งประกอบด้วยสมาชิก ๓ คน มีคุณสมบัติตามกฎหมาย คือ ต้องเป็นเนติบัณฑิตหรือทนายความ (solicitor) ซึ่งมีประสบการณ์ทางปฏิบัติอย่างน้อย ๗ ปี อยู่ในตำแหน่งมีวาระ ๓ ปี แต่อาจได้รับแต่งตั้งใหม่ได้อีก คณะกรรมการนี้เป็นอิสระจากการควบคุมของรัฐบาล สมาชิกผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ไม่ถือว่าเป็นข้าราชการ แต่คณะกรรมการอาจต้องปฏิบัติตามนโยบายของรัฐบาลเกี่ยวกับอำนาจและหน้าที่ของคณะกรรมการ ซึ่งรัฐมนตรีกระทรวงแรงงานแจ้งมาเป็นหนังสือ แต่เพื่อป้องกันรัฐบาลใช้อำนาจโดยไม่ถูกต้อง หนังสือที่รัฐบาลชี้แจงนโยบายมานี้ต้องเสนอต่อรัฐสภา เหตุที่กฎหมายนิวซีแลนด์ใช้คณะกรรมการรัฐบาลเป็นองค์กรบริหารโครงการทั้งหมดเพราะเห็นว่า การให้คณะกรรมการองค์กรเดียวดำเนินงานจะสิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายน้อยกว่าการแยกให้บริษัทประกันภัยค่าเงินเงิน แต่คณะกรรมการอาจแต่งตั้งบริษัทประกันภัย เอกชนเป็นตัวแทนซึ่งมีอำนาจรวบรวมเงินภาษีและจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายได้

ผู้เสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ต้องเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนคือคณะกรรมการนี้ โดยยื่นภายใน ๑๒ เดือน นับแต่เกิดอุบัติเหตุ คณะกรรมการมีกุศลพินิจในการวินิจฉัยจำนวนค่าสินไหมทดแทน เมื่อมีคำวินิจฉัยอย่างไรแล้ว บุคคลใด ๆ ที่ไม่พอใจวินิจฉัยอาจร้องขอภายใน

Geoffrey W.R. Palmer, "Compensation for Personal Injury : A Requir for the Common Law in New Zealand," The American Journal of Comparative Law, pp. 17-18.; D.R. Harris; "Accident Compensation in New Zealand : A Comprehensive Insurance System," The Modern Law Review, pp. 364-365.

๑. เคื่อน โทคณะกรรมการทบทวน (review) คำวินิจฉัยใหม่ คณะกรรมการอาจแต่งตั้งเจ้าหน้าที่และคณะอนุกรรมการทางแพทยชั้นพิจารณาคำฟ้อง โดยให้ผูรรองเสียค่าใช้จ่ายในการพิจารณา หลังจากคณะกรรมการ Accident Compensation Commission วินิจฉัยแล้ว อาจอุทธรณ์ต่อไปยังองค์กรพิจารณาอุทธรณ์ที่เรียกว่า Accident Compensation Appeal Authority ซึ่งประกอบด้วยผู้พิพากษาหรือนักกฎหมายที่มีประสบการณ์ทางศาลได้ องค์กรนี้อาจแต่งตั้งพนักงานประเมินซึ่งมีความรู้ความชำนาญขึ้นเพื่อช่วยเหลือองค์กรนี้จะนั่งพิจารณาในที่เปิดเผย และอาจรับฟังคำพยานหลักฐานใหม่ แต่ไม่จำกัดปฏิบัติตามกฎหมายพยานอย่างเคร่งครัด เมื่อองค์กรนี้วินิจฉัยแล้ว ก็อาจอุทธรณ์ (โดยความยินยอมขององค์กรหรือของศาล) ต่อไปยังศาลสูงแผนกคดีปกครอง (Administrative Division of Supreme Court) ในปัญหาข้อกฎหมายหรือปัญหาสำคัญที่มีผลเกี่ยวกับสาธารณะชนทั่วไปได้ และหลังจากนั้นก็อาจอุทธรณ์ต่อไปยังศาลอุทธรณ์ (Court of Appeal) ในปัญหาข้อกฎหมาย ๑ ้วยความยินยอมของแผนกคดีปกครองหรือศาลอุทธรณ์นั้น

กฎหมาย Accident Compensation Act ๑๙๗๒ ของนิวซีแลนด์ นับว่าเป็นการปฏิรูประบบกฎหมายการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุ (รวมทั้งอุบัติเหตุทางยานยนต์) ถึงขั้นสูงสุดคือตัดหลักความรับผิดชอบทางละเมิดออกไปที่เดียว ประเทศอื่น ๆ กำลังสนใจว่า กฎหมายนี้จะใช้จะประสบผลสำเร็จมากน้อยเพียงใดในนิวซีแลนด์ เพื่อนำไปเป็นแนวทางปฏิรูประบบกฎหมายเกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่ออุบัติเหตุในประเทศตนต่อไป

๒. ข้อเสนอหรือโครงการหรือการออกกฎหมายซึ่งกำหนดให้จ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายโดยไม่คำนึงถึงความผิดแบบเต็ม (Modified No-Fault Law)

ในช่วงเวลาเดียวกันกับที่มีข้อเสนอหรือโครงการและการออกกฎหมายให้จ่ายค่าสินไหม

๑ D.R. Harris, "Accident Compensation in New Zealand : A Comprehensive Insurance System," The Modern Law Review, pp.364-365.

ทดแทนแบบแท้ ก็มีผู้พยายามแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่องของกฎหมายเกี่ยวกับการชดเชยค่าสินไหม
 ทดแทนแบบแท้ ก็มีผู้พยายามแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่องของกฎหมายเกี่ยวกับการชดเชยค่าสินไหม
 ทดแทนแก่ผู้เสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุที่โศกเศร้า โดยเสนอขอเสนอหรือโครงการและมีการออก
 กฎหมายจำนวนมากที่เรียกว่า No-Fault Law เช่นกัน แต่แตกต่างกับโครงการและกฎหมาย
 แบบแท้ที่ว่า ข้อเสนอหรือโครงการและการออกกฎหมายเหล่านี้ไม่ได้บังคับให้ประกันภัย หรือไม่
 ilyยกเลิกหลักความผิดทางละเมิด หรือทั้งสองประการ เพียงแต่ขยายขอบเขตประโยชน์หรือค่า
 สินไหมทดแทนของการประกันภัยความสูญเสียเดิมที่จ่ายเป็นการรักษาพยาบาล พยาบาล และค่า
 สินไหมทดแทนเพื่อการตายเนื่องจากอุบัติเหตุเท่านั้น ภัยเหตุที่ข้อเสนอหรือโครงการหรือการ
 ออกกฎหมายเหล่านี้ไม่ได้บังคับให้ประกันภัย หรือยกเลิกหลักความรับผิดชอบทางละเมิดที่วางอยู่บน
 หลักความผิด หรือทั้งสองประการ ซึ่งตรงกันข้ามกับข้อเสนอหรือโครงการแบบแท้ (ที่บังคับให้
 ประกันภัยและคดีสิทธิผู้เสียหายในการฟ้องคดีตามหลักความรับผิดชอบทางละเมิดโดยสิ้นเชิง หรืออย่าง
 น้อยก็ในส่วนที่ผู้เสียหายได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนจากการประกันภัยตามข้อเสนอหรือโครงการ
 นั้นแล้ว จึงมีผู้เรียกข้อเสนอหรือโครงการและกฎหมายแบบนี้ว่า ข้อเสนอหรือโครงการหรือกฎหมาย
 ซึ่งให้จ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายโดยไม่คำนึงถึงความผิดแบบเต็ม (Modified No-Fault

๑. ข้อเสนอหรือโครงการซึ่งกำหนดให้จ่ายค่าสินไหมทดแทนโดยไม่คำนึงถึงความ
ผิดแบบเต็ม (Modified No-Fault Proposals)

ก) การเสนอขอเสนอหรือโครงการให้จ่ายค่าสินไหมทดแทนโดยไม่คำนึงถึง
ความผิดแบบเต็ม

ข้อเสนอหรือโครงการซึ่งให้จ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายโดยไม่คำนึงถึงความ
 ผิดที่เข้าลักษณะเป็นแบบเต็มนี้มีอยู่เป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะในสหรัฐอเมริกา แต่จะกล่าวถึง
 เฉพาะบางข้อเสนอหรือโครงการเท่านั้น ดังนี้

๑) โครงการ "Full Aid" Plan ในสหรัฐอเมริกา

ในปี ๑๙๕๔ ซึ่งอยู่ในระยะที่มีความเคลื่อนไหวเสนอให้มีการใช้กฎหมายซึ่งกำหนดให้
 จ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายทางยานยนต์โดยไม่คำนึงถึงความผิด ศาสตราจารย์ Albert-

A. Ehrenzweig แห่งคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัย California ได้เสนอโครงการที่เรียกว่า "Full Aid" Plan หรือ Insurance ในหนังสือ "Full Aid Insurance for the Traffic Victim — A Voluntary Compensation Plan (Berkeley : University of California Press, ๑๙๕๘) ซึ่งคล้ายกับโครงการ Columbia Plan ลักษณะสำคัญของโครงการมีดังนี้

(๑) โครงการนี้เสนอให้เจ้าของหรือผู้ขับขี่ยานยนต์เอาประกันภัยฝ่ายแรกที่ผู้ใดเสนอเรียกว่า "Full Aid" Insurance ซึ่งจะจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายโดยไม่คำนึงถึงหลักประมาณเงินและควมรับผิดชอบทางละเมิด แต่ลักษณะพิเศษของโครงการนี้คือ โครงการนี้ไม่บังคับให้เจ้าของยานยนต์เอาประกันภัยดังกล่าว แต่จงใจให้เจ้าของยานยนต์เอาประกันภัยโดยกำหนดว่า ผู้เอาประกันภัยจะหลุดพ้นจากความรับผิดชอบทางละเมิดเพื่อความประมาณละเมิดธรรมดาอย่างน้อยก็ในส่วนของความเสียหายที่ผู้เสียหายได้รับค่าใช้จ่ายค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัย ถ้าเขาเอาประกันภัย (แต่ไม่หลุดพ้นจากความรับผิดชอบเพื่อความประมาณเงินเลืออย่างร้ายแรง)

(๒) ประโยชน์หรือค่าสินไหมทดแทนที่จ่ายตามโครงการนี้กำหนดไว้เป็นรายการ ๆ (scheduled benefits) อย่างคร่าว ๆ คล้ายกับของกฎหมายว่าด้วยการจ่ายค่าทดแทนแก่คนงานที่ประสบอันตราย

(๓) ค่าสินไหมทดแทนเหล่านี้จะจ่ายเป็นงวดหรือระยะมากกว่าจะจ่ายเป็นเงินก้อน แม้ว่าการจ่ายเป็นเงินก้อนจะกระทำในบางกรณี

(๔) โครงการนี้คุ้มครองจ่ายค่าสินไหมทดแทนเฉพาะเพื่อความเสียหายทางเศรษฐกิจ และเพื่อความเสียหายคอบุคคล ไม่จ่ายค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเจ็บปวดและทนทุกข์ทรมาน และเพื่อความเสียหายแก่ทรัพย์สินด้วย

(๕) โครงการนี้ให้ความคุ้มครองจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายจากการขับขี่ยานยนต์ทุกคน เว้นแต่ผู้ที่จงใจฆ่าตัวตายหรือทำร้ายตนเอง

(๖) โครงการ "Full Aid" Plan ยังคงรักษาหลักความรับผิดไว้ ไม่ได้เสนอ

ให้คิดหลักความรับผิดทางละเมิด ผู้เสียหายยังคงฟ้องคดีละเมิดให้ผู้ทำละเมิดรับผิดชอบหลักละเมิด
โดยความปกติ โครงการนี้เพียงแค่มุ่งประกันว่าผู้เสียหายจะได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนจำนวนหนึ่ง
เท่านั้น



(๑) องค์กรที่ดำเนินงานโครงการนี้ คือบริษัทประกันภัยเอกชน ซึ่งจะเป็นผู้รับผิดชอบ
และจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหาย

(๒) เกี่ยวกับวิธีพิจารณา โครงการนี้เสนอให้ตั้งคณะอนุญาโตตุลาการขึ้นวินิจฉัยปัญหา
ข้อโต้แย้ง แต่ไม่ได้กำหนดวิธีพิจารณาไว้พิเศษดัง เช่นกฎหมายว่าด้วยการจ่ายค่าทดแทนแก่คนงาน
ที่บาดเจ็บ ซึ่งโครงการนี้ถือเป็นแบบอย่าง

(๓) โครงการ "Full Aid" Plan ได้เสนอให้จัดตั้ง "กองทุนชดเชยค่าสินไหมทด
แทนแก่ผู้เสียหายที่ไม่ได้รับชดเชย" (uncompensated injury fund) เพื่อคุ้มครองจ่ายค่าสิน
ไหมทดแทนแก่ผู้ได้รับความเสียหายจากยานยนต์ที่ไม่ได้เอาประกันผู้ขับขี่ยานยนต์ชนแล้วหนี ผู้ขับ
ยานยนต์ล้มละลายและที่ไม่ควรรับผิดชอบทางละเมิดด้วย กองทุนนี้จะดำเนินงานโดยบริษัทประกันภัย
เอกชน โดยได้รับเงินเข้ากองทุนจาก ๓ ทาง คือ (๑) จากเงินส่วนหนึ่งของผู้เสียหายที่ได้รับจาก
ผู้ขับขี่ที่ประมาทเดินเลี้ยวทางอาญา ซึ่งตามกฎหมาย Common Law เรียกว่า "ค่าปรับทางละเมิด"
(Tort fine) (๒) จากเงินที่ผู้ดำเนินงานกองทุนรับช่วงสิทธิผู้เสียหายไปฟ้องเรียกจากผู้ทำละเมิด
ได้ และ (๓) จากเงินภาษีทั่วไปซึ่งจ่ายอุดหนุนกองทุน

ลักษณะสำคัญที่ทำให้โครงการนี้เป็น Modified No-Fault Proposal คือการไม่
บังคับให้เอาประกันภัย และไม่ยกหลักความรับผิดทางละเมิด

Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for
the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance,
pp. 165-171.; M.G. Woodroof III; John R. Fonseca, and Alphonse M.
Squillante, Automobile Insurance and No-Fault Law, pp. 322-323, 489-490.
; Willis Park Rokes, No-Fault Insurance, pp. 52-53.

๒) โครงการของคณะกรรมการ Nordic Committees

ในระหว่าง ค.ศ. ๑๙๕๗-๑๙๕๘ ในประเทศที่ยกเป็นแบบอย่างของกลุ่ม Nordic Law ได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการขึ้นในแต่ละประเทศเพื่อร่างกฎหมายใหม่เกี่ยวกับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนเพื่ออุบัติเหตุทางยานยนต์ให้ทันสมัยและรูปแบบเดียวกัน คณะกรรมการเหล่านี้ได้เสนอให้กำหนดให้บุคคลรับผิดโดยเด็ดขาด (strict liability) เพื่อความเสียหายที่เกิดจากยานยนต์ และให้เอาประกันภัยโดยตรงไว้เพื่อประโยชน์ของผู้เสียหายเกี่ยวกับข้อเสนอนี้ ผู้เขียนไม่มีรายละเอียดในข้อมูลมากนัก แต่พอจะศึกษาจากลักษณะกฎหมายของฟินแลนด์และนอร์เวย์ที่มีอยู่ในข้อมูล เพราะกฎหมายทั้งสองประเทศนี้ออกมาจากข้อเสนอของคณะกรรมการเหล่านี้ จากกฎหมายของทั้งสองประเทศนี้จะเห็นได้ว่า โครงการของประเทศทั้งสองเสนอให้ออกกฎหมายซึ่งกำหนดให้จ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายโดยไม่คำนึงถึงความผิดแบบเต็ม เพราะโครงการเหล่านี้ยังคงรักษาสติของผู้เสียหายในการฟ้องคดีละเมิดผู้ทำละเมิดไว้

๓) โครงการ Road Security Scheme ในฝรั่งเศส

ในฝรั่งเศสมีความเคลื่อนไหวในการศึกษาเกี่ยวกับกฎหมายการชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์เช่นกัน โครงการศึกษาเช่นนี้เรียกรวม ๆ ว่า "Road Security Scheme" โครงการที่จะกล่าวต่อไปนี้เป็นโครงการในความเห็นของศาสตราจารย์

Bernhard Gomard, "Compensation for Automobile Accidents in the Nordic Countries," The American Journal of Comparative Law, pp. 84-85.; Anders Vinding Kruse, "The Scandinavian Law of Torts — Theory and Practice in the Twentieth Century," The American Journal of Comparative Law, p. 66.; Knut S. Selmer, "Interactions between Insurance and Tort Theories in the Norwegian Law of Personal Injuries," The American Journal of Comparative Law 18 (Number 1, 1970), p. 149.

André Tunc แห่งคณะนิติศาสตร์และเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัย Paris (Sorbonne) ซึ่งได้อธิบาย
ในหนังสือเล่มหนึ่งในปี ๑๙๖๖ ลักษณะสำคัญของข้อเสนอนี้มีดังนี้

(๑) โครงการนี้บังคับให้เจ้าของยานยนต์ทุกคนเอาประกันภัยความสูญเสียที่เกิดจาก
ยานยนต์เพื่อจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายโดยไม่คำนึงถึงความผิด การประกันภัยจะคิดไปกับ
ตัวยานยนต์ ครามไทที่ยังมีการจ่ายเบี้ยประกันภัย การประกันภัยก็ยังมีผลบังคับ

(๒) ประโยชน์หรือค่าสินไหมทดแทนที่จ่ายตามโครงการนี้ ไม่ได้กำหนดไว้เป็นราย
การ (scheduled benefits) ซึ่งจำกัดจำนวนและระยะเวลาที่จะจ่ายในแต่ละรายการได้
กล่าวคือโครงการนี้เสนอให้จ่าย (๑) ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการรักษาพยาบาล ค่าโรงพยาบาล
ค่าจ้างพยาบาลเข้าใช้ รวมทั้งค่ากายภาพบำบัด ซึ่งจ่ายไปตามสมควร โดยไม่จำกัดจำนวน (๒)
ค่าใช้จ่ายในการนำคนเจ็บส่งโรงพยาบาล และค่าปลงศพตามจำนวนสมควรที่จำกัดไว้ (๓) ค่า
ชดเชยรายได้ ซึ่งจ่ายแก่ผู้ที่ไม่ม้อาชีพ แต่ทำงานบางอย่าง เช่น เป็นแม่บ้าน ทวด และ (๔) ใน
กรณีที่อยู่เสียหายเสียชีวิต ทายาทจะได้รับจ่ายค่าสินไหมทดแทนจำนวนหนึ่งซึ่งกำหนดไว้ตามจำนวน
ที่อยู่เสียหายจะได้รับการเลี้ยงดูจากผู้เสียชีวิตและตามจำนวนรายได้ของผู้เสียชีวิต

ค่าสินไหมทดแทนเหล่านี้ โครงการนี้เสนอให้จำกัดจำนวนขั้นสูงและขั้นต่ำไว้ด้วย และ
เสนอให้กำหนดจำนวนไว้แน่นอน แต่อาจจะจ่ายให้มากหรือน้อยกว่านั้นได้เมื่อมีเหตุผลพิเศษ และ
ให้ศาลมีอำนาจพิจารณาค่าชดเชยรายได้ใหม่ภายใน ๓ ปี เมื่อผู้เสียหายชดเชยรายได้มากกว่าที่ศาล
กำหนดไว้เดิม

(๓) โครงการนี้กำหนดว่า การจ่ายค่าสินไหมทดแทนจะจ่ายเป็นเงินก้อน หรือจ่าย
เป็นระยะหรือวงกบนั้น แล้วแต่กรณีจะตกลงกันหรือให้ศาลวินิจฉัยในคดีเป็นเรื่อง ๆ ไป

(๔) โครงการนี้เสนอให้จ่ายค่าสินไหมทดแทนเพื่อความสูญเสียทางเศรษฐกิจ และ
ความเสียหายต่อบุคคล ไม่จ่ายค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายทางจิตใจ หรือเพื่อความเจ็บ
ปวดและหนททุกข์ทรมาน และความเสียหายแก่ทรัพย์สิน (ตัวยานยนต์ที่เอาประกันภัย) ด้วย

(๕) โครงการ Road Security Scheme คุ้มครองจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ทุกคน

ที่ได้รับความเสียหายจากยานยนต์ รวมทั้งผู้รับยานยนต์คันที่เอาประกันภัยซึ่งได้รับความเสียหาย และ ผู้เสียหายจากการทำละเมิดของผู้ขับขี่รถคันอื่นมาขับ ผู้ขับที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ ผู้ขับที่มีใบมา และผู้ขับหรือผู้โดยสารที่อยู่ในรถคันนั้นทั้งจงใจก่อความเสียหายแก่ผู้เสียหาย แต่ผู้รับประกันภัยซึ่งจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายไปมีสิทธิฟ้องร้องเรียกคืนจากผู้ทำละเมิดเหล่านี้ได้ บุคคลที่ไม่ได้รับความคุ้มครองตามโครงการนี้คือ ผู้โดยสารที่ถูกศาลลงโทษจำคุกเนื่องจากประพฤติกินยาอย่างร้ายแรงหรือถูกลงโทษฐานขับรถขณะเมาสุรา และผู้จงใจทำร้ายตัวเอง

(๖) โครงการ Road Security Scheme ไม่ไต่ยกเลิกหรือตัดสิทธิฟ้องคดีละเมิดของผู้เสียหายที่มีต่อผู้ทำละเมิด เพียงแต่กำหนดให้นำประโยชน์ที่ได้จากโครงการไปหักออกจากเงินค่าสินไหมทดแทนที่ผู้เสียหายจะได้รับจากผู้ทำละเมิด ลักษณะเช่นนี้ทำให้โครงการนี้มีลักษณะเป็น Modified No-Fault Proposal

(๗) โครงการ Road Security Scheme ยังคงให้บริษัทประกันภัยเอกชน เป็นผู้รับประกันภัยและจ่ายค่าสินไหมทดแทนอยู่เช่นเดิม

(๘) เกี่ยวกับวิวิจการศึกษา ยังคงให้ผู้เสียหายที่ถูกโต้แย้งจากบริษัทประกันภัยนำคดีขึ้นสู่ศาล แต่เนื่องจากศาลไม่คงพิจารณาปัญหาเกี่ยวกับความรับผิดชอบ พิจารณาเฉพาะเรื่อง ขนาดและจำนวนความเสียหาย โครงการนี้จึงเสนอให้ใช้ผู้พิพากษาเพียงนายเดียวโดยมีผู้ชำนาญการเป็นผู้ช่วย

ลักษณะสำคัญที่ทำให้โครงการนี้เป็น Modified No-Fault Proposal ก็คือการบังคับให้เอาประกันภัยความสูญเสีย และการยังคงรักษาหลักความรับผิดชอบทางละเมิดไว้

André Tunc, "Traffic Accident Compensation in France : The Present Law and A Controversial Proposal," Harvard Law Review, pp. 1425-1433.

ข) ลักษณะที่เหมือนกันของโครงการ

ข้อเสนอหรือโครงการ "Full Aid" Plan และ Road Security Scheme มีลักษณะเหมือนกันคือ เสนอให้เจ้าของหรือผู้ขับขี่ยานยนต์เอาประกันอุบัติเหตุ (ประกันฝ่ายแรก) เนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ ๑ ไว้กับบริษัทประกันภัยเอกชน ๒ เพื่อจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายเกือบทั้งหมด รวมทั้งเจ้าของและผู้ขับขี่ยานยนต์ (ยกเว้นบุคคลบางคนที่ไม่คุ้มครอง เช่น ผู้ที่จงใจฆ่าตัวตาย) ๓ โดยไม่คำนึงถึงความผิดของบุคคลใด ๔ แต่ข้อเสนอหรือโครงการเหล่านี้ไม่ได้เสนอให้ยกเลิกหลักความรับผิดทางละเมิด แม้แต่ในส่วนความเสียหายที่ค่าสินไหมทดแทนจากการประกันภัยความสูญเสียทดแทนแล้ว ยังคงยินยอมให้ผู้เสียหายมีสิทธิฟ้องเรียกค่าสินไหมทดแทนตามหลักกฎหมายละเมิดตามปกติ แต่อาจนำค่าสินไหมทดแทนที่ได้รับจากผู้รับประกัน

Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, p. 165.; M.G. Woodroof III ; John R. Fonseca, and Alphonse M. Squillante, Automobile Insurance and No-Fault Law, pp. 322,489.; willis Park Rokes, No-Fault Insurance, p. 52.; André Tunc, "Traffic Accident Compensation in France : The Present Law and A Controversial Proposal," Harvard Law Review, p. 1425.

๒ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, p. 167.; André Tunc, "Traffic Accident Compensation in France : The Present Law and A Controversial Proposal," Harvard Law Review, p. 1425.

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

ภัยตามโครงการเหล่านี้ไปหักออกจากค่าสินไหมทดแทนที่จะได้รับจากผู้ทำละเมิด" นอกจากนี้
 นี้ โครงการ "Full Aid" Plan และ Road Security Scheme จะไม่จ่ายค่าสินไหมทดแทน
 เพื่อความเจ็บปวดและทนทุกข์ตรมาณ^๒ และเพื่อความเสียหายแก่ทรัพย์สินด้วย^๓

p. 166.; André Tunc "Traffic Accident Compensation in France : The Present Law and A Controversial Preposal," Harvard Law Review, pp. 1425-1426, 1429-1431.

Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, p. 166.; M.G. Woodroof III ; John R. Fonseca, and Alphonse M. Squillante, Automobile Insurance and No-Fault Law, pp. 322, 490.; Willis Park Rokes, No-Fault Insurance, p. 53.

M.G. Woodroof III ; John R. Fonseca, and Alphonse M. Squillante, Automobile Insurance and No-Fault Law, pp. 322, 490.; Willis Park Rokes, No-Fault Insurance, p. 53.; André Tunc, "Traffic Accident Compensation in France : The Present Law and A Controversial Preposal," Harvard Law Review, pp. 1428-1429.

Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, p. 166.; M.G. Woodroof III ; John R. Fonseca, and Alphonse M. Squillante, Automobile Insurance and No-Fault Law, p. 490.; Willis Park Rakes, No-Fault Insurance, p. 53.; André Tunc, "Traffic Accident Compensation in France : The Present Law and A Controversial Proposal," Harvard Law Review, pp. 1427-1428.

Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for

ค) ข้อแตกต่างระหว่างข้อเสนอหรือโครงการเหล่านี้

ข้อเสนอหรือโครงการเหล่านี้มีข้อแตกต่างกันในหลายประการ ประการแรก โครงการ Road Security Scheme เสนอให้บังคับเจ้าของหรือผู้ขับขี่ยานยนต์ให้เอาประกันภัยนี้ โดยถือเป็นเงื่อนไขของการจดทะเบียนยานยนต์ แต่โครงการ "Full Aid" Plan ให้การเอาประกันภัยเป็นไปด้วยความสมัครใจ โดยใช้มาตรการหลายอย่างที่จะจูงใจให้เอาประกันภัยตามข้อเสนอ อย่างแรกคือ การให้ผู้ที่เอาประกันภัยได้ปลดเปลื้องความรับผิดชอบทางละเมิดเพื่อความประมาทเดินเลอธรรมในส่วนความเสียหายที่การประกันภัยนั้นได้คุ้มครองแล้ว อย่างที่สองคือ การกำหนดให้อัตราเบี้ยประกันภัยต่ำลงได้ เนื่องจากโครงการนี้ค้ำค่าใช้จ่ายในกรณีเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนออกไปแล้ว ซึ่งจะจูงใจให้มีผู้เอาประกันภัยมากขึ้น และอย่างที่สามก็คือ โดยการแก้กฎหมายซึ่งมีผลในการประกันว่าจำเลยสามารถรับผิดชอบค่าใช้จ่ายได้ (financial responsibility laws) กำหนดให้ผู้ขับขี่เอาประกันภัยตามโครงการนี้หลังจากเกิดอุบัติเหตุครั้งแรก ^๒

ประการที่สอง โครงการ "Full Aid" Plan กำหนดค่าสินไหมทดแทนที่จะจ่ายไว้เป็นรายการ (scheduled benefits) เหมือนกฎหมายว่าด้วยการจ่ายค่าทดแทนแก่คนงานที่

the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, p.166.; M.G. Woodroof III ; John R. Fonseca, and Alphonse M. Squillante, Automobile Insurance and No-Fault Law, p. 490.; Willis Park Rokes, No-Fault Insurance, p. 53.; André Tunc, "Traffic Accident Compensation in France : The Present Law and A Controversial Proposal," Harvard Law Review, p. 1431.

André Tunc, "Traffic Accident Compensation in France : The Present Law and A Controversial Proposal," Harvard Law Review, p. 1425.

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

ประสบอันตราย ซึ่งจำกัดจำนวนและระยะเวลาที่จะจ่ายในแต่ละรายการไว้^๑ แต่ตรงกันข้าม ข้อเสนอของโครงการ Road Security Scheme ไม่ได้กำหนดไว้เป็นรายการ แต่กำหนดเป็นเงินจำนวนหนึ่งเพิ่มชดเชยเป็นค่าใช้จ่ายที่ผู้เสียหายได้เสียไป^๒ เพราะเห็นว่าการกำหนดค่าสินไหมทดแทนในรูปรายการค่าสินไหมทดแทนจะต่ำ เนื่องจากต้องจำกัดจำนวนไว้ในแต่ละรายการ

ประการที่สาม โครงการ "Full Aid" Plan เสนอให้จ่ายค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายเป็นงวดหรือระยะ ๆ มากกว่าเป็นเงินก้อน ซึ่งจะจ่ายในบางกรณีเท่านั้น^๓ แต่โครงการ Road Security Scheme นั้น การจ่ายจะจ่ายเป็นงวดหรือเงินก้อนแล้วแต่กรณีจะตกลงกันหรือไม่ตกลงกัน ศาลก็จะเป็นผู้พิจารณาตามสภาพการณ์แต่ละกรณี^๔

pp.167-169.; M.G. Woodroof III ; John R. Fonseca, and Alphonse M. Squillante, Automobile Insurance and No-Fault Law, pp. 322-323, 489-490. ; willis Park Rokes, No-Fault Insurance, p. 52.

Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, p. 166.; M.G. Woodroof III; John R. Fonseca, and Alphonse M. Squillante, Automobile Insurance and No-Fault Law, pp. 322, 490.; Willis Park Rokes, No-Fault Insurance, p. 53.

^๒ André Tunc "Traffic Accident Compensation in France : The Present Law and A Controversial proposal," Harvard Law Review, pp. 1427, 1429.

^๓ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, p. 167.; M.G. Woodroof III; John R. Fonseca, and Alphonse M. Squillante, Automobile Insurance and No-Fault Law, p. 490.; Willis Park Rokes, No-Fault Insurance, p. 53.

ประการที่สี่ คือความแตกต่างในเรื่องวิธีพิจารณา โครงการ "Full Aid" Plan ให้คณะกรรมการ (arbitrator) เป็นผู้พิจารณาข้อโต้แย้งเกี่ยวกับการจ่ายค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยความสูญเสีย แต่โครงการ Road Security Scheme ศาลเป็นผู้พิจารณา

นอกจากนี้ โครงการ "Full Aid" Plan มีลักษณะพิเศษกว่าโครงการอื่นอย่างหนึ่ง คือ โทเสนอให้ก่อตั้ง "กองทุนเพื่อชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายที่ไม่ได้รับชดเชย" (uncompensated injury fund) ภาย เพื่อจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายเนื่องจากยานยนต์ที่ไม่ได้เอาประกันภัยหรือชนแล้วหนี (ยกเว้นสมาชิกครอบครัวของผู้เอาประกันภัยยานยนต์ที่ถูกรชน) ซึ่งเป็นช่องว่างของโครงการนี้ กองทุนดังกล่าวดำเนินงานโดยบริษัทประกันภัยเอกชน และได้รับเงินเข้ากองทุนจาก (๑) เงินค่าปรับ (tort-fines) ซึ่งเรียกจากผู้เอาประกันหรือผู้เสียหายในอุบัติเหตุที่กระทำโดยประมาทในทางอาญาจนเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ (๒) เงินรั้งหักเปอร์เซ็นต์จากค่าสินไหมทดแทนทางละเมิดที่ผู้เสียหายได้รับจากผู้ชดเชยยานยนต์ที่ประมาทเดินเลอทางอาญา (๓) เงินที่กองทุนนี้เรียกจากผู้ชดเชยยานยนต์ที่ไม่ได้เอาประกันภัยนั้น และ (๔) จากเงินภาษีทั่วไปที่จ่ายออกกองทุน^๓

^๑ André Tunc, "Traffic Accident Compensation in France : The Present Law and A Controversial Proposal," Harvard Law Review, p. 1428.

^๒ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, p.167.

^๓ André Tunc, "Traffic Accident Compensation in France : The Present Law and A Contriversional Proposal," Harvard Law Review, p.1429.

^๓ Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim — A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, pp.169-171.; M.G. Woodroof III ; John R. Fonseca, and Alphonse M, Squillante, Automobile Insurance and No-Fault Law, pp.323,489.; Willis Park Rokes, No-Fault Insurance, pp. 52-53.

ข้อเสนอหรือโครงการเหล่านี้ เห็นได้ว่าหากมีการออกกฎหมายบังคับใช้ตามแล้วจะสามารถให้ความคุ้มครองแก่ผู้เสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ได้ดีกว่าระบบกฎหมายการจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายที่ใช้อยู่เดิม แต่ขอเสนอหรือโครงการเหล่านี้ก็เป็นเพียงความเคลื่อนไหวอันหนึ่งเท่านั้น จะมีกัข้อเสนอของคณะกรรมการ Nordic Committees เท่านั้นที่มีผลต่อการออกใช้เป็นกฎหมาย ก็จงกล่าวต่อไป

๒. การออกกฎหมายซึ่งกำหนดให้จ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายโดยไม่คำนึงถึงควมรับผิดชอบแบบเหินย (Modified No-Fault Enactment)

ก) กฎหมายของฟินแลนด์และนอร์เวย์

หลังจากคณะกรรมการ Nordic Committees ในประเทศกลุ่ม Nordic Law ได้เสนอให้กำหนดความรับผิดชอบโดยเด็ดขาดแก่เจ้าของหรือผู้ขับขี่ยานยนต์เพื่อความเสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ และให้บังคับให้เอาประกันภัยความสูญเสียเพื่อประโยชน์ของผู้เสียหายจากยานยนต์ทั้งหมดโดยตรงแล้ว ประเทศ ๒ ประเทศในกลุ่ม Nordic Law คือ ฟินแลนด์และนอร์เวย์ ได้ออกกฎหมายให้จ่ายค่าสินไหมทดแทนโดยไม่คำนึงถึงควมรับผิดชอบแบบเหินยนี้ คือ Finish Motor Vehicle Insurance Act, 26th June, 1959 และ Norwegian Motor Vehicle Liability Act, 3rd February, 1961 ตามลำดับ สำหรับฟินแลนด์พร้อมกับออกกฎหมายแบบนี้ก็ได้ออกกฎหมายให้เจ้าของหรือผู้ขับหรือผู้ใช้รับผิดชอบโดยปราศจากความผิดด้วย ส่วนเดนมาร์คและสวีเดนซึ่งใช้หลักความรับผิดชอบทางละเมิดที่วางพื้นฐานอยู่บนความผิดแต่หลักการการพิสูจน์คดีจากใจตกไปยังจำเลย และการบังคับให้ประกันภัยความรับผิดชอบทางละเมิดกับคดีอุบัติเหตุทางยานยนต์ ยังคงลั้งเล่ที่จะใช้หลักกฎหมายนี้ เพราะระบบที่ใช้อยู่ในประเทศเหล่านี้สามารถชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายส่วนมากได้ดี และเป็นวิธีที่ถือปฏิบัติกันอยู่ในศาลและบริษัทประกันภัยแล้ว

Bernhard Gomard, "Compensation for Automobile Accidents in the Nordic Countries," The American Journal of Comparative Law, pp. 84-85, 95-96.

กฎหมายใหม่ของฟินแลนด์และนอร์เวย์จึงกล่าวให้ความคุ้มครองผู้เสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์มากกว่ากฎหมายที่ใช้อยู่เดิม โดยบังคับให้เอาประกันภัยอุบัติเหตุยานยนต์ทุกคันที่มาขอจดทะเบียน เพื่อประโยชน์โดยตรงของผู้เสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ทั้งหมด ซึ่งรวมทั้งเจ้าของยานยนต์ที่เอาประกันซึ่งไม่ได้เป็นผู้รับยานยนต์นั้นด้วย ส่วนผู้ขับนั้น กฎหมายฟินแลนด์คุ้มครองด้วย แต่กฎหมายนอร์เวย์ไม่คุ้มครอง ผู้รับคองเอาประกันภัยคุ้มครองตนเอง แต่ปกติในนอร์เวย์เจ้าของยานยนต์มักเอาประกันภัยคุ้มครองบุคคลใด ๆ ที่ขับยานยนต์นั้น รวมทั้งตนเองด้วย ในนอร์เวย์การเอาประกันภัยนี้กฎหมายถือว่าเป็นเงื่อนไขของการขอจดทะเบียนยานยนต์ ยานยนต์ที่ไม่ได้เอาประกันจะไม่ได้รับอนุญาตให้จดทะเบียน^๑

จำนวนค่าสินไหมทดแทนที่กฎหมายของนอร์เวย์บังคับให้เอาประกันภัยอุบัติเหตุ (ประกันภัยความสูญเสีย) เพื่อจ่ายแก่ผู้เสียหาย คือ ไม่เกิน ๒๐๐,๐๐๐ โครันนอร์เวย์ (ประมาณ ๒๔,๐๐๐ ดอลลาร์) ส่วนกฎหมายฟินแลนด์ไม่จำกัดไว้^๒ กฎหมายทั้งของนอร์เวย์และฟินแลนด์จ่ายค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายแก่ทรัพย์สินอื่นนอกเหนือจากตัวยานยนต์ที่เอาประกันภัยด้วย^๓

^๑ Bernhard Gomard, "Compensation for Automobile Accidents in the Nordic Countries," The American Journal of Comparative Law, pp.85,88-89, 96.; Knut S. Selmer, "Interactions between Insurance and Tort Theories in the Norwegian Law of Personal Injuries," The American Journal of Comparative Law, p.149.

^๒ Bernhard Gomard, "Compensation for Automobile Accidents in the Nordic Countries," The American Journal of Comparative Law, pp.97-98.; Knut S.Selmer, "Interactions Between Insurance and Tort Theories in the Norwegian Law of Personal Injuries," The American Journal of Comparative Law, p. 149.

^๓ Bernhard Gomard, "Compensation for Automobile Accidents in the Nordic Countries," The American Journal of Comparative Law, p. 100.

ตามกฎหมายของประเทศทั้งสอง ผู้เสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์สามารถจะร้อง
 ร้องเรียกค่าสินไหมทดแทนตามกฎหมายนี้จากบริษัทผู้รับประกันภัยได้โดยตรง^๑ ซึ่งบริษัทประกัน
 ภัยต้องจ่ายแก่ผู้เสียหายโดยไม่คำนึงถึงความรับผิดหรือความผิด (ความประมาทเลินเล่อ) ทาง
 ละเมิดของเจ้าของหรือผู้ครอบครองหรือผู้ใช้ รวมทั้งผู้ขับขี่ยานยนต์^๒ แต่มีเงื่อนไขก่อนจ่ายว่า
 ความเสียหายของผู้เสียหายต้องเกิดจากยานยนต์คันที่เอาประกันภัย ขณะที่ใช้ยานยนต์นั้นเพื่อการ
 ขนส่ง ไม่ใช่ใช้เพื่อความมุ่งหมายอื่น และไม่ใช้ขณะจอดอยู่ในสถานที่ซึ่งประชาชนไม่สามารถเข้า
 ไปใช้สอยได้^๓ หากผู้เสียหายได้รับความเสียหายเกินกว่าจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่จำกัดหรือ

^๑ Bernhard Gomard, "Compensation for Automobile Accidents in the
 Nordic Countries," The American Journal of Comparative Law, p.97.; Knut
 S.Selmer, "Interactions between Insurance and Tort Theories in the Nor-
 wegian Law of Personal Injuries," The American Journal of Comparative
 Law, p. 149.

^๒ Bernhard Gomard, "Compensation for Automobile Accidents in the
 Nordic Countries," The American Journal of Comparative Law, pp.85,88.;
 Knut S. Selmer, "Interactions Between Insurance and Tort Theories in the
 Norwegian Law of Personal Injuries," The American Journal of Comparative
 Law, p. 149.

^๓ Knut S. Selmer, "Interactions between Insurance and Tort
 Theories in the Norwegian Law of Personal Injuries," The American
 Journal of Comparative Law, p. 149.

ระบุในกรมธรรม์ประกันภัย ผู้เสียหายอาจฟ้องเรียกร้องค่าเสียหายตามหลักกฎหมายละเมิด ซึ่งผู้เสียหายต้องพิสูจน์ถึงความประมาทเลินเล่อของเจ้าของหรือผู้ขับ หรือผู้ครอบครองหรือผู้ใช้ หรือพิสูจน์ถึงความบกพร่องชำรุดในยานยนต์นั้น แต่ในคดีเหล่านี้ ค่าสินไหมทดแทนที่ผู้เสียหายจะได้รับอาจลดลง โดยได้รับในจำนวนที่เป็นธรรม ทั้งนี้ตามพฤติการณ์ของผู้บาดเจ็บและพฤติการณ์อื่น หากเห็นว่าการให้ผู้ทำละเมิดรับผิดชอบเต็มจำนวนจะเป็นภาระหนักเกินไปหรือไม่เป็นธรรมแก่ผู้ทำละเมิด^๑

อย่างไรก็ตาม แม้ว่ากฎหมายบังคับให้ประกันภัยของประเทศทั้งสองจะจ่ายค่าสินไหมทดแทนโดยไม่คำนึงถึงความผิด (ความประมาทเลินเล่อ) คือ ผู้เสียหายมีสิทธิจะได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายส่วนหนึ่งแน่นอนจากบริษัทประกันภัยเมื่อเกิดอุบัติเหตุ (สิทธิของผู้เสียหายตามกฎหมายนี้เกิดขึ้นเมื่อมีอุบัติเหตุ) แต่จำนวนค่าสินไหมทดแทน (หรือขอบเขตแห่งสิทธิ) ที่จะได้รับกฎหมายนี้มีอยู่เท่าใด ยังคงเป็นไปความหลักการคำนวณค่าเสียหายตามกฎหมายละเมิดอยู่ ไม่ใช่ตามหลักกฎหมายประกันภัยซึ่งกำหนดจำนวนชั้นสูงไว้ล่วงหน้า และผู้เสียหายทุกคนเรียกได้เท่ากันตามจำนวนและรายการที่กำหนดในกรมธรรม์ (เช่น กรณีทุพพลภาพโดยสิ้นเชิง หรือกรณีทุพพลภาพบางส่วน) ซึ่งกรณีเช่นนี้ทำให้เห็นได้ว่า กฎหมายแบบนี้ของทั้งสองประเทศไม่ได้เปลี่ยนแปลง (ยกเลิบบางส่วน) หลักกฎหมายละเมิดในส่วนที่ค่าสินไหมทดแทนตามกฎหมายแบบนี้ทดแทนแล้ว กังเช่น กฎหมายแบบ Pure No-Fault Law ฉะนั้น ถ้าผู้เสียหายมีส่วนประมาทเลินเล่อ ผู้เสียหายจะได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนลดลงตามส่วนตามหลักกฎหมายละเมิด ซึ่งต่างกับกรณีการประกันภัยตามกฎหมายประกันภัยของประเทศทั้งสองซึ่งถือว่า การมีส่วนประมาทเลินเล่อ

^๑ Bernhard Gomard, "Compensation for Automobile Accident in the Nordic Countries," The American Journal of Comparative Law, p.88.; Knut S. Selmer, "Interactions between Insurance and Tort Theories in the Norwegian Law of Personal Injuries," The American Journal of Comparative Law, p.149.

ธรรมดาจะไม่ยอมลดจำนวนค่าสินไหมทดแทนลง เว้นแต่กรณีตั้งใจทำให้บาดเจ็บหรือประมาท
เลินเล่ออย่างร้ายแรงเท่านั้น^๑

กฎหมายของทั้งสองประเทศไม่จ่ายค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเจ็บปวดและทนทุกข์ทรมาน
ด้วย^๒ และไม่จ่ายค่าสินไหมทดแทนกรณียานยนต์ชนกัน เมื่อผู้โดยสารฟ้องผู้รับประกันภัยยาน
ยนต์อีกฝ่ายหนึ่ง และผู้รับประกันภัยยานยนต์ที่ตนโดยสาร^๓

อย่างไรก็ตาม ในกฎหมายของทั้งสองประเทศได้ให้ความคุ้มครองแก่ผู้เสียหายซึ่งผู้
รับประกันภัยที่ไม่ได้เอาประกัน และที่ชนแล้วหนีด้วย โดยกำหนดให้สมาคมบริษัทประกันภัย

Bernhard Gomard, "Compensation for Automobile Accidents in the
Nordic Countries," The American Journal of Comparative Law, p.106.; Knut
S.Selmer, "Interactions Between Insurance and Tort Theories in the Nor-
wegian Law of Personal Injuries," The American Journal of Comparative
Law, p.149.

^๒ Knut S.Selmer, "Interactions between Insurance and Tort
Theories in the Norwegian Law of Personal Injuries," The American
Journal of Comparative Law, p. 149.

^๓ Bernhard Gomard, "Compensation For Automobile Accidents in
the Nordic Countries," The American Journal of Comparative Law, pp.88,
93-95.; Knut S. Selmer, "Interactions between Insurance and Tort Theo-
ries in the Norwegian Law of Personal Injuries," The American Journal
of Comparative Law, p. 149.

(Association of Insurance Companies) เป็นผู้จ่าย แต่เมื่อจ่ายไปแล้ว สมาคมมีสิทธิเรียกคืนจากผู้รับที่ไม่ได้เอาประกันภัยนั้นหรือผู้รับยานยนต์ในขณะที่เกิดอุบัติเหตุได้ ซึ่งตามกฎหมายของฟินแลนด์ ผู้รับที่ไม่ได้เอาประกันภัยต้องจ่ายเบี้ยประกันภัย ๑๐ เท่า ของจำนวนเบี้ยประกันภัยที่ควรต้องจ่ายตามปกติ แก่สมาคม แต่อย่างไรก็ดี กฎหมายนอร์เวย์ยกเว้นไม่จ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่เจ้าของหรือผู้ใชยานยนต์ และผู้บาดเจ็บหรือผู้ควรรู่วายานยนต์นั้น ไม่ได้เอาประกันภัยฝ่ายแรกตามที่กฎหมายบังคับไว้

ข) กฎหมายของมลรัฐในสหรัฐอเมริกา

ในสหรัฐอเมริกา ข้อเสนอหรือโครงการ Modified No-Fault Proposal หลายโครงการได้รับการสนับสนุนให้ออกใช้เป็นกฎหมายในหลายมลรัฐ คือ Arkansas (ใน ค.ศ. ๑๙๖๕) Maryland (ใน ค.ศ. ๑๙๖๒), Minnesota (ใน ค.ศ. ๑๙๖๐), South Dakota (ใน ค.ศ. ๑๙๖๒), Oregon (ใน ค.ศ. ๑๙๖๒ แก้ไขเพิ่มเติมใน ค.ศ. ๑๙๖๔), Delaware (ใน ค.ศ. ๑๙๖๒) และ Illinois (ใน ค.ศ. ๑๙๖๑) โดยมีข้อที่เหมือนกันและแตกต่างกันหลาย ๆ ประการ

กฎหมายของมลรัฐ Arkansas, Maryland และ Oregon ไม่ได้บังคับให้เจ้าของยานยนต์ทุกคนต้องเอาประกันภัย แต่บังคับให้เจ้าของยานยนต์ที่เอาประกันอุบัติเหตุ ต้องระบุข้อกำหนดในกรมธรรม์คุ้มครองจ่ายประโยชน์หรือค่าสินไหมทดแทนสำหรับค่ารักษาพยาบาล ค่าชดเชยรายได้ ค่าหุพพลภาพ ประโยชน์ในกรณีเสียชีวิต แก่ผู้เสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์โดยไม่คำนึงถึงความผิดด้วย^๒ ซึ่งแตกต่างจากกฎหมายของมลรัฐ Delaware ที่บังคับให้เจ้าของยานยนต์ซึ่งขอจดทะเบียนในมลรัฐต้องเอาประกันภัยคุ้มครองประโยชน์เหล่านั้น โดยถือเป็นเงื่อนไข

M.G. Woodroof III; John R. Fonseca, and Alphonse M. Squillante, Automobile Insurance and No-Fault Law, pp. 505-521.

^๒ Ibid., pp. 505, 507-508, 513-515.

ของการใช้ยานยนต์ในมลรัฐ Delaware ๑ กฎหมายของมลรัฐ Minnesota, South Dakota และ Illinois แตกต่างไปจากกฎหมายของหลายมลรัฐข้างต้น คือ ไม่บังคับให้เอาประกันภัยไม่ว่าโดยวิธีใดเลย แต่กำหนดทางเลือกให้ผู้เอาประกันภัยอาจเลือกคุ้มครองประโยชน์เช่นนั้นได้ ๒

ผู้เสียหายที่จะได้รับประโยชน์หรือค่าสินไหมทดแทนตามกรมธรรม์ประกันภัยซึ่งจ่ายโดยไม่ว่าถึงถึงความผิดตามกฎหมายของทุกมลรัฐที่กล่าวมา ได้แก่ผู้เอาประกันภัยเองและสมาชิกครอบครัวของผู้เอาประกันภัย ผู้โดยสารในยานยนต์ที่เอาประกันภัย รวมทั้งบุคคลอื่น ๆ ที่ไม่ได้อยู่ในยานยนต์นั้น แต่ถูกคนโดยยานยนต์นั้น เช่น คนเดินถนน เป็นต้น ๓ อย่างไรก็ตาม กฎหมายมลรัฐ Maryland และ Oregon ยกเว้นไม่จ่ายประโยชน์แก่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ๔ และกฎหมายของมลรัฐ Delaware ไม่จ่ายประโยชน์แก่ผู้ครอบครอง (รวมถึงเจ้าของ ผู้ขับ และผู้โดยสาร) ยานยนต์คันอื่นด้วย ๕

โดยทั่วไปแล้ว ตามกฎหมายของเกือบทุกมลรัฐกำหนดให้จ่ายประโยชน์หรือค่าสินไหมทดแทนทุกชนิดแก่ผู้เสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ทุกคน ๖ ยกเว้นก็แต่กฎหมายของมลรัฐ Minnesota และ South Dakota เท่านั้นที่กำหนดให้จ่ายค่าสินไหมทดแทนทุกชนิดเฉพาะ

๑ Ibid., p. 515.

๒ Ibid., pp. 510, 512, 518.

๓ Ibid., pp. 505-506, 508, 510, 512, 513, 515-516, 518-519.

๔ Ibid., pp. 508, 513.

๕ Ibid., p. 516.

๖ Ibid., p. 505-506, 508, 513, 515-516, 518-519.



แก่ผู้เอาประกันภัยเอง ส่วนผู้เสียหายอื่น ๆ จะได้รับเฉพาะค่าสินไหมทดแทนเพื่อการรักษาพยาบาลเท่านั้น ส่วนค่าสินไหมทดแทนสำหรับกรอื่น ๆ ไม่ได้รับเหมือนผู้เอาประกันภัย *

ในกฎหมายของมลรัฐต่าง ๆ มีหลายกรณีที่ผู้เสียหายอาจไม่ได้รับค่าสินไหมทดแทนจากการประกันภัยตามกฎหมาย Modified No-Fault Law เช่น กฎหมายของมลรัฐ Arkansas ไม่จ่ายประโยชน์แก่ผู้จงใจก่อความเสียหายแก่ตนเอง และ บุคคลที่กระทำอาชญากรรมร้ายแรงหรือหลบหนีการจับกุมของเจ้าหน้าที่ ^๒ กฎหมายของมลรัฐ Maryland ก็ไม่จ่ายประโยชน์แก่บุคคลทั้ง ๒ ชนิดเช่นเดียวกัน และยังไม่คุ้มครองผู้ที่บาดเจ็บขณะขับหรือโดยสารด้วยความสมัครใจในรถที่ตนรู้ว่าถูกขโมยมา ^๓ กฎหมายของมลรัฐ Oregon ไม่คุ้มครองแก่ผู้จงใจก่อความเสียหายแก่ตนเอง และผู้ที่บาดเจ็บขณะแข่งรถหรือทดสอบความเร็ว ^๔ กฎหมายของมลรัฐ Delaware ไม่คุ้มครองผู้ที่จงใจก่อความเสียหายแก่ตนเอง และผู้ที่ขับยานยนต์โดยไม่ได้รับอนุญาตจากเจ้าของผู้เอาประกัน หรือได้รับใบอนุญาตขับรถยนต์โดยเมาส์ราหรือยาเสพติด ^๕ กฎหมายของมลรัฐที่มีบทบัญญัติยกเว้นความคุ้มครองมากที่สุดคือ Illinois ซึ่งนอกจากไม่คุ้มครองบุคคลทุกประเภทของกฎหมายมลรัฐอื่น ๆ ที่กล่าวมา (ยกเว้นผู้ขับยานยนต์โดยไม่ได้รับความยินยอมของเจ้าของ) แล้ว ยังยกเว้นไม่คุ้มครองจ่ายประโยชน์แก่ผู้ขับยานยนต์โดยไม่มีใบ

^๑ Ibid., pp. 510, 512.

^๒ Ibid., pp. 506.

^๓ Ibid., p. 508.

^๔ Ibid., p. 513.

^๕ Ibid., p. 516.

อนุญาตหรือถูกบังคับหรือถูกถอนไปอนุญาตด้วย ส่วนกฎหมายของมลรัฐ Minnesota และ South Dakota ไม่ได้กำหนดกรณีที่ยุเสียชีวิตจะไม่ได้รับค่าสินไหมทดแทนไว้เหมือนกฎหมายอื่น ๆ ^๒

สำหรับประโยชน์หรือค่าสินไหมทดแทนที่ผู้รับประกันภัยจะจ่ายให้แก่ผู้เสียหาย คือ (๑) ค่ารักษาพยาบาลและค่าปลงศพ (medical and funeral benefits) ซึ่งรวมถึง ค่ายา ค่าโรงพยาบาล ค่าศัลยกรรม ค่าพยาบาลเข้าใช้ ค่าทำฟัน ค่ารถพยาบาล ค่าฉวยรังสี และอื่น ๆ (๒) ค่าขาดรายได้ (benefits for lost wage) และ (๓) ค่าขาดบริการที่เคยได้จากผู้บาดเจ็บ (benefits for replacement of personal service) ซึ่งกฎหมายของมลรัฐต่าง ๆ กำหนดไว้ในจำนวน และระยะเวลาที่จ่ายไม่เท่ากัน กฎหมายของบางมลรัฐกำหนดขั้นสูงไว้ แต่บางมลรัฐก็ไม่กำหนดขั้นสูงไว้ ^๓

ลักษณะสำคัญอันหนึ่งที่ทำให้กฎหมายของมลรัฐเหล่านี้เป็นกฎหมาย Modified No-Fault Law ก็คือ การที่กฎหมายเหล่านี้ไม่ได้เปลี่ยนแปลงหรือยกเลิกหลักความรับผิดชอบทางละเมิด ยังคงปล่อยให้ผู้เสียหายมีสิทธิฟ้องร้อง เรียกค่าสินไหมทดแทนตามกฎหมายละเมิดได้ตามปกติ ^๔ ยกเว้นแต่กฎหมายของมลรัฐ Delaware เท่านั้น ซึ่งตัดสิทธิผู้เสียหายที่จะฟ้องร้องทางละเมิด อย่างไรก็ตาม กฎหมายของมลรัฐนี้ ก็ยังมีลักษณะ Modified No-Fault Law อยู่ คือกำหนดให้ผู้รับประกันภัยทั้งจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายไปตามกฎหมายนี้รับช่วงสิทธิ

^๑ Ibid., p. 519.

^๒ Ibid., pp. 510-512.

^๓ Ibid., pp. 506-507, 508-509, 510-511, 512-514, 516-517, 519-520.

^๔ Ibid., pp. 507, 509, 512, 515, 520.

ของผู้เสียหายไปฟ้องผู้เอาประกันภัยที่หัวละเมิดได้^๑ เช่นเดียวกับกฎหมายของมลรัฐ
Arkansas^๒

ค. ผลของการปฏิรูปในระยะที่สามในการแก้ปัญหามีอยู่ในระบบกฎหมายเดิม

การปฏิรูปในระยะที่สามนี้ถือว่าคุ้มครองผู้เสียหายได้มากที่สุด เนื่องจากผู้เสียหายจากอุบัติเหตุทางยานยนต์เกือบทุกคน (โดยทั่วไปแล้ว ยกเว้นกรณีบุคคลที่จงใจทำร้ายหรือฆ่าตัวตาย) จะได้รับค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายต่อบุคคลแน่นอนในจำนวนหนึ่งโดยไม่คำนึงถึงความผิด แม้ว่าผู้เสียหายเองจะเป็นฝ่ายผิด คือ ประมาทเลินเล่อ หรืออุบัติเหตุซึ่งก่อความเสียหายเกิดจากเหตุสุวิสัย หรือแม้ไม่เกิดจากความผิดของฝ่ายใดเลยก็ตาม ทั้งนี้โดยได้รับจากองค์กรหรือหน่วยงานที่ดำเนินการจ่ายค่าสินไหมทดแทน กฎหมายที่ออกในระยะนี้ประกันว่าผู้เสียหายจะได้รับค่าสินไหมทดแทนแน่นอน อย่างน้อยก็ในจำนวนที่กฎหมายกำหนดไว้

การปฏิรูปในระยะที่สามซึ่งกำลังดำเนินการอยู่ในปัจจุบันนี้คงจะเป็นระยะสุดท้ายของการปฏิรูปกฎหมายเกี่ยวกับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนในต่างประเทศแล้ว โดยเฉพาะประเทศนิวซีแลนด์ ซึ่งยกเลิกการใช้หลักกฎหมายละเมิดกับกรณีอุบัติเหตุทั้งหลาย (รวมทั้งอุบัติเหตุทางยานยนต์) โดยสิ้นเชิง ซึ่งนับเป็นการเปลี่ยนแปลงระบบกฎหมายเกี่ยวกับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนอย่างใหญ่หลวงเลยทีเดียว

^๑ Ibid., p. 517.

^๒ Ibid., p. 507.

ส่วนที่ ๕ ส่วนสรุป

จากการวิจัยเอกสารตั้งแต่ต้นจนถึงจุดนี้สรุปได้ว่า ในประเทศที่ยกเป็นแบบอย่างของกลุ่มประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายต่าง ๆ ระบบกฎหมายเกี่ยวกับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายต่อบุคคล (รวมทั้งความเสียหายแก่ทรัพย์สิน) ที่เกิดจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ ได้วิวัฒนาการออกไปจากหลักกฎหมายละเมิดพื้นฐานที่ใช้อยู่จนถึงขั้นที่สุดคือ ยกเลิกหลักกฎหมายละเมิดในส่วนที่เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางยานยนต์ดังเช่นที่ประเทศนิวซีแลนด์ใช้อยู่ การพัฒนาระบบกฎหมายเกี่ยวกับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายต่อบุคคล (รวมทั้งความเสียหายแก่ทรัพย์สิน) ที่เกิดจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ในประเทศที่ยกเป็นแบบอย่าง อาจแบ่งออกได้เป็น ๓ ขั้นตอน ขั้นตอนแรกคือ การออกกฎหมายให้เจ้าของหรือผู้ขับหรือผู้ครอบครองหรือผู้ใช้นยานยนต์รับผิดโดยเด็ดขาด (strict liability) เพื่อความเสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุทางยานยนต์

ขั้นตอนที่ ๒ คือ การใช้หลักกฎหมายละเมิด (ซึ่งแล้วแต่ว่าประเทศนั้น ๆ จะวางพื้นฐานความรับผิดของผู้ทำละเมิดอยู่บนหลักความผิด (fault) หรือหลักความรับผิดโดยเด็ดขาด (strict liability)) ร่วมกับการออกกฎหมายซึ่งมีผลในการประกันว่าจำเลยสามารถรับผิดชดเชยค่าสินไหมทดแทนได้ (Financial Responsibility Laws) คือกฎหมายบังคับให้ประกันภัยความรับผิดทางละเมิดที่เกิดจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ (Compulsory Automobile Tort Liability Insurance Laws) และกฎหมายซึ่งมีผลในการประกันว่าจำเลยสามารถรับผิดชดเชยได้อีกรูปแบบหนึ่งซึ่งเรียกชื่อเช่นเดียวกัน รวมทั้งการลบล้างช่องว่างช่องว่างของกฎหมายทั้งสองนี้ด้วยวิธีการทางกฎหมายต่าง ๆ กัน

ขั้นตอนที่ ๓ คือ การออกกฎหมายซึ่งกำหนดให้จ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์โดยไม่คำนึงถึงความผิด (No-Fault Law) ทั้ง (๑) แบบแท้ (Pure No-Fault Law) ซึ่งยกเลิกหรือตัดสิทธิเรียกร้องหรือฟ้องร้องคดีละเมิดของผู้เสียหายที่มีต่อผู้ทำละเมิดลงบางส่วน คือในส่วนของความเสียหายที่ได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัยตามกฎหมายนี้แล้ว หรือตัดสิทธิเรียกร้องหรือฟ้องคดีละเมิด และ (๒)

แบบเพิ่มเติม (Modified No-Fault Law) ซึ่งไม่ได้ยกเลิกหรือคัดสิทธิ เช่นนั้นของผู้เสียหาย ผู้เสียหายยังคงฟ้องร้องเรียกค่าสินไหมทดแทนจากผู้ทำละเมิดได้ตามเดิม

ประเทศสหภาพโซเวียตรัสเซีย (ซึ่งอยู่ในกลุ่ม Socialist Law) อยู่ในขั้นแรก คือมีกฎหมายให้รับผิดโดยเด็ดขาดเพื่ออุบัติเหตุทางยานยนต์นี้เท่านั้น จากการค้นคว้าไม่พบว่า ประเทศนี้พัฒนาระบบกฎหมายการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่ออุบัติเหตุทางยานยนต์ออกไปอีก สำหรับประเทศอังกฤษ (ซึ่งอยู่ในกลุ่ม Common Law) ฝรั่งเศส เยอรมัน (ซึ่งอยู่ในกลุ่ม Civil Law) เดนมาร์ก สวีเดน (ซึ่งอยู่ในกลุ่ม Nordic Law) และโปแลนด์ (ซึ่งอยู่ในกลุ่ม Socialist Law) พัฒนากฎหมายนี้อยู่ในขั้นที่สอง คือใช้กฎหมายละเมิด (เยอรมัน และฝรั่งเศส) คือกฎหมายความรับผิดโดยเด็ดขาดเพื่อความเสียหายที่เกิดจากยานยนต์ แต่ เดนมาร์กและสวีเดนใช้กฎหมายซึ่งให้บุคคลรับผิดเพื่อความเสียหายจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ เพราะเป็นฝ่ายผิด แต่มีลักษณะการพิสูจน์คดีจากใจทักผู้เสียหายไปสู่จำเลย) ร่วมกับกฎหมาย ซึ่งมีผลในการประกันว่าจำเลยสามารถรับผิดชดใช้ค่าสินไหมทดแทนได้ (ในประเทศเหล่านี้ ใช้กฎหมายบังคับให้ประกันภัยความรับผิดทางยานยนต์)

ส่วนประเทศสหรัฐอเมริกา (บางมลรัฐ) แคนาดา นิวซีแลนด์ และออสเตรเลีย (กลุ่มประเทศ Common Law) ก้าวหน้ามากที่สุดคือใช้กฎหมายซึ่งกำหนดให้จ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายโดยไม่คำนึงถึงความผิด โดยเฉพาะประเทศนิวซีแลนด์ ซึ่งใช้กฎหมาย Pure No-Fault Law ชนิดคัดสิทธิของผู้เสียหายในการฟ้องร้องคดีละเมิดโดยสิ้นเชิง

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย