



มาตรการ เบี่ยงเบนและการชดเชยค่าสินไหมทดแทน
ต่อผู้ประสบภัยจาก เรือตามหลักกฎหมายแพ่ง

การชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ประสบภัยจากเรือในกรณีที่ได้รับอันตรายต่อชีวิต และร่างกายจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากเรือ ในระบบกฎหมายไทยได้วางระบบการชดเชยค่าสินไหมทดแทนไว้อยู่บนพื้นฐาน 2 ส่วน คือ หลักกฎหมายละเมิด และแหล่งค่าสินไหมทดแทนอื่น ๆ แต่ส่วนใหญ่แล้วถือว่าหลักกฎหมายละเมิดเป็นหลักสำคัญอันดับแรก เมื่อต้องการได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนในทางแพ่ง เมื่อมีการละเมิดเกิดความเสียหายทางแพ่ง ผู้เสียหายส่วนใหญ่จึงอาศัยกระบวนการยุติธรรมทางศาลเพื่อเรียกร้องแสวงหาค่าสินไหมทดแทน อีกประการหนึ่ง กฎหมายละเมิดเป็นแม่แบบของการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของการเกิดอุบัติเหตุทุกชนิดจึงเป็นที่พึงใจของผู้รู้และผู้ใช้กฎหมายทั่วไป ในการฟ้องร้องขอให้ชดเชยค่าสินไหมทดแทนต่ออุบัติเหตุที่เกิดขึ้น ซึ่งรวมไปถึงอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากเรือ

ในความเป็นจริงแล้ว ระบบกฎหมายได้วางระบบการชดเชยค่าสินไหมทดแทนไว้กว้างขวางมากขึ้น มิใช่แต่เพียงการชดเชยค่าสินไหมทดแทนเพื่อการละเมิดเท่านั้น แต่ได้มีหลักของกฎหมาย ซึ่งเข้ามาเป็นส่วนที่ชดเชยค่าสินไหมทดแทนเกินขอบเขตของหลักกฎหมายละเมิด ทำให้ผู้ที่ประสบภัยจากอุบัติเหตุทางเรืออาจได้รับค่าสินไหมทดแทนจากแหล่งค่าสินไหมทดแทนอื่น ๆ ควบคู่ไปกับค่าสินไหมทดแทนตามหลักกฎหมายละเมิดอีกด้วย แหล่งค่าสินไหมทดแทนอื่น ๆ ได้แก่ ค่าสินไหมทดแทนตามสัญญารับประกันคนโดยสาร ค่าสินไหมทดแทนจากการประกันสังคมตามพระราชบัญญัติประกันสังคม พ.ศ. 2533 รวมไปถึงค่าสินไหมทดแทนที่ได้รับตามระเบียบการช่วยเหลือของทางภาครัฐ เช่น ประชาสงเคราะห์ มูลนิธิ หรือโรงพยาบาล และภาคเอกชนซึ่งเป็นหน่วยการกุศลต่าง ๆ เป็นต้น แต่ค่าสินไหมทดแทนที่ได้จากแหล่งอื่น ๆ นอกจากหลัก

กฎหมายละเมิด ยังไม่เป็นที่แพร่หลายอีกทั้งยังจำกัดเฉพาะบุคคลที่จะมีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทน เช่น ตามสัญญารับประกันคนโดยสารจะต้องเป็นผู้ที่เสียหายที่ได้รับผลจากสัญญาหรือเป็นคู่กรณีในสัญญารับประกันคนโดยสาร เป็นต้น

ดังนั้น ระบบของการชดเชยค่าสินไหมทดแทนจากแหล่งอื่น ๆ จึงยังคงมีความยุ่งยากซับซ้อน และไม่ประสบผลในการเยียวยาผู้ประสบภัยจากเรือ ส่วนการฟ้องร้องขอให้ชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามหลักกฎหมายละเมิดแม้ว่าจะให้ผลดีกว่าแต่ก็ต้องฟ้องร้องต่อศาล อีกทั้งเกิดปัญหาในการพิสูจน์หลักฐานและระยะเวลาในการเรียกร้อง ดังจะได้กล่าวต่อไป

ความรับผิดจากการละเมิด

หลักกฎหมายละเมิด เป็นหลักสำคัญอันดับแรกของระบบการเยียวยาต่อผู้ประสบภัยจากเรือ โดยการชดเชยค่าสินไหมทดแทน ซึ่งเป็นหลักใหญ่ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ โดยให้ความคุ้มครองแก่ผู้ประสบภัยจากเรือ ไม่ว่าผู้ประสบภัยนั้นจะเป็นบุคคลใด ๆ ก็ตาม การชดเชยค่าสินไหมทดแทน อันเกิดจากความรับผิดในทางละเมิดมีพื้นฐานสำคัญอยู่บนหลักความรับผิดตามหลักละเมิดทั่วไปตามมาตรา 420 ความรับผิดตามความเสียหายอันเกิดจากทรัพย์อันตรายตามมาตรา 437 และความรับผิดเพื่อความละเมิดที่บุคคลอื่นก่อขึ้น ตามมาตรา 425 มาตรา 427 มาตรา 429 และมาตรา 430

ในทางทฤษฎี ความรับผิดตามหลักละเมิดทั่วไป ตามมาตรา 420 มีรากฐานความรับผิดอยู่บนทฤษฎีความผิด (Theory of Fault) ส่วนความรับผิดตามความเสียหายอันเกิดจากทรัพย์อันตรายตามมาตรา 437 และความรับผิดเพื่อความละเมิดที่บุคคลอื่นก่อขึ้น มีรากฐานความรับผิดอยู่บนทฤษฎีรับภัย (Theorie de la risque cree) ของกฎหมายฝรั่งเศส หรือที่นักกฎหมายเยอรมันเรียกว่า Gefahrdungshaftung หรืออีกนัยหนึ่งก็คือ หลักความรับผิดโดยเด็ดขาด (Principle of Strict Liability) ของกฎหมาย Common Law นั้นเอง ความรับผิดตามมาตรา 420 และความรับผิดตามมาตราอื่นที่กล่าวมานี้จึงแตกต่างกัน กล่าวคือ ตามมาตรา 420 เป็นกรณีที่

บุคคลรับผิดชอบในการกระทำของตนเอง ซึ่งต้องมีการกระทำ ซึ่งหมายความรวมถึงการละเว้นการกระทำอันบุคคลนั้นมีหน้าที่ต้องกระทำด้วย และต้องเป็นการกระทำต่อบุคคลอื่น ทั้งกระทำโดยตั้งใจ หรือประมาทเลินเล่อด้วย ซึ่งอาจใช้บุคคลอื่นหรือวัตถุสิ่งของเป็นเครื่องมือในการทำละเมิดก็ได้¹ แต่ความรับผิดตามมาตรา 437 หรือความรับผิดตามมาตรา 425, 427, 429 และ 430 นั้น โดยปกติไม่มีการกระทำหรือมีส่วนกระทำของบุคคลผู้ต้องรับผิดด้วย (นอกจากกรณีผู้ช่วยยานพาหนะตามมาตรา 437) หรือแม้หากมีการกระทำก็หาใช่เป็นการกระทำต่อบุคคลอื่น หรือกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อไม่

ฉะนั้น ความรับผิดตามมาตรา 420 และความรับผิดตามมาตรา 437 หรือมาตรา 425, 427, 429 และ 430 จึงแตกต่างกันและแยกออกจากกัน ได้ต่างหากต่างเป็นบทบัญญัติที่ให้บุคคลต้องรับผิดโดยเอกเทศ หาได้หมายความว่ามาตรา 420 เป็นหลัก และมาตราอื่น ๆ เป็นบทขยายไม่ เมื่ออุบัติเหตุทางเรือต้องด้วยกรณีต้องรับผิดชอบตามมาตราใดก็ต้องรับผิดและบังคับกันตามบทบัญญัตินั้น ๆ ไม่ต้องรับผิด หรือบังคับตามบทบัญญัติอื่น ๆ อีก เพียงแต่บางกรณีผู้ครอบครองควบคุมยานพาหนะตามมาตรา 437 หรือบุคคลตามมาตรา 425, 427, 429 และมาตรา 430 อาจเป็นเครื่องมือในการทำละเมิดตามหลักเกณฑ์ในมาตรา 420 ได้เท่านั้น² ซึ่งจะได้แยกศึกษาออกเป็นส่วน ๆ ดังนี้

1. ความรับผิดตามหลักละเมิดทั่วไป ตามมาตรา 420

ความรับผิดตามหลักละเมิด มีวิวัฒนาการจากกฎหมายดั้งเดิมของโรมันที่

¹ไพจิตร บุญพันธุ์, คำอธิบายกฎหมายเฉพาะเรื่องประมวลกฎหมายอาญาลักทรัพย์ โดยไม่ชักลอบขโมยมิได้หรือไม่ และประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ข้อสันนิษฐานความรับผิดทางกฎหมาย, พิมพ์ครั้งแรก(พระนคร:แสงทองการพิมพ์, 2517) หน้า 69-70

²เรื่องเดียวกัน, หน้า 73

มีความประสงค์จะควบคุมการล้างแค้นให้ถูกต้องตามจารีตประเพณีต่อมาจึงได้เปลี่ยนแปลงเป็นการเยียวยาความเสียหายให้แก่ผู้เสียหาย ทำให้ความรับผิดชอบละเมิดมีพื้นฐานของจิตใจของผู้กระทำเหมือนกับความรับผิดชอบในทางอาญา³ ซึ่งพื้นฐานความรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนของผู้ก่ออุบัติเหตุจะอยู่บนหลักความผิด (Principle of Fault) ซึ่งมีแนวความคิดว่า "ไม่มีความรับผิด ถ้าปราศจากความผิด"⁴ ซึ่งหมายความว่าผู้ก่อความเสียหายจะรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทน ก็ต่อเมื่อมีความผิดหรือเป็นฝ่ายผิดในคดีอุบัติเหตุทางเรือกี๋ เช่นกันคนขับเรือหรือบุคคลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการใช้เรือจะต้องรับผิด ก็ต่อเมื่อเขากระทำผิด (Fault) คือจงใจหรือประมาทเลินเล่อจนก่อความเสียหายแก่ชีวิตร่างกายหรือทรัพย์สินของบุคคลอื่น ซึ่งทำให้เกิดความเสียหาย (loss or damage) และเกิดความสัมพันธ์ระหว่างความเสียหายและการกระทำของคนขับเรือด้วย จึงจะรับผิดแต่ถ้าเขาไม่ได้จงใจหรือประมาทเลินเล่อ คือใช้ความระมัดระวังตั้ง เช่นบุคคลในภาวะ เช่นนั้นจะกระทำแล้วหรือความเสียหายนั้นเกิดจากความผิดของผู้เสียหายเอง หรือผู้เสียหายยินยอมเข้าเสี่ยงภัยกับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเอง หรือความเสียหายเกิดจากบุคคลที่สาม หรือเหตุสุดวิสัย เขา ก็ไม่ต้องรับผิด ผู้เสียหายจะต้องรับผลแห่งความประมาทเลินเล่อหรือความผิด

³อนันต์ จันทโรภากร, "โครงสร้างพื้นฐานกฎหมายลักษณะละเมิด" ใน รวมบทความในโอกาสครบรอบ 60 ปี ดร.ปรีดี เกษมทรัพย์ (กรุงเทพฯ: พีเค พรินติ้งเฮ้าส์, 2531) หน้า 95

⁴พจน์ บุษปาคม, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด (พระนคร: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2515) หน้า 74-78



ของตนเอง⁵ รวมไปถึงกรณีเหตุสุดวิสัยด้วย ซึ่งผู้เสียหายหรือผู้ประสบภัย
จากเรือไม่สามารถที่จะเรียกให้ชดเชยค่าสินไหมทดแทนจากละเมิดได้

หลักกฎหมายละเมิดนั้น มีสาระสำคัญ ดังนี้

- ก. ทำต่อบุคคลอื่น โดยผิดกฎหมาย
- ข. กระทำโดยจงใจ หรือประมาทเลินเล่อ
- ค. ทำให้บุคคลอื่นเสียหาย

เมื่อครบหลักเกณฑ์ทั้ง 3 ประการนี้แล้ว จึงจะวินิจฉัยว่าเป็นการทำละเมิด
มาตรา 420 นี้ เป็นหลักทั่วไป แต่มีบางกรณีกฎหมายบัญญัติยกเว้นไม่จำเป็นต้อง
ต้องมีสาระสำคัญประการที่ 2 หรือสันนิษฐานว่าเป็นผู้ผิด หรือบัญญัติให้เป็น
ความผิดแต่ให้พิสูจน์แก้ตัว หากเป็นกรณีที่กฎหมายบัญญัติยกเว้นไว้ก็ไม่ใช้หลักทั่ว
ไปในมาตรา 420 นี้ ต้องวินิจฉัยตามบทบัญญัติของกรณีนั้น ๆ โดยเฉพาะ⁶

- ก. ทำต่อบุคคลอื่น โดยผิดกฎหมาย

"ทำต่อบุคคลอื่น" ละเมิดต้องมีการกระทำ การกระทำรวมถึง
การละเว้นหรืองดเว้นการที่จักต้องกระทำเพื่อป้องกันผลนั้นด้วย การกระทำคือ
การเคลื่อนไหวของร่างกายที่อยู่ในบังคับของจิตใจ ถ้ามิได้อยู่ในบังคับของจิต
ใจแล้วก็ไม่เรียกว่าเป็นการกระทำของตนส่วนการละเว้นหรืองดเว้นนั้นเมื่อตน
มีหน้าที่ต้องกระทำเพื่อป้องกันมิให้เกิดความเสียหายขึ้นหน้าที่นี้อาจเกิดจากหน้า
ที่ตามกฎหมายกำหนด หน้าที่ตามวิชาชีพ หน้าที่ตามสัญญาหรือโดยพฤติกรรมก็ได้
ซึ่งกรณีดังกล่าวมีบรรทัดฐานของคำพิพากษาศาลฎีกาซึ่งตามคำพิพากษาศาลฎีกา ที่

ศูนย์วิทยุทรัพยากร

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

⁵วันชัย ศศิโรจน์, กฎหมายเกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทนเพื่อความ
เสียหายต่อบุคคลที่เกิดจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิต
สาขาวิชานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2525) หน้า 8

⁶พจน์ บุษปาคม, ละเมิด, พิมพ์ครั้งที่ 3 แก้ไขเพิ่มเติม สำนักอบรม
ศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตสภา (กรุงเทพฯ:กรู๊ตสยามการพิมพ์, 2525) หน้า 3

38/2496^{*} วินิจฉัยว่าหน้าที่ต้องเกิดจากกฎหมายบัญญัติให้กระทำ ซึ่งอาจารย์ ดร. หุศต แสงอุทัย เห็นว่า มาตรา 420 นี้ ได้เทียบเคียงมาจากมาตรา 823 ของประมวลกฎหมายแพ่งเยอรมัน และมาตรา 709 ของประมวลกฎหมายแพ่งญี่ปุ่น ซึ่งตามกฎหมายเยอรมันคำว่า "ทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมาย" หมายความว่า การประทุษร้ายต่อสิทธิของผู้อื่น โดยปราศจากอำนาจหรือเกินกว่าอำนาจที่มีอยู่ ซึ่งหมายความว่า การละเมิดสิทธิของผู้อื่น เป็นผิดกฎหมายอยู่ในตัว โดยไม่จำเป็นต้องมีกฎหมายบัญญัติไว้ว่า การกระทำเช่นนั้นผิดต่อกฎหมาย เว้นแต่ผู้กระทำจะมีอำนาจกระทำเช่นนั้นได้ ส่วนประมวลกฎหมายแพ่งญี่ปุ่น อธิบายคำว่า "ละเมิด" ว่าเป็นการกระทำที่ต่างหากไปจากการไม่ปฏิบัติตามนั้นหรือเป็นการละเมิดสิทธิของผู้อื่น หรือทำให้ผู้อื่นเสียหายโดยผู้กระทำไม่มีอำนาจที่จะทำเช่นนั้น

อาจารย์จิตติ ดิงศภัทย์ เห็นว่า การละเว้นการกระทำจะเป็นละเมิดได้เพียงใดเป็นปัญหาได้เพียงกันอยู่มากถ้ามีกฎหมายบัญญัติให้กระทำแล้ว ละเว้นเสียย่อมเป็นละเมิดได้ โดยไม่มีข้อสงสัย แต่เมื่อไม่มีกฎหมายบัญญัติโดย

* คำพิพากษาฎีกาที่ 38/2496 ศาลฎีกาวินิจฉัยว่า การที่จำเลยที่ 1 มิได้ใช้ความระมัดระวังดูแลควบคุมรักษาทรัพย์ที่กล่าวหาโดยใกล้ชิดและเคร่งครัด ตั้งแต่ต้นจนปลายจึงเป็นช่องทางให้คนใน อ.จ.ส. ที่ทำงานร่วมอยู่ด้วยลัก หรือ ยักยอกทรัพย์รายนี้ไปได้บ้างนั้น หาใช่เป็นการละเมิดไม่ เพราะจำเลยที่ 1 มิได้ทำผิดกฎหมาย หรือละเว้นไม่กระทำในสิ่งที่กฎหมายบัญญัติให้กระทำ และไม่ได้ละเลยต่อหน้าที่ตามกฎหมายในอันที่จะต้องกระทำหากการรั่วไหลเสียหายนั้นเกิดจากการกระทำของผู้อื่น ซึ่งอยู่ภายในการบังคับบัญชาของจำเลยที่ 1 ในทางราชการ จำเลยที่ 1 อาจต้องรับผิดชอบในทางราชการตามระเบียบข้อบังคับ หรือวิธีการตามที่ทางราชการวางไว้ แต่ในกรณีเช่นคดีนี้ ตามหลักฐานว่าด้วย ละเมิดหาไม่มีบทบัญญัติว่าเป็นละเมิดไม่ จำเลยที่ 1 จึงไม่ต้องรับผิดชอบ

ไว้ให้กระทำ กรณีอย่างไรจึงจะถือว่าหน้าที่ที่จะต้องกระทำ โดยยกหลักกฎหมายต่างประเทศ 3 หลักคือ

หลักแคบที่สุดตามกฎหมายอังกฤษ หลักนี้ต้องมีความสัมพันธ์กันบางประการอยู่ก่อน ซึ่งมักจะเกิดจากการกระทำโดยสมัครใจ จึงทำให้เกิดหน้าที่ต้องกระทำอันจะเป็นมูลให้มีความรับผิดชอบละเมิดได้

หลักที่กว้างออกไปอีก เป็นหลักตามกฎหมายของประเทศที่ใช้ประมวลกฎหมายถือว่าหน้าที่ต้องกระทำอาจเกิดโดยกฎหมายกำหนดสำหรับคนทั่วไปหรือโดยหน้าที่ตามวิชาชีพ หรือตามสัญญา

หลักกว้างที่สุด เป็นหลักตามกฎหมายของประเทศที่ใช้ประมวลกฎหมายเช่นเดียวกันถือว่าถ้าบุคคลธรรมดาที่อยู่ในพฤติการณ์ภายนอกเช่นเดียวกันควรกระทำแล้ว ก็ถือว่าการละเว้นไม่กระทำผิดวินัย เป็นมูลความผิดฐานละเมิดได้

โดยสรุปแล้ว ความเห็นของนักกฎหมาย 2 ท่าน ท่านหนึ่งเห็นว่าไม่ต้องมีกฎหมายบัญญัติไว้ก่อน การละเมิดสิทธิของผู้อื่นเป็นผิดกฎหมายในตัว วินิจฉัยแต่เพียงว่า ผู้กระทำมีอำนาจกระทำได้เช่นนั้นหรือไม่ ส่วนอีกท่านหนึ่งเห็นเช่นเดียวกันว่าการกระทำผิดหน้าที่ไม่จำเป็นต้องเป็นหน้าที่กฎหมายกำหนดไว้โดยเฉพาะ หน้าที่ตามความสัมพันธ์ ตามวิชาชีพ ตามสัญญา ตามพฤติการณ์ที่คนภายนอกควรกระทำตามหลัก 3 หลักที่กล่าวไว้ก็เป็นละเมิดได้⁷

"โดยผิดกฎหมาย" หมายความว่า ถ้าการกระทำนั้นเป็นการล่วงสิทธิโดยผิดหน้าที่ที่ต้องเคารพต่อสิทธินั้น เป็นการกระทำผิดกฎหมายในตัวไม่ต้องมีกฎหมายบัญญัติว่า การกระทำผิดเช่นนั้นเป็นผิดกฎหมายอีกชั้นหนึ่ง⁸ โดยศาล

⁷พจน์ บุษปาคม, ละเมิด, หน้า 38-43

⁸เรื่องเดียวกัน, หน้า 43

ฎีกาได้วางแนวบรรทัดฐานว่า ถ้าจำเลยรู้แล้วฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ ก็เป็นการกระทำผิดกฎหมายในตัว

การกระทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมายนี้ ผู้กระทำต้องไม่มีอำนาจกระทำ ถ้ามีอำนาจกระทำได้ไม่เป็นการกระทำผิดกฎหมาย อำนาจที่จะกระทำได้อาจเกิดโดยมีกฎหมายให้อำนาจโดยตรง มีอำนาจตามสัญญา อาศัยอำนาจตามคำพิพากษาหรือกรณีมีกฎหมายบัญญัติว่า การกระทำเช่นนั้นไม่ต้องรับผิดชอบ ค่าสินไหมทดแทนคือ นิรโทษกรรม และกระทำโดยความยินยอมของผู้เสียหาย

ข. กระทำโดยจงใจ หรือประมาทเลินเล่อ

"จงใจ" ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ม.420 มิได้อธิบายไว้จึงต้องตีความว่ามีความมุ่งหมายอย่างไร และอาจเทียบเคียงได้กับประมวลกฎหมายอาญามาตรา 59 วรรค 2 ว่า "กระทำโดยเจตนา ได้แก่ การกระทำโดยรู้สำนึกในการที่กระทำและในขณะที่เดียวกัน ผู้กระทำประสงค์ต่อผลหรือยอมเสี่ยงเห็นผลของการกระทำนั้น"

ท่านอาจารย์จิตติ ติงศรัทีย เห็นว่า การกระทำโดยจงใจในเรื่องละเมิด เป็นการกระทำที่ต้องมีผลเสียหายเกิดขึ้นต่างหากจากการกระทำ ถ้ามีเพียงแต่การกระทำโดยไม่มีความเสียหายย่อมไม่เป็นละเมิด การกระทำโดยจงใจจึงหมายถึงการกระทำโดยประสงค์ต่อผลคือความเสียหายเท่านั้น ถ้าไม่ประสงค์ต่อผลคือความเสียหายเช่นนั้นแล้ว แม้จะเสี่ยงเห็นผลก็ไม่ใช่จงใจกระทำ อาจเป็นเพียงประมาทเลินเล่อได้อีกส่วนหนึ่ง แต่ผู้กระทำประสงค์ให้เกิดความเสียหายเป็นการจงใจกระทำแล้ว แม้ความเสียหายจะเกิดขึ้นมาน้อยกว่าที่ประสงค์เพียงใด ก็เป็นการกระทำละเมิดโดยจงใจ ความเสียหาย

ที่เกิดขึ้นนอกเหนือความประสงค์ เป็นปัญหาเพียงค่าเสียหายที่ต้องใช้มาน้อย
เพียงใดเท่านั้น"⁹

"ประมาทเลินเล่อ" ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา
420 มิได้อธิบายไว้ว่ากระทำอย่างไรจึงจะเรียกว่า ประมาทเลินเล่อ ต้อง
เทียบเคียงกับประมวลกฎหมายอาญามาตรา 59 วรรค 4 ซึ่งบัญญัติว่า "การ
กระทำโดยประมาท ได้แก่ กระทำความผิดมิใช่โดยเจตนาแต่กระทำโดยปราศ
จากความระมัดระวัง ซึ่งบุคคลในภาวะเช่นนั้นจักต้องมี ตามวิสัยและพฤติการณ์
และผู้กระทำอาจใช้ความระมัดระวังเช่นนั้นได้ แต่หาได้ใช้เพียงพอไม่"
ประมาทเลินเล่อเป็นการกระทำจึงต้องเป็นการกระทำโดยรู้สำนึก คือเคลื่อน
ไหวร่างกายที่อยู่ในบังคับของจิตใจ การกระทำหมายความรวมถึงการงดเว้นที่
จักต้องกระทำเพื่อป้องกันผลด้วย ประมาทเลินเล่อ จึงรวมถึงการละเว้นที่มี
หน้าที่ต้องกระทำเพื่อป้องกันความเสียหายมิให้เกิดขึ้นด้วย¹⁰

อนึ่ง ความระมัดระวังในขณะที่เกิดอุบัติเหตุหรือเหตุฉุกเฉินนั้นคือ
ความระมัดระวังซึ่งบุคคลในภาวะเช่นนั้นจักต้องมีตามวิสัยและพฤติการณ์ และ
อาจใช้ความระมัดระวังเช่นนั้นได้ คำว่า "อาจใช้ความระมัดระวังเช่นนั้นได้"
หมายความว่า ความระมัดระวังตามปกติอาจใช้ในระดัหรือขนาดวิญญูชนได้
หรือใช้ในวิชาชีพและการงานอย่างนั้นได้ แต่ถ้าประสบเหตุการณ์พิเศษ อันมีมา
หรือใช้ในวิชาชีพและการงานอย่างนั้นได้ แต่ถ้าประสบเหตุการณ์พิเศษ อันมีมา
โดยฉุกเฉินก็ไม่อาจจะใช้ความระมัดระวังเท่าที่ต้องการนั้นได้ กฎหมายก็ยอม

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

⁹จิตติ ดิงศภัทย์ , คำอธิบายประมวลกฎหมายอาญามาตรา 1 ตอนที่ 1 ,
สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา , หน้า 126

¹⁰พจน์ บุษปาคม, ละเมิด, หน้า 129 .

ผ่อนผันให้ใช้ความระวังเท่านี้สามารถจะใช้ได้

คำพิพากษาฎีกาที่ 271/2467 ข้อเท็จจริงสรุปได้ว่าเรือกลไฟของโจทก์แล่นขึ้นตามลำน้ำเจ้าพระยาโดยถูกทาง เรือของจำเลยแล่นล่องไปโดนเรือของโจทก์โดยประมาทเลินเล่อฝ่ายเดียว เป็นเหตุให้เรือโจทก์ทะลุเป็นรูใหญ่ น้ำไหลเข้าและเรือจม แต่ในขณะที่เรือโจทก์ถูกชนยังไม่รู้ว่า เรือทะลุ กัปตันเรือโจทก์จึงแล่นออกไปฝั่งตะวันตกซึ่งมีน้ำลึกและเรือได้จมลงในที่น้ำลึก โจทก์ฟ้องเรียกค่าเสียหายในเหตุที่เรือถูกชนจากจำเลยสำนวนหนึ่งแล้ว คดีถึงที่สุดชั้นศาลอุทธรณ์โดยศาลอุทธรณ์วินิจฉัยว่า เมื่อเรือโดนกันแล้ว แทนที่กัปตันเรือโจทก์จะปล่อยให้เรืออยู่ทางฝั่งตะวันออก ซึ่งน้ำตื้นพอที่จะเกยแห้งได้กลับถือท้ายเรือให้แล่นข้ามไปจมทางฝั่งตะวันตกซึ่งน้ำลึก ที่กัปตันเรือโจทก์กระทำไปเช่นนั้นไม่เป็นการสมควรเลย จึงถือว่าจำเลยไม่ต้องรับผิดชอบในค่าเสียหายที่ทวีขึ้น เพราะเหตุนั้น คงให้โจทก์ได้รับค่าเสียหายเท่าจำนวนที่เสียหายถ้าเรือของโจทก์เกยแห้งอยู่ทางตะวันออก ต่อมาผู้โดยสารเรือโจทก์ฟ้องเรียกค่าเสียหายที่ธนบัตรของเขาสูญหายไปเพราะเหตุเรือจม โจทก์ต้องใช้ค่าเสียหายให้ผู้โดยสารเรือ จึงมาฟ้องให้จำเลยชดเชยเงินคืน โดยอ้างว่าเป็นความเสียหายที่โจทก์ต้องเสียไปในการที่เรือของจำเลยชน ศาลชั้นต้นให้จำเลยชดเชยเพียงครึ่งเดียว ศาลอุทธรณ์ยกฟ้อง ศาลฎีกาวินิจฉัยว่า "ตามกฎหมายเมื่อปรากฏว่าฝ่ายใดเลินเล่อ ฝ่ายนั้นต้องรับผิดชอบในผลซึ่งเกิดขึ้นโดยธรรมดา และโดยตรงจากความเลินเล่อ นั้น ในคดีเรื่องนี้หรือในคดีเรื่องก่อนศาลอุทธรณ์ ฟังข้อเท็จจริงว่า 1. การที่เรือโดนกันเกิดขึ้นจากความเลินเล่อของกัปตันเรือจำเลยฝ่ายเดียว 2. เหตุที่เรือโดนกันนี้เรือของโจทก์ทะลุเป็นรูใหญ่ น้ำไหลเข้า

ค. ทำให้บุคคลอื่นเสียหาย

บุคคลซึ่งอยู่ในสังคมด้วยสิทธิอันเป็นสิทธิของปวงชน (Citizenship) ดังนั้น ความเสียหายถึงชีวิต ร่างกาย อนามัย เสรีภาพ ทรัพย์สิน ย่อมหมายถึงความเสียหายแก่สิทธิ์ของบุคคลทั้งสิ้น

และเรือจม 3. ผู้โดยสารในเรือต้องเสียเงินไปโดยการที่เรือจมเพราะฉะนั้น จำเลยจะต้องรับผิดชอบในค่าเสียหายนี้ เว้นแต่จะนำสืบได้ว่า การเสียหายในข้อ 3 เกิดขึ้นจากความเลินเล่อของกัปตันเรือโจทก์ภายหลัง

ในคำพิพากษาเรื่องก่อน ศาลอุทธรณ์กรุงเทพฯ ได้กล่าวไว้ชอบแล้วว่า ความเลินเล่อในการเดินเรื่อนั้น คือการขาดความระมัดระวังและขาดฝีมือความรู้สมควร ปัญหาซึ่งศาลนี้จะต้องวินิจฉัยในเวลานี้ก็คือ ที่กัปตันเรือโจทก์กระทำไปเมื่อเวลาเรือโตนกันแล้วนั้น พอที่จะถือเป็นการแสดงว่าขาดความระมัดระวังและฝีมือวิชาความรู้ตามที่กฎหมายต้องการหรือไม่ ศาลอุทธรณ์ฟังข้อเท็จจริงว่า น้ำทางฝั่งตะวันออกที่เรือโตนกันนั้นตื้น และน้ำทางฝั่งตะวันตกลึก การที่กัปตันเรือโจทก์จะแล่นเรือไปเกยฝั่งตะวันตกนั้นไกลกว่าฝั่งตะวันออก ตามคำให้การของกัปตันพอร์ช เจ้าพนักงานกรมเจ้าท่าแสดงว่าหน้าที่สำคัญของกัปตันเมื่อเรือโตนกันนั้นจะต้องตรวจดูความเสียหายทันที และจะต้องรู้ว่าน้ำเข้าเรือหรือไม่ ในข้อนี้มีคำพยานซึ่งไม่มีเหตุคัดค้านแสดงว่า พอเรือโจทก์ถูกเรือจำเลยโตน กัปตันเรือโจทก์ได้เรียกกลาสีคนหนึ่งให้ตรวจดูความเสียหายแล้ว แต่ในเวลานั้นไม่พบ กัปตันพอร์ชก็รับว่าแผลใหญ่ที่เรือโจทก์นั้นอาจจะไม่เห็นได้โดยทันที

ในเวลานั้น กัปตันเรือโจทก์ได้หันหัวเรือไปทางตะวันตกเพื่อจะกลับมาดูหมายเลขและชื่อเรือที่มาโตน ต่อไปนี้จึงได้เริ่มทราบว่ามีน้ำไหลเข้าเรือได้ จึงได้แล่นเลยไปจมทางฝั่งตะวันตก ในข้อเหล่านี้กรรมการไม่เห็นว่าการของ

ตามมาตรา 420 "ทำต่อบุคคล" นั้น หมายถึง ทำต่อสิทธิของบุคคล การทำให้บุคคลอื่นเสียหาย (To Injure) หมายถึงทำให้เสียหายแก่สิทธิหรือว่าสิทธิบุคคลอื่น¹¹ สิทธิหรือการล่วงสิทธิต่าง ๆ ตามมาตรา 420 แบ่งได้ 3 ประเภทด้วยกัน คือ

- (1) สิทธิในบุคคลภาพได้แก่ ชีวิต ร่างกาย อนามัย เสรีภาพ
- (2) สิทธิทางทรัพย์สินได้แก่ กรรมสิทธิ และสิทธิทางทรัพย์สินอื่น ๆ
- (3) สิทธิอย่างหนึ่งอย่างใด

กบตันเรือโจทก์ที่ได้ทำไปนั้นเป็นการขาดความระมัดระวังหรือขาดฝีมือที่กฎหมายพึงหวังจากกบตันผู้รอบคอบ

ในคดีนี้ควรจะต้องจำไว้ว่า ความเลินเล่ออันเป็นมูลเดิมเกิดขึ้นจากเรือจำเลยซึ่งกระทำผิดโดยปัจจุบันทันด่วน กระทำให้กบตันเรือโจทก์ตกอยู่ในที่ยาก ในเรื่องปัจจุบันทันด่วน คนซึ่งไม่รู้ตัวตกอยู่ในฐานะแห่งความยากเช่นนี้ ตามหลักกฎหมายต้องผ่อนผันให้บ้าง และจะหวังให้ใช้ความระมัดระวังรอบคอบอย่างไรในเรื่องธรรมดาที่ไม่มีเหตุปัจจุบันทันด่วนเช่นนั้นไม่ได้

กรรมการเห็นว่า ไม่มีคำพยานพอให้วินิจฉัยว่า โจทก์ได้กระทำผิดฐานขาดฝีมือตามที่กฎหมายต้องการ หรือได้เลินเล่ออย่างใดในเหตุผลนั้น

กรรมการเห็นว่า ค่าเสียหายที่โจทก์ฟ้องเรียกนี้ ได้เกิดขึ้นจากความผิดของจำเลย หรือคนของจำเลยโดยตรง จึงพร้อมกันพิพากษาว่าฎีกาโจทก์ฟังขึ้น ให้ยกคำพิพากษาศาลอุทธรณ์และให้จำเลยใช้ค่าเสียหายแก่โจทก์ตามคำพิพากษาศาลชั้นต้น"

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 386/2509

¹¹อนันต์ จันทโรภากร, รวมบทความในโอกาสครบรอบ 60 ปี ดร.ปรีดี เภษมทรัพย์, หน้า 101

นอกจากจะมีความเสียหายเกิดขึ้นแล้ว ความเสียหายนั้นต้อง เป็นผลจากการกระทำของผู้ทำความเสียหาย คือต้องมีความสัมพันธ์ระหว่างเหตุ กับผลหรือรวมถึงความผิดกับความเสียหาย (Rapport de Causalite)¹²

อาจารย์จิตติ ดิงศภัทย์ ได้นำหลักทฤษฎีของนักนิติศาสตร์ เยอรมัน มาอธิบายว่า การวางแนวทฤษฎีไว้ 2 ทฤษฎี¹³ ดังนี้

(1) ทฤษฎีเงื่อนไข (Theorie de l'equivalence des conditions) ทฤษฎีนี้ถือว่าถ้าไม่มีการกระทำของจำเลยผลจะไม่เกิดขึ้นเช่นนั้น ต้องถือว่าผลที่เกิดขึ้นนั้นเกิดจากการกระทำของจำเลย ผลอันหนึ่งอาจเกิดขึ้นได้จากเหตุหลายประการประกอบกัน ซึ่งถ้าหากขาดเหตุทั้งหลายนั้นเสีย แม้แต่เหตุใดเหตุหนึ่ง ผลนั้นก็ย่อมจะไม่เกิดขึ้น จึงจะถือว่าเป็นเหตุที่ทำให้เกิดผลได้เท่ากัน อันไม่มีเหตุใดสำคัญกว่ากัน บางท่านเรียกทฤษฎีนี้ว่า ทฤษฎีความเท่ากันแห่งเหตุ หลักที่จะวินิจฉัยว่ามีความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำกับผลหรือไม่ต้องตั้งคำถามว่า ถ้าไม่มีการกระทำเช่นนั้นผลจะเกิดขึ้นหรือไม่ ถ้าไม่เกิด ถือว่าเป็นผลจากการกระทำ แต่ถ้าไม่มีการกระทำเช่นนั้น ผลก็ยังคงเกิดอยู่นั่นเอง ถือว่าผลที่เกิดไม่ใช่ผลของการกระทำเช่นนั้น

(2) ทฤษฎีเหตุเหมาะสม (Theorie de la causalite adequate) ทฤษฎีนี้ถือว่า บรรดาเหตุทั้งหลายที่ก่อให้เกิดผลเสียหายขึ้นนั้น ผู้กระทำจะต้องรับผิดชอบเฉพาะเหตุที่ตามปกติย่อมก่อให้เกิดผลเช่นนั้นขึ้น ต้องพิจารณาว่าตามความรู้ความชำนาญของมนุษย์ ผลอาจจะเกิดจากการกระทำ

¹²พินิตา บุญรอด, มาตรการคุ้มครองผู้ประสบภัยรถยนต์: วิเคราะห์ มาตรการตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์กับร่างพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยรถยนต์, (วิทยานิพนธ์ ปริญญาโท สาขาวิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2534) หน้า 15

¹³จิตติ ดิงศภัทย์ , คำอธิบายประมวลกฎหมายอาญา ภาค 1 ตอนที่ 1, หน้า 491-517

ของผู้กระทำหรือไม่ ผลที่อาจเกิดขึ้นนั้นจะต้องไม่ห่างไกล จนตามความคิดเห็น
 ของคนธรรมดาไม่สามารถจะคาดหมายได้

ทฤษฎีเงื่อนไข และทฤษฎีเหตุเหมาะสมมีข้อดีและข้อเสีย ทฤษฎี
 เงื่อนไขที่ถือหลักว่า ถ้าไม่มีการกระทำของจำเลยความเสียหายจะไม่เกิด
 ถือว่าผลที่เกิดขึ้นเกิดจากการกระทำของจำเลย ดีที่ตรงตามความเป็นจริงตาม
 ธรรมชาติ แต่มีข้อเสียที่จำเลยต้องรับผิดชอบยาวไปโดยไม่มีขอบเขต ตลอดถึง
 ความเสียหายที่ไม่มีใครคาดหมายก็ต้องรับผิดชอบทฤษฎีเหตุเหมาะสมถือว่าความ
 เสียหายที่จำเลยต้องรับผิดชอบ เป็นผลที่ตามปกติย่อมเกิดจากการกระทำของ
 จำเลย มีข้อดีที่เหมาะสมกับความผิดที่จำเลยกระทำผิดหรือประมาทเลินเล่อ
 ซึ่งวินิจฉัยตามพฤติการณ์ที่บุคคลในสถานะ เช่นนั้นควรจะทำ แต่มีข้อเสียที่จำกัด
 ผลความรับผิดชอบไป ถือให้ผู้รับผิดชอบที่คาดเห็นซึ่งขัดกับความจริงความ
 เสียหายนั้นเป็นผลโดยตรงของจำเลยแท้ ๆ แต่จำเลยไม่ต้องรับผิดชอบ ทำให้
 เป็นบาปเคราะห์แก่ผู้เสียหายซึ่งไม่ได้ทำผิดอะไรด้วยเลย

ในกรณีของเรือโดนกัน หรือเรือชนโป๊ะ หรือมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น
 และผู้ที่เกี่ยวข้องในการก่ออุบัติเหตุ นั้น ซึ่งปกติได้แก่คนขับเรือ บาดเจ็บหรือ
 เสียชีวิต หรือเป็นเหตุให้บุคคลภายนอกที่ไม่มีส่วนก่ออุบัติเหตุ เช่นคนโดยสาร
 คนที่รออยู่ที่ท่าหน้าหรือโป๊ะ จอดเรือได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต เมื่อมีกรณีต้อง
 พิจารณาว่าฝ่ายใดจงใจหรือประมาทเลินเล่อ กรณีนี้มีปัญหา มักเกิดจากทั้งสอง
 ฝ่ายประมาทเลินเล่อและฝ่ายใดต้องรับผิดชอบ มีหลักวินิจฉัยซึ่งอาจแยกได้ดังนี้¹⁴

(1) ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการก่ออุบัติเหตุ นั้น พ้องเรียกค่าสินไหม
 ทดแทนจากกันเอง แม้ว่ากฎหมายละเมิดจะมีหลักเปรียบเทียบความประมาท

¹⁴ วันชัย ศศิโรจน์, กฎหมายเกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทนเพื่อความ
 เสียหายต่อบุคคลที่เกิดจากอุบัติเหตุทางรถยนต์, หน้า 11



เลินเล่อหรือการที่ผู้เสียหายมีส่วนผิด (Comparative Negligence) อยู่ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แต่ศาลไทยกลับไปใช้หลัก "โอกาสสุดท้ายที่จะหลีกเลี่ยงอันตราย" (the vule of the last opportunity) ซึ่งเป็นหลักกฎหมายอังกฤษตามหลักนี้ถือว่า แม้ฝ่ายหนึ่งจะกระทำการประมาทเลินเล่อขึ้นก่อน แต่ถ้าอีกฝ่ายหนึ่งมีโอกาสสุดท้ายที่จะหลีกเลี่ยงมิให้เกิดความเสียหายขึ้นได้ แล้วกลับไม่หลีกเลี่ยงเนื่องจากความประมาทเลินเล่อของฝ่ายหลังเอง ฝ่ายแรกก็ไม่ต้องรับผิดเพื่อละเมิดแม้จะมีส่วนในการประมาทเลินเล่อก็ตาม กรณีเช่นนี้ฝ่ายหลังต้องรับผิด แต่นักกฎหมายท่านหนึ่ง¹⁵ ไม่เห็นด้วยเพราะเห็นว่าเรามีประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ซึ่งบัญญัติว่าฝ่ายใดก่อให้เกิดความเสียหายอยู่แล้ว และประเทศอังกฤษเองก็ยกเลิกหลักกฎหมายเรื่อง "โอกาสสุดท้าย" ไปแล้ว แต่ในปัจจุบันศาลไทยได้ปรับเปลี่ยนและมีแนวโน้มตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ โดยต่างฝ่ายย่อมต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนที่อีกฝ่ายหนึ่งได้รับโดยลดความรับผิดลงเทียบตามส่วนแห่งความผิดของตนกับของอีกฝ่ายหนึ่ง ซึ่งศาลย่อมจะวินิจฉัยตามพฤติการณ์และความร้ายแรงของละเมิด ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ โดยต่างฝ่ายย่อมต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนที่อีกฝ่ายหนึ่งได้รับโดยลดความรับผิดลงเพียงตามส่วนแห่งความผิดของตนกับของอีกฝ่ายหนึ่ง ซึ่งศาลย่อมจะวินิจฉัยตามพฤติการณ์และความร้ายแรงของละเมิด ซึ่งหมายความถึงตามส่วนของความผิดมากหรือน้อย มิใช่ตามส่วน

ศูนย์วิทยทรัพยากร

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

¹⁵ วารีนาสกุล, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด จัดการงานนอกสั่ง ลามมิควรรได้, พิมพ์ครั้งที่ 6 (กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2523) หน้า 196

ของความเสียหาย¹⁶ นอกจากจะลดค่าสินไหมทดแทนลงบ้างแล้ว ในบางกรณีศาลอาจไม่ให้จำเลยต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายเลยก็ได้¹⁷ อย่างไรก็ตาม การจะนำหลักการมีส่วนผิดตามมาตรา 442 ประกอบกับมาตรา 223 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้ ก็เฉพาะกรณีผู้เสียหายมีส่วนผิดในการก่ออุบัติเหตุเท่านั้น แต่ถ้าเป็นเพราะความประมาทเลินเล่อของฝ่ายใดแต่ฝ่ายเดียวอีกฝ่ายหนึ่งย่อมได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนเต็มจำนวน

(2) บุคคลภายนอกผู้เสียหายฟ้องร้องผู้มีส่วนก่ออุบัติเหตุ ในกรณีนี้อาจเกิดขึ้นได้กับการที่เรือโดนกัน โดยความประมาทเลินเล่อของคนขับเรือทั้ง 2 ลำ เป็นเหตุให้บุคคลภายนอก เช่น คนโดยสารได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต ซึ่งเปรียบเทียบได้กับยานยนต์ซึ่งชนกัน กรณีดังกล่าว ศาลฎีกาได้วางแนวว่า ผู้ขับทั้งสองฝ่ายต้องรับผิดชอบในความเสียหายของบุคคลภายนอกเต็มจำนวน แม้จะมีใช้ร่วมกันทำละเมิดแต่ต่างฝ่ายต่างกระทำโดยประมาททำให้บุคคลภายนอกเสียหาย ศาลอาจแบ่งให้แต่ละฝ่ายชำระค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายตามส่วนความผิดของแต่ละฝ่าย

2. ความรับผิดชอบตามความเสียหายอันเกิดจากยานพาหนะอันเคลื่อนด้วยกำลังเครื่องจักรกล (มาตรา 437)

ความรับผิดชอบตามมาตรา 437 กฎหมายกำหนดให้บุคคล 2 ประเภท คือ ผู้ครอบครอง หรือผู้ควบคุมดูแล ต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอันเกิดแต่ยานพาหนะ ไม่ว่าจะเป็นความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สิน

¹⁶จิตติ ดิงศภัทย์, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 2 มาตรา 254 ถึง 452 ว่าด้วยมูลแห่งหนี้, พิมพ์ครั้งที่ 4 (กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์ธรรมศาสตร์, 2523) หน้า 307

¹⁷ไพจิตร บุญพันธ์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะละเมิด, พิมพ์ครั้งที่ 2 (กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2519) หน้า 171-172

"ผู้ครอบครอง" ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 1367 หมายถึงบุคคลซึ่งยึดถือทรัพย์สินโดยเจตนาจะยึดถือเพื่อตน ซึ่งย่อมได้สิทธิครอบครองเหนือทรัพย์สินนั้น

มาตรา 437 บัญญัติว่า "บุคคลใดครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะอย่างใด ๆ อันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล บุคคลนั้นจะต้องรับผิดชอบเพื่อการเสียหายอันเกิดแต่ยานพาหนะนั้น เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการเสียหายนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัย หรือเกิดเพราะความผิดของผู้ต้องเสียหาย นั้นเอง

ความข้อนี้ให้ใช้บังคับได้ ตลอดถึงบุคคลผู้มีไว้ในครอบครองของตนซึ่งทรัพย์สินอันเป็นของเกิดอันตรายได้โดยสภาพ หรือโดยความมุ่งหมายที่จะใช้หรือโดยอาการกลไกของทรัพย์สินนั้นด้วย"

มาตรา 437 นั้นมีที่มาจากประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศส มาตรา 1384 ซึ่งกฎหมายได้ตั้งข้อสันนิษฐานในความผิดต่อบุคคลบางประเภทสำหรับความเสียหายซึ่งก่อให้เกิดขึ้นแก่บุคคลภายนอกโดยทรัพย์สิน ซึ่งบุคคลนั้นมีกรรมสิทธิหรือควบคุมดูแล เรียกว่า "ความรับผิดชอบในการกระทำของทรัพย์สิน"¹⁸ (Responsabilite du fait des choses) เป็นข้อสันนิษฐานทางกฎหมายทำให้ผู้เสียหายไม่มีภาระการพิสูจน์ แนวความคิดโดยทั่วไปที่สำคัญที่ทำให้เกิดข้อสันนิษฐานนั้น ก็โดยที่บุคคลบางคนมีหน้าที่ระมัดระวังดูแลบุคคลอื่นบางคน หรือสิ่งของบางสิ่ง คือมีอำนาจสั่งหรือควบคุมดูแลบุคคลหรือสิ่งของเหล่านั้น ถ้าบุคคลหรือสิ่งของที่ตนควบคุมดูแลก่อความเสียหายขึ้น ย่อมสันนิษฐานว่าบุคคลที่ควบคุม

ศูนย์วิทยุทรัพยากร

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

¹⁸ สายสุตา นิงสานนท์, ความรับผิดเด็ดขาดในกฎหมายลักษณะละเมิด, (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2525) หน้า 130

ดูแลมีความผิด และที่ว่าความผิดนั้นมิได้หมายความว่า เป็นการกระทำละเมิด ตามมาตรา 420 แต่เป็นความผิดชนิดที่ผู้ต้องรับผิดไม่ต้องมีความจงใจหรือ ประมาทเลินเล่อ เพราะถ้าหากเป็นการกระทำโดยจงใจหรือประมาทของผู้ กระทำก็เป็นความผิดส่วนตัว (Personal Fault) ซึ่งย่อมบังคับได้ตามมาตรา 420 อยู่แล้ว¹⁹

"ผู้ควบคุมดูแล" หมายความว่า ผู้มีหน้าที่ปฏิบัติการเพื่อมิให้ ทรัพย์สินนั้น ก่อความเสียหายขึ้น²⁰ นักกฎหมายอีกท่านหนึ่ง²¹ให้หมายความว่า บุคคลผู้รับผิดชอบในการควบคุมยานพาหนะนั้น นอกจากผู้ครอบครองหรือ เจ้าของได้แก่คนขับ

"ยานพาหนะ" หมายความว่า ยานพาหนะที่เดินด้วยกำลัง เครื่องจักรกล ไม่ว่าจะขับเคลื่อนโดยใช้พลังงานไอน้ำ น้ำมัน ไฟฟ้า และอื่น ๆ ไม่ว่าจะยานพานะนั้นจะเดินทางบก ทางน้ำ หรือทางอากาศ ซึ่ง ได้แก่ รถยนต์ รถจักรยานยนต์ หรือเรือยนต์ เรือกลไฟ (ซึ่งยานพาหนะนี้จัด อยู่ในประเภทเรือในความหมายของวิธานิพนธ์นี้ด้วย) หรือเครื่องบิน แต่ ยานพาหนะที่เดินด้วยกำลังหรือแรงมนุษย์ เช่น รถจักรยาน เรือแจว (ในที่นี่ไม่สามารถนำบทบัญญัติมาตรา 437 มาใช้บังคับได้) ไม่ถือเป็นยานพาหนะ อันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล²² อนึ่ง ศาลฎีกาได้วินิจฉัยว่า ยานพาหนะที่

¹⁹ไพจิตร บุญพันธุ์, คำอธิบายเฉพาะเรื่อง ประมวลกฎหมายอาญา ลักทรัพย์โดยใช้อุบายมิได้หรือไม่ และประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ข้อสันนิษฐาน ความผิดทางกฎหมาย, หน้า 47-48

²⁰จี๊ด เศรษฐบุตร, หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด (กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2518) หน้า 261

²¹พจน์ บุษปาคม, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, หน้า 328-329

²²จี๊ด เศรษฐบุตร, หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด, หน้า 259-260

ตัวเองมิได้เดินด้วยเครื่องจักรกลแต่ถูกพุ่งหรือลากจูงโดยยานพาหนะอื่นที่เดินด้วยเครื่องจักรกลก็ถือว่ายานพาหนะที่ถูกพุ่งนั้นเป็นยานพาหนะที่เดินด้วยเครื่องจักรกลด้วย

ยานพาหนะเป็นทรัพย์สินอันตราย ซึ่งมีโอกาสก่อความเสียหายแก่บุคคลอื่นได้อย่างมากและบุคคลดังกล่าวนั้นก็ได้รับประโยชน์จากยานพาหนะ จึงควรให้รับภัยที่เกิดจากยานพาหนะนั้นด้วย นอกจากนี้ บุคคลดังกล่าวอาจมีส่วนผิดอยู่ด้วย ในการที่บกพร่องในการควบคุมดูแลยานพาหนะนั้น จึงควรเป็นผู้รับผิดชอบการกำหนดตัวทรัพย์สินอันตราย แยกออกจากทรัพย์สินทั่ว ๆ ไปตาม ป.พ.พ. มีจุดประสงค์เด่นชัดที่จะให้ความรับผิดชอบ เนื่องจากทรัพย์สินอันตรายเป็นความรับผิดชอบเด็ดขาด (Strict Liability) โดยไม่ต้องคำนึงถึงสาระสำคัญของละเมิดทั่วไปคือ เจตนาหรือประมาทเลินเล่อในการควบคุมทรัพย์สินของจำเลยแต่อย่างใด²³

บุคคลผู้ต้องรับผิดชอบสำหรับยานพาหนะ ได้แก่ ผู้ครอบครองหรือผู้ควบคุมดูแล บุคคลอื่น นอกจากนี้ไม่ต้องรับผิดชอบ เช่น เจ้าของ นอกจากเจ้าของนั้นเป็นผู้ครอบครองหรือควบคุมดูแลด้วย**

โดยปกติผู้ครอบครองรถยนต์จะต้องรับผิดชอบก็ได้แก่ เจ้าของกรรมสิทธิ (Owner) เพราะเจ้าของย่อมมีสิทธิครอบครองด้วย เว้นแต่จะมีการโอนส่งมอบเรือโดยชอบด้วยกฎหมายแก่บุคคลอื่นที่ไม่ใช่เจ้าของ บุคคลที่รับโอนและยึดถือเรือยนต์นั้นย่อมกลายเป็นผู้ครอบครองที่ต้องรับผิดชอบ เช่น ผู้เช่า, ผู้เช่าซื้อ, ผู้ยืม เป็นต้น

ศูนย์วิทยทรัพยากร

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

*คำพิพากษาฎีกาที่ 858/2473 และ 1699/2473

²³ คัมภีร์ แก้วเจริญ "ละเมิดเนื่องจากทรัพย์สินอันตราย" ,วารสารนิติศาสตร์ธรรมศาสตร์, ฉบับที่ 4 ปีที่ 12 (2525) หน้า 141-155

**คำพิพากษาฎีกาที่ 2850/2523

กรณีเช่นนี้เจ้าของก็ไม่ต้องรับผิด²⁴ (เทียบเคียงกับยานยนต์)

ผู้ครอบครองหรือผู้ควบคุมดูแลยานพาหนะ อาจต้องรับผิดด้วยกันทั้งสองคน ไม่ใช่เพียงคนเดียวคนหนึ่ง คำว่า "ควบคุมดูแล" ไม่ใช่ผู้ขับยานพาหนะ ซึ่งอาจเป็นผู้กระทำ จึงเป็นข้อแตกต่างอีกอย่างหนึ่งเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะ เป็นเครื่องมือในการกระทำละเมิดตามมาตรา 420 เพราะผู้ที่ควบคุมดูแลยานพาหนะอาจไม่ใช่ผู้ขับยานพาหนะก็ได้ จะเห็นได้บ่อย ๆ ที่ผู้ขับรถยนต์ปล่อยให้เรื่อวิ่งไปเอง แม้จะไม่ใช่ผู้ขับขณะนั้น แต่ก็ถือว่าเป็นผู้ควบคุมดูแลยานพาหนะในขณะนั้น

- ข้อยกเว้นความรับผิด

ตามมาตรา 437 เป็นการสันนิษฐานให้ผู้ครอบครอง หรือ ควบคุมดูแลยานพาหนะอย่างใด ๆ อันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลต้องรับผิด เพื่อความเสียหายอันเกิดจากยานพาหนะนั้น แต่มาตรานี้เป็นบทสันนิษฐานไม่เด็ดขาด โดยอาจพิสูจน์หักล้างให้หลุดพ้นจากความรับผิดได้ คือความเสียหายนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิดเพราะความผิดของผู้ต้องเสียหายเอง

"เหตุสุดวิสัย" ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 8 บัญญัติให้หมายความว่าเหตุใด ๆ อันจะเกิดขึ้นก็ดี จะให้ผลพิบัติก็ดี เป็นเหตุที่ไม่อาจป้องกันได้ แม้ทั้งบุคคลผู้ต้องประสพหรือใกล้จะต้องประสพเหตุนั้น จะได้จัดการระมัดระวังตามสมควร อันพึงคาดหมายได้จากบุคคลในฐานะและภาวะเช่นนั้น ดังนั้นเหตุสุดวิสัยจึงต้องเป็นเหตุที่ไม่อาจป้องกันได้แม้จะจัดการระมัดระวังตามสมควรแล้ว แต่ถ้าเป็นความผิดของตนเองที่ทำให้เหตุนั้นเกิดขึ้นไม่ต้องดูแลการป้องกันในตอนหลังอีกแล้วเพราะตนอาจป้องกันเหตุมิให้เกิดขึ้นได้ เป็นการป้องกันความเสียหายอยู่ในตัว ถ้าตนทำให้เกิดขึ้นก็เท่ากับไม่ป้องกันความเสียหายนั้นเอง²⁵

²⁴ จี๊ด เศรษฐบุตร, หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด, หน้า 261

²⁵ พจน์ ปุชปาคม, ละเมิด, หน้า 442

เหตุที่เกิดขึ้น อาจแยกเป็นเหตุตามธรรมชาติ เช่น ฟ้าผ่า พายุ ฝนตกหนัก และเหตุจากการกระทำของคน เช่น สงคราม การจลาจล อุบัติเหตุ เป็นเหตุหนึ่งของเหตุสุควิสัย แต่เป็นเหตุที่เกิดจากการกระทำของคนไม่ใช่เกิดโดยธรรมชาติ ความเสียหายที่เกิดจากเหตุสุควิสัยต้องมีเหตุเกิดขึ้นและมีการป้องกัน แต่ป้องกันไม่ได้แล้วเกิดความเสียหาย ซึ่งจะเป็นความเสียหายที่เกิดจากเหตุสุควิสัยถ้ามีเหตุเกิดขึ้น เช่น ขณะที่ขับเรือรับส่งผู้โดยสารอยู่นั้น ได้มีพายุ คนขับเรือพยายามนำเรือเข้าฝั่งเพื่อหลบฝน แต่ได้ล่มลงก่อนเข้าฝั่ง เป็นต้น แต่ถ้าไม่ป้องกันจนเกิดความเสียหายเกิดขึ้นไม่เรียกว่าความเสียหายเกิดจากเหตุสุควิสัย

"ความผิดของผู้เสียหายเอง" นั้น จำเลยจะต้องพิสูจน์ว่าเกิดเพราะความผิดของผู้ต้องเสียหายนั่นเอง คือ การกระทำของผู้เสียหายต้องเป็นความผิด (Fault) ถ้าการกระทำของผู้เสียหายไม่เป็นการกระทำผิด จำเลยก็ไม่พ้นความรับผิด ถ้ามีเหตุเดียวหรือการกระทำเดียวและเป็นความผิดของผู้เสียหาย จำเลยก็พ้นความรับผิดไปทั้งหมด แต่ความผิดของผู้เสียหายนั้น จำเลยต้องไม่อาจเห็นได้ก่อนและจำเลยไม่อาจหลีกเลี่ยงได้²⁶

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 122/2474 เรือยนต์แล่นไปทำคลื่นซัดเรือแจว ล่มเสียหายท่านว่าทั้งเจ้าของและผู้ควบคุมเรือยนต์ต้องรับผิดชดเชยค่าเสียหายให้แก่เจ้าของเรือแจวตามมาตรา 437 เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการเสียหายนั้นได้เกิดขึ้นเพราะเหตุสุควิสัย หรือเพราะความผิดของผู้ต้องเสียหายเอง

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 345/2482 เรือยนต์กับเรือยนต์ชนกัน ผู้โดยสารที่ได้รับบาดเจ็บจะยกมาตรา 437 มาให้เจ้าของและนายท้ายเรืออีกฝ่ายหนึ่งต้องรับผิดไม่ได้ ตามการพิจารณาปรากฏว่าเรือที่โจทก์โดยสารมาเป็นเรือเล็กได้แล่นตัดหน้าเรือของจำเลย ซึ่งเป็นเรือขนาด 24 แรงม้าในระยะห่างเพียง

²⁶ วงษ์ วีระพงศ์, คำอธิบายลักษณะละเมิด, พิมพ์ครั้งที่ 2 (พระนคร: ไทยพิมพ์ โรงพิมพ์อักษรสารการพิมพ์, 2514) หน้า 261

20 ว่า โดยฝ่าฝืนพระราชบัญญัติเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 มาตรา 101 ซึ่งห้ามมิให้แล่นผ่านเรือกำปั่นไฟที่เดินขึ้นล่องอยู่ภายในระยะ 100 เมตร (50 วา) การที่เรือที่โจทก์โดยสารมาแล่นตัดหน้าในระยะใกล้เคียง จะต้องใช้ความระมัดระวังพยายามข้ามไปให้พ้น ที่กลับไปเบาเครื่องลง เป็นเหตุให้เรือจำเลยหลบหลีกยากเข้า เรือจำเลยก็ได้พยายามหลบหลีกจนเกือบพ้น เพียงแต่ชนหรือกระทบกันเล็กน้อย จะถือว่าจำเลยประมาทเลินเล่อมิได้

คำพิพากษาฎีกาที่ 627/2486 เรือกลไฟของจำเลยโยงเรือของเขามา และทำให้เรือที่โยงมานั้นล่ม กรณีเข้าตามมาตรา 437 ซึ่งจำเลยมีหน้าที่ต้องนำสืบเพื่อให้พ้นความรับผิดเรือที่ถูกโยงจะเป็นเรืออะไรไม่เป็นข้อวินิจฉัย

คำพิพากษาฎีกาที่ 237/2491 เรือจำเลยเป็นเรือกลไฟเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลชนกับเรือกลไฟของโจทก์ เมื่อโจทก์มาฟ้องขอเรียกค่าเสียหาย จึงเป็นหน้าที่ของฝ่ายจำเลยจะต้องนำสืบก่อนในข้อที่จะไม่ต้องรับผิดตามมาตรา 437 ส่วนค่าเสียหายเป็นหน้าที่ของโจทก์ต้องนำสืบ

3. ความรับผิดเพื่อความละเมิดที่บุคคลอื่นก่อขึ้น

ความรับผิดเพื่อความละเมิดที่บุคคลอื่นก่อขึ้น (Vicarious Liability) เป็นเรื่องที่ถูกกฎหมายกำหนดให้บุคคลต้องรับผิดในผลแห่งละเมิดอันเกิดจากการกระทำของบุคคลที่ตนต้องรับผิดชอบ ซึ่งอาจเป็นบุคคลที่ตนได้รับประโยชน์จากการทำงาน เช่น เป็นลูกจ้าง ตัวแทน หรือตนมีความผูกพันในฐานะที่มีหน้าที่ดูแลบุคคลนั้น เช่น บุตรในความปกครอง เป็นต้น ทั้งนี้โดยบุคคลที่ต้องรับผิดนั้นมิได้กระทำละเมิดโดยตนเอง หรือมีส่วนผิดอยู่ด้วยและคำว่า "ความรับผิดแทนกัน" ก็ไม่ได้หมายความว่าผู้กระทำละเมิดพ้นจากความรับผิด เพราะมีผู้รับผิดแทนเสียแล้ว แต่หมายความว่ารับผิดร่วมกับผู้ที่กระทำละเมิดนั้นด้วย เป็นความผิด²⁷ อย่างลูกหนี้ร่วมกัน ซึ่งเมื่อได้ใช้ค่าเสียหายจากการละเมิดแล้ว

²⁷ สายสุตา นิงสานนท์, ความรับผิดเด็ดขาดในกฎหมายลักษณะละเมิด, หน้า 148-149

ก็สามารถไล่เบี้ยเอากับผู้ทำละเมิดได้ซึ่งได้กระทำไปในการที่จ้าง นายจ้างต้อง
ร่วมรับผิดชอบลูกจ้างด้วย (มาตรา 425) ตัวการ รวมถึงหุ้นส่วน และผู้แทน
นิติบุคคลต้องร่วมกันรับผิดชอบกับตัวแทน ในการที่กระทำแทนตัวการนั้นด้วย (มาตรา
427) บิดามารดาหรือผู้อนุบาลของผู้ไร้ความสามารถเพราะเหตุเป็นผู้เยาว์หรือ
วิกลจริตต้องรับผิดชอบในผลที่เขาทำละเมิดด้วย (มาตรา 429) ครูบาอาจารย์
นายจ้าง หรือบุคคลอื่นซึ่งรับดูแลบุคคลผู้ไร้ความสามารถต้องร่วมรับผิดชอบผู้
ไร้ความสามารถซึ่งได้กระทำลงไปในช่วงอยู่ในความดูแล (มาตรา 430)
ทั้งนี้แม้ว่าอุบัติเหตุจะเกิดความเสียหายแก่บุคคลภายนอกหรือลูกจ้างตัวแทน
หรือผู้ไร้ความสามารถด้วยกันเองก็ตาม²⁸

อย่างไรก็ตามในกฎหมายไทย คำว่า "ในผลแห่งละเมิด"
ในมาตรา 425 และมาตรา 427 หรือถ้อยคำที่คล้ายคลึงกันในมาตรา 429
และมาตรา 430 ที่ลูกจ้าง ตัวแทน ผู้เยาว์ ผู้วิกลจริต หรือผู้ไร้ความสามารถ
กระทำไป ซึ่งนายจ้าง ตัวการ บิดามารดา หรือผู้อนุบาลครูบาอาจารย์แล้วแต่
กรณีต้องรับผิดชอบนั้น จะหมายถึงเฉพาะละเมิดตามหลักทั่วไปตามมาตรา 420
เท่านั้น หรือตามหลักความรับผิดโดยเด็ดขาดเพื่อความเสียหายที่เกิดจากยาน
พาหนะด้วยหรือไม่นั้น นักกฎหมายส่วนใหญ่เห็นว่าหมายความถึงเฉพาะละเมิด
ตามหลักทั่วไปตามมาตรา 420 เท่านั้น²⁹

แต่มักกฎหมายส่วนน้อยเห็นว่า แม้นายจ้างตัวการ ฯลฯ แล้วแต่
กรณีจะรับผิดชอบเมื่อลูกจ้าง ตัวแทน ฯลฯ ทำละเมิดโดยจงใจหรือประมาท
เลินเล่อตามมาตรา 420 เท่านั้น แต่มิได้หมายความว่าบุคคลดังกล่าวไม่ต้อง

ศูนย์วิทยุโทรพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

²⁸ไพจิตร บุญพันธ์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์
ลักษณะละเมิด, หน้า 61

²⁹พจน์ ปุษปาคม, ละเมิด, หน้า 181

รับผิดชอบด้วยเลย แต่อาจต้องรับผิดชอบด้วย โดยอาศัยบทกฎหมายใกล้เคียง
อย่างยิ่งตามมาตรา 4 วรรค 3³⁰ (ปัจจุบัน คือ มาตรา 4 วรรค 2)*

เหตุผลที่กฎหมายกำหนดให้บุคคลดังกล่าวร่วมรับผิดชอบก็เพราะว่า
บุคคลเหล่านี้ได้ประโยชน์จากผู้ก่ออุบัติเหตุและมีหน้าที่ควบคุมดูแลบุคคลซึ่งก่ออุบัติเหตุ
เหตุ ดังนั้นถ้าผู้ซึ่งตนดูแลก่อความเสียหายขึ้น ย่อมถือได้ว่าบุคคลเหล่านั้นบกพร่อง
ในการดูแล จึงต้องรับผิดชอบ นอกจากนั้น เหตุผลสำคัญก็คือว่า ถือเป็นนโยบายของรัฐ
(Public Policy) ในการกำหนดให้บุคคลเหล่านั้น ซึ่งอยู่ในฐานะเศรษฐกิจดี
กว่าผู้ก่ออุบัติเหตุต้องร่วมรับผิดชอบ เพราะผู้ก่ออุบัติเหตุมักไม่อยู่ในฐานะทางการเงิน
เงินที่จะชดเชยค่าสินไหมทดแทนได้ หากไม่กำหนดเช่นนี้ ผู้เสียหายอาจไม่ได้รับ
ค่าสินไหมทดแทนเลย เพราะผู้ก่ออุบัติเหตุไม่อยู่ในฐานะที่จะชดเชยได้³¹

หลักเกณฑ์ที่บุคคลเหล่านั้นต้องร่วมรับผิดชอบ นอกเหนือจากหลักเกณฑ์
ที่ว่าผู้ทำละเมิด (กรณีอุบัติเหตุทางเรือส่วนใหญ่ ได้แก่ คนขับเรือ) จะเป็น
ลูกจ้าง ตัวแทน ผู้เยาว์ หรือผู้ไร้ความสามารถ ซึ่งอยู่ในความดูแลของบุคคลนั้น
ในขณะที่เกิดอุบัติเหตุแล้ว หลักเกณฑ์สำคัญยิ่งอีกประการหนึ่งคือ การกระทำที่เป็น
ละเมิดหรือในกรณีอุบัติเหตุทางเรือ คือ การขับเรือไปก่ออุบัติเหตุขึ้น ต้องเกิดขึ้น
ในขณะที่ลูกจ้างขับเรือในการที่จ้าง (In the Course of his employment)
หรือในขอบเขตแห่งการเป็นตัวแทน หรือเกิดขึ้นเพราะตนไม่ได้ใช้ความระมัด
ระวังตามสมควรแก่หน้าที่ดูแล แล้วแต่กรณี

ศูนย์วิจัยทรัพยากร

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

³⁰ไพจิตร บุญญพันธ์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์
ลักษณะละเมิด, หน้า 60-63

*ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่ได้ตรวจชำระใหม่ พ.ศ.2535

³¹วาริ นาสกุล, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด
จัดการงานนอกสั่ง ลากมิกวรได้, หน้า 118



"ในการที่จ้าง" หมายถึง การปฏิบัติงานที่นายจ้างมอบหมายให้กระทำรวมทั้งงานที่จะต้องปฏิบัติให้ลุล่วงไปให้สมแต่การปฏิบัติหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายให้กระทำ การปฏิบัติหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายไม่จำกัดเฉพาะหน้าที่ที่เท่าตกลงจ้าง ถ้านายจ้างสั่งให้กระทำงานอื่นนอกหน้าที่ และลูกจ้างยินยอมกระทำงานนั้น หรือลูกจ้างปฏิบัติงานนั้นเกินหน้าที่ และนายจ้างก็ยินยอมให้กระทำ ย่อมถือว่าเป็นงานของนายจ้างที่ได้มอบหมายให้กระทำเช่นเดียวกัน และการปฏิบัติงานที่จะถือว่าเป็นทางการที่จ้างอันนายจ้างจะต้องร่วมรับผิดชอบด้วยนั้น ไม่จำกัดว่าจะต้องเป็นเหตุที่เกิดขึ้นในระหว่างเวลาที่ลูกจ้างกำลังปฏิบัติงานที่จ้างอยู่เท่านั้น แม้ว่าเหตุที่เกิดขึ้นในระหว่างลูกจ้างปฏิบัติงานอย่างอื่น แต่กระทำไปเพื่อให้งานที่รับมอบหมายหรือต้องปฏิบัติลุล่วงไป นายจ้างก็ต้องรับผิดชอบเช่นกัน³²

เมื่อเกิดละเมิดขึ้นในทางการที่จ้างแล้ว นายจ้างก็ต้องรับผิดชอบอ้างว่าคนเลือกจ้างลูกจ้างที่เหมาะสมด้วยความระมัดระวังมีคุณสมบัติความสามารถหรือควบคุมดูแลเป็นอย่างดีหาได้ไม่ ซึ่งศาลฎีกาก็จะตีความเป็นคุณสมบัติข้อบกพร่องฝ่ายผู้เสียหายว่าการกระทำใดของลูกจ้างจะเป็นการกระทำในการที่จ้าง อันนายจ้างจะต้องรับผิดชอบตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 425 หรือไม่นั้น ย่อมเป็นที่รู้กันระหว่างนายจ้าง ลูกจ้าง หากที่บุคคลภายนอกจะทราบได้ ตามสภาพความสัมพันธ์ระหว่างนายจ้างกับลูกจ้าง การกระทำของลูกจ้างหากอยู่ในการที่จ้างแล้ว ก็พึงพึงไว้ก่อนว่า เป็นการกระทำในการที่จ้าง เว้นแต่ปรากฏเหตุผลอย่างอื่น มิฉะนั้นแล้ว การเสียหายที่บุคคลที่ 3 ได้รับเนื่องจากการกระทำของลูกจ้างก็ไม่อาจได้รับการเยียวยาให้ผ่อนคลายลงได้

ศูนย์วิจัยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

³² พจน์ ปุษปาคม, ละเมิด, หน้า 273-277

คำพิพากษาฎีกาที่ 1716-1717/2503 (ประชุมใหญ่)

แต่ในส่วนของบริษัทามารดา หรือผู้อนุบาล ตามมาตรา 429 ครูบา อาจารย์ นายจ้าง หรือบุคคลอื่นซึ่งได้รับการดูแลบุคคลผู้ไร้ความสามารถ ตาม มาตรา 430 กฎหมายให้บุคคลเหล่านี้อาจยกข้อต่อสู้ว่าตนได้ใช้ความระมัดระวัง ตามสมควรแล้วได้³³

อย่างไรก็ตาม บุคคลซึ่งต้องรับผิดชอบเพื่ออุบัติเหตุทางยานพาหนะที่ บุคคลอื่นก่อขึ้นเหล่านี้ จะร่วมรับผิดชอบก็ต่อเมื่อความเสียหายโดยอุบัติเหตุที่บุคคล อื่นคือ ลูกจ้าง ผู้เยาว์ หรือผู้วิกลจริต ผู้ไร้ความสามารถ ก่อขึ้นนั้น เป็นการ ละเมิดซึ่งผู้ก่อต้องรับผิดชอบเท่านั้น ถ้าไม่เป็นการละเมิดอันผู้ก่อต้องรับผิดชอบแล้ว บุคคลเหล่านี้ก็ไม่ต้องร่วมรับผิดชอบ

ในส่วนของการพิจารณาพิสูจน์ และหน้าที่นำสืบนั้น แม้ความรับผิดชอบเพื่อ บุคคลอื่นจะอยู่ภายใต้หลักความรับผิดชอบโดยเด็ดขาดเช่นเดียวกัน แต่การพิจารณา พิสูจน์จะตกเป็นของฝ่ายใดก็แตกต่างกันอยู่ กล่าวคือ กรณีนายจ้างร่วมรับผิดชอบ ตามมาตรา 425 ตัวแทนตามมาตรา 427 ครูบาอาจารย์ นายจ้าง หรือบุคคล อื่นตามมาตรา 430 โจทก์ผู้เสียหายมีหน้าที่นำสืบให้ศาลเห็นว่า จำเลยเป็น นายจ้าง เป็นตัวการ ฯลฯ และอุบัติเหตุเกิดขึ้นขณะผู้ทำละเมิดเป็นลูกจ้าง เป็น ตัวแทน ฯลฯ ทั้งยังต้องพิสูจน์ว่าผู้ก่อนั้นทำความเสียหายอันเป็นละเมิดแก่โจทก์ ในทางการที่จ้าง ในขอบเขตแห่งการเป็นตัวแทน นายจ้าง ฯลฯ เหตุที่ทำให้ โจทก์เป็นฝ่ายพิสูจน์ก็เพราะกฎหมายไม่ได้สันนิษฐานว่าบุคคลเหล่านี้เป็นฝ่ายผิด จึงเป็นไปตามหลักทั่วไปว่า ผู้ใดกล่าวอ้างผู้ใดต้องนำสืบ (ประมวลกฎหมายวิธี พิเคราะห์ความแพ่งมาตรา 84) แต่ในทางตรงกันข้าม กรณีบิดามารดาหรือผู้อนุบาลร่วมรับผิดชอบตามมาตรา 429 บุคคลเหล่านี้ ซึ่งเป็นจำเลย กลับเป็นฝ่ายมี

³³ วารีนาสกุล, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด
จัดการงานนอกสั่ง ลามมิควรได้, หน้า 151

หน้าที่นำสืบ หลังจากฝ่ายโจทก์พิสูจน์ว่าผู้ก่ออุบัติเหตุอยู่ในความดูแลของบุคคลเหล่านี้ ว่าตนได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรในการดูแลแล้วเพื่อให้ตนพ้นผิด³⁴ เหตุที่กรณีนี้จำเลยเป็นฝ่ายนำสืบก็เพราะกฎหมายสันนิษฐานว่าบิดามารดาหรือผู้อนุบาลมีความผิดในการบกพร่องต่อหน้าที่ดูแลเลยทีเดียว บิดามารดาจึงมีหน้าที่นำสืบแก้ตัวตามมาตรา 84

โดยสรุป หลักกฎหมายละเมิดที่ใช้บังคับในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากอุบัติเหตุทางเรือในปัจจุบันนี้ แม้ว่าในทางหลักการของกฎหมายจะแยกความรับผิดทางละเมิดออกเป็น 3 ทาง กล่าวคือ ความรับผิดอันเกิดจากละเมิดตามมาตรา 420 ความรับผิดตามความเสียหาย อันเกิดจากทรัพย์สินอันตรายตามมาตรา 437 และความรับผิดเพื่อความละเมิดที่บุคคลอื่นก่อขึ้นตามมาตรา 425, 427, 429 และ 430 นั้น แต่ในทางปฏิบัติในกฎหมายและศาลไทยหาได้ใช้หลักกฎหมายละเมิดโดยเคร่งครัดไม่ ความคิดยังคงยึดมั่นอยู่กับหลักความผิดทางละเมิดตั้งอยู่บนพื้นฐานของความผิดตามมาตรา 420 เป็นแม่บทของความรับผิดทางละเมิดทั้งปวง บทบัญญัติในส่วนของความรับผิดโดยเด็ดขาดไม่ว่าจะเป็นตามมาตรา 425, 427, 429, 430 หรือ 437 ก็ดี เป็นบทขยายหรือรายละเอียด ความรับผิดโดยเด็ดขาดเพื่ออุบัติเหตุทางเรือจึงต้องมีความจงใจหรือประมาทเลินเล่อตามมาตรา 420 ด้วย (เทียบเคียงกับอุบัติเหตุทางยานยนต์) ซึ่งตามหลักการแล้ว โจทก์สามารถเลือกฟ้องให้จำเลยต้องรับผิดในฐานะละเมิดได้อย่างใดอย่างหนึ่งเนื่องจากความรับผิดตามมาตรา 420 เป็นกรณีรับผิดเพื่อละเมิดโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ แต่มาตรา 437 เป็นกรณีรับผิดเพราะความเสียหายอันเกิดแต่การครอบครอง หรือควบคุมยานพาหนะที่เดินด้วยเครื่องจักรกล ข้อเท็จจริงที่ว่าจำเลยประมาทเลินเล่อหรือไม่ แม้ประมาทจริง ก็ไม่ตัดโอกาสโจทก์ที่จะใช้มาตรา 437 ข้อสำคัญก็คือโจทก์ต้องฟ้องโดยอ้างเพียง

³⁴ จิตติ ดิงศภัทย์, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บรรพ 2 มาตรา 354 ถึง 452, หน้า 261

มาตราใดมาตราหนึ่งเท่านั้น จึงจะถูกต้องเพราะหน้าที่นำสืบของโจทก์ในมาตรา 420 และมาตรา 437 นี้แตกต่างกัน³⁵

4. ค่าสินไหมทดแทนเพื่อละเมิด

ตามมาตรา 438 บัญญัติว่า "ค่าสินไหมทดแทนจะพึงใช้โดยสถานใดเพียงใดนั้น ให้ศาลวินิจฉัยตามควรแก่พฤติการณ์ และความร้ายแรงแห่งละเมิด

อนึ่ง ค่าสินไหมทดแทนนั้น ได้แก่การคืนทรัพย์สินอันผู้เสียหายต้องเสียไปเพราะละเมิด หรือใช้ราคาทรัพย์สินนั้น รวมทั้งค่าเสียหายอันจะพึงบังคับใช้เพื่อความเสียหายอย่างใด ๆ อันได้ก่อขึ้นนั้นด้วย"

เจตนารมณ์หรือความมุ่งหมาย ในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนอันเป็นหลักการพื้นฐานก็คือ ให้ผู้เสียหายกลับคืนสู่ฐานะเดิมเมื่อยังไม่มีกรกระทำละเมิด (Status quo ante)³⁶ กล่าวคือ ให้ผู้เสียหายได้กลับคืนใกล้เคียงกับฐานะเดิมมากที่สุดที่จะทำได้ ถ้าไม่มีทางอื่นก็ต้องใช้เป็นเงิน (monetary damages) อันเป็นวิธีชดใช้ทั่วไปในเมื่อไม่สามารถหาวิธีอื่นใดที่ดีกว่านั้นได้ แม้ในกรณีที่เป็นการละเมิดทำให้เขาเสียหายแก่ร่างกาย (personal injury) ก็เช่นเดียวกัน

³⁵ วันชัย ศศิโรจน์, กฎหมายเกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหาย ต่อบุคคลที่เกิดจากอุบัติเหตุทางรถยนต์, หน้า 42

³⁶ Immanual Goldsmith, Damages for Personal Injury and Death in Canada, P.5

ค่าสินไหมทดแทนนั้น ได้แก่ การคืนทรัพย์สินอันผู้เสียหายได้เสียไป ซึ่งหมายถึงการถูกเอาไปโดยไม่มีอำนาจ จึงเป็นการสูญเสยทรัพย์สินนั้นไป และคำว่าคืนทรัพย์สินที่เสียไปย่อมแสดงว่าทรัพย์สินนั้นถูกเอาไปจึงให้เอากลับมาคืน ถ้าคืนไม่ได้จึงให้ใช้ราคาทรัพย์สิน การทำให้คืนทรัพย์สิน หรือใช้ราคาเป็นค่าสินไหมทดแทน และรวมถึงค่าเสียหายอันพึงบังคับให้ใช้

คำว่า ค่าเสียหายอันพึงบังคับให้ใช้ หมายความว่า การบังคับให้ชดเชยเป็นเงินเพื่อให้ความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นหมดสิ้นไป ความเสียหายที่จะต้องชดเชยนั้นต้องเป็นผลของการละเมิด จึงจะถือว่าเป็นความเสียหายที่การละเมิดก่อให้เกิดและจำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนตามมาตรา 420 ความเสียหายที่ก่อขึ้นแยกได้เป็น 2 ส่วน³⁷ คือ ความเสียหายเป็นเงินทอง เช่น ทำให้ตัวทรัพย์สินเสียหาย คิดมูลค่าได้ เป็นค่าซ่อมให้คืนได้ ค่าเสื่อมราคา หรือเสียหายจากการขาดประโยชน์อันจะพึงได้ ค่าขาดไร้อุปการะ ค่าขาดแรงงาน ซึ่งคำนวณเป็นราคาได้ อีกส่วนหนึ่งเป็นความเสียหายที่ไม่เป็นเงินทอง ตีราคาไม่ได้ เช่น ทำให้เสียชีวิต ทำให้บาดเจ็บทางร่างกาย ทำให้ร่างกายพิการ ทำให้เสียอนามัย เป็นต้น เหล่านี้ไม่มีราคาที่จะคำนวณเป็นตัวเงินได้ แต่ก็ เป็นความเสียหายที่บังคับให้ชดเชยได้ในส่วนของค่าสินไหมทดแทนเพื่อละเมิดนี้ ผู้เขียนใคร่ขอวิเคราะห์เฉพาะค่าสินไหมทดแทนในกรณีทำให้เสียชีวิต และกรณีทำให้เสียหายแก่ร่างกาย หรืออนามัยอีกกรณีหนึ่งเท่านั้น เพื่อเป็นการจำกัดขอบเขตของค่าสินไหมทดแทนที่จะศึกษาในวิทยานิพนธ์นี้

4.1 ค่าสินไหมทดแทนกรณีทำให้เสียชีวิต

มาตรา 443 บัญญัติว่า "ในกรณีทำให้เขาถึงตายนั้น ค่าสินไหมทดแทนได้แก่ ค่าปลงศพ รวมทั้งค่าใช้จ่ายอันจำเป็นอย่างอื่น ๆ อีกด้วย

³⁷ พจน์ ปุษปาคม, ละเมิด, หน้า 523-524

ถ้ามิได้ตายในทันที ค่าสินไหมทดแทน ได้แก่ ค่ารักษาพยาบาลรวมทั้ง ค่าเสียหายที่ต้องขาดประโยชน์ทำมาหาได้ เพราะไม่สามารถประกอบกิจการนั้นด้วย

ถ้าว่าเหตุที่ตายลงนั้นทำให้บุคคลคนหนึ่งคนใดต้องขาดไร้อุปการะตามกฎหมายไปด้วยไซ้ ท่านว่าบุคคลคนนั้นชอบที่จะได้รับค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น"

บทบัญญัติมาตรา 443 มีที่มาจากประมวลกฎหมายเยอรมัน มาตรา 844 ซึ่งบัญญัติไว้ว่า "ในกรณีทำให้เขาถึงตาย บุคคลผู้จำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทน จะต้องใช้ค่าปลงศพให้แก่บุคคลผู้มีหน้าที่จะต้องจ่ายค่าปลงศพนั้น ถ้าในขณะที่ต้องเสียหายนั้น ผู้ตายมีความผูกพันกับบุคคลภายนอก โดยมีหน้าที่หรืออาจมีหน้าที่ตามกฎหมายจะต้องอุปการะเลี้ยงดูบุคคลภายนอกนั้น และโดยผลแห่งการตายทำให้บุคคลภายนอกขาดไร้เสียซึ่งสิทธิที่จะเรียกร้องการอุปการะ บุคคลผู้จำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนจะต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่บุคคลภายนอกนั้น โดยการจ่ายเงินเป็นรายปีซึ่งผู้ตายจะต้องให้อุปการะในระหว่างเวลาซึ่งอาจสันนิษฐานได้ว่าชีวิตของเขาจะยืนยาวอยู่ ให้นำบทบัญญัติมาตรา 843 วรรค 2 ถึง 4 มาใช้โดยอนุโลม หน้าที่ใช้ค่าสินไหมทดแทนย่อมเกิดขึ้นแม้ในขณะที่มีความเสียหายเกิดขึ้นนั้น บุคคลภายนอกยังอยู่ในครรภ์มารดา"³⁸

ดังนั้น ค่าสินไหมทดแทนเพื่อละเมิดในกรณีทำให้เสียชีวิต หรือ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 443 ใช้ว่า "ทำให้เขาถึงตาย" ได้แก่

- (1) ค่าปลงศพ และค่าใช้จ่ายอันจำเป็น
- (2) ค่าขาดไร้อุปการะ
- (3) ค่าขาดแรงงาน
- (4) ถ้ายังไม่ตายทันที เรียกค่าสินไหมทดแทนที่ทำให้เสียหายแก่ร่างกาย หรืออนามัยเพิ่มขึ้นได้อีก เว้นแต่ค่าสินไหมทดแทนที่ระงับไปเพราะความตาย

³⁸ เรื่องเดียวกัน, หน้า 554

ในส่วนของค่าปลงศพและค่าใช้จ่ายอันจำเป็น ทรัพย์สินของผู้ตาย นั้นเองจะต้องจัดสรรมาเป็นค่าใช้จ่ายในการปลงศพ ดังนั้นผู้ตายต้องเสียหายในการเอาทรัพย์สินมาปลงศพตน ผู้ละเมิดจำต้องชดใช้ค่าปลงศพนี้ จึงเป็นสิทธิของผู้ตายที่ตกแก่ทายาท ทายาทจึงมีสิทธิฟ้องเรียกเอาค่าทำศพได้³⁹ การก่อให้เกิดสิทธิที่จะได้รับค่าสินไหมทดแทนอันใหม่ เป็นคุณสมบัติของบุคคลบางจำพวกที่กำหนดไว้ ซึ่งเป็นบุคคลซึ่งก่อนผู้ตายตายจำต้องพึ่งพาอาศัย หรืออยู่ในความอุปการะของผู้ตายและซึ่งความตายของผู้ตายได้ก่อให้เกิดความเสียหายอย่างแท้จริง แน่นนอนแก่บุคคลจำพวกนั้น การเยียวยาหรือทางแก้ คือให้มีการฟ้องร้องบังคับสิทธิฟ้องร้องอันเกิดจากการกระทำละเมิดนั้น ซึ่งผู้ตายได้มีอยู่ก่อนตาย เพื่อประโยชน์ของกองมรดกทรัพย์สินของผู้ตายนั่น การเยียวยาหรือทางแก้ประการแรกนั้น ได้มีการรับรองโดยตัวบทกฎหมาย เนื่องจากความจริงที่ว่าบุคคลบางจำพวกอาจมีส่วนได้เสียที่คำนวณเป็นตัวเงินได้ (pecuniary interest) ในชีวิตของบุคคลอื่น และให้สิทธิแก่บุคคลจำพวกนั้นที่จะฟ้องร้องผู้ทำละเมิดเรียกค่าเสียหาย ส่วนการเยียวยาที่ยอมให้มีการฟ้องร้องนั้น มิได้ก่อให้เกิดสิทธิอันใหม่แต่อย่างใด เพียงแต่เป็นการดำเนินการในรูปการเปลี่ยนแปลงทางวิธีพิจารณาอย่างหนึ่ง (procedural alteration) ซึ่งได้สงวนสิทธิอันผู้ตายอาจได้มีอยู่แล้ว และยอมให้บุคคลซึ่งจัดการกองมรดกทรัพย์สินบังคับตามสิทธิ เพื่อประโยชน์ของบุคคลซึ่งมีสิทธิได้รับโดยมีส่วนในสินทรัพย์อื่นซึ่งผู้ตายได้ทิ้งไว้ ไม่ว่าจะโดยพินัยกรรมหรือโดยเป็นทายาทโดยธรรม⁴⁰

³⁹ เรื่องเดียวกัน, หน้า 555-556

⁴⁰ ไพจิตร บุญญพันธ์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด, พิมพ์ครั้งที่ 5 (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์นิติบรรณการ, 2525) หน้า 166-167

กรณีผู้ทำละเมิดทำให้ผู้เสียหายหรือผู้ประสบภัยเสียชีวิต จะต้องรับผิดชอบเท่าใดนั้นกฎหมายถือหลักการชดเชยค่าสินไหมทดแทน (principle of compensation) โดยให้ศาลเป็นผู้กำหนดวิธีวินิจฉัย และให้การประเมินค่าเสียหายเป็นเรื่องดุลพินิจ (matter of discretion) ของศาล ศาลมีอิสระที่จะกำหนดวิธีการทดแทน (Le juge est libre de déterminer le mode de la réparation)⁴¹ ซึ่งความเสียหายที่คำนวณเป็นตัวเงินไม่ได้ เช่นกรณีของการเสียชีวิตรวมไปถึงกรณีบาดเจ็บทางร่างกายด้วยการคำนวณค่าเสียหายย่อมมีแต่เพียงจะชดเชยค่าสินไหมทดแทนกันเป็นเงิน แต่การกำหนดจำนวนเงินค่าเสียหายที่ว่านี้ จะวางกฎเกณฑ์ให้แน่นอนตายตัว (rigid rules) เพื่อใช้บังคับแก่ทุกกรณีไม่ได้ จะต้องพิจารณาหาคู่พหุเหตุการณ์ (circumstances) แต่ละกรณี ซึ่งย่อมเปลี่ยนแปลงแตกต่างกันไป เช่น ผู้ที่ประสบภัยจากการทำละเมิดนั้น เป็นผู้ที่มีความรู้ความสามารถในทางวิชาชีพ แพทย์ จะนำไปเปรียบเทียบกับแม่ค้า พ่อค้า เพื่อกำหนดจำนวนค่าสินไหมทดแทนให้เท่ากับหรือใกล้เคียงกันย่อมเป็นไปได้ จึงเป็นดุลพินิจของศาลที่จะกำหนดค่าสินไหมทดแทน เป็นกรณี ๆ ไป

4.2 ค่าสินไหมทดแทนกรณีทำให้เสียหายแก่ร่างกายและอนามัย

มาตรา 444 บัญญัติว่า "ในกรณีทำให้เขาเสียหายแก่ร่างกายหรืออนามัยนั้นผู้เสียหายชอบที่จะได้ชดเชยค่าใช้จ่ายอันตนต้องเสียไป และค่าเสียหายเพื่อการที่เสียความสามารถประกอบการงานสิ้นเชิง หรือแต่บางส่วนทั้งในปัจจุบันและในเวลาอนาคตด้วย"

ค่าสินไหมทดแทนกรณีผู้ทำละเมิดทำให้ผู้เสียหายหรือผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายแก่ร่างกายและอนามัยตามมาตรา 444, 445 และ 446 ประมวล

⁴¹ เรื่องเดียวกัน, หน้า 168

กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ สามารถเรียกค่าเสียหายได้ดังนี้

- (1) ค่ารักษาพยาบาล และค่าใช้จ่ายอันจำเป็น
- (2) ค่าขาดประโยชน์ทำมาหาได้ในระหว่างเจ็บป่วย
- (3) ค่าเสียความสามารถประกอบการงานในอนาคต
- (4) ค่าแรงงานในครัวเรือนหรืออุตสาหกรรมของบุคคลภายนอก
- (5) ความเสียหายอย่างอื่นอันมิใช่ตัวเงิน

เมื่อผู้ประสบภัยถูกระทำละเมิดโดยเกิดอุบัติเหตุขึ้น ทำให้ได้รับอันตรายต่อร่างกาย เช่น เรือโค่นกัน ทำให้ถูกระแทกกระทั้นเป็นเหตุให้ร่างกายได้รับบาดเจ็บ การรักษาพยาบาลย่อมต้องเสียค่ารักษาต่าง ๆ แม้ออกจากโรงพยาบาลหากมีความจำเป็นต้องรักษาต่อไป เพราะยังไม่หายเป็นปกติ ค่าใช้จ่ายที่ไปรักษาอยู่ก็คือเป็นค่ารักษาพยาบาลของอุบัติเหตุนั้น การจ่ายค่ารักษาพยาบาลและค่าใช้จ่ายอื่นใด โจทก์จะต้องแสดงให้ศาลเชื่อ เพราะจะได้รับชดเชยเท่าที่เสียไปตามมาตรา 444 ซึ่งกำหนดว่า "ชดเชยค่าใช้จ่ายอันตนต้องเสียไป" ทั้งนี้รวมไปถึงค่ารักษาต่อไปในอนาคตด้วย

กรณีข้าราชการหรือผู้ทำงานองค์การ ร้านหรือบริษัทที่มีระเบียบช่วยเหลือค่ารักษาพยาบาล ไม่ใช่ผู้เสียหายไม่ต้องเสียค่ารักษาพยาบาล เป็นแต่ที่เสียไปแล้วมาเบิกเงินช่วยเหลือได้ เป็นการสงเคราะห์แก่ข้าราชการ หรือพนักงานของบริษัท ไม่ใช่เป็นการใช้ค่าสินไหมทดแทนเป็นค่ารักษาพยาบาลแทนผู้ละเมิด ดังนั้น ผู้เสียหายจึงมีสิทธิฟ้องเรียกได้เต็มจำนวนตามที่เสียไปส่วนผู้ที่ออกให้จะเอาคืนในภายหลังหรือไม่เอาคืน เป็นเรื่องของเขาไม่เกี่ยวกับจำเลย ผู้กระทำละเมิดเช่นเดียวกับค่าทำศพ จำเลยผู้ทำละเมิดต้องชดเชยเต็มจำนวน ใครจะบริจาคช่วยเหลือเป็นลาภของเขา จำเลยจะเอามาหักไม่ได้⁴²

⁴² เรื่องเดียวกัน, หน้า 168

สิทธิที่จะฟ้องเรียกค่ารักษาพยาบาลนั้น ผู้ที่ถูกทำละเมิดให้เสียหายแก่ร่างกายเป็นผู้เสียหายที่จะฟ้องเรียกค่ารักษาพยาบาล ผู้ที่ช่วยเหลือรักษาพยาบาลก็ดีหรือช่วยเหลือออกเงินค่ารักษาทั้งหมดหรือบางส่วนจะเรียกร้องเอาค่ารักษาพยาบาลที่ออกไปจากจำเลยโดยตรงมิได้ เพราะตนมิได้เป็นผู้เสียหายตามกฎหมาย เว้นแต่ตนจะมีหน้าที่ตามกฎหมายหรือตามสัญญาที่ต้องรักษาพยาบาลมีความผูกพันจะต้องชำระหนี้ค่ารักษาพยาบาล เมื่อได้ชำระหนี้ไปแล้ว ย่อมเข้ารับช่วงสิทธิของผู้เสียหายตามมาตรา 229(3) จึงจะฟ้องได้ในนามของตนเองตามมาตรา 226 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งในดังกล่าวได้มีคำพิพากษาฎีกาที่ 1094/2519* สรุปตามได้ดังนี้

โจทก์เดินเรือรับส่งคนโดยสาร ถูกเรือจำเลยชนเสียหาย โดยเรือฝ่ายจำเลยประมาทเลินเล่อโจทก์ฟ้องเรียกค่าเสียหายที่เรือของโจทก์ถูกชนรวมทั้งค่ารักษาพยาบาลคนโดยสารเรือโจทก์ซึ่งได้รับบาดเจ็บที่โจทก์ได้จ่ายไป ศาลชั้นต้นและศาลอุทธรณ์พิพากษาให้จำเลยใช้ค่าเสียหาย โจทก์และจำเลยฎีกา

ศาลฎีกาวินิจฉัยข้อกฎหมายว่า "สำหรับค่ารักษาพยาบาลนั้น ศาลฎีกาพิจารณาแล้วเห็นว่า เงินค่ารักษาพยาบาลที่โจทก์เรียกร้อง แม้จะฟังว่าเป็นค่าใช้จ่ายที่โจทก์ได้จ่ายไปในการรักษาพยาบาลผู้โดยสารที่ได้รับบาดเจ็บ แต่โจทก์ก็หาสิทธิที่จะเรียกร้องให้จำเลยชดเชยไม่ เนื่องจากไม่มีกฎหมายให้สิทธิแก่ผู้ที่จ่ายค่ารักษาพยาบาลเรียกร้องเอาจากผู้ทำละเมิดได้และไม่เป็นการรับช่วงสิทธิตามกฎหมาย ทั้งกรณีไม่ใช่เรื่องที่โจทก์จะต้องรับผิดชอบผู้โดยสารตามความแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการรับคนโดยสารตั้งฎีกาของโจทก์

*คำพิพากษาฎีกาที่ 1094/2519 นายบัว สีสดงาม โจทก์
นางเสงี่ยม กาญจนฉวี กับพวก จำเลย(ตอน 8 หน้า 1130)



แต่ถ้าผู้เสียหายแก่ร่างกายเป็นผู้เยาว์ ค่าขาดประโยชน์นำมาหาได้ในระหว่างเจ็บป่วย ค่าเสียความสามารถประกอบการงาน ความเสียหายอย่างอื่น อันมิใช่เป็นตัวเงิน ผู้เยาว์เองเป็นผู้เสียหาย บิดาจะฟ้องได้ต้องในฐานะเป็นผู้แทนโดยชอบธรรม คือฟ้องแทนผู้เยาว์ถ้าเป็นข้าราชการพยาบาลเมื่อป่วยเจ็บด้วย การที่บิดาต้องเสียเงินค่ารักษาพยาบาลบุตรผู้เยาว์เพราะถูกทำละเมิด ถือว่าบิดาได้รับความเสียหายแก่ร่างกาย ไม่ใช่มีแต่ค่ารักษาพยาบาลตัวเอง แต่ในทางคดีแล้ว ความเสียหายแก่ร่างกายไม่ใช่มีแต่ค่ารักษาพยาบาลอย่างเดียว การที่ร่างกายต้องเสียหาย ต้องนอนรักษาพยาบาลทนทุกข์ทรมานความเจ็บปวดที่ได้รับความบาดเจ็บ ต้องเสียอนามัย เหล่านี้เป็นความเสียหายที่ยังเรียกร้องเอาได้ตาม มาตรา 446 จึงควรฟ้องในฐานะเป็นผู้แทนโดยชอบธรรม เรียกค่าสินไหมทดแทนทั้งหมดเป็นคดีเดียวกันเพราะคำว่า "ค่าใช้จ่ายอันตนต้องเสียไป" หมายความว่าเพียงค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียเท่านั้น มิได้จำกัดไปถึงว่าผู้เจ็บป่วยต้องเอาเงินของตนเสียเองถ้าเช่นนั้นเด็กเล็ก ๆ ที่ถูกทำละเมิดไม่มีเงินของตนเองเสีย จำเลยมิต้องชดเชยค่ารักษาพยาบาลหรือ ซึ่งมีข้อความประสงค์ของกฎหมาย"

ดังได้กล่าวแล้วว่าสิทธิในการฟ้องร้องเรียกค่ารักษาพยาบาลนั้นเป็นสิทธิของผู้ถูกทำละเมิด เว้นแต่จะมีหน้าที่ตามกฎหมายหรือสัญญาที่จะต้องรักษาพยาบาล เมื่อได้ชำระหนี้ไปแล้วจึงจะเข้ารับช่วงสิทธิได้แต่ตามคำพิพากษาศาลฎีกานี้ ผู้ขับเรือจะเรียกร้องให้คนทำละเมิดจ่ายค่าเสียหายที่ได้ชดเชยให้แก่ผู้โดยสารที่บาดเจ็บไปแล้วไม่ได้ เพราะไม่มีกฎหมายให้สิทธิแก่ผู้ที่จ่ายค่ารักษาพยาบาลไปเรียกร้องเอาจากผู้ทำละเมิดได้ และไม่เป็นการรับช่วงสิทธิตามกฎหมาย ดังนั้นผู้เสียหายนั่นเองจึงจะต้องเป็นผู้ฟ้องร้องผู้ทำละเมิดด้วยตนเอง

การชดเชยค่าสินไหมทดแทนในส่วนของการทำละเมิดทำให้เสียหายต่อร่างกายหรืออนามัยนั้น ก็อยู่ภายใต้ดุลพินิจของศาลเช่นกัน โดยศาลจะวิเคราะห์ตามพฤติการณ์และความร้ายแรงแห่งละเมิด (ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 438) โจทก์ผู้เสียหายมีหน้าที่ต้องนำสืบให้ศาลเห็นว่าตนได้รับความ

เสียหายจริงตามจำนวนที่เรียกร้องจากจำเลย⁴³ แต่แม้โจทก์จะนำสืบไม่ได้ ศาลก็วินิจฉัยกำหนดค่าให้ตามพฤติการณ์ และความร้ายแรงแห่งละเมิดนั้นได้

ความรับผิดอันเกิดจากสัญญารับขนคนโดยสาร

1. ลักษณะของสัญญา

สัญญา เป็นสิ่งที่เกิดขึ้นระหว่างบุคคลตั้งแต่ 2 ฝ่ายหรือกว่านั้นขึ้นไป เป็นสิ่งที่เกิดขึ้นโดยบุคคล, โดยสมัครใจ, และมีเจตนามุ่งก่อให้เกิดหนี้ขึ้นขึ้น โดยทำสัญญากัน ซึ่งอาจเป็นสัญญาที่มีชื่อเฉพาะหรือที่เรียกว่า (Specific Contract) ซึ่งมีกฎหมายกำหนดไว้โดยเฉพาะ เช่น รับขน เป็นต้น

ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทย มิได้มีบทบัญญัติให้ คำจำกัดความหมายของคำว่า "สัญญา" ไว้แต่อย่างใด ในขณะที่ประเทศอื่น เช่น ประเทศฝรั่งเศส ตามประมวลกฎหมายฝรั่งเศส มาตรา 1101 ให้นิยามคำว่า "สัญญา" ได้ดังนี้ คือ

"ความตกลงซึ่งบุคคลคนเดียวหรือหลายคนมีความผูกพันต่อบุคคลอื่น คนเดียวหรือหลายคนที่จะต้องโอนกรรมสิทธิ์(ในทรัพย์สิน) กระทำการใดหรืองดเว้นกระทำการใด"(Un convention par laquelle une ou plusieurs personnes s'obligent envers une ou plusieurs a donner a ne pas faire quelgne chose)⁴⁴

ศูนย์วิทยุทรัพยากร

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

⁴³จิตติ ดิงศภัทย์, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 2 มาตรา 354 ถึง 452 ว่าด้วยมูลแห่งหนี้, หน้า 295.

⁴⁴คำพิพากษาฎีกาที่ 524/2516, 668/2517

⁴⁴สุธาบตี ลัดตบุศย์, กฎหมายแพ่งและพาณิชย์เปรียบเทียบ 1, (กรุงเทพฯ:คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2528), หน้า 1

ในประเทศอังกฤษ ได้อธิบายลักษณะของสัญญาคือความตกลงที่ก่อให้เกิดหนี้ โดยมีสาระสำคัญของสัญญา 2 ประการคือ

- (1) ความตกลง (Agreement)
- (2) หนี้ (Obligation)

สาระสำคัญทั้ง 2 อย่างนี้ ต้องมีอยู่ประกอบกัน จึงจะเป็นสัญญาตามกฎหมาย ความตกลงคือการที่บุคคลตั้งแต่ 2 ฝ่ายขึ้นไป แสดงตนถูกต้องตรงกันในอนาคตที่จะผูกพันต่อกันตามฐานะแห่งกฎหมาย ส่วนหนี้ นั่นคือหน้าที่อันมีต่อบุคคลใดโดยเฉพาะที่จะต้องกระทำหรือละเว้นไม่กระทำอย่างใดอย่างหนึ่ง ถ้าผู้ที่มีหน้าที่ละเลยไม่ปฏิบัติตามหน้าที่นั้น อีกฝ่ายหนึ่งอาจเพียงร้องขออำนาจศาลบังคับให้ปฏิบัติตามหน้าที่นั้นได้⁴⁵

จะอย่างไรก็ตามสัญญาจะต้องมีลักษณะเป็นนิติกรรม 2 ฝ่าย เกิดขึ้นได้โดยแสดงเจตนาสอดคล้องต้องกันของบุคคลตั้งแต่ 2 ฝ่ายหรือน่าขึ้นไป โดยมีฝ่ายหนึ่งเป็นผู้เสนอ และอีกฝ่ายหนึ่งเป็นผู้สนองรับ เกิดเป็นสัญญาขึ้น จึงมีสาระสำคัญคือ

- (1) ต้องมีคู่สัญญา
- (2) ต้องมีคำเสนอและคำสนองสอดคล้องต้องกัน
- (3) ต้องมีวัตถุประสงค์

ดังนั้น ความรับผิดของสัญญาจะเกิดขึ้นได้ เมื่อบุคคลหนึ่งได้มีนิติสัมพันธ์กับบุคคลอีกบุคคลหนึ่ง แล้วมีสัญญาระหว่างกัน เมื่อคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งไม่ปฏิบัติตามสัญญา ก็เป็นปัญหาเรื่องความรับผิดทางสัญญา⁴⁶

⁴⁵ เสนีย์ ปราโมช, ม.ร.ว. กฎหมายอังกฤษว่าด้วยลักษณะสัญญาและละเมิด, (พระนคร: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์และการเมือง, 2479) หน้า 1-6

⁴⁶ ภัทรพร อรรถาพิช, การขนส่งทางอากาศ: ความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศในการรับขนคนโดยสาร (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์ นิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2532) หน้า 51-52

เกี่ยวกับเรื่องความรับผิดชอบทางสัญญาที่ ท่านศาสตราจารย์ ดร. จี๊ด เศรษฐบุตร ได้ให้คำอธิบายไว้ว่า "เป็นความผิดเนื่องด้วยการไม่ชำระหนี้ กล่าวคือ ก่อนจะมีความรับผิดชอบทางสัญญานั้น เราจะเห็นมีนิติสัมพันธ์เกิดขึ้นอยู่ก่อนแล้ว เป็นนิติสัมพันธ์ที่เกิดขึ้นโดยสัญญานิติสัมพันธ์นั้น ก็คือ หนี้ซึ่งผูกมัดผู้หนึ่งเรียกลูกหนี้ให้ชำระหนี้แก่อีกบุคคลหนึ่งซึ่งเรียกว่าเจ้าหนี้ เนื่องจากเหตุที่เขาไม่ชำระหนี้สิน จึงได้เกิดมีความรับผิดชอบทางสัญญา คือ เป็นลูกหนี้ได้กระทำหรือละเว้นกระทำการซึ่งเป็นการไม่ปฏิบัติตามนิติสัมพันธ์นั้นเกิดความเสียหายแก่เจ้าหนี้ จึงเรียกว่าความรับผิดชอบทางสัญญาเป็นผลแห่งหนี้"⁴⁷

2. ลักษณะของสัญญารับขน

สัญญารับขน นั้น ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 608 บัญญัติว่า

"อันว่าผู้ขนส่งภายในความหมายแห่งกฎหมายลักษณะนี้ คือ บุคคลผู้รับขนส่งของหรือคนโดยสาร เพื่อำเน็จเป็นทางค้าปกติของคน"

กฎหมายมิได้กำหนดลักษณะของสัญญารับขนไว้ ดังนั้น จึงมีนักกฎหมายหลายท่านอธิบายไว้ว่า สัญญารับขนเป็นสัญญาสองฝ่าย ระหว่างผู้ขนส่งฝ่ายหนึ่งกับผู้ส่งหรือผู้ตราส่ง (ในกรณีส่งของ) อีกฝ่ายหนึ่ง หรือเป็นสัญญาสองฝ่ายระหว่างผู้ขนส่งฝ่ายหนึ่งกับคนโดยสาร (ในกรณีส่งคนโดยสาร) อีกฝ่ายหนึ่ง และสัญญานี้เป็นสัญญาเพื่อรับขนเฉพาะของหรือคนโดยสารจากที่แห่งหนึ่งไปยังอีกแห่งหนึ่ง ภายใต้ความอำนวยความสะดวกของผู้ขนส่ง ซึ่งมีอาชีพในการรับขนเป็นปกติธุระ และในการรับขน จะต้องมีการตอบแทนแก่ผู้ขนส่งด้วย สัญญารับขนยอมไว้บังคับได้ทั้งทางรับขนทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ⁴⁸

⁴⁷ จี๊ด เศรษฐบุตร, หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด, หน้า 18

⁴⁸ อัมพร จันทรวิจิตร, คำบรรยายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยซื้อขาย แลกเปลี่ยน ให้ คำประกัน จำนอง จำนำ ตัวแทน นายหน้า ประกันภัย รับขนและเก็บของในคลังสินค้า (กรุงเทพมหานคร : คณะพาณิชย์ศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย , 2517) หน้า 295

นักกฎหมายอีกท่านหนึ่ง อธิบายว่า สัญญารับขนคือสัญญาที่คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งเรียกว่า ผู้ขนส่งตกลงว่าจะทำการขนส่งของหรือคนโดยสารจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งโดยเรียกสินจ้างซึ่งเป็นค่าระวางพาหนะหรือค่าโดยสารแล้วแต่กรณี จากคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งซึ่งเรียกว่าผู้ส่งหรือผู้ตราส่ง ทั้งนี้ต้องเป็นทางค้าปกติของผู้ขนส่ง⁴⁹

อีกท่านหนึ่งอธิบายว่า สัญญารับขนเป็นสัญญาซึ่งมีคู่สัญญาตั้งแต่ 2 ฝ่ายขึ้นไป ตกลงกันรับขนของหรือคนโดยสารซึ่งบุคคลฝ่ายหนึ่งเรียกว่าผู้ส่งหรือผู้โดยสารจ้างบุคคลอีกฝ่ายหนึ่ง เรียกว่าผู้รับขนให้ขนของหรือผู้โดยสารจากที่แห่งหนึ่งไปยังอีกแห่งหนึ่งโดยผู้ส่งหรือผู้โดยสารตกลงจะให้สินจ้างแก่ผู้รับขน เป็นการตอบแทนตามอัตราทางค้าปกติของผู้รับขน⁵⁰

โดยสรุปแล้ว สัญญารับขนมีลักษณะเป็นสัญญาสองฝ่าย ซึ่งประกอบไปด้วยคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งคือผู้ขนส่งกับอีกฝ่ายหนึ่งคือผู้ส่ง(ผู้ตราส่ง) หรือ คนโดยสาร แล้วแต่กรณีจะเป็นการขนส่งของหรือคนโดยสาร โดยคู่สัญญาทั้งสองตกลงกันจะทำการขนส่งจากที่แห่งหนึ่งไปยังอีกแห่งหนึ่งและมีการตกลงที่จะให้สินจ้างแก่ผู้ขนส่งเป็นลักษณะการตอบแทนตามอัตราทางค้าปกติของบุคคลผู้ขนส่งนั้น⁵¹

3. ลักษณะของสัญญารับขนคนโดยสาร

สัญญารับขนคนโดยสารต่างกับสัญญารับขนของอยู่ตรงที่ สิ่งที่ขนส่ง กล่าวคือ สำหรับสัญญารับขนของ สิ่งที่ขนส่งคือ สิ่งของ แต่สัญญารับขนคนโดยสาร

⁴⁹กมล สันธิเกษตริณ, กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วย จ้างแรงงาน จ้างทำของและรับขน(กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์นิติบรรณาการ, 2523) หน้า 39

⁵⁰สุบิน พูลพัฒน์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เช่าทรัพย์ เช่าซื้อ จ้างแรงงาน รับขน (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์นิติบรรณาการ, 2527) หน้า 271-272

⁵¹ภัทรพร อรรถาพิช, การขนส่งทางอากาศ: ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ทางอากาศในการรับขนคนโดยสาร, หน้า 72

สิ่งของที่ขนแทนที่จะ เป็นสิ่งของกลับเป็นบุคคล⁵²

นอกจากรับขนคนโดยสารแล้ว จะต้องรับขนเครื่องเดินทางของ ผู้โดยสารตามอัตราน้ำหนักที่กำหนดกันไว้ไปด้วย ซึ่งจะเรียกว่าขนส่งคนโดยสาร และขนส่งของด้วยก็ น่าจะได้เพียงแต่ ว่าของนั้นต้อง เป็นเครื่องเดินทางของผู้โดยสาร เช่น กระเป๋าเสื้อผ้า เครื่องแต่งตัวเท่านั้น ไม่ใช่สินค้าหรือของอื่นและการขนส่ง คนโดยสารนี้ขนส่งได้ทั้งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ เช่นเดียวกับการขนส่งของ⁵³

อนึ่ง การรับขนทางทะเล ตามมาตรา 609 วรรค 2 ซึ่งบัญญัติว่า "รับขนของทางทะเล ท่านให้บังคับตามกฎหมาย และกฎข้อบังคับว่าด้วยการนั้น" หมายถึง เฉพาะรับขนของทางทะเลเท่านั้น จึงจะต้องใช้กฎหมายและกฎข้อบังคับ เกี่ยวกับการรับขนของทางทะเล ถ้าเป็นการรับขนส่งคนโดยสาร ย่อมนำลักษณะ 8 หมวด 2 ว่าด้วยรับขนคนโดยสารมาใช้บังคับได้ แม้จะเป็นการรับขนคนโดยสาร ทางทะเลก็ตาม⁵⁴

เนื่องจากวิทยานิพนธ์เล่มนี้ ประสงค์ที่จะวิเคราะห์เฉพาะที่เกี่ยวกับ ความเสียหายต่อชีวิต ร่างกายเท่านั้น ในส่วนของทรัพย์สินเช่นเครื่องเดินทาง เป็นต้น ผู้เขียนจะขอยกไว้ไม่กล่าวถึง

4. ความรับผิดในกรณีเกิดความเสียหายต่อผู้โดยสารตามสัญญา รับขนคนโดยสาร

มาตรา 634 บัญญัติว่า

"ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดต่อคนโดยสาร ในความเสียหายอันเกิดแก่

⁵²มานะ พิทยากรณ์, คำบรรยายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะเช่าทรัพย์ เช่าซื้อ จ้างแรงงาน รับขน และพระราชบัญญัติการเช่าที่ดินเพื่อ เกษตรกรรม, พิมพ์ครั้งที่ 9(กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์อักษรสาสน์, 2525)หน้า 319

⁵³สุบิน พูลพัฒน์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เช่าทรัพย์ เช่าซื้อ จ้างแรงงาน รับขน, หน้า 327

⁵⁴เรื่องเดียวกัน, หน้า 274-275

ตัวเขา หรือความเสียหายอย่างใด ๆ อันเป็นผลโดยตรงแต่การที่ต้องชกซ้ำ
ในการขนส่งเว้นแต่การเสียหายหรือชกซ้ำนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัย หรือเกิดแต่
ความผิดของคนโดยสารนั่นเอง"

เหตุผลที่มาตรา 634 บัญญัติให้ ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบต่อกันโดยสารนี้
ก็มาจากหลักที่ว่า ผู้ขนส่งจะต้องให้ความปลอดภัยแก่ผู้โดยสาร ตลอดระยะเวลา
ที่คนโดยสารไปกับยานพาหนะของตนที่ขนส่งคนโดยสารไปนั้น ถ้ากฎหมายไม่มี
บทบัญญัติไว้เช่นนี้ ผู้ขนส่งคนโดยสารก็อาจจะใช้ยานพาหนะที่ไม่เหมาะสม มีสภาพ
ชำรุด นำมาขนส่งคนโดยสารให้ความปลอดภัยแก่คนโดยสารไม่ได้ การให้รับผิด
ไว้เช่นนี้ก็เพื่อให้ผู้ขนส่งได้ใช้ความระมัดระวังตรวจตราดูแลรักษายานพาหนะ
ของตน ที่จะขนส่งคนโดยสารให้อยู่ในสภาพเรียบร้อยไม่ชำรุดบกพร่อง เพื่อให้
ผู้โดยสารได้ไปถึงจุดหมายปลายทางโดยความปลอดภัย⁵⁵

ความรับผิดชอบต่อกันโดยสารในความเสียหายอันเกิดแก่จำคนโดยสารนั้น
หมายความว่า ผู้รับขนส่งต้องรับผิดชอบเนื้อตัวร่างกายของคนโดยสารโดยทั่ว เช่น
การขนส่งคนโดยสารทางเรือ ผู้รับขนส่งประมาทขับเรือไปโดนเรือลำอื่น หรือเรือ
พลิกคว่ำเนื่องจากความประมาทของผู้ขับเรือเป็นเหตุให้ผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บ
แก่ชีวิต ร่างกาย กรณีเช่นนี้ ผู้รับขนส่งต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายค่าสินไหมทดแทนความ
เสียหายให้แก่ผู้โดยสารนั้น เพราะไม่สามารถให้ความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารได้
กรณีดังกล่าวเป็นปัญหาว่า ความรับผิดชอบของผู้รับขนส่งในความเสียหายต่อชีวิต
ร่างกาย ของผู้โดยสารเป็นความรับผิดชอบตามสัญญา รับขนส่ง หรือ ความรับผิด
ในทางละเมิดซึ่งตามหลักกฎหมายจารีตประเพณีถือว่า ผู้รับขนส่งคนโดยสารทาง
การค้าโดยปกติ (Common carrier of passengers) อยู่ในฐานะผู้รับ
ประกันภัยในกรณีอุบัติเหตุซึ่งต่างจากกรณีรับขนส่งสินค้าเพราะว่า กรณีรับขนส่งสินค้า
นั้น ผู้ส่งสินค้าไม่สามารถจะดูแลรักษาสินค้าของตนซึ่งฝากส่งไปกับผู้รับขนส่งได้

⁵⁵ เรื่องเดียวกัน, หน้า 328

แต่ผู้รับชนคนโดยสารยังคงต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ผู้โดยสารในกรณีที่ขาดความระมัดระวังทั้งนี้ เพราะกรณีรับชนคนโดยสารนั้นผู้รับชนอยู่ในฐานะที่มีหน้าที่ตามสัญญาในอันที่จะรองรับความปลอดภัยในชีวิต ร่างกาย และใช้ความระมัดระวังอย่างดีที่สุดในการขนส่งบุคคล ผู้ซึ่งฝากชีวิตไว้ในมือของเขา หน้าที่นี้เป็นหน้าที่ซึ่งไม่จำเป็นต้องกำหนดไว้ในสัญญา เพราะหลักกฎหมายในประเทศ Common Law ถือว่าหน้าที่จะต้องใช้ความระมัดระวังดังกล่าวเกิดขึ้นโดยกฎหมาย ดังนั้นการเรียกร้องให้ชดเชยค่าเสียหายในกรณีมีความเสียหายแก่ชีวิตร่างกาย (Personal In Jury) นั้น ตามหลักกฎหมายจารีตประเพณี ให้ร้องเรียนตามหลักกฎหมายละเมิด

แต่ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 634 กำหนดหน้าที่ของผู้รับชนที่มีอยู่ตามสัญญา และหากมีความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกายของผู้โดยสารแล้ว ผู้รับชนต้องรับผิดชอบตามสัญญาฉบับนั้น ซึ่งมาตรา 634 นั้นเป็นสัญญาซึ่งผู้รับชนน่าจะมีส่วนในการต้องให้ความระมัดระวังมากเท่าที่ควรกระทำเพื่อมิให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกายของคนโดยสาร ทั้งนี้โดยเหตุที่ปกติชนทั่วไปย่อมจะคาดหมายได้ว่าการเข้าผูกพันเป็นผู้โดยสารในสัญญารับชนนั้น หมายถึง การที่ฝากชีวิตร่างกายไว้กับผู้รับชนเพื่อเคลื่อนที่จากที่หนึ่งไปยังจุดหมายปลายทางได้ โดยผู้รับชนเป็นผู้จัดทำให้เกิดความเคลื่อนที่ไปได้อย่างเรียบร้อย หน้าที่ดังกล่าวควรเป็นหน้าที่ความระมัดระวังตามสมควรแก่พฤติการณ์แห่งสัญญารับชน เพื่อให้การปฏิบัติการชำระหนี้คือ นำคนโดยสารไปยังจุดหมายปลายทางเป็นไปได้อย่างปลอดภัยโดยไม่มีอันตรายอันเกิดจากผลแห่งการขาดความระมัดระวังดังกล่าว เมื่อผู้รับชนมีหน้าที่ต้องให้ความระมัดระวังตามสมควรทันทีที่เกิดสัญญารับชนอันเป็นสิ่งที่วิญญูชนทั่วไปคาดหมายได้แล้ว หากละเลยไม่ปฏิบัติหน้าที่ใช้ความระมัดระวังเท่าที่ตนควรจะใช้ เป็นผลให้เกิดความเสียหายขึ้นตนก็ต้องรับผิดชอบ

ข้อที่ควรสังเกตคือ ผู้รับชนจะรับผิดชอบในกรณีที่มีความเสียหาย แก่ชีวิต ร่างกายของคนโดยสาร เฉพาะแต่เป็นกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้น แต่ผลแห่งการขาดความระมัดระวังในการปฏิบัติการชำระหนี้ในการขนส่ง ของผู้รับชนคนโดยสารนี้ดังกล่าวคือหน้าที่ที่จะต้องนำคนโดยสารไปยังจุดหมายปลายทางในสภาพที่เรียบร้อย

ไม่เกิดความเสียหายอย่างใด ๆ อันควรคาดหมายได้ว่าไม่เพียงเกิดขึ้นแต่การขนส่งตามปกติทั่วไป หากเกิดจากเหตุอื่นที่ได้รับการยกเว้นไว้ ผู้รับขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบ⁵⁶

5. ข้อยกเว้นที่ผู้รับขนส่งคนโดยสารไม่ต้องรับผิดชอบ

ตามมาตรา 634 ได้บัญญัติเป็นข้อยกเว้นให้ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในการที่เกิดความเสียหายเพราะเหตุสุดวิสัยหรือเกิดแต่ความผิดของคนโดยสารนั่นเอง ซึ่งเหตุสุดวิสัยหรือเกิดแต่ความผิดของคนโดยสารนั้นมีลักษณะเหมือนกับข้อยกเว้นในมูลละเมิดตามมาตรา 437 ซึ่งผู้เขียนขอยกที่จะไม่กล่าวซ้ำอีก

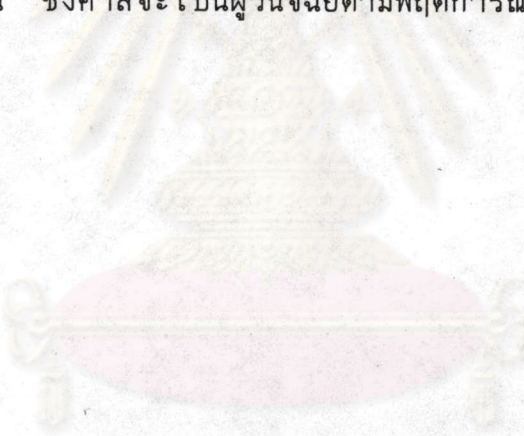
อนึ่งแม้ว่า มาตรา 639 บัญญัติว่า "ตัว ใบรับ หรือ เอกสารอื่นที่ท่านองเช่นว่านี้ อันผู้ขนส่งได้ส่งมอบแก่คนโดยสารนั้น หากมีข้อความยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งอย่างใด ๆ ท่านว่าข้อความนั้นเป็นโมฆะ เว้นแต่คนโดยสารจะได้ตกลงด้วยชัดแจ้งในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบเช่นนั้น" ก็ตาม แต่ผู้เขียนเห็นว่าบทบัญญัติดังกล่าวไม่น่าจะเป็นบทที่ให้ผู้รับขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบและไม่มีหน้าที่ที่จะใช้ความระมัดระวังตามสมควรในการปฏิบัติภาระหน้าที่ให้ต้องตรงตามวัตถุประสงค์ของสัญญา แม้ว่าจะมีข้อยกเว้นความรับผิดชอบซึ่งผู้โดยสารอาจตกลงด้วยชัดแจ้งก็ตาม แต่ถ้าเป็นส่วนที่เกี่ยวกับการยกเว้นความรับผิดชอบในชีวิต ร่างกาย (Personal Injury) นั้น น่าที่จะบังคับไม่ได้ เนื่องจากขัดต่อความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 150

ในการเรียกค่าสินไหมทดแทนนั้น เมื่อเกิดอุบัติเหตุหรือประสบภัยผู้โดยสารสามารถที่จะฟ้องเรียกค่าสินไหมทดแทนได้ในทางละเมิดหรือตามสัญญาับขนคนโดยสาร แต่หากฟ้องกรณีใดแล้วและได้รับการชดเชยค่าสินไหม

⁵⁶ วันชัย ศศิโรจน์, กฎหมายเกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายต่อบุคคลที่เกิดจากอุบัติเหตุทางรถยนต์, หน้า 51

ทดแทนแล้ว จะมาฟ้องในมูลหนี้ก็อย่างหนึ่งไม่ได้ เพราะเป็นการฟ้องซ้ำ แต่ถ้าฟ้องร้องทั้งสองมูลหนี้ ศาลจะวินิจฉัยให้เพียงมูลหนี้เดียว

โดยสรุปแล้ว สัญญารับขนคนโดยสาร กำหนดให้ผู้รับขนคนโดยสาร ต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนในความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย ของคนโดยสาร ตามสัญญา ซึ่งเป็นความรับผิดต่างจากความรับผิดทางละเมิดจึงเป็นแหล่งค่าสินไหมทดแทนอื่นนอกเหนือจากค่าสินไหมทดแทนตามกฎหมายละเมิด อย่างไรก็ตาม ความเป็นความรับผิดตามสัญญาที่บังคับกันก็ยังคงไม่สามารถแก้ปัญหาของการฟ้องร้องคดี การพิสูจน์ความผิดและการวิเคราะห์ถึงการให้ความระมัดระวังตามหน้าที่ของผู้รับขน ซึ่งจำเป็นต้องใช้เวลาและพยานหลักฐานต่าง ๆ และในที่สุดก็ยังไม่อาจยืนยันหรือมีมาตรการรองรับได้ว่าผู้เสียหายจะได้รับการเยียวยา และได้รับค่าสินไหมทดแทนได้อย่างทันท่วงทีเพื่อบรรเทาผลร้ายที่เกิดขึ้น รวมทั้งต้องวิเคราะห์ถึงความเสียหายที่เกิดขึ้น ซึ่งศาลจะเป็นผู้วินิจฉัยตามพฤติการณ์เป็นราย ๆ ไป



ศูนย์วิทยุทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย