

## บทที่ 1

### การเยียวยาความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยจากรถก่อนมีการประกาศใช้

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

#### 1. การเยียวยาความเสียหายตามทฤษฎีของกฎหมายละเมิด

การเยียวยาความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยจากรถตามทฤษฎีของกฎหมายละเมิดในกฎหมายไทยบัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 2 ลักษณะ 5 มาตรา 420 ซึ่งเป็นบททั่วไป และมาตรา 437 ซึ่งเป็นความรับผิดพิเศษโดยกฎหมายกำหนดให้ผู้ครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลต้องรับผิดชอบความเสียหายที่เกิดขึ้น เว้นแต่จะเข้าหลักเกณฑ์ตามที่กฎหมายบัญญัติยกเว้นไว้ ซึ่งบทบัญญัติทั้งสองมาตรานี้มีพื้นฐานความรับผิดที่แตกต่างกัน กล่าวคือ ความรับผิดตามหลักละเมิดทั่วไปตามมาตรา 420 อยู่บนพื้นฐานของความผิด (Liability based on fault) ผู้กระทำจะต้องรับผิดชอบเมื่อได้กระทำความเสียหายโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อเท่านั้น ไม่มีความรับผิดถ้าปราศจากความผิด ส่วนความรับผิดตามมาตรา 437 มีพื้นฐานความรับผิดอยู่บนทฤษฎีรับภัย (Theorie du risque) จากลักษณะพื้นฐานความรับผิดที่แตกต่างกันของบทบัญญัติตามมาตรา 420 และ 437 ดังกล่าว ทำให้หลักเกณฑ์และขอบเขตความรับผิดของสองมาตรานี้แตกต่างกัน ซึ่งมีผลในการค้นหาตัวผู้รับผิดที่แตกต่างกัน กล่าวคือ การค้นหาตัวผู้รับผิดตามมาตรา 437 จะกระทำได้ง่ายกว่ามาตรา 420 เนื่องจากกฎหมายได้บัญญัติไว้ในเบื้องต้นแล้วว่าผู้ครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะอันเดินด้วยเครื่องจักรกลจะต้องรับผิด เว้นแต่จะพิสูจน์แก่ตัวเข้าตามข้อยกเว้นที่กฎหมายบัญญัติไว้ จึงจะหลุดพ้นความรับผิด<sup>1</sup> ซึ่งจะได้กล่าวถึงทฤษฎีความรับผิดตามบทบัญญัติของสองมาตรานี้ ดังนี้

---

<sup>1</sup> พนิดา บุญรอด, “มาตรการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์ : วิเคราะห์มาตรการตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์กับร่างพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยรถยนต์,” (วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2534), หน้า 10.

1.1 การเยียวยาความเสียหายตามหลักเกณฑ์ทั่วไปของกฎหมายละเมิดตามมาตรา 420 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420\* อันเป็นแม่บทลักษณะละเมิดของไทยที่มีมาจากประมวลกฎหมายแพ่งเยอรมัน มาตรา 823 วรรคแรก และประมวลกฎหมายญี่ปุ่น มาตรา 709

ละเมิดหมายความถึง การกระทำหรือการละเว้นการกระทำอันเป็นความผิดตามกฎหมายโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อซึ่งไม่ได้เกิดจากการไม่ปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญา และการกระทำหรือการละเว้นการกระทำนั้นเป็นการล่วงละเมิดสิทธิหน้าที่โดยปราศจากข้อยกเว้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับความเสียหาย ละเมิดจะต้องเป็นการกระทำผิดกฎหมายและเกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่น ถ้ามีการกระทำผิดกฎหมายแต่ไม่เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่นหรือเกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่นแต่การกระทำนั้นไม่ผิดกฎหมาย ย่อมไม่เป็นละเมิด<sup>2</sup>

ความรับผิดทางละเมิดจากการล่วงละเมิดสิทธิหน้าที่ (breach of duty) หมายความว่า บุคคลทั่วไปย่อมมีสิทธิที่จะไม่ให้ผู้ใดมากระทำละเมิด ผู้ใดกระทำจึงเป็นการล่วงละเมิดสิทธิหน้าที่ซึ่งกฎหมายกำหนดให้มีต่อบุคคลอื่น และผู้เสียหายมีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้กระทำผิดเพื่อชดใช้แก่ตน ความรับผิดทางละเมิดนั้นกฎหมายมุ่งประสงค์ที่จะเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่เอกชนคนใดคนหนึ่ง ซึ่งได้รับความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย อนามัย เสรีภาพ ชื่อเสียง ทรัพย์สิน หรือสิทธิอย่างอื่นโดยเฉพาะเจาะจง หากทำให้คืนสภาพเดิมไม่ได้ก็พยายามที่จะให้ใกล้เคียงกับสภาพเดิมมากที่สุด<sup>3</sup>

\* มาตรา 420 กำหนดว่า “ผู้ใดจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมายให้เขาเสียหายถึงแก่ชีวิตก็ดี แก่ร่างกายก็ดี อนามัยก็ดี เสรีภาพก็ดี ทรัพย์สินหรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดก็ดี ท่านว่าผู้นั้นทำละเมิด จำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น” (A person who, wilfully or negligently, unlawfully injures the life, body, health, liberty, property or any right of another person, is said to commit a wrongful act and is bound to make compensation therefor.)

<sup>2</sup> ศักดิ์ สนองชาติ, คำอธิบายโดยย่อประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด, (กรุงเทพฯ : กรุงเทพมหานครพิมพ์, 2525), หน้า 1.

<sup>3</sup> วารี นาสกุล, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด จัดการงานนอกสั่ง ลากม็ควรได้ (กรุงเทพฯ : มงคลการพิมพ์, 2518), หน้า 4-5.

1.2 การเยียวยาความเสียหายตามหลักความรับผิดชอบของผู้ครอบครอง หรือควบคุมดูแลยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลตามมาตรา 437 วรรคแรก\* ศาสตราจารย์ไพจิตร ปุญญพันธ์ มีความเห็นว่า ความรับผิดในทางละเมิดนั้นมิได้มีแต่เฉพาะการกระทำของบุคคลเท่านั้น แต่ยังมีความรับผิดโดยกฎหมายสันนิษฐานว่ามีความผิดด้วย และข้อสันนิษฐานดังกล่าวนี้มีอยู่ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิดของไทยหลายมาตรา รวมทั้งหลักเกณฑ์ของมาตรา 437 ด้วย ซึ่งมาตรา 437 นี้เป็นเรื่องความรับผิดในการกระทำของทรัพย์สินอันเกิดจากข้อสันนิษฐานความผิดทางกฎหมายอันเนื่องมาจากความบกพร่องในการดูแลรักษา กฎหมายจึงได้บัญญัติให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองควบคุมดูแลต้องรับผิดเพื่อความเสียหายและไปไล่เบี้ยเอาจากใครไม่ได้ เพราะตนเป็นเจ้าของ ผู้ครอบครองควบคุมดูแลรักษาทรัพย์สินนั้นอยู่แล้ว บาบเคราะห์ย่อมตกได้แก่ตนเอง และมาตรานี้เป็นข้อสันนิษฐานไม่เด็ดขาด โดยอาจพิสูจน์หักล้างได้ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 437 วรรคแรก ซึ่งจะทำให้ผู้ครอบครองควบคุมพันความรับผิดไปที่เดียว<sup>4</sup> ในเรื่องนี้ก็มีความเข้าใจกันโดยทั่วไป (โดยเฉพาะทางปฏิบัติ) ว่าเป็นบทบัญญัติเกี่ยวกับยานพาหนะหรือทรัพย์สินอันตราย โดยมีมาตรา 420 เป็นแม่บท ส่วนมาตรา 437 เป็นบทขยายหรือรายละเอียด ซึ่งหมายความว่า ผู้ต้องรับผิดจะต้องมีการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อตามมาตรา 420 ด้วย ฉะนั้น เมื่อโจทก์ฟ้องว่าจำเลยขับรถชนโจทก์โดยประมาทเลินเล่อ มักถือว่าจำเลยต้องนำสืบก่อนอยู่เสมอ ตามข้อยกวันที่บัญญัติไว้ในมาตรา 437 นั้น ซึ่งความเข้าใจดังกล่าวนี้เป็นความเข้าใจผิด ความจริง

---

\* มาตรา 437 วรรคแรก บัญญัติว่า “บุคคลใดครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะอย่างใด ๆ อันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล บุคคลนั้นจะต้องรับผิดชอบเพื่อการเสียหายอันเกิดแต่ยานพาหนะนั้น เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการเสียหายนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิดเพราะความผิดของผู้ต้องเสียหายนั่นเอง” ซึ่งมาตรานี้กรมร่างกฎหมายอ้างไว้ว่ามีที่มาจากประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศส มาตรา 1384 ซึ่งมีความเป็นภาษาอังกฤษดังนี้

“A person is responsible not only for the injury which he causes by his own act, but also for that which is caused by the act of persons for whom he is responsible, or things which he has in his care...”

<sup>4</sup> ไพจิตร ปุญญพันธ์, หลักกฎหมายลักษณะละเมิด คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เรื่อง ข้อสันนิษฐานความผิดทางกฎหมาย, พิมพ์ครั้งที่ 2 (กรุงเทพฯ : นิติบรรณการ, 2533), หน้า 30, 32.

แล้ว ความรับผิดตามมาตรา 437 นี้เป็นความรับผิดแตกต่างกับความรับผิดตามมาตรา 420 ความรับผิดตามมาตรา 420 เป็นความรับผิดของบุคคลในการกระทำละเมิดของตนเองอันจะต้องมีการจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ซึ่งอาจใช้วัตถุสิ่งของตลอดจนยานพาหนะทรัพย์สินอันตราชนั้นเองเป็นเครื่องมือในการกระทำก็ได้ ส่วนความรับผิดในความเสียหายอันเกิดแต่ยานพาหนะหรือทรัพย์สินอันตราชนั้น จะต้องไม่มีการกระทำของบุคคลผู้ต้องรับผิด หรือแม้หากจะมีมิใช่การกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ จึงเรียกได้ว่าเป็น “ความรับผิดเด็ดขาด” (Strict Liability) และเป็นคนละเรื่องกัน<sup>5</sup> นอกจากนี้ยังมีข้อแตกต่างกันอย่างอื่น ๆ อีกซึ่งตามมาตรา 420 ไม่จำกัดว่าผู้กระทำละเมิดต้องเป็นผู้ครอบครองหรือควบคุมดูแล จะเป็นบุคคลใดก็ได้ ส่วนตามมาตรา 437 วรรคแรก ต้องเป็นผู้ครอบครองหรือควบคุมดูแล ตามมาตรา 420 ไม่มีข้อยกเว้นให้พ้นจากความรับผิด เพราะจะมีดังนั้นไม่ได้อยู่ในตัวเนื่องจากการกระทำของบุคคลโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อเสียแล้ว ส่วนตามมาตรา 437 มีข้อยกเว้นให้พ้นจากความรับผิด นอกจากนี้ในการที่จะทำความเข้าใจเบื้องต้นอย่างง่าย ๆ ก็คือ ถ้าถือว่ามาตรา 437 เป็นบทขยายของมาตรา 420 อันเกี่ยวกับยานพาหนะและทรัพย์สินอันตราแล้ว ตามมาตรา 437 จะมีข้อยกเว้นความรับผิดได้อย่างไร เพราะเมื่อเป็นการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อตามมาตรา 420 แล้ว ก็ย่อมอ้างเหตุสุดวิสัยหรือความผิดของผู้เสียหายไม่ได้ อยู่ในตัว

บุคคลอาจกระทำละเมิดโดยใช้ยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลหรือทรัพย์สินอันตราเป็นเครื่องมือในการกระทำได้ ไม่ว่าจะเป็นการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อซึ่งเป็นความรับผิดที่ปรับได้ตามมาตรา 420 ไม่ใช่ 437<sup>6</sup> ความรับผิดตามมาตรา 420 และมาตรา 437 จึงเป็นบทบัญญัติที่เกี่ยวกับความรับผิดโดยอาศัยหลักเกณฑ์คนละอย่างต่างกันไป หากถือว่ามาตรา 437 เป็นบทขยายของมาตรา 420 เมื่อมีกรณีเกี่ยวกับยานพาหนะอันเดินด้วยเครื่องจักรกลไม่ และตามมาตรา 437 ซึ่งเป็นความรับผิดเด็ดขาด (Strict Liability) จำเลยจะพ้นจากความรับผิดได้ ก็แต่เพียงพิสูจน์ว่าการเสียหายนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิดเพราะความผิดของผู้ต้องเสียหายนั่นเองเท่านั้น จะพิสูจน์ว่าตนมิได้มีความจงใจหรือ

<sup>5</sup> ไพจิตร ปุญญพันธ์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด, หน้า 131-132.

<sup>6</sup> ไพจิตร ปุญญพันธ์, หลักกฎหมายลักษณะละเมิด คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เรื่อง ข้อสันนิษฐานความผิดทางกฎหมาย, หน้า 68.

ประมาทเลินเล่อหาได้ไม่ ทั้งนี้เนื่องจากตามมาตรา 437 เป็นบทบัญญัติให้บุคคลผู้ครอบครอง หรือควบคุมดูแลต้องรับผิดชอบอันเนื่องมาจากข้อสันนิษฐานความผิดทางกฎหมาย<sup>7</sup>

สำหรับการใช้กฎหมายมาตรา 437 นี้ ท่านศาสตราจารย์ ดร. จิต เศรษฐบุตร ก็ได้ให้ข้อสังเกตโดยยกตัวอย่างฎีกาไว้หลายฎีกาซึ่งแสดงให้เห็นว่าศาลใช้กฎหมายมาตรา 437 ผิดเพี้ยนไปจากเจตนารมณ์ดั้งเดิม เช่นคำพิพากษาฎีกาที่ 1199/2493, 408/2478, 345/2482 และ 816-817/2481 และท่านได้สรุปข้อสังเกตไว้ดังนี้

“กล่าวโดยสรุป บทบัญญัติแห่งมาตรา 437 นี้เป็นบทบัญญัติที่มีแนวรับรู้ ทฤษฎีรับภัยอยู่บ้าง (จากบันทึกการร่างประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของเราปรากฏว่าผู้ร่างได้เทียบเคียงเอาจากมาตรา 1384 ประมวลแพ่งฝรั่งเศส) แต่ดูเป็นของใหม่ ความคิดของศาลไทยก็ยังคงยึดมั่นอยู่ในหลักเก่าเสมอมาว่า ความรับผิดชอบละเมิดตั้งอยู่บนมูลฐานของความผิด ดังนี้จึงมีความโน้มเอียงที่จะไม่นำหลักมาตรา 437 นี้มาใช้...หรือว่ามีขณะนั้นศาลก็เอาหลักที่ว่า ข้อสันนิษฐานที่ยันกันย่อมถูกทำลายไปด้วยกันทั้ง 2 ฝ่ายมาใช้บังคับอย่างขยายความ อนึ่งหากนำมาใช้บังคับ ศาลก็ยังนึกถึงมูลฐานแห่งความรับผิดชอบว่าตั้งอยู่บนความผิด จึงยอมให้อ้างความไม่ผิดเป็นเหตุยกเว้นความรับผิดชอบดังกล่าวมาแล้ว”<sup>8</sup>

เมื่อพิจารณาจากข้อสังเกตข้างต้น ท่านศาสตราจารย์ ดร. จิต เศรษฐบุตร ก็มีความเห็นว่า แนวความคิดเรื่องความรับผิดชอบละเมิดตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 420 และ มาตรา 437 เป็นคนละแนวความคิดกัน เช่นเดียวกับกับแนวความคิดของท่านศาสตราจารย์ ไพจิตร ปุญญพันธุ์ ดังที่ได้กล่าวมาแล้ว

เหตุผลที่ต้องบัญญัติมาตรา 437 นี้ มิใช่เพียงต้องการลอกเลียนแบบของต่างประเทศ แต่ในช่วงที่มีการร่างมาตรา 437 ในปี พ.ศ. 2468 นี้ มีการปรับปรุงถนนหนทาง มีรถยนต์ใช้ในเมืองไทย การที่จะคุ้มครองคนส่วนใหญ่มิให้ได้รับอันตรายจากยานพาหนะชนิดใหม่ ซึ่งผู้ใช้เป็นเพียงคนกลุ่มน้อย ก็คือจะต้องมีบทบัญญัติบังคับให้ผู้ใช้ประโยชน์ในยานพาหนะต้องรับผิดชอบ หากยานพาหนะที่เขาใช้ก่อให้เกิดความเสียหาย เพราะในขณะที่ผู้ใช้ประโยชน์ในทรัพย์สินได้ประโยชน์จะปล่อยให้คนทั่วไปรับเคราะห์กรรมจากการใช้สิ่งของนั้น ย่อมไม่ถูกต้องและเหตุที่มาตรา 437 จำกัดความรับผิดไว้เฉพาะยานพาหนะอันเดินด้วย

<sup>7</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 30-31.

<sup>8</sup> จิต เศรษฐบุตร, อ้างถึงใน สุขุม สุภนิตย์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด, (กรุงเทพมหานคร : แสง สุทธิการพิมพ์, 2537), หน้า 175.

กำลังเครื่องจักรกลและทรัพย์สินอันตรายเท่านั้น ตามเหตุผลของคณะกรรมการร่างกฎหมาย กล่าวว่า ถ้าให้หมายรวมถึงทรัพย์สินทุกชนิด จะทำให้ความหมายกว้างและยากแก่การตีความ และมาตรา 437 นี้เป็นกฎหมายพิเศษควรจำกัดขอบเขตให้แน่นอน ซึ่งการปรับใช้ในแต่ละประเทศย่อมต่างกัน แต่ในหลักการแล้ว มาตรา 437 เป็นหลักความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict Liability) ที่ไม่คำนึงถึงความจงใจหรือประมาทเลินเล่อ<sup>9</sup>

มีข้อน่าสังเกตว่าหลักเกณฑ์ตามมาตรา 437 นี้ใช้เฉพาะกรณีที่ฝ่ายหนึ่งเป็น ยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล แต่อีกฝ่ายหนึ่งไม่ใช่ยานพาหนะอันเดินด้วยกำลัง เครื่องจักรกล เช่น รถยนต์ชนคนเดินถนน หรือใช้ในกรณีที่คู่กรณีทั้งสองฝ่ายต่างก็เป็นยาน พาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลด้วยก็ได้ ซึ่งในเรื่องนี้ศาลฎีกาเคยมีคำพิพากษาว่า ข้อ สันนิษฐานความรับผิดตามมาตรา 437 นี้จะนำไปใช้แต่เฉพาะกรณีที่ความเสียหายเกิดจากยาน พาหนะซึ่งเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินอื่น ๆ ซึ่ง ไม่ใช่ยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลเท่านั้น โดยถือว่าหลักเกณฑ์ตามมาตรา 437 นี้กำหนดขึ้นเพื่อประโยชน์ของผู้เสียหายซึ่งมิได้ครอบครองหรือควบคุมยานพาหนะที่เดินด้วย กำลังเครื่องจักรกลที่จะได้ประโยชน์จากการสันนิษฐานว่าผู้ครอบครองหรือควบคุมดังกล่าว เป็นฝ่ายผิดจนกว่าจะพิสูจน์หักล้างได้ว่าความเสียหายเกิดจากเหตุสุดวิสัยหรือความผิดของผู้ เสียหายเอง ดังนั้น ถ้าทั้งสองฝ่ายต่างครอบครองหรือควบคุมยานพาหนะ และต่างจะยกเอาข้อ สันนิษฐานตามมาตรา 437 วรรคแรกขึ้นอ้างเพื่อประโยชน์ในการนำสืบ ศาลก็ไม่สามารถจะ กำหนดให้ผู้ใดได้รับประโยชน์จากข้อสันนิษฐานดังกล่าวได้ จึงถือว่าข้อสันนิษฐานนั้นชนกัน อยู่จึงต้องกลับไปใช้หลักผู้ใดกล่าวอ้างผู้นั้นต้องนำสืบ ซึ่งถือเสมือนว่าไม่มีผู้ใดได้ประโยชน์ จากข้อสันนิษฐานของกฎหมาย\*

<sup>9</sup> พนิดา บุญรอด, “มาตรการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์ : วิเคราะห์มาตรการตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์กับร่างพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์”, หน้า 21.

\* คำพิพากษาศาลฎีกา 1199/2473 เมื่อเรียก่าป็นไฟเดินทะเลฝ่ายหนึ่งกับเรือพ่วงซึ่ง มีเรือกลไฟลากไปอีกฝ่ายหนึ่งเกิดโดนกันขึ้น ฝ่ายใดอ้างว่าอีกฝ่ายหนึ่งประมาทเลินเล่อฝ่าย นั้นต้องนำสืบ จะยกข้อบัญญัติแห่งประมวลแพ่ง มาตรา 437 มาบังคับให้เรือกำปั่นไฟเดิน ทะเลนำสืบไม่ได้ เพราะเรือพ่วงซึ่งมีเรือกลไฟลากไปนั้น ตามกฎหมายถือว่ารวมกันไปมี สภาพออย่างเดียวกับเรือกำปั่นไฟ

ท่านศาสตราจารย์ไพจิตร ปุญญพันธุ์ มีความเห็นในเรื่องนี้ว่า “เมื่อมีตัวบทกฎหมายบัญญัติให้ต้องรับผิดชอบ บุคคลตามที่บัญญัติไว้ก็ต้องรับผิดชอบโดยไม่ต้องกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ เป็นความรับผิดชอบอันเกิดจากข้อสันนิษฐานความผิดทางกฎหมายหรือความรับผิดชอบในการกระทำของบุคคลอื่นหรือความเสียหายอันเกิดจากทรัพย์สินเป็นทฤษฎีทางกฎหมายฝรั่งเศส แม้ตามมาตรา 437 นั้น กรณียานพาหนะที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลชนหรือโค่นกันเอง ก็ต้องบังคับกันตามมาตรา 437 นี้ (ถ้าหากต่างก็ไม่จงใจหรือประมาทเลินเล่อ) เพราะกรณีต้องตามตัวบทตามตัวอักษร ซึ่งไม่มีจำกัดว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นไม่รวมถึงความเสียหายอันเกิดแต่ยานพาหนะที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลกันเองด้วย ไม่มีเหตุที่จะถือว่ากรณีไม่ต้องด้วยมาตรา 437 ขอให้ได้รับความว่าสิ่งที่ก่อความเสียหายนั้นเป็นยานพาหนะที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลเท่านั้น ในเรื่องนี้มีคำพิพากษาฎีกาวินิจฉัยว่ายานพาหนะที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลด้วยกันโค่นกันหรือชนกันเสียหาย ไม่ตกอยู่ในบังคับแห่งมาตรา 437 (คำพิพากษาฎีกาที่ 828/2490 (ประชุมใหญ่) และคำพิพากษาฎีกาที่ 1091/2523 ซึ่งคดีทั้งสองไม่ได้ความว่าเหตุเกิดเพราะกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อหรือไม่) ซึ่งท่านศาสตราจารย์ไพจิตรฯ เห็นว่ายังคลาดเคลื่อนอยู่ ด้วยเหตุผลดังกล่าวข้างต้น<sup>10</sup>

ผู้เขียนมีความเห็นว่าหลักเกณฑ์ของมาตรา 437 นี้ใช้ได้ทั้งในกรณียานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลสร้างความเสียหายให้แก่คนเดินถนนที่ไม่ได้เป็นผู้ครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะอีกคันหนึ่ง และในกรณีที่ยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลชนกัน เนื่องจากเจตนารมณ์ของกฎหมายเพียงต้องการผลักภาระการพิสูจน์ให้แก่ผู้ที่ก่อความเสียหายซึ่งเป็นผู้ครอบครองหรือควบคุมยานพาหนะดังกล่าวที่จะต้องพิสูจน์ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเกิดจากเหตุสุควิสัยหรือเกิดเพราะความผิดของผู้ที่ต้องเสียหายเอง ทั้งนี้ เพราะความเสียหายที่เกิดจากทรัพย์สินดังกล่าวมักเกิดขึ้นอย่างรวดเร็วและสร้างความ

(เชิงอรรถต่อ)

คำพิพากษาฎีกาที่ 828/2490 ยานพาหนะที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลด้วยกันโค่นกันเสียหายไม่ตกอยู่ในบังคับแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437 ในกรณีเช่นนี้หน้าที่นำสืบตกอยู่ในหลักธรรมดาคือฝ่ายใดกล่าวหาอีกฝ่ายหนึ่งทำละเมิด ฝ่ายที่กล่าวหาต้องนำสืบก่อน

<sup>10</sup> ไพจิตร ปุญญพันธุ์, หลักกฎหมายลักษณะละเมิด คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เรื่อง ข้อสันนิษฐานความผิดทางกฎหมาย, หน้า 25-26.

เสียหายเป็นจำนวนมาก และกฎหมายก็ไม่ได้กำหนดว่าผู้เสียหายจะต้องเป็นใคร จะเป็นบุคคล หรือทรัพย์สินใด ๆ ก็ได้ ขอแค่เพียงว่าความเสียหายเกิดขึ้นจากยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลเท่านั้น

นอกจากนั้น ความเสียหายที่เกิดจากยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลตามหลักเกณฑ์ของมาตรา 437 นั้นจะต้องเกิดจากยานพาหนะที่เดินอยู่ ไม่ว่าจะเกิดแก่ตัวบุคคลหรือสิ่งของ ตามนัยที่กฎหมายบัญญัติว่าเป็นยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล มิใช่เกิดจากยานพาหนะที่หยุดอยู่กับที่ แม้เครื่องยนต์จะติดอยู่แล้วผลหรือใช้ยานพาหนะอื่น หรือวัตถุอื่นดันพาหนะนั้นไปโดนเข้าเอง ที่ว่ามานี้รวมถึงรถที่พ่วงอยู่กับยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลด้วย มีข้อน่าสังเกตว่าความรับผิดในความเสียหายที่เกิดจากยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล กฎหมายมิได้บัญญัติว่ายานพาหนะนั้นจะต้องชำรุด ฉะนั้นไม่ว่าจะชำรุดบกพร่องหรือไม่ ก็ยังคงต้องรับผิดเพราะยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลย่อมก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้อื่นได้ทั้งสิ้น หรือมีโอกาสที่จะก่อความเสียหายให้แก่บุคคลอื่นได้ยิ่งกว่าทรัพย์สินที่ไม่ชำรุดบกพร่อง ข้อที่อ้างกันบ่อย ๆ ก็เช่นเบรคแตก เป็นต้น ที่จริงเป็นหน้าที่ของผู้ใช้รถจะต้องตรวจตราให้ถี่ถ้วนก่อนใช้รถ<sup>11</sup>

ตามมาตรา 437 บัญญัติให้ผู้ต้องรับผิด คือ ผู้ครอบครองหรือผู้ควบคุมดูแล มีปัญหาว่าในกรณีที่มีทั้งผู้ครอบครองและผู้ควบคุมดูแล ผู้ครอบครองและผู้ควบคุมดูแลจะต้องรับผิดตามมาตรา 437 ทั้งสองคน หรือว่ามีเพียงบุคคลใดเพียงบุคคลหนึ่งเท่านั้น สำหรับในเรื่องนี้มีความเห็นของนักนิติศาสตร์แยกออกเป็น 2 ความเห็นดังนี้

ความเห็นแรก เห็นว่าบุคคลผู้ต้องรับผิดตามมาตรา 437 นี้ คือผู้ครอบครองและผู้ควบคุมดูแล ต้องร่วมกันรับผิดทั้งสองคน\* ซึ่งศาสตราจารย์ไพจิตร ปุญญพันธุ์ มีความเห็นในเรื่องนี้ว่า “ถ้ามีทั้งผู้ครอบครองและควบคุมก็ต้องรับผิดด้วยกันทั้งสองคน ไม่ใช่เพียง

<sup>11</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 74:

\* คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 912/2477 ข้อเท็จจริงในคดีนี้ปรากฏว่า เจ้าของรถยนต์นั่งรถยนต์ไปพร้อมคนขับ คนขับขับรถยนต์ไปก่อความเสียหายขึ้น ศาลวินิจฉัยว่าทั้งเจ้าของรถและคนขับรถต้องรับผิดทั้งสองคน



คนใดคนหนึ่ง แม้กฎหมายจะใช้คำว่า “หรือ” ทำให้เห็นไปว่าเพียงคนใดคนหนึ่งต้องรับผิดชอบก็ตาม”<sup>12</sup>

ความเห็นที่สอง ท่านศาสตราจารย์ ดร.จิต เศรษฐบุตร มีความเห็นว่าบุคคลผู้ต้องรับผิดชอบตามมาตรา 437 มีเพียงคนใดคนหนึ่งเท่านั้น ตามหลักผู้ครอบครองต้องรับผิดชอบ แต่ถ้ามีผู้ควบคุมดูแล ผู้ควบคุมดูแลก็ต้องรับผิดชอบ และผู้ครอบครองก็ไม่ต้องรับผิดชอบ ทั้งนี้ โดยพิจารณาจากคำว่า “หรือ” ย่อมหมายถึงคนใดคนหนึ่งไม่ใช่สองคน<sup>13</sup>

ผู้เขียนเห็นด้วยกับความเห็นแรก เนื่องจากการที่กฎหมายใช้คำว่า “บุคคลใดครอบครองหรือควบคุมดูแล” นั้น เพื่อต้องการจะให้มีผู้ต้องรับผิดชอบตามมาตรานี้ซึ่งเป็นใครก็ได้ ในระหว่างผู้ครอบครองหรือผู้ควบคุมดูแล โดยไม่ได้กำหนดว่าในกรณีที่มีทั้งผู้ครอบครองและผู้ควบคุมดูแล ใครควรรับผิดชอบก่อนหลังมากกว่ากัน ดังนี้ จึงควรตีความให้เป็นประโยชน์กับผู้ต้องเสียหายคือควรให้ทั้งคู่ร่วมกันรับผิดชอบทั้งสองคน

ตามมาตรา 437 นี้ กฎหมายได้บัญญัติข้อยกเว้นความรับผิดของมาตรา 437 นี้ไว้ 2 ประการ คือ

1) กรณีที่ผู้ต้องรับผิดชอบพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายเกิดแต่เหตุสุดวิสัย ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 8 เหตุสุดวิสัย หมายถึง เหตุใด ๆ อันจะเกิดขึ้นก็ตี จะให้ผลพิบัติก็ตี ไม่มีใครจะอาจป้องกันได้ แม้ทั้งบุคคลผู้ต้องประสบหรือใกล้จะต้องประสบเหตุนั้นจะได้จัดการระมัดระวังตามสมควร อันพึงคาดหมายได้จากบุคคลนั้นในฐานะเช่นนั้น ซึ่งถ้าผู้ต้องรับผิดชอบสามารถพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นเกิดจากเหตุสุดวิสัยก็ไม่ต้องรับผิดชอบตามมาตรานี้

คำว่า “เหตุสุดวิสัย” นี้ ศาลฎีกาของไทยวินิจฉัยเป็นแนวเดียวกันตลอดมาว่าความบกพร่องในตัวยานยนต์หรือส่วนประกอบของยานยนต์ ซึ่งเป็นเหตุให้ยานยนต์เกิดอุบัติเหตุ ไม่ถือเป็นเหตุสุดวิสัยที่ผู้รับผิดชอบจะอ้างเพื่อให้พ้นผิดได้เพราะเห็นว่าจำเลยผู้รับผิดชอบหน้าที่ตรวจตราดูแลรักษาสภาพให้อยู่ในสภาพใช้งานได้ตามปกติ เมื่อเกิดอุบัติเหตุเพราะเหตุนี้ก็แสดงว่าผู้รับผิดชอบไม่ระมัดระวังในการตรวจตราดูแลยานยนต์นั้น<sup>14</sup>

<sup>12</sup> ไพจิตร บุญญพันธุ์ , หลักกฎหมายลักษณะละเมิด คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เรื่อง ข้อสันนิษฐานความผิดทางกฎหมาย , หน้า 77

<sup>13</sup> จิต เศรษฐบุตร, หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด, หน้า 261-262.

<sup>14</sup> วันชัย สติโรจน์, “กฎหมายเกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายต่อบุคคลที่เกิดจากอุบัติเหตุทางรถยนต์”, หน้า 27.

2) กรณีที่ผู้ต้องรับผิดชอบพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายเกิดจากความผิดของผู้ต้องเสียหายเอง หมายความว่าเกิดจากโดยสมัครใจหรือโดยความประมาทเลินเล่อของผู้เสียหาย<sup>15</sup> ทั้งนี้จะต้องเกิดจากความผิดของผู้เสียหายฝ่ายเดียวเท่านั้น จำเลยจึงจะไม่ต้องรับผิดชอบตามมาตรา

1.3 การเยียวยาความเสียหายตามหลักความรับผิดเพื่อละเมิดที่บุคคลอื่นก่อขึ้น (Vicarious Liability) ในอุบัติเหตุทางรถยนต์ ในกรณีที่ผู้ขับขี่ซึ่งก่ออุบัติเหตุขึ้นเป็นลูกจ้าง ตัวแทน ผู้เยาว์ ผู้วิกลจริต หรือผู้ไร้ความสามารถ กฎหมายละเมิดของไทยตามมาตรา 425, 427, 429 และ 430 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ได้กำหนดให้นายจ้าง ตัวการ (รวมถึงหุ้นส่วนอื่น ๆ และผู้แทนนิติบุคคล) บิดา มารดา หรือผู้อนุบาล ครูบาอาจารย์ นายจ้างหรือบุคคลอื่นซึ่งรับดูแลผู้ไร้ความสามารถนั้น แล้วแต่กรณี ต้องร่วมรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนด้วย ถ้าลูกจ้างขับยานยนต์ไปก่ออุบัติเหตุโดยละเมิดในทางการที่จ้าง หรือตัวแทนขับยานยนต์ไปก่ออุบัติเหตุโดยละเมิดในขอบเขตการเป็นตัวแทน หรือผู้เยาว์ ผู้วิกลจริต ผู้ไร้ความสามารถขับยานยนต์ไปก่อให้เกิดอุบัติเหตุโดยละเมิดเพราะบกพร่องในหน้าที่ควบคุมดูแล เนื่องจากมิได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรในการดูแลนั้น ทั้งนี้ แม้ว่าอุบัติเหตุดังกล่าวจะเกิดความเสียหายแก่บุคคลภายนอกหรือลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้ไร้ความสามารถด้วยตนเองก็ตาม<sup>16</sup>

คำว่า “ในผลแห่งละเมิด” ในมาตรา 425 และ 427 หรือถ้อยคำอื่น ๆ ทำนองเดียวกันนี้ในมาตรา 429 และ 430 ที่ลูกจ้าง ตัวแทน ผู้เยาว์ ผู้วิกลจริต หรือผู้ไร้ความสามารถกระทำ ซึ่งนายจ้าง ตัวการ บิดามารดา ผู้อนุบาล หรือครูบาอาจารย์ แล้วแต่กรณี ต้องรับผิดชอบนั้น นักกฎหมายไทยส่วนมากเห็นว่าหมายถึงเฉพาะละเมิดตามหลักทั่วไปตาม

<sup>15</sup> ไพจิตร ปุญญพันธุ์, หลักกฎหมายลักษณะละเมิด คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เรื่อง ข้อสันนิษฐานความผิดทางกฎหมาย, หน้า 79.

<sup>16</sup> ไพจิตร ปุญญพันธุ์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด, หน้า 16.

มาตรา 420 เท่านั้น\* แต่นักกฎหมายส่วนน้อยเห็นว่า แม้นายจ้าง ตัวการ ฯลฯ แล้วแต่กรณีจะรับผิดชอบเมื่อลูกจ้าง ตัวแทน ฯลฯ ทำละเมิดโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อตามมาตรา 420 เท่านั้น ไม่รับผิดชอบตามมาตรา 425, 427, 429 และ 430 ในความเสียหายที่ลูกจ้าง ตัวแทน ฯลฯ แล้วแต่กรณีต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจากยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลตามมาตรา 437 ก็จริงอยู่ แต่ไม่ได้หมายความว่าบุคคลดังกล่าวไม่ต้องรับผิดชอบด้วยเลยโดยอาศัยบทบัญญัติมาตราอื่น นายจ้าง ตัวการ ฯลฯ อาจต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจากยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลตามมาตรา 437 ที่ลูกจ้าง ตัวแทน ฯลฯ ต้องรับผิดชอบโดยอาศัยมาตรา 4 วรรค 3 ในข้อที่ว่ามาตรา 425, 427, 429 และ 430 เป็นบทกฎหมายใกล้เคียงอย่างยิ่ง<sup>17</sup>

เหตุที่กฎหมายกำหนดให้บุคคลดังกล่าวร่วมรับผิดชอบด้วยก็โดยมีเหตุผลว่าบุคคลเหล่านี้ได้ประโยชน์จากผู้ที่ก่ออุบัติเหตุและมีหน้าที่ควบคุมดูแลบุคคลซึ่งก่ออุบัติเหตุ ดังนั้น ถ้าผู้ซึ่งตนดูแลก่อความเสียหายขึ้น ย่อมถือได้ว่าบุคคลเหล่านั้นบกพร่องในการดูแลจึงต้องรับผิดชอบ นอกจากนั้น เหตุผลสำคัญก็คือว่า ถือเป็นนโยบายของรัฐ (public policy) ในการที่กำหนดให้บุคคลเหล่านั้น ซึ่งอยู่ในฐานะทางเศรษฐกิจดีกว่าผู้ที่ก่ออุบัติเหตุร่วมรับผิดชอบ เพราะผู้ที่ก่ออุบัติเหตุมักไม่อยู่ในฐานะทางการเงินที่จะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนได้ หากไม่กำหนดเช่นนี้ ผู้เสียหายอาจไม่ได้รับค่าสินไหมทดแทนเลย เพราะผู้ที่ก่ออุบัติเหตุไม่อยู่ในฐานะที่จะชดใช้ได้<sup>18</sup> นอกจากนั้น การขับยานยนต์ไปก่ออุบัติเหตุจะต้องเกิดขึ้นในขณะลูก

---

\* ความเห็นของ พจน์ บุษปาคม, วารี นาสกุล และวิชา มหาคุณ อ้างถึงในวันชัย สศิริโรจน์, “กฎหมายเกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายต่อบุคคลที่เกิดจากอุบัติเหตุทางยานยนต์”, หน้า 31.

<sup>17</sup> ไพจิตร ปุญญพันธุ์, คำอธิบายเฉพาะบางเรื่อง ประมวลกฎหมายอาญา ลัทธิทฤษฎีโดยใช้กลอุบายมิได้หรือไม่ และประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ข้อสันนิษฐานความผิดทางกฎหมาย (พระนคร : แสงทองการพิมพ์, 2517), หน้า 60-63.

<sup>18</sup> วารี นาสกุล, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด จัดการงานนอกสั่ง ลากมิควรได้, หน้า 118, พจน์ บุษปาคม, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด, หน้า 180, ไพจิตร ปุญญพันธุ์, คำอธิบายกฎหมายเฉพาะบางเรื่อง ประมวลกฎหมายอาญา ลัทธิทฤษฎีโดยใช้กลอุบายมิได้หรือไม่ และประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ข้อสันนิษฐานความผิดทางกฎหมาย, หน้า 45, 47, 52-53.

จ้างขับรถในทางการที่จ้าง (in the course of his employment) ในขอบเขตแห่งการเป็นตัว แทนหรือเกิดขึ้นเพราะตนไม่ได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรแก่หน้าที่ดูแล แล้วแต่กรณี นายจ้างจะต้องรับผิดชอบ จะอ้างว่าตนเลือกจ้างลูกจ้างที่เหมาะสมด้วยความระมัดระวังหรือควบคุมดูแลเป็นอย่างดีหาได้ไม่<sup>19</sup>

ส่วนในเรื่องหน้าที่นำสืบ กรณีนายจ้างร่วมรับผิดชอบตามมาตรา 425 ตัวแทน ตามมาตรา 427 ครูบาอาจารย์ นายจ้าง หรือบุคคลอื่นที่รับดูแลผู้ไร้ความสามารถตามมาตรา 430 โจทก์ผู้เสียหายมีหน้าที่นำสืบให้ศาลเห็นว่า จำเลยเป็นนายจ้าง เป็นตัวแทน ครูบา อาจารย์ นายจ้างหรือบุคคลที่รับดูแลผู้ไร้ความสามารถ และอุบัติเหตุเกิดขึ้นขณะผู้ก่อเป็นลูก จ้าง ตัวแทนหรือผู้ไร้ความสามารถนั้นอยู่ในความดูแลของจำเลยนั้นแล้วแต่กรณี ทั้งยังต้อง พิสูจน์ว่าผู้ก่อนั้นทำความเสียหายอันเป็นละเมิดแก่โจทก์ในทางการที่จ้าง ในขอบเขตแห่งการ เป็นตัวแทน หรือครูบาอาจารย์ นายจ้าง บุคคลอื่นไม่ใช้ความระมัดระวังตามสมควรในการ ควบคุมดูแล เหตุที่ให้โจทก์เป็นฝ่ายพิสูจน์ก็เพราะกฎหมายไม่ได้สันนิษฐานว่าบุคคลเหล่านี้ เป็นฝ่ายผิด จึงเป็นไปตามหลักทั่วไปที่ว่าผู้ใดกล่าวอ้าง ผู้นั้นต้องนำสืบตามมาตรา 84 วรรค แรก ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง นั้นเอง และสำหรับกรณีตามมาตรา 430 มีเหตุ ผลเฉพาะอีกดังที่กล่าวแล้วว่าครูบาอาจารย์ นายจ้าง หรือบุคคลอื่นที่รับดูแลผู้ไร้ความ สามารถมีหน้าที่ควบคุมดูแลไม่ถึงขนาด เช่น บิดามารดาหรือผู้อนุบาล แต่ในทางตรงกันข้าม กรณีบิดามารดาหรือผู้อนุบาลร่วมรับผิดชอบตามมาตรา 429 บุคคลเหล่านี้ซึ่งเป็นจำเลยกลับเป็น ฝ่ายมีหน้าที่นำสืบ (หลังจากฝ่ายโจทก์พิสูจน์ว่าผู้ก่ออุบัติเหตุอยู่ในความดูแลของบุคคลเหล่านี้) ว่าตนได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรในการดูแลแล้วเพื่อให้ตนพ้นผิด ถ้าพิสูจน์ไม่ได้ก็ ต้องร่วมรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่โจทก์ผู้เสียหาย เหตุที่กรณีนี้จำเลยเป็นฝ่ายนำสืบก็ เพราะกฎหมายสันนิษฐานว่าบิดามารดาหรือผู้อนุบาลมีความผิดเนื่องจากบกพร่องในการดูแล ระวัง ระมัดระวัง บิดามารดาจึงมีหน้าที่นำสืบแก้ตัว<sup>20</sup>

อย่างไรก็ตาม บุคคลซึ่งต้องรับผิดชอบเพื่ออุบัติเหตุทางยานยนต์ที่บุคคลอื่นก่อขึ้น เหล่านี้จะร่วมรับผิดชอบก็ต่อเมื่อความเสียหายโดยอุบัติเหตุที่บุคคลอื่นคือ ลูกจ้าง ผู้เยาว์ หรือผู้วิกล จจริต หรือผู้ไร้ความสามารถ ก่อขึ้นนั้น เป็นการละเมิด ซึ่งผู้ก่อต้องรับผิดชอบเท่านั้น ถ้าไม่เป็น

<sup>19</sup> วันชัย ศศิโรจน์, “กฎหมายเกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายต่อ บุคคลที่เกิดจากอุบัติเหตุทางยานยนต์”, หน้า 33.

<sup>20</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 40-41.

การละเมิดอันผู้ก่อต้องรับผิดชอบแล้ว บุคคลเหล่านั้นก็ไม่ต้องร่วมรับผิดชอบ ความรับผิดชอบของบุคคลเหล่านั้นยังคงมีอยู่ตราบใดที่ผลแห่งละเมิดไม่ระงับสิ้นไป ถ้าผลแห่งละเมิดระงับสิ้นไป บุคคลเหล่านั้นก็ไม่ต้องรับผิดชอบ<sup>21</sup> และการฟ้องนายจ้าง ฯลฯ จะต้องฟ้องตามมาตรา 425, 427, 429 หรือ 430 แต่การฟ้องลูกจ้าง ฯลฯ ผู้จ้างจะต้องฟ้องตามหลักละเมิดทั่วไปตามมาตรา 420 หรือฟ้องให้รับผิดชอบเด็ดขาดตามมาตรา 437 แล้วแต่กรณี

1.4 ค่าสินไหมทดแทนความเสียหายตามหลักกฎหมายละเมิด เมื่อเกิดการละเมิดขึ้นผู้เสียหายสามารถฟ้องร้องต่อศาลเพื่อเรียกให้ผู้กระทำละเมิดชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามที่กำหนดไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิดในหมวดว่าด้วยค่าสินไหมทดแทนเพื่อละเมิด ซึ่งแยกได้เป็น 2 กรณี คือ ค่าเสียหายแก่ชีวิต และค่าเสียหายแก่ร่างกายหรืออนามัย

1.4.1 ค่าเสียหายแก่ชีวิต คือ ค่าเสียหายซึ่งผู้กระทำละเมิดจะต้องชดใช้กรณีที่มีผู้ถูกละเมิดจนถึงแก่ความตาย ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 443 บัญญัติให้ผู้ประสบภัยจากรถมีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนเพื่อความตายซึ่งต้องชดใช้กันเป็นค่าปลงศพและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ อันจำเป็น กรณีที่ผู้เสียหายเป็นผู้ได้รับอุปการะตามกฎหมายจากผู้ตาย ผู้เสียหายก็มีสิทธิได้รับค่าขาดไว้อุปการะเลี้ยงดูตามกฎหมาย หรือในกรณีที่ผู้ตายเป็นผู้มีหน้าที่ตามกฎหมายต้องทำงานแก่ครอบครัวหรืออุตสาหกรรม ผู้เสียหายซึ่งขาดแรงงานนั้นมีสิทธิเรียกค่าขาดแรงงานได้ แต่ถ้าผู้ประสบภัยจากรถไม่ได้ตายทันทีต้องเสียค่ารักษาพยาบาลและไม่สามารถทำงานหารายได้ได้ตามปกติ นอกจากค่าสินไหมทดแทนดังกล่าวแล้วผู้เสียหายยังอาจเรียกค่ารักษาพยาบาล ค่าขาดประโยชน์นำมาหาได้เพราะไม่สามารถประกอบกิจการก่อนตายด้วย (ซึ่งก็คือค่าขาดรายได้จากการทำงานปกติเพราะบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางยานยนต์) แต่ผู้เสียหายไม่มีสิทธิได้รับการชดใช้ค่าเสียหายทางศีลธรรมหรือค่าเสียหายทางจิตใจ เช่น ค่าเจ็บปวดทุกข์ทรมาน หรือค่าเศร้าโศกเสียใจ ทั้งนี้ เพราะไม่มีกฎหมายบัญญัติให้เรียกร้องได้<sup>22</sup>

<sup>21</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 37.

<sup>22</sup> คำพิพากษาฎีกาที่ 655/2497, 1742/2499, 789/2502, 477/2514 และ 1550/2518 และดูเพิ่มเติมในจิตติ ดิงสภักดิ์, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 2 มาตรา 354 ถึง 452 ว่าด้วยมูลแห่งหนี้, หน้า 312.

1.4.2 ค่าเสียหายแก่ร่างกายหรืออนามัย กรณีที่ผู้ประสบภัยจากรถบาดเจ็บ หรือได้รับความเสียหายแก่ร่างกายหรืออนามัย ตามมาตรา 444 ผู้เสียหายมีสิทธิได้รับค่ารักษาพยาบาลรวมถึงค่าพักฟื้นตามคำสั่งแพทย์ ค่าขาดประโยชน์ทำมาหาได้ตลอดเวลาที่บาดเจ็บ และค่าเสียความสามารถประกอบการงาน โดยสิ้นเชิงหรือบางส่วนทั้งในปัจจุบันและอนาคตด้วย เช่น บาดเจ็บจนไม่สามารถทำงานได้ หรือทำได้แต่ไม่ดีเท่าก่อน ได้รับบาดเจ็บ นอกจากนี้ ยังอาจได้รับค่าขาดแรงงานตามมาตรา 445 ในกรณีเสียหายแก่ร่างกายหรืออนามัยนี้ต่างกับกรณีเสียหายถึงชีวิต คือผู้เสียหายอาจเรียกค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายอันมิใช่ตัวเงินตามมาตรา 446 ได้ด้วย เช่น ค่าความทนทุกข์ทรมานระหว่างบาดเจ็บ มีแผลเป็นไม่ว่าถึงเสียโฉมหรือไม่<sup>23</sup> ค่าทนทุกข์เสียสุขภาพจิตเพราะพิการ ค่าเสื่อมสุขภาพอนามัย<sup>24</sup> ค่าทรมาณกายและจิตใจ<sup>25</sup> เป็นต้น

ค่าสินไหมทดแทนทุกประเภทที่กล่าวมา ศาลจะเป็นผู้กำหนดว่าผู้เสียหาย จะได้รับการชดใช้เพียงใดโดยพิจารณาถึงพฤติการณ์และความร้ายแรงแห่งละเมิดตามหลักเกณฑ์ของมาตรา 438 แต่ไม่ว่าจะเป็นค่าสินไหมทดแทนเพื่อความรับผิดชอบละเมิดกรณีใด โจทก์ผู้เสียหายมีหน้าที่ต้องนำสืบให้ศาลเห็นว่าตนได้รับความเสียหายจริงตามจำนวนที่เรียกร้องจากจำเลย แต่แม้โจทก์จะนำสืบไม่ได้ ศาลก็วินิจฉัยกำหนดให้ตามพฤติการณ์และความร้ายแรงแห่งละเมิดนั้นได้<sup>26</sup> โดยปกติค่าสินไหมทดแทนเกือบทุกประเภท ศาลกำหนดให้เป็นเงินก้อนคราวเดียว เว้นแต่ค่าทำให้บุคคลต้องขาดใจอุปการะตามกฎหมาย ซึ่งกฎหมายกำหนดให้ชำระเป็นครั้งคราวตามกำหนดหรืออาจกำหนดเป็นเงินจำนวนเดียวก็ได้<sup>27</sup> แต่สำหรับค่าเสียความสามารถในการทำงานนั้น เนื่องจากศาลต้องกำหนดค่าเสียหายเพื่อการเสียความสามารถในการทำงานในอนาคต จำนวนค่าเสียหายที่กำหนดไว้ในคำพิพากษาจึงอาจไม่

<sup>23</sup> คำพิพากษาฎีกาที่ 1068/2509, 1134-1135/2509, 69/2511, 1794/2517.

<sup>24</sup> คำพิพากษาฎีกาที่ 1936/2507.

<sup>25</sup> คำพิพากษาฎีกาที่ 1920/2520, 128/2522.

<sup>26</sup> คำพิพากษาฎีกาที่ 768/2509, 841/2510, 524/2516, 668/2517.

<sup>27</sup> คำพิพากษาฎีกาที่ 292/2502.

แน่นอน ห่างไกลจากความเป็นจริงมากในมาตรา 444 วรรคสอง จึงให้สิทธิศาลที่จะสงวนสิทธิในการแก้ไขจำนวนค่าสินไหมทดแทนในคำพิพากษาได้<sup>28</sup>

### หลักเกณฑ์ของกฎหมายละเมิดให้ความคุ้มครองแก่ผู้ประสบภัยจากรถไม่เพียงพอ

แม้หลักเกณฑ์ของกฎหมายละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ จะกำหนดให้ผู้ขับหรือบุคคลซึ่งใช้ยานยนต์ต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายแต่ในบางครั้งผู้เสียหายก็ไม่สามารถได้รับการชดเชยเยียวยาความเสียหายเนื่องจากสาเหตุ 2 ประการคือ

1) การพิสูจน์ความผิด เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นถ้าผู้ที่ก่อให้เกิดความเสียหายตกลงยินยอมชดเชยค่าเสียหายเรื่องก็ยุติ แต่ส่วนมากแล้วไม่สามารถตกลงกันได้เพราะต่างฝ่ายต่างก็อ้างว่าตนไม่ผิด ในกรณีเช่นนี้ฝ่ายที่ได้รับความเสียหายจากการก่อเหตุละเมิดและเชื่อว่าตนเป็นฝ่ายถูกจะต้องนำคดีไปฟ้องเรียกค่าเสียหายกันที่ศาลและมีหน้าที่นำพยานหลักฐานเข้าสืบพิสูจน์ให้ฟังได้ว่าความเสียหายเกิดจากการกระทำผิดของอีกฝ่ายตามหลักทั่วไปของกฎหมายพยานซึ่งกำหนดไว้ในมาตรา 84 วรรคแรก แห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง เมื่อจำเลยปฏิเสธ โจทก์มีภาระต้องนำพยานหลักฐานเข้าสืบพิสูจน์ (onus of proof) ให้ศาลเห็นว่า (1) จำเลยเป็นผู้ขับยานยนต์ที่ก่ออุบัติเหตุ (2) จำเลยขับยานยนต์ด้วยความจงใจประมาทเลินเล่อจนเกิดอุบัติเหตุ (3) โจทก์ได้รับความเสียหาย และ (4) ความเสียหายของโจทก์เป็นผลจากการขับยานยนต์ของจำเลยนั้น กล่าวคือ ต้องมีความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผล หรือระหว่างความผิดกับความเสียหาย เมื่อโจทก์ผู้เสียหายสามารถพิสูจน์ให้ศาลเห็นได้ครบทั้ง 4 ประการนี้แล้ว โจทก์จึงจะได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนจากจำเลย<sup>29</sup> ซึ่งปัญหาสำคัญก็คือ บางคดีโจทก์ผู้เสียหายไม่สามารถนำสืบให้เห็นความจงใจหรือประมาทเลินเล่อของจำเลยได้เนื่องจากกรณีอุบัติเหตุรถยนต์ การพิสูจน์ความผิดให้เชื่อมโยงกับความเสียหายเป็นสิ่งที่ยากในการพิสูจน์ แม้แต่คดีที่เกิดจากรถชนกันอย่างง่าย ๆ ยังยากที่จะพิสูจน์โดยอาศัยกฎหมายช่วยคลี่คลายเรื่องราวว่าใครเป็นฝ่ายผิดเนื่องจากเหตุการณ์ได้เกิดอย่างรวดเร็วและรุนแรง บางครั้งพยานหลักฐานสูญหายไม่สามารถนำมาได้ และผู้เห็นเหตุการณ์

<sup>28</sup> วันชัย ศศิโรจน์, “กฎหมายเกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายต่อบุคคลที่เกิดจากอุบัติเหตุทางยานยนต์”, หน้า 47.

<sup>29</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 15.

อาจจำเหตุการณ์ไม่ได้ เป็นต้น ซึ่งทำให้ผู้เสียหายอาจไม่ได้รับการชดเชยค่าสินไหมเพื่อความเสียหายที่ตนได้รับ ถึงแม้ว่าผู้ประสพภัยจากรถจะสามารถฟ้องผู้ครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลตามมาตรา 437 วรรคแรก แต่ผู้เสียหายก็ยังประสบปัญหาในการฟ้องร้องคดีต่อศาล

2) การฟ้องร้องคดีต่อศาล ผลที่ตามมาจากการฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายก็คือ

ก. ต้องเสียค่าใช้จ่าย เช่น เสียค่าธรรมเนียมในการฟ้องร้องคดีต่อศาล

ค่าใช้จ่ายในการว่าจ้างทนายความ ค่าส่งหมาย คำคำร้องคำขอต่าง ๆ ในระหว่างการดำเนินคดี ถ้าผู้เสียหายเป็นผู้ที่ยากจนไม่มีค่าใช้จ่ายในการฟ้องร้องคดีก็ขอดำเนินคดีอย่างคนอนาถา โดยไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียมศาล แต่ก็ยังต้องเสียค่าใช้จ่ายอื่น ๆ อีก จึงเห็นได้ว่าสิทธิของผู้เสียหายอาจไม่ได้รับความคุ้มครองเท่าที่ควร

ข. ต้องใช้เวลาในการดำเนินคดีนาน กระบวนการพิจารณาคดีนับตั้งแต่ผู้เสียหายเริ่มฟ้องคดี จะต้องมีการส่งหมายเรียกและสำเนาคำฟ้องให้แก่จำเลยเพื่อให้มายื่นคำให้การแก้คดี การนัดชี้สองสถานหรือกำหนดประเด็นข้อพิพาท การสืบพยานของฝ่ายโจทก์และฝ่ายจำเลย ทั้งฝ่ายโจทก์และฝ่ายจำเลยอาจขอเลื่อนการสืบพยานด้วยเหตุต่าง ๆ เมื่อสืบพยานโจทก์จำเลยเสร็จแล้ว ศาลชั้นต้นก็จะมีคำพิพากษาชี้ขาดตัดสินคดี ถ้าคู่ความทั้งฝ่ายโจทก์และฝ่ายจำเลยไม่พอใจในผลของคำพิพากษาย่อมมีสิทธิอุทธรณ์ไปยังศาลอุทธรณ์ เมื่อศาลอุทธรณ์พิพากษาแล้ว หากโจทก์หรือจำเลยไม่พอใจในผลของคำพิพากษาศาลอุทธรณ์และคดีไม่ต้องห้ามฎีกา โจทก์หรือจำเลยก็ชอบที่จะใช้สิทธิฎีกาต่อไปยังศาลฎีกาอีก จะเห็นได้ว่านับตั้งแต่เริ่มฟ้องจนกว่าคดีถึงที่สุดอาจใช้เวลาหลายเดือนหรือเป็นปี นอกจากนี้เมื่อศาลตัดสินคดีถึงที่สุดแล้ว ถ้าหากจำเลยไม่ชำระค่าเสียหายให้โจทก์ตามที่ศาลพิพากษา ก็ต้องทำการบังคับคดียึดทรัพย์สินของจำเลยเพื่อขายทอดตลาดนำเงินมาชำระค่าเสียหายให้แก่โจทก์ซึ่งก็ต้องใช้เวลาเป็นแรมเดือนเช่นกัน

ค. ผู้เสียหายอาจได้รับการชดเชยเยียวยาไม่เพียงพอ แม้ว่าเจตนารมณ์ของกฎหมายละเมิดมุ่งเน้นที่จะให้ผู้เสียหายได้รับการเยียวยาให้อยู่สภาพใกล้เคียงกับก่อนมีความเสียหายมากที่สุด แต่ในความเป็นจริงแล้ว ผู้เสียหายจำนวนมากได้รับการชดเชยเยียวยาไม่เพียงพอ เนื่องจากแม้ว่าศาลจะตัดสินให้ผู้ที่ก่อความเสียหายจะต้องรับผิดชอบชดเชยค่าสินไหมทดแทน แต่บ่อยครั้งจำเลยก็ไม่มีเงินหรือทรัพย์สินอื่นที่จะนำมาเป็นค่าสินไหมทดแทน ซึ่งสร้างความเดือดร้อนแก่ผู้เสียหายอย่างมาก เพราะผู้เสียหายต้องมีค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดี แต่พอ



ต่อผู้ดำเนินคดีแล้วก็ไม่ได้รับการชดใช้เสียหายกลับยิ่งเพิ่มภาระค่าใช้จ่ายให้กับผู้เสียหายมากขึ้น

## 2. การเยียวยาความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยจากรถตามกฎหมายอื่น

2.1 การประกันภัยความรับผิดในการใช้รถยนต์ การประกันภัยความรับผิดในการใช้รถยนต์ เป็นการประกันภัยความรับผิดที่มีจุดมุ่งหมายเพื่อคุ้มครองผู้เอาประกันภัยจากความรับผิดของตนต่อบุคคลที่สามซึ่งเกิดจากการกระทำละเมิดตามกฎหมายแพ่งจนก่อให้เกิดอุบัติเหตุในการใช้ยานยนต์บนท้องถนน ไม่ว่าจะเกิดจากความประมาทเลินเล่อหรือเป็นกรณีที่ต้องรับผิดในฐานะเป็นผู้ครอบครองยานยนต์ แต่ไม่รวมถึงกรณีความผิดเกิดขึ้นเพราะความทุจริตหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้เอาประกันภัย

ในกฎหมายไทย กฎหมายได้บัญญัติเรื่องการประกันภัยความรับผิดไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 20 หมวด 2 ว่าด้วยการประกันวินาศภัย มาตรา 887-888\* โดยเรียกชื่อว่า “การประกันภัยค่าจุน”

---

\* ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 887 บัญญัติว่า “อันว่าประกันภัยค่าจุนนั้น คือสัญญาประกันภัยซึ่งผู้รับประกันภัยตกลงว่าจะใช้ค่าสินไหมทดแทนในนามของผู้เอาประกันภัยเพื่อความวินาศภัยอันเกิดขึ้นแก่บุคคลอีกคนหนึ่ง และซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบ

บุคคลผู้ต้องเสียหายชอบที่จะได้รับค่าสินไหมทดแทนตามที่ตนควรจะได้ นั้นจากผู้รับประกันภัยโดยตรง แต่ค่าสินไหมทดแทนเช่นนี้หาอาจจะคิดเกินไปกว่าจำนวนอันผู้รับประกันภัยจะถึงต้องชำระตามสัญญานั้นได้ไม่ ในคดีระหว่างบุคคลผู้ต้องเสียหายกับผู้รับประกันภัยนั้น ท่านให้ผู้ต้องเสียหายเรียกตัวผู้เอาประกันภัยเข้ามาในคดีด้วย

อนึ่ง ผู้รับประกันภัยนั้นแม้จะได้ส่งค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยแล้ว ก็ยังหาหลุดพ้นจากความรับผิดต่อบุคคลผู้ต้องเสียหายนั้นไม่ เว้นแต่ตนจะพิสูจน์ได้ว่าค่าสินไหมทดแทนนั้น ผู้เอาประกันภัยได้ใช้แก่ผู้ต้องเสียหายแล้ว”

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 888 บัญญัติว่า “ถ้าค่าสินไหมทดแทนอันผู้รับประกันภัยได้ใช้ไปโดยคำพิพากษานั้นยังไม่คุ้มค่าวินาศภัยเต็มจำนวนไซ้ ท่านว่าผู้เอาประกันภัยก็ยังคงต้องรับใช้จำนวนที่ยังขาด เว้นไว้แต่บุคคลผู้ต้องเสียหายจะได้ละเลยเสียไม่เรียกตัวผู้เอาประกันภัยเข้ามาสู่คดีด้วยดังกล่าวไว้ในมาตราก่อน”

มีข้อน่าสังเกตว่าประกันภัยคำจูนมิได้มีวัตถุประสงค์เอาประกันภัยเป็นทรัพย์สินเหมือนอย่างเช่นประกันวินาศภัยแบบอื่น หากแต่การประกันภัยคำจูนเป็นการประกันภัยสำหรับความรับผิดของผู้เอาประกันภัยที่มีต่อบุคคลอื่น ความจริงน่าจะเรียกชื่อการประกันภัยแบบนี้ว่า การประกันภัยสำหรับความรับผิด จะเข้าใจได้ง่ายกว่าที่เรียกว่าประกันภัยคำจูนอย่างไรก็ดี เมื่อถือว่าประกันภัยคำจูนเป็นประกันวินาศภัยประเภทหนึ่งแล้ว ก็จะต้องนำบทบัญญัติสำหรับการประกันวินาศภัยทั่ว ๆ ไปมาใช้บังคับแก่การประกันภัยคำจูนด้วย เว้นแต่ข้อที่ได้มีบัญญัติเพิ่มเติมตามมาตรา 887 และมาตรา 888<sup>30</sup>

### 2.1.1 ลักษณะของการประกันภัยความรับผิด

2.1.1.1 เป็นสัญญาซึ่งผู้รับประกันภัยตกลงจะใช้ค่าสินไหมทดแทนในนามของผู้เอาประกันภัยในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าสินไหมทดแทนหรือค่าเสียหายให้แก่บุคคลอื่น วัตถุประสงค์แห่งการประกันภัยมิได้เป็นตัวทรัพย์สินโดยตรง แต่เป็นความรับผิดซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องชดใช้ให้แก่ผู้อื่นเป็นความเสียหายที่ประมาณเป็นเงินได้<sup>31</sup>

2.1.1.2 วินาศภัยซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบนั้นจะต้องเป็นความรับผิดชอบตามกฎหมาย กล่าวคือ ผู้เอาประกันภัยมีความรับผิดชอบซึ่งอาจเกิดจากมูลหนี้ใด ๆ ทางกฎหมายที่จะต้องรับผิดชอบต่อผู้เสียหาย

2.1.1.3 บุคคลที่ได้รับความเสียหายนั้นมีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัยโดยตรง แม้นจะไม่ใช่คู่สัญญาในสัญญาประกันภัยก็ตาม ทั้งนี้ เป็นไปตามหลักเกณฑ์ของมาตรา 887 วรรคสอง

2.1.2 ภัยที่รับเสี่ยง ภัยที่ผู้รับประกันภัยรับเสี่ยงหรือเงื่อนไขแห่งหนี้ทางฝ่ายผู้รับประกันภัย คือความรับผิดที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบในวินาศภัยที่เกิดขึ้นแก่ผู้อื่นซึ่งอาจเกิดขึ้นโดยมูลหนี้ใด ๆ ตามกฎหมาย เช่น สัญญา ลากมิควรได้ จัดการงานนอกสั่ง ละเมิด หรือโดยกฎหมายบัญญัติก็ได้ ที่เห็นแพร่หลายอยู่ในเวลานี้ก็คือการประกันภัยจาก

<sup>30</sup> จำรัส เขมะจารุ, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะประกันภัย, พิมพ์ครั้งที่ 3 (กรุงเทพฯ : ยงพลเทรดดิ้ง, 2530), หน้า 184.

<sup>31</sup> จิตติ ดิงสภักดิ์, กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย, พิมพ์ครั้งที่ 10 (กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2530), หน้า 129.

อุบัติเหตุที่เกิดจากรถยนต์ เป็นต้น ข้อสำคัญก็คือความรับผิดชอบที่เกิดขึ้นแก่ผู้เอาประกันภัยนั้น ต้องเป็นความรับผิดชอบตามกฎหมาย<sup>32</sup> ถ้าผู้เอาประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย แต่ได้จ่ายเงินให้คนอื่นไปเพราะความสงสารหรือกรุณาแก่นไม่เรียกว่าเป็นภัยที่ผู้รับประกันภัยจะต้องชดใช้ค่าทดแทนให้<sup>33</sup>

การที่ผู้รับประกันภัยจะเข้าใช้ค่าสินไหมทดแทนให้คนภายนอกเสียเองแทนที่ผู้เอาประกันภัยซึ่งเป็นผู้ก่อความรับผิดชอบจะต้องชดใช้นี้ ผู้รับประกันภัยอาจทำได้ตามมาตรา 314 แต่การเข้าใช้นี้แทนนี้ทำให้เป็นปัญหาขึ้นว่า สัญญาเช่นนี้เป็นการขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชนหรือไม่ เช่น แทนที่ผู้ขับรถโดยประมาทจะต้องใช้ค่าเสียหายแก่ผู้ถูกรถชนเอง กลับมีผู้รับประกันภัยคอยใช้แทน อาจเห็นว่าเป็นการส่งเสริมให้ผู้นั้นขับรถโดยไม่ระมัดระวังก็ได้ ในข้อนี้ยังมีความเห็นแตกต่างกันอยู่บ้าง กล่าวคือมีความเห็นว่า ผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิด ถ้าผู้เอาประกันภัยได้ทำการโดยประมาทอันเป็นความผิดทางอาญา แต่เป็นที่รับรองต้องกันว่า การประกันภัยค่าจุนั้น โดยทั่วไปไม่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยของประชาชน จนกระทั่งบางกรณีมีกฎหมายบังคับให้ต้องมีประกันด้วยซ้ำ เหตุผลที่อธิบายได้ก็คือ ผู้ใดทำการโดยประมาท แม้จะเป็นภัยแก่ประชาชนถึงกับเป็นความผิดอาญา ผู้นั้นก็ต้องรับโทษอาญาเป็นการป้องกันและปราบปรามพออยู่แล้ว จึงไม่ต้องกลัวว่าการที่มีผู้รับประกันภัยไว้สำหรับใช้ค่าเสียหายให้แทนจะเป็นการส่งเสริมให้เกิดการไม่ระมัดระวังขึ้น ฉะนั้นแทนที่ประกันภัยค่าจุนจะขัดต่อความสงบเรียบร้อยของประชาชน จึงกลับเป็นประโยชน์ต่อบุคคลภายนอกผู้ต้องเสียหายที่มีโอกาสจะได้รับใช้ค่าเสียหายแน่นอนยิ่งขึ้น เพราะมีบริษัทประกันภัยต้องรับใช้แทนอยู่ แม้จะเป็นกรณีที่ผู้ก่อความเสียหายไม่สามารถใช้ค่าเสียหายได้เองก็ตาม แต่ทว่าความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัยย่อมอยู่ภายใต้บังคับของมาตรา 879 เหมือนกัน คือ ถ้าผู้เอาประกันภัยได้ก่อวินาศภัยขึ้นด้วยความทุจริตหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงแล้ว ผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิด ข้อนี้เกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยของประชาชนซึ่งตกลงกันเป็นอย่างอื่นไม่ได้ อย่างไรก็ดี การที่ผู้เอาประกันภัยต้องโทษทางอาญารฐานกระทำโดยประมาทนั้นถือว่าการประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงเสมอไปไม่ได้ ผู้รับประกันภัยยังอาจต้องรับผิด<sup>34</sup>

<sup>32</sup> เรื่องเดียวกัน.

<sup>33</sup> คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 977/2502

<sup>34</sup> จิตติ ติงศัททีย์, กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย, หน้า 132.

### 2.1.3 สิทธิของผู้เสียหายที่มีต่อผู้รับประกันภัยและผู้เอาประกันภัย

#### 2.1.3.1 สิทธิของผู้เสียหายที่มีต่อผู้รับประกันภัย ตามประมวล

กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 887 วรรคสอง กำหนดให้ผู้เสียหายมีสิทธิที่จะได้รับค่าสินไหมทดแทนตามที่ตนควรได้รับจากผู้รับประกันภัยโดยตรงแม้จะไม่เคยมีนิติสัมพันธ์กับผู้รับประกันภัยก็ตาม\* และถึงแม้ผู้เสียหายจะไม่มีหลักฐานของสัญญาประกันภัยเป็นหนังสือลงลายมือชื่อฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบก็สามารถที่จะฟ้องร้องได้<sup>35</sup> แต่ค่าสินไหมทดแทนนี้จะต้องไม่เกินกว่าจำนวนที่ผู้เอาประกันภัยทำประกันไว้เพราะผู้รับประกันภัยสัญญาว่าจะรับผิดชอบเพียงเท่านั้น ส่วนความเสียหายที่เกินไปจากสัญญาผู้เสียหายต้องไปเรียกเอาจากผู้เอาประกันภัย

นอกจากนั้นกฎหมายยังได้กำหนดให้ผู้เสียหายจะต้องขอให้ศาลหมายเรียกตัวผู้เอาประกันภัยเข้ามาในคดีด้วย เพื่อจะได้ดำเนินการทางคดีให้เสร็จไปในคราวเดียวกัน\*\* การที่บุคคลภายนอกผู้ต้องเสียหายจะฟ้องให้ผู้รับประกันภัยคำจนรับผิดชอบบุคคลภายนอกในกรณีที่ได้รับ ความเสียหายจากการกระทำของผู้เอาประกันภัยหรือที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบตามกฎหมายนั้น ถือว่าเป็นการฟ้องตามสัญญาประกันภัย จึงต้องฟ้องผู้รับประกันภัยคำจนภายในกำหนดสองปีนับแต่วันที่เหตุวินาศภัยหรือเหตุที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบนั้นเกิดขึ้น มิฉะนั้น คดีก็จะขาดอายุความ\* และในกรณีที่ผู้รับประกันภัยคำจนถูกฟ้องให้รับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกที่ได้รับความเสียหายจากการกระทำของผู้เอาประกันภัยหรือที่ผู้

\* คำพิพากษาฎีกาที่ 1085/2511

<sup>35</sup> จำรัส เขมะจารุ, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะประกันภัย, หน้า 194.

\*\* คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1675/2516 การที่ผู้ต้องเสียหายละเลยไม่เรียกตัวผู้เอาประกันภัยเข้ามาในคดีที่ฟ้องให้ผู้รับประกันภัยใช้ค่าสินไหมทดแทนตามที่มาตรา 887 วรรคสองบัญญัติไว้ นั้น มีผลเพียงทำให้ผู้ต้องเสียหายไม่อาจเรียกเอาค่าสินไหมทดแทนส่วนที่ยังขาดจากผู้เอาประกันได้เท่านั้น หากมีผลถึงกับทำให้ผู้เอาประกันไม่ต้องรับผิดชอบต่อผู้เสียหาย และทำให้ผู้รับประกันภัยหลุดพ้นความรับผิดไปด้วยไม่

คำพิพากษาฎีกาที่ 235/2519 ผู้เสียหายฟ้องผู้รับประกันภัยคำจนโดยไม่เรียกผู้เอาประกันภัยเข้ามาในคดีด้วย ไม่ทำให้ผู้รับประกันภัยสิ้นความรับผิด

\* คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1795/2523

เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบตามกฎหมายนั้น ผู้รับประกันภัยค่าจูนมีสิทธิที่จะยกข้อต่อสู้ของผู้เอาประกันภัยขึ้นต่อสู้กับบุคคลภายนอกผู้ต้องเสียหายได้<sup>36</sup> หากปรากฏว่าผู้เอาประกันภัยไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขของกรมธรรม์ประกันภัยบางประการผู้รับประกันภัยค่าจูนจะอ้างเป็นเหตุปฏิเสธความรับผิดชอบต่อผู้ต้องเสียหายไม่ได้<sup>37</sup>

แม้ผู้รับประกันจะได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยไปแล้วก็ตาม ผู้รับประกันภัยก็ยังไม่หลุดพ้นจากความรับผิดชอบที่จะต้องชี้แจงหนี้ต่อบุคคลภายนอกผู้เสียหาย เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าผู้เอาประกันภัยได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เสียหายไปแล้ว (มาตรา 887 วรรคสาม)

2.1.3.2 สิทธิของผู้เสียหายที่มีต่อผู้เอาประกันภัย ตามมาตรา 888 บัญญัติว่า “...ผู้เอาประกันภัยยังคงต้องรับใช้จำนวนที่ยังขาด...” เมื่อผู้เสียหายใช้สิทธิเรียกค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัยแล้ว หากยังไม่เพียงพอกับค่าเสียหาย ผู้เสียหายก็มีสิทธิเรียกร้องจากผู้เอาประกันภัยซึ่งเป็นผู้ทำความเสียหายได้ เพราะสิทธิของผู้เสียหายที่จะเรียกร้องเอาค่าสินไหมทดแทนความเสียหายที่เขาได้รับนั้นยังมีอยู่สมบูรณ์ เขาอาจใช้สิทธิเรียกร้องเอาจากผู้เอาประกันภัยในฐานะเป็นผู้ก่อให้เกิดความเสียหายโดยตรง หรือเขาจะเรียกร้องเอาจากผู้รับประกันภัยตามสัญญาประกันภัยค่าจูนก็ได้ สุดแล้วแต่เขาจะเลือก<sup>38</sup>

กรณีที่ผู้เสียหายได้รับค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยค่าจูนหรือประกันภัยความรับผิด จากผู้รับประกันภัยครบจำนวนความเสียหายของตนแล้วก็จะมาฟ้องเรียกค่าสินไหมทดแทนจากผู้เอาประกันภัยที่ละเมิดโดยอาศัยหลักกฎหมายละเมิดอีกไม่ได้<sup>39</sup>

<sup>36</sup> จำรัส เหมะจาร์ , คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะประกันภัย , หน้า 194-196.

<sup>37</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 194, และคำพิพากษาฎีกาที่ 1182/2526

<sup>38</sup> ไชยยศ เหมะรัชตะ, กฎหมายว่าด้วยประกันภัย, พิมพ์ครั้งที่ 2 (กรุงเทพฯ : นิติบรรณการ, 2529), หน้า 299.

<sup>39</sup> วันชัย ศศิโรจน์, “กฎหมายเกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายต่อบุคคลที่เกิดจากอุบัติเหตุทางยานยนต์”, หน้า 73.

2.1.4 การรับช่วงสิทธิของผู้รับประกันภัยในการประกันภัยค้ำจุนหรือประกันภัยความรับผิด ถึงแม้ผู้เอาประกันภัยเป็นผู้ก่อความเสียหาย เมื่อผู้รับประกันภัยชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เสียหายไปแล้ว ผู้รับประกันภัยจะมาใช้สิทธิไล่เบี้ยเอาจากผู้เอาประกันภัยยอมทำไม่ได้ เพราะผู้เอาประกันภัยในฐานะคู่สัญญาในสัญญาประกันภัยค้ำจุนนั้น ได้ชำระเบี้ยประกันให้แก่ผู้รับประกันภัยเป็นการตอบแทนแล้ว แต่อาจมีกรณีที่ผู้รับประกันภัยอาจรับช่วงสิทธิผู้เสียหายไปเรียกเอาจากบุคคลผู้ก่อให้เกิดความเสียหายได้ ถ้าความรับผิดนั้นแท้จริงบุคคลอื่นเป็นผู้ก่อ

### ความคุ้มครองของการประกันภัยภาคสมัครใจ

ในปัจจุบันผู้เอาประกันภัยที่ต้องการซื้อความคุ้มครองเพื่อประกันความสูญเสียหรือเสียหายอันเกิดจากการใช้รถยนต์สามารถเลือกซื้อแบบความคุ้มครองได้ 3 แบบ คือ

1. แบบที่ให้ความคุ้มครองเฉพาะความรับผิดตามกฎหมายต่อบุคคลภายนอก หรือบุคคลที่สาม (เรียกกันทั่วไปว่า การประกันภัยประเภทสาม)
2. แบบที่ให้ความคุ้มครองความรับผิดตามกฎหมายต่อบุคคลภายนอกหรือบุคคลที่สาม และความคุ้มครองเกี่ยวกับการโจรกรรมและภัยอื่น ๆ
3. แบบที่ให้ความคุ้มครองความรับผิดตามกฎหมายต่อบุคคลภายนอกหรือบุคคลที่สาม ความคุ้มครองความเสียหายต่อตัวรถยนต์ของผู้เอาประกันภัยเอง และความคุ้มครองเกี่ยวกับการโจรกรรมและภัยอื่น ๆ ตามแต่จะเลือกซื้อ (เรียกกันทั่วไปว่า การประกันภัยประเภทหนึ่ง)

### ความคุ้มครองความรับผิดตามกฎหมายต่อบุคคลภายนอก

กรมธรรม์ความคุ้มครองความรับผิดตามกฎหมายต่อบุคคลภายนอก หรือบุคคลที่สาม ให้ความคุ้มครองความรับผิดโดยบริษัทประกันภัยจะใช้ค่าสินไหมทดแทนในนามของผู้เอาประกันภัยซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบตามกฎหมายเนื่องจากอุบัติเหตุอันเกิดขึ้นจากการใช้รถยนต์ในระหว่างระยะเวลาประกันภัยสำหรับ

1. ความรับผิดต่อความบาดเจ็บหรือมรณะของบุคคลภายนอก โดยความรับผิดของบริษัทประกันภัยจะมีไม่เกินจำนวนเงินจำกัดความรับผิดต่อหนึ่งคนและต่อหนึ่งครั้งที่ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์

2. ความรับผิดชอบผู้โดยสารที่โดยสารอยู่ในรถยนต์หรือกำลังขึ้นหรือกำลังลงจากรถยนต์ โดยความรับผิดชอบของบริษัทประกันภัยจะมีไม่เกินจำนวนเงินจำกัดความรับผิดชอบต่อหนึ่งคน และต่อหนึ่งครั้งที่ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์

3. ความรับผิดชอบต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอก ความรับผิดชอบของบริษัทประกันภัยจะมีไม่เกินจำนวนเงินจำกัดความรับผิดชอบที่ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์

4. ค่าใช้จ่ายต่อผู้คดี ถ้าผู้เอาประกันภัยถูกฟ้องศาลให้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนซึ่งการประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกให้ความคุ้มครอง บริษัทประกันภัยจะต่อผู้คดีในนามของผู้เอาประกันภัยโดยค่าใช้จ่ายของบริษัท

5. ค่าใช้จ่ายอื่น บริษัทประกันภัยจะใช้คืนค่าใช้จ่ายอื่นที่ผู้เอาประกันภัยได้จ่ายไป ด้วยความตกลงของบริษัท

6. การคุ้มครองผู้ขับขี่ ทางปฏิบัติรถยนต์ที่เอาประกันภัยมักจะมีผู้ใช้รถยนต์หลายคน หรือในกรณีที่รถยนต์เป็นของนิติบุคคลก็จะมีพนักงานขับรถ ดังนั้น กรมธรรม์จึงขยายความคุ้มครองความรับผิดให้ครอบคลุมไปถึง โดยบริษัทประกันภัยจะถือว่าบุคคลใดก็ตามซึ่งขับขี่รถยนต์คันที่เอาประกันภัยโดยได้รับความยินยอมจากผู้เอาประกันภัยถือเสมือนหนึ่งว่าเป็นผู้เอาประกันภัยเอง แต่ทั้งนี้มีเงื่อนไขว่า

(1) บุคคลนั้นต้องปฏิบัติตนเสมือนหนึ่งเป็นผู้เอาประกันภัย และอยู่ภายใต้ข้อกำหนดของกรมธรรม์นี้

(2) บุคคลนั้นไม่ได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจากกรมธรรม์อื่น หรือได้รับแต่ไม่เพียงพอ บริษัทจึงจะรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนเฉพาะส่วนที่เกินเท่านั้น

7. การคุ้มครองนายจ้าง โดยกรมธรรม์จะขยายความคุ้มครองความรับผิดถึงนายจ้าง ซึ่งมีใช้ผู้เอาประกันภัยเมื่อนายจ้างจะต้องรับผิดชอบจากการใช้รถยนต์คันที่เอาประกันภัยโดยลูกจ้างในทางการที่จ้าง ทั้งนี้เฉพาะเท่าที่มีการประกันภัยไว้ แต่ทั้งนี้มีเงื่อนไขว่า

(1) นายจ้างต้องปฏิบัติตนอยู่ภายใต้ข้อกำหนดของกรมธรรม์นี้

(2) นายจ้างไม่ได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจากกรมธรรม์อื่น เว้นแต่ค่าสินไหมทดแทนที่ได้รับการชดใช้นั้นไม่เพียงพอ บริษัทจึงจะรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนเฉพาะส่วนที่เกินเท่านั้น

(3) การคุ้มครองนี้ไม่เพิ่มจำนวนเงินจำกัดความรับผิดชอบของบริษัท

### ข้อยกเว้นความคุ้มครองความรับผิดต่อบุคคลภายนอก

1. การยกเว้นความบาดเจ็บหรือมรณะ ในการคุ้มครองความรับผิดต่อความบาดเจ็บหรือมรณะของบุคคลภายนอกมีข้อยกเว้นที่ไม่ถือว่าเป็นบุคคลภายนอก ซึ่งกรมธรรม์จะไม่ให้ความคุ้มครอง ได้แก่

- (1) ผู้เอาประกันภัยหรือบุคคลในครอบครัวซึ่งอยู่ด้วยกันกับผู้เอาประกันภัย
- (2) ลูกจ้างของผู้เอาประกันภัยในกรณีที่อุบัติเหตุเกิดขึ้นในระหว่างทางการที่จ้าง
- (3) บุคคลใดที่โดยสารอยู่ในรถยนต์ หรือกำลังขึ้นหรือกำลังลงจากรถยนต์ บุคคลที่กรมธรรม์ยกเว้น ไม่ถือว่าเป็นบุคคลภายนอกนี้ ถ้าจะให้มีความคุ้มครองด้วย ผู้เอาประกันภัยจะต้องซื้อความคุ้มครองจากการประกันอุบัติเหตุส่วนบุคคลเพิ่มเติมโดยบริษัทจะออกเอกสารแนบท้ายกรมธรรม์ให้

2. การยกเว้นผู้โดยสาร ในการคุ้มครองความรับผิดต่อผู้โดยสารมีข้อยกเว้นที่ไม่ถือว่าเป็นผู้โดยสาร ดังต่อไปนี้

- (1) ผู้เอาประกันภัยหรือบุคคลในครอบครัวซึ่งอยู่ด้วยกันกับผู้เอาประกันภัย
- (2) ลูกจ้างของผู้เอาประกันภัยในกรณีที่อุบัติเหตุเกิดขึ้นในระหว่างทางการที่จ้าง ผู้เอาประกันภัยสามารถซื้อความคุ้มครองบุคคลข้างต้นเพิ่มเติมได้ โดยซื้อความคุ้มครองจากการประกันอุบัติเหตุส่วนบุคคล

3. การยกเว้นทรัพย์สิน ในการคุ้มครองความรับผิดต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอก มีข้อยกเว้นที่ไม่ถือว่าเป็นทรัพย์สินของบุคคลภายนอก ดังต่อไปนี้

- (1) ทรัพย์สินที่ผู้เอาประกันภัยหรือบุคคลในครอบครัวซึ่งอยู่ด้วยกันกับผู้เอาประกันภัยเป็นเจ้าของ หรือเป็นผู้เก็บรักษาควบคุม หรือครอบครองทรัพย์สินนั้น
- (2) เครื่องซัง สะพานรถ สะพานรถไฟ ถนน ทางวิ่ง ทางเดิน สนาม หรือสิ่งหนึ่งสิ่งใดที่อยู่ใต้สิ่งดังกล่าว อันเกิดจากการสั่นสะเทือน หรือจากน้ำหนักรถยนต์หรือน้ำหนักบรรทุกของรถยนต์

(3) ทรัพย์สินที่บรรทุกอยู่ใน หรือกำลังยกขึ้นหรือกำลังยกลงจากรถยนต์

4. การยกเว้นการใช้ความเสียหายที่เกิดกับบุคคลภายนอกอันเกิดจากการใช้รถยนต์ ในกรณีต่อไปนี้จะยกเว้นไม่ได้รับความคุ้มครองความรับผิด

- (1) การใช้รถยนต์นอกอาณาเขตที่คุ้มครอง คืออาณาเขตประเทศไทย



(2) การใช้รถไปในทางที่ผิดกฎหมาย เช่น นำรถยนต์ไปใช้เป็นเครื่องมือเพื่อการชิงทรัพย์ ปล้นทรัพย์ หรือใช้บรรทุกสิ่งผิดกฎหมาย ของเถื่อน ยาเสพติด เป็นต้น แต่การใช้รถยนต์โดยผู้ขับขี่ตั้งใจหรือประมาทไม่ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก เช่นนี้ ยังไม่เรียกว่าเป็นการใช้รถยนต์ไปในทางที่ผิดกฎหมาย

(3) การใช้ในการแข่งขัน หรือทดลองความทนทาน หรือความเร็วในทางกีฬา

(4) การใช้ลากจูงหรือผลักดัน เว้นแต่รถที่ถูกลากจูงหรือผลักดันได้ประกนกับไว้กับบริษัทด้วย

(5) การใช้โดยบุคคลของอู่เมื่อมอรถยนต์ให้อู่ทำการซ่อม เว้นแต่การซ่อมนั้นบริษัทเป็นผู้สั่งหรือให้ความยินยอม

(6) การขับขี่โดยบุคคลที่ไม่เคยได้รับใบอนุญาตขับรถยนต์ใด ๆ หรือเคยได้รับแต่ขาดการต่ออายุเกิน 180 วัน หรือเคยได้รับใบอนุญาตขับรถยนต์แต่ถูกตัดสิทธิ

(7) การขับขี่โดยบุคคลขณะอยู่ภายใต้ฤทธิ์สุรายาเมาถึงขนาดที่ไม่สามารถควบคุมรถยนต์ได้

5. การยกเว้นทั่วไป ความรับผิดชอบบุคคลภายนอกหรือความเสียหายต่อตัวรถยนต์ที่เอาประกันภัยอันเกิดจากภัยที่มีลักษณะเป็นมหันตภัย ไม่ว่าจะเป็ผลโดยตรงหรือทางอ้อมก็ตามจะไม่ได้รับความคุ้มครองจากกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์โดยถือเป็ข้อยกเว้นทั่วไป เช่น ภัยจากสงคราม สงครามกลางเมือง การปฏิวัติ การลุกฮือต่อต้าน ภัยจากวัตถุอาวุธปรมาณู เป็นต้น

#### ความคุ้มครองความเสียหายต่อตัวรถยนต์

ผู้เอาประกันภัยที่เลือกซื้อประกันภัยที่มีความคุ้มครองความเสียหายต่อตัวรถยนต์ จะได้รับความคุ้มครองความเสียหายหรือสูญหายใด ๆ ต่อรถยนต์รวมทั้งอุปกรณ์ติดประจํารถที่เกิดขึ้นในระหว่างระยะเวลาประกันภัยตามความเสียหายที่แท้จริงแต่ไม่เกินกว่าจำนวนเงินจำกัดความรับผิดที่กำหนดไว้ในกรมธรรม์ และยังคงคุ้มครองค่าใช้จ่ายในการดูแลรักษารถยนต์หรือค่าขนย้ายรถยนต์ไปยังสถานที่ซ่อมที่ใกล้ที่สุดเมื่อเกิดความเสียหาย นอกจากนั้นในกรมธรรม์ยังกำหนดเกี่ยวกับภัยที่ทำให้เกิดความเสียหายหรือสูญหายต่อรถยนต์และอุปกรณ์ที่ติดประจํารถเพื่อให้ผู้เอาประกันภัยเลือกระบุซื้อความคุ้มครอง ได้แก่ การชนหรือการคว่ำ การลักทรัพย์ ชิงทรัพย์หรือปล้นทรัพย์ทั้งคัน การลักทรัพย์ชิงทรัพย์ปล้นทรัพย์หรือยกยก

ทรัพย์สินทั้งคัน โดยลูกจ้าง การลักทรัพย์ส่วนบุคคลหรือเครื่องอุปโภคบริโภค การจลาจล การนัดหยุดงาน การก่อสร้าง การกระทำมั่วร้าย และภัยอื่น ๆ เช่น ไฟไหม้ น้ำท่วม การกลั่นแกล้ง เป็นต้น ซึ่งผู้เอาประกันภัยสามารถเลือกซื้อความคุ้มครองได้ รวมทั้งกำหนดข้อยกเว้นความคุ้มครองความเสียหายต่อรถยนต์ นอกจากนั้น ผู้เอาประกันภัยยังสามารถซื้อความคุ้มครองเพิ่มเติม เช่น การประกันอุบัติเหตุส่วนบุคคล การประกันค่ารักษาพยาบาล การประกันภัยค่าขนส่งทางอากาศ ฯลฯ ซึ่งผู้เขียนขอไม่กล่าวถึงในรายละเอียด

**ปัญหาในการได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนของผู้ประสบภัยจากรถแม้ผู้ก่อความเสียหายจะ  
ได้ทำประกันภัยความรับผิดไว้**

การที่ผู้ทำละเมิดในอุบัติเหตุรถยนต์ได้มีการทำสัญญาประกันภัยค่าเงินหรือประกันภัยความรับผิดไว้กับบริษัทประกันภัยซึ่งมีความสามารถในการชดเชยค่าสินไหมทดแทนได้ดีในระดับหนึ่ง แต่ผู้เสียหายก็อาจจะได้รับการชดเชยเยียวยาไม่เต็มความเสียหาย หรืออาจไม่ได้รับเลย ทั้งนี้ เนื่องจากปัญหาดังต่อไปนี้

1) การเรียกร้องค่าเสียหายจากการนี้ ผู้เสียหายจะต้องดำเนินการฟ้องร้องผู้รับประกันภัยและผู้เอาประกันภัย (หากบุคคลทั้งสองไม่ยอมชดเชยค่าสินไหมทดแทนแต่โดยดี) ซึ่งทำให้ผู้เสียหายต้องเสียค่าใช้จ่ายสูง และเสียเวลาในการดำเนินการทางศาลซึ่งทำให้อาจไม่ได้รับการชดเชยเยียวยาทันที่

2) การที่วัตถุที่เอาประกันภัยเป็นความรับผิดซึ่งเป็นนามธรรม จึงจำเป็นต้องมีการวินิจฉัยว่ากรณีใดเป็นกรณีที่ผู้เอาประกันภัยมีความรับผิดต่อบุคคลที่สาม และผู้รับประกันภัยจะรับผิดชอบเมื่อผู้เอาประกันภัยมีความรับผิดเท่านั้น ซึ่งการพิจารณาปัญหาเหล่านี้ต้องพิจารณาตามหลักเกณฑ์ของกฎหมายละเมิดว่าใครจะเป็นผู้ต้องรับผิด ซึ่งก็จะประสบกับปัญหายุ่งยากในการค้นหาตัวผู้กระทำผิด<sup>40</sup> ดังที่ได้กล่าวไว้ในเรื่องละเมิด

3) ผู้รับประกันภัยอาจยกข้อต่อสู้ทั้งตามกฎหมายและตามกรมธรรม์ประกันภัย เช่น อ้างความไม่ผูกพันตามสัญญาประกันภัย หรือข้อยกเว้นความรับผิดที่ระบุไว้ในกรมธรรม์เพื่อปฏิเสธความรับผิด

<sup>40</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 290.

นอกจากนั้น หากไม่มีกฎหมายบังคับให้ผู้ขับรถต้องเอาประกันภัยความรับผิดชอบ ความเสียหายแก่บุคคลอื่น เจ้าของรถก็มักจะไม่ทำประกันภัย ดังนั้น แม้บทบัญญัติของกฎหมายในเรื่องการประกันภัยค่าจนจะช่วยให้ผู้ประสบภัยจากรถมีโอกาที่จะได้รับการชดเชยเยียวยาความเสียหายมากขึ้น แต่ก็ยังไม่สามารถอำนวยความสะดวกได้อย่างเต็มที่เนื่องจากคดีปัญหาต่าง ๆ ดังที่กล่าวแล้ว

2.2 การชดเชยค่าเสียหายแก่ผู้ประสบภัยจากรถที่เกิดจากการขนส่งตามกฎหมายขนส่งทางบก ตามพระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้บัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ โดยในมาตรา 56 กำหนดหลักเกณฑ์ว่า หากเกิดความเสียหายจากรถที่ใช้ในการขนส่ง ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งซึ่งเป็นเจ้าของรถนั้นจะต้องชดเชยค่าใช้จ่ายเบื้องต้นแก่ผู้เสียหายทางร่างกาย หรือทายาทในกรณีและผู้เสียหายถึงแก่ความตาย ความมุ่งหมายของกฎหมายนี้ก็เพื่อคุ้มครองเบื้องต้นแก่ผู้เสียหายจากรถที่ใช้ขนส่งของผู้ประกอบการขนส่ง ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต้องจ่าย ได้แก่ ค่าใช้จ่ายที่ต้องใช้ในการรักษาพยาบาล รวมทั้งค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ระหว่างการรักษาพยาบาล และหรือค่าปลงศพ ส่วนจำนวนจะมากน้อยเท่าใด พิจารณาตามความร้ายแรงของความเสียหาย ทั้งนี้ตามอัตราที่กระทรวงคมนาคมกำหนดในกฎกระทรวง<sup>41</sup> ในมาตรา 52\* กำหนดให้ผู้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง ผู้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง และผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งขนาดเล็ก ต้องวางหลักทรัพย์เป็นเงินสด หรือพันธบัตรรัฐบาลไทยอย่างใดอย่างหนึ่ง หรือทั้งสองอย่างรวมกัน หรือเป็นสัญญาประกันภัยและกรมธรรม์ประกันภัยซึ่งทำกับบริษัทประกันภัยที่นายทะเบียนกลางให้ความเห็นชอบ ต่อนายทะเบียนกลาง เพื่อประกันความเสียหายอันเกิดแก่ชีวิตหรือร่างกายของบุคคลภายนอกซึ่งผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งจะต้องรับผิดชอบเนื่องจากการขนส่งของตน

หลักทรัพย์ที่วางจะเป็นประกันการจ่ายค่าใช้จ่ายเบื้องต้นในกรณีที่ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ซึ่งเป็นเจ้าของรถที่ก่อความเสียหายไม่ยอมชดเชยค่าใช้จ่ายเบื้องต้น

<sup>41</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 84-85.

\* มาตรา 52 นี้แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติขนส่งทางบก (ฉบับที่ 5) พ.ศ.

นายทะเบียนกลางมีอำนาจนำหลักทรัพย์ที่ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งนั้นวางไว้มาชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นแทนได้ (มาตรา 63)

ส่วนหลักเกณฑ์และวิธีการที่ผู้เสียหายจะได้รับชดใช้เป็นไปตามที่กฎหมายนี้กำหนดไว้เฉพาะ ซึ่งสะดวกและรวดเร็วกว่าการฟ้องคดีละเมิดเรียกค่าสินไหมทดแทน แต่อย่างไรก็ตาม มิใช่ว่าผู้เสียหายจากกรณของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งทุกคนจะมีสิทธิได้รับชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นตามกฎหมายนี้ กฎหมายกำหนดผู้เสียหายที่มีสิทธิไว้ 3 ประเภท คือ (1) ผู้เสียหายซึ่งมิได้อยู่ในรถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหาย แต่ได้รับความเสียหายจากรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น เช่นคนเดินเท้า (2) ผู้เสียหายซึ่งอยู่ในรถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหายแต่ไม่รวมถึงผู้ขับรถ คนงานหรือลูกจ้างประจำรถซึ่งอยู่ในระหว่างปฏิบัติหน้าที่ (3) ผู้เสียหายซึ่งอยู่ในรถคันที่ไม่ได้ก่อให้เกิดความเสียหาย เช่น ผู้ขับ ผู้โดยสาร ฉะนั้น คนขับรถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหาย คนงานหรือลูกจ้างประจำรถนั้น ซึ่งอยู่ในระหว่างปฏิบัติหน้าที่จึงไม่มีสิทธิได้รับชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นตามกฎหมายนี้ (มาตรา 60)

การที่ผู้เสียหายมีสิทธิได้รับชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นตามกฎหมายขนส่งทางบก กฎหมายนี้บัญญัติไว้ชัดเจนว่าไม่ตัดสิทธิผู้เสียหายในอันที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายอันเกิดจากการละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์แต่อย่างไร (มาตรา 59)

อย่างไรก็ตาม การให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ก็ยังนับว่าไม่เพียงพอ เนื่องจากกฎหมายบังคับเฉพาะกิจการขนส่งเท่านั้น

2.3 การคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถตามกฎหมายรถยนต์ การคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 นั้น ผู้ประสบภัยจะได้รับการคุ้มครองตามกฎหมายกระทรวงที่ออกตามความในพระราชบัญญัตินี้ดังต่อไปนี้

ระเบียบกรมการขนส่งทางบกกว่าด้วยการรับจดทะเบียนรถยนต์รับจ้าง (รถแท็กซี่) ในเขตกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2535 ข้อ 11 กำหนดให้เจ้าของรถรับจ้างต้องเอาประกันภัยความเสียหายแก่บุคคลที่สาม อันเกิดจากการใช้รถยนต์รับจ้างสำหรับรถยนต์รับจ้างแต่ละคัน ดังนี้

ก. ความเสียหายต่อชีวิตและร่างกายในวงเงินไม่ต่ำกว่า 25,000 บาท สำหรับการชดใช้ค่าเสียหายต่อหนึ่งคนในแต่ละครั้ง และ

ข. ความเสียหายต่อทรัพย์สินในวงเงินไม่ต่ำกว่า 100,000 บาท สำหรับการชดใช้ค่าเสียหายในแต่ละครั้ง

กฎกระทรวงฉบับที่ 23 ข้อ 6 บัญญัติให้สหกรณ์ที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบการรับจ้างบรรทุกคนโดยสาร โดยใช้รถยนต์รับจ้างสามล้อเอาประกันภัยหรือจัดให้สมาชิกสหกรณ์เอาประกันภัยความเสียหายแก่บุคคลที่สาม อันเกิดจากการใช้รถยนต์รับจ้างสามล้อของสหกรณ์ ในความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สิน โดยรถยนต์รับจ้างสามล้อแต่ละคันจะต้องมีการเอาประกันภัยในวงเงินเช่นเดียวกับรถยนต์รับจ้าง (รถแท็กซี่) ในเขตกรุงเทพมหานคร

กฎกระทรวงฉบับที่ 26 ข้อ 6 บัญญัติให้ต้องมีการเอาประกันภัยความเสียหายแก่บุคคลที่สาม อันเกิดจากการใช้รถยนต์สี่ล้อเล็กรับจ้างของสหกรณ์ ในความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย และความเสียหายต่อทรัพย์สินในวงเงินเอาประกันภัยเช่นเดียวกับกรณีรถรับจ้าง (รถแท็กซี่) ในเขตกรุงเทพมหานครและรถยนต์รับจ้างสามล้อเล็ก

การที่มีกฎหมายบัญญัติบังคับ ให้เจ้าของรถยนต์บริการสาธารณะต้องเอาประกันภัยรถยนต์เพื่อบุคคลที่ 3 เนื่องจากรัฐบาลเล็งเห็นว่าผู้ประกอบการรถยนต์บริการสาธารณะมักจะเช่ารถยนต์มาจากเจ้าของ ผู้ประกอบการส่วนใหญ่มีฐานะยากจน ทั้งเจ้าของรถยนต์บริการสาธารณะก็ไม่มี ความผูกพันตามกฎหมายที่จะต้องรับผิดชอบต่อผู้เสียหายแต่อย่างใด การบังคับให้เอาประกันภัยนี้จะทำให้มีผู้รับผิดชอบที่แน่นอนคือผู้รับประกันภัย ซึ่งทำให้ผู้เสียหายมีหลักประกันในการได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน<sup>42</sup>

อย่างไรก็ตาม พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ก็บังคับเพียงเจ้าของรถยนต์บริการสาธารณะเท่านั้น แต่สำหรับรถยนต์ส่วนบุคคลซึ่งเป็นรถที่เกิดอุบัติเหตุมากเช่นกัน ไม่ตกอยู่ภายใต้การบังคับของกฎหมายฉบับนี้

<sup>42</sup> พนิดา บุญรอด, “มาตรการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์ : วิเคราะห์มาตรการตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์กับร่างพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์”, หน้า 71-72.