

บทที่ 2

ประวัติความเป็นมา แนวคิด และทฤษฎีที่เกี่ยวกับการคุ้มครอง

ผู้ประสบภัยจากรถที่เป็นเด็กโดยการใช้เบาะนั่งนิรภัยเด็ก

การจราจร (Traffic) ถูกจัดให้เป็นปัญหาทางสังคม (Social Problems) โดยเฉพาะเมืองใหญ่ ไม่ว่าจะเป็นประเทศไทยหรือต่างประเทศ กล่าวได้ว่าปัญหาการจราจรเป็นผลอันเนื่องมาจากความเจริญทางวัตถุ และวิทยาการสมัยใหม่ ในการศึกษาถึงปัญหาการได้รับบาดเจ็บของเด็กในการโดยสารรถยนต์นั้น นอกจากจะทำการศึกษาในส่วนของ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ข้อกำหนดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องแล้ว จำเป็นต้องศึกษาถึงวิวัฒนาการแนวความคิด และทฤษฎีเกี่ยวกับ ปัญหาการได้รับบาดเจ็บของเด็กในการโดยสารรถยนต์ด้วย เพื่อให้ทราบถึงที่มา วัตถุประสงค์ และความจำเป็นที่ต้องบัญญัติกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อเป็นส่วนหนึ่งในการป้องกันการได้รับบาดเจ็บของเด็กในการโดยสารรถยนต์

อุตสาหกรรมยานยนต์เริ่มเข้ามาแพร่หลายในยุโรป โดยเฉพาะรถเบนซ์และเดมเลอร์ ใน ค.ศ. 1883 และใน ค.ศ. 1894 ได้มีรถยนต์วิ่งบนถนนของสหราชอาณาจักรเพิ่มมากขึ้น และใน ค.ศ. 1898 จึงได้มีการก่อตั้งบริษัท Law Accident and Insurance Society Ltd. ซึ่งเป็นบริษัทที่รับประกันภัยรถยนต์บริษัทแรกในสหราชอาณาจักร ต่อมาจึงได้มีบริษัทรับประกันภัยรถยนต์รายอื่น ๆ เช่น Car and General ซึ่งก่อตั้งใน ค.ศ. 1903 และบริษัท Motor Union ซึ่งก่อตั้งใน ค.ศ. 1906¹

การขับรถในช่วง ค.ศ. 1920 ถึง ค.ศ. 1930 นับเป็นเรื่องที่เสี่ยงอันตราย เพราะปริมาณรถยนต์เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว แต่ยังไม่มีการให้ความสำคัญในเรื่องความปลอดภัย ต่างจากโลกของการบิน ซึ่งเข็มขัดนิรภัย (Safety Belt) ได้ถูกใช้อย่างกว้างขวาง เพื่อป้องกันนักบินร่วงหล่นจากที่นั่งคนขับ (Cockpit) ที่เปิดโล่ง

ในโลกยานยนต์ได้รู้จักกับเข็มขัดนิรภัยแบบ 3 จุดมาเป็นเวลานานถึงกว่า 50 ปีแล้ว ที่ Nils Bohlin (ค.ศ. 1920-2002) วิศวกรรถยนต์วอลโว่ซึ่งเป็นผู้คิดค้นเข็มขัดนิรภัยทรง V-Shape

¹ ใจไล ศักดิ์วีรพงศ์. (2532). รายงานผลการวิจัยการใช้มาตรการทางกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์, คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์. หน้า 94.

ที่เรียกกันว่าแบบ 3 จุด หรือ 3-Point Seat Belt ที่มีรูปแบบเฉพาะออกมา และนำมาใช้กับรถยนต์ในสายการผลิตเป็นครั้งแรกของโลกใน ค.ศ. 1959 จนกลายเป็นอุปกรณ์ความปลอดภัยมาตรฐานที่รถยนต์ทุกคันในโลกจะต้องมี

ก่อนหน้าทีวอลโว่จะเริ่มใช้เข็มขัดนิรภัย 3 จุด บางประเทศก็มีการทดลองใช้เข็มขัดนิรภัย (Safety Belt) บ้างแล้ว แต่ยังไม่ได้ผลลัพท์ที่คืบคืบ เนื่องจากเป็นการใช้เข็มขัดคาดผ่านตัก แล้วยึดปลายทั้ง 2 ด้านด้วยน๊อต และมีเข็มขัดอีกเส้นพาดทแยงผ่านหน้าอก อย่างไรก็ตาม ในสหราชอาณาจักร เริ่มมีการจดสิทธิบัตร (Patent) เข็มขัดนิรภัย แต่กลับเป็นสหรัฐอเมริกาที่ได้เริ่มใช้เข็มขัดนิรภัยก่อนในช่วง ค.ศ. 1910-1920 แต่ก็จำกัดการใช้เฉพาะในรถแข่งเท่านั้น ดังนั้น นักขับรถแข่งจึงเป็นชนกลุ่มแรกในสหรัฐอเมริกา ที่ได้เริ่มใช้เข็มขัดนิรภัย

ในช่วงเวลาเดียวกัน หมอในสหรัฐสหรัฐอเมริกาหลายคนต้องรักษาคนไข้ที่ได้รับบาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุ (Accident) ทางรถยนต์ บรรดาหมอจึงเริ่มติดตั้งเข็มขัดนิรภัยที่ทำขึ้นเองเพื่อใช้ในรถยนต์ของตน จากนั้นในช่วง ค.ศ. 1930 ได้มีหมอจำนวนหนึ่งเรียกร้องให้ติดตั้งเข็มขัดนิรภัยในรถยนต์ทุกคัน แต่ตอนนั้นทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องยังไม่ให้ความสนใจมากนัก²

ในช่วง ค.ศ. 1960 บริษัท วอลโว่ คาร์ พยายามอย่างหนักเพื่อเพิ่มจำนวนผู้ใช้เข็มขัดนิรภัย Nils Bohlin วิศวกรชาวสวีเดนเพื่อสาธิตเกี่ยวกับเรื่องนี้ และได้มีการจัดทำแคมเปญ ‘Buckle up’ ไปพร้อม ๆ กับการวิจัยและพัฒนาเข็มขัดนิรภัย เพื่อให้มีประสิทธิภาพสูง และใช้งานได้ง่ายสบายยิ่งขึ้น ซึ่งทั้งหมดนี้ก็ไม่สูญเปล่า เพราะสามารถช่วยเพิ่มจำนวนผู้ใช้เข็มขัดนิรภัยได้ จนกระทั่งกฎหมาย ให้ใช้เข็มขัดนิรภัยมีผลบังคับใช้เป็นครั้งแรกใน ค.ศ. 1971 เริ่มด้วยรัฐวิกตอเรีย ในเครือรัฐออสเตรเลีย (Commonwealth of Australia) หลังจากนั้น 1 ปี มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุลดลงถึงร้อยละ 18 จากนั้นประเทศต่าง ๆ ในยุโรปจึงเริ่มใช้กฎหมายนี้ ในบางประเทศอย่างสาธารณรัฐคอซตาริกา ที่ไม่ค่อยเห็นความสำคัญของเข็มขัดนิรภัย กระทั่งช่วง ค.ศ. 2003-2004 หลังจากรณรงค์และการใช้กฎหมาย ทำให้มีผู้ใช้เข็มขัดนิรภัยเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 24 เป็นร้อยละ 82 ภายในปีแรก ส่วนในสาธารณรัฐเกาหลี เพิ่มจากร้อยละ 23 เป็นร้อยละ 98 ภายในเวลาไม่ถึงปี

นิยามที่แสดงให้เห็นถึงความสะดวกและง่ายของการใช้งานของเข็มขัดนิรภัยแบบ 3 จุด คือ “click-clack front-and-back” ซึ่งสามารถคาดเข็มขัดนิรภัยได้โดยใช้มือเพียงข้างเดียวเท่านั้น โดยที่ตัวเข็มขัดนิรภัยจะมีสาย 1 เส้น ซึ่งเมื่อดึงออกมาจะพาดบริเวณหัวไหล่และช่วงสะโพก มีลักษณะคล้ายกับตัววี (V) ตะแคง ซึ่งเข็มขัดนิรภัยจะทำหน้าที่ยึดรั้งศีรษะหรือ Safety Harness ของคนที่คาดไม่ให้พุ่งไปตามแรงที่เกิดขึ้นในระหว่างที่เกิดการชน รวมถึงยังป้องกันไม่ให้เกิดสภาพที่เรียกว่า

² 3-Point Sea Bell กับ 50 ปีของการปกป้อง (ตอนที่ 2) (ออนไลน์). (2552). เข้าถึงได้จาก <http://www.Motortri via.com/section-safety-zone/008-3-point-seat-belt-2/3-point-seat-belt-2.html> [2561, 26 มกราคม].

แรงกระแทกตามมา หรือ Second Impact สำหรับคนนั่งด้านหน้าอันเป็นผลมาจากคนนั่งด้านหลัง ไม่ได้คาดเข็มขัดนิรภัย แล้วพุ่งมากระแทกเข้ากับด้านหลังของเบาะนั่งด้านหน้า จนทำให้คนนั่งด้านหน้าเสียชีวิต หรือได้รับบาดเจ็บ

แม้จะมีการคิดค้นใน ค.ศ. 1959 และ Bohlin จะนำมาติดตั้งในรถยนต์ของวอลโว่ เพื่อเป็นอุปกรณ์มาตรฐาน แต่ทว่ากว่าที่เข็มขัดนิรภัยแบบ 3 จุดจะแพร่หลาย และถูกนำมาใช้เป็นอุปกรณ์มาตรฐานสำหรับเบาะหน้าของรถยนต์ทุกรุ่นที่อยู่ในตลาดก็ต้องรอจนถึง ค.ศ. 1980 โดยที่เบาะหลังของรถยนต์ส่วนใหญ่ยังเป็นแบบ 2 จุด (Lap Belt) หรือไม่มีมาให้เลย

ในช่วงแรกของการพัฒนาเข็มขัดนิรภัย 3 จุด พบปัญหาบางอย่าง เช่น จุดยึดเข็มขัดนิรภัยมีการเคลื่อนตัวเมื่อได้รับแรงกระแทกจากการชน ทำให้ตำแหน่งที่เข็มขัดคาดผ่านร่างกายคลาดเคลื่อน ส่งผลให้เกิดความบาดเจ็บ กระทั่ง 1 ปีก่อนเริ่มใช้เข็มขัดนิรภัยแบบ 3 จุด หรือใน ค.ศ. 1958 Bohlin จึงแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ได้อย่างสิ้นเชิง โดยมี 4 จุดเด่นซึ่งประกอบด้วย

- 1) เข็มขัดนิรภัยจะคาดผ่านบริเวณกระดูกเชิงกราน และทแยงผ่านไหล่ปลาร้า ซึ่งเป็นกระดูกที่มีความแข็งแรง
- 2) จุดยึดเข็มขัดออกแบบให้อยู่ต่ำ และวางไว้ด้านข้างเบาะเพื่อให้แน่ใจว่าคาดผ่านกระดูกเชิงกราน
- 3) เข็มขัดทั้ง 2 เส้น คาดผ่านร่างกายเป็นรูปตัววี (V) โดยปลายเข็มขัดชี้ลงพื้น
- 4) เข็มขัดนิรภัยยังคงอยู่ในตำแหน่งเดิม แม้มีแรงกระแทก

จากนั้นใน ค.ศ. 1959 เข็มขัดนิรภัย 3 จุด ถูกนำไปใช้ใน วอลโว่อะมาซอน 120 และ PV544 แม้ขณะนั้นจะมีบริษัทรถยนต์บางรายใช้เข็มขัดนิรภัย 2 จุด แต่ก็เป็นที่ทราบกันโดยทั่วไปว่ายังให้ความปลอดภัยที่น้อยกว่าเข็มขัดนิรภัย 3 จุดของวอลโว่

วอลโว่ตระหนักถึงความสำคัญของเข็มขัดนิรภัย ใน ค.ศ. 1958 จึงเริ่มติดตั้งเข็มขัดนิรภัยบนเบาะหลัง แต่กว่าจะได้รับการยอมรับก็ต้องรอถึง ค.ศ. 1967 เมื่อผู้คนเริ่มมองเห็นว่าแม้ผู้โดยสารบนเบาะหน้าจะคาดเข็มขัดนิรภัย แต่ถ้าผู้โดยสารด้านหลังไม่ยอมคาดเข็มขัดนิรภัยแล้วเกิดการชนร่างกายของผู้โดยสารด้านหลังก็จะลอยไปกระแทกพนักพิงของเบาะหน้าด้วยแรงอัดประมาณ 3,000-5,000 กิโลกรัม ซึ่งเป็นอันตรายทั้งต่อตัวเองและผู้ที่นั่งบนเบาะหน้า³

เข็มขัดนิรภัยนั้นได้รับการติดตั้งบนที่นั่งด้านหน้า สำหรับรถยนต์ที่ทำตลาดในสหราชอาณาจักร เมื่อ ค.ศ. 1983 และใน ค.ศ. 1989 เริ่มติดตั้งเข็มขัดนิรภัยสำหรับเด็ก ส่วนเข็มขัดนิรภัยสำหรับที่นั่งด้านหลัง เริ่มมีใน ค.ศ. 1991

³ 3-Point Sea Bell กับ 50 ปีของการปกป้อง (ตอนที่ 2) (ออนไลน์). อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 2.

ซึ่งตลอด 50 ปีที่มีการคิดค้น และนำมาใช้ในรถยนต์นั่ง เข็มขัดนิรภัยแบบ 3 จุด สามารถช่วยลดจำนวนตัวเลขของผู้เสียชีวิต และการบาดเจ็บที่ร้ายแรงจากอุบัติเหตุได้ประมาณหมื่นคน อีกทั้งในช่วง ค.ศ. 1985 เข็มขัดนิรภัยยังได้รับการยอมรับว่าเป็น 1 ใน 8 สิ่งประดิษฐ์ (Invention) สำหรับชีวิตมนุษย์ในตลอดช่วง 100 ปีที่ผ่านมา (ค.ศ. 1885-1985) และจากงานวิจัยพบว่า ร้อยละ 63 ของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ พบว่าเกิดจากการไม่คาดเข็มขัดนิรภัย และผู้ที่คาดเข็มขัดนิรภัยจะมีโอกาสรอดตายจากอุบัติเหตุได้มากกว่าคนที่ไม่คาดถึงร้อยละ 50 อีกทั้งยังมีการเปิดเผยอีกว่า ระดับของการศึกษาไม่ได้มีส่วนต่อการคาดเข็มขัดนิรภัย โดยเฉพาะในกลุ่มของวัยรุ่นที่มีอายุระหว่าง 16-25 ปี ซึ่งในสหรัฐอเมริกา พบว่าส่วนใหญ่แล้วมักจะไม่ได้คาดเข็มขัดนิรภัยในขณะที่กำลังขับรถ แต่จากการสำรวจสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนของประเทศต่าง ๆ ที่รายงานใน Global Status Report on Road Safety โดยองค์การอนามัยโลก⁴ พบว่า ประเทศที่พัฒนาแล้วส่วนใหญ่มีอัตราการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขี่และผู้โดยสารตอนหน้า สูงกว่าร้อยละ 80 ในหลาย ๆ ประเทศ ในขณะที่อัตราการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขี่และผู้โดยสารตอนหน้าในประเทศไทยมีสัดส่วนที่ค่อนข้างต่ำเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่น ๆ

นอกจากนั้น ในรถยนต์ที่มีการติดตั้งถุงลมนิรภัย (Airbags) คู่หน้า การที่ผู้ขับขี่และคนนั่งด้านหน้าไม่คาดเข็มขัดนิรภัย จะกลายเป็นโทษมากกว่า เพราะถุงลมนิรภัยจะทำงานควบคู่กับเข็มขัดนิรภัย ในการปกป้องผู้ขับขี่ในการชนทางด้านหน้า การมีถุงลมนิรภัยด้านหน้าเพิ่มเข้ามาจะช่วยทำให้เข็มขัดนิรภัยมีประสิทธิภาพในการลดโอกาสการเสียชีวิตได้ถึงร้อยละ 40 ในทางกลับกัน หากมีถุงลมนิรภัยแล้วไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ความเสี่ยงในการที่จะเสียชีวิตหรือได้รับการบาดเจ็บอย่างรุนแรงมีสูงมาก⁵

เพื่อให้เข็มขัดนิรภัยทำหน้าที่อย่างดีที่สุด ผู้ขับขี่และผู้โดยสารจึงต้องใช้งานอย่างถูกวิธีด้วย เช่น สายเข็มขัดนิรภัยที่คาดทแยงร่างกายส่วนบน ต้องพาดผ่านหน้าอกและหัวไหล่ ซึ่งเป็นบริเวณที่ร่างกายสามารถดูดซับแรงกระแทกได้มาก ส่วนสายที่บิดคาง ต้องพาดผ่านกระดูกเชิงกราน ซึ่งมีความแข็งแรง ไม่ใช่คาดผ่านหน้าท้อง และต้องแน่ใจว่าสายของเข็มขัดนิรภัยอยู่ในสภาพดี และไม่บิดม้วน

⁴ Global Status Report on Road Safety: Time for Action (2009), World Health Organization.

⁵ *3-Point Seat Belt กับ 50 ปีของการปกป้อง (ตอนที่ 1)* (ออนไลน์). (2552). เข้าถึงได้จาก <http://www.Motortrivia.com/section-safety-zone/007-3-point-seat-belt/3-point-seat-belt.html> [2561, 26 มกราคม].

สำหรับผู้ที่ตั้งครรภ์ก็ควรคาดเข็มขัดนิรภัย โดยจัดให้สายพาดผ่านหัวไหล่ไปยังบริเวณกลางหน้าอก และอ้อมด้านข้างของหน้าท้อง ส่วนสายที่คาดขวางก็จัดให้อยู่ได้ส่วนท้อง ซึ่งก็คือบริเวณกระดูกเชิงกรานนั่นเอง⁶

เข็มขัดนิรภัย คือ อุปกรณ์นิรภัยที่รถยนต์ที่มีประสิทธิภาพ สามารถช่วยลดความรุนแรงให้กับผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถยนต์จากอันตราย ในกรณีที่ได้รับอุบัติเหตุ ซึ่งในปัจจุบันเข็มขัดนิรภัยได้กลายเป็นอุปกรณ์มาตรฐาน ที่จะต้องมีการติดตั้งมาพร้อมกับรถยนต์ทุกคันจากโรงงานผลิตรถยนต์ ทั้งนี้ จากผลงานวิจัยถึงประสิทธิผลของการใช้เข็มขัดนิรภัยในประเทศไทย พบว่าการใช้เข็มขัดนิรภัยสามารถช่วยลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ได้ถึงร้อยละ 34 ซึ่งหมายความว่า ในจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางรถยนต์จำนวน 100 รายนั้น สามารถรอดชีวิตได้ถึง 34 คน ถ้ามีการใช้เข็มขัดนิรภัย และเมื่อวิเคราะห์หาอัตราความเสี่ยงก็พบว่า ผู้ที่ไม่ใช้เข็มขัดนิรภัยนั้นมีอัตราความเสี่ยงที่จะเสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุทางรถยนต์มากกว่าผู้ใช้เข็มขัดนิรภัยถึง 1.52 เท่า⁷

ในประเทศไทยได้มีการออกกฎหมายบังคับให้รถยนต์จะต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัย โดยประเภทรถยนต์ที่กำหนดให้มีการติดตั้งเข็มขัดนิรภัย ได้แก่ รถยนต์ตาม พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ประกอบด้วย รถยนต์นั่งส่วนบุคคล (รถเก๋ง) รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด และรถยนต์รับจ้างบรรทุกผู้โดยสารไม่เกิน 7 คน (รถแท็กซี่) ที่จดทะเบียนตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2531 และรถยนต์ตาม พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เช่น รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 ที่นั่ง (รถตู้) รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล (รถปิคอัพ) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งไม่เกิน 15 ที่นั่ง และรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของที่มีน้ำหนักไม่เกิน 1,600 กิโลกรัม ที่จดทะเบียนตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2537⁸

กรมการขนส่งทางบกได้ประกาศให้มีผลบังคับใช้ทั่วประเทศ ตั้งแต่วันที่ 7 ตุลาคม พ.ศ. 2540 โดยรถยนต์ที่ได้กล่าวมานั้น จะต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัยตามกำหนด ผู้ขับขี่และผู้โดยสารที่ต้องคาดเข็มขัดนิรภัย หากไม่คาดเข็มขัดนิรภัย จะมีความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก

⁶ *3-Point Seat Belt กับ 50 ปีของการปกป้อง (ตอนที่ 4)* (ออนไลน์). (2553). เข้าถึงได้จาก <http://www.motortrivia.com/section-safety-zone/010-3-point-seat-belt-4/3-point-seat-belt-4.html> [2561, 26 มกราคม].

⁷ Boontob, N., Tanaboriboon, Y., Kanitpong, K., and Suriyawongpaisal, P. (2007). Impact of Seatbelt Use to Road Accident in Thailand, Transportation Research Record 2038, Journal of Transportation Research Board, pp. 84-92.

⁸ มูลนิธิไทยโรดส์ และเครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน. (2554). *อัตราการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้ใช้รถยนต์ในประเทศไทย พ.ศ. 2553* (พิมพ์ครั้งที่ 1). กรุงเทพฯ: มูลนิธิไทยโรดส์. หน้า 1.

พ.ศ. 2522 ปรับรายละเอียดไม่เกิน 500 บาท แต่ที่ผ่านมา ยังคงพบว่าผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถยนต์ เป็นจำนวนมาก ที่ละเลยการคาดเข็มขัดนิรภัยในขณะที่ขับขี่หรือโดยสารรถยนต์ จากข้อมูลระบบ เฝ้าระวังการบาดเจ็บของโรงพยาบาลเครือข่ายระดับชาติ สำนักงานระบาดวิทยา กรมควบคุมโรค แสดงให้เห็นว่า ผู้ขับขี่ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน มีสัดส่วนการคาดเข็มขัดนิรภัย เพียงร้อยละ 34 และในขณะที่ผู้โดยสารตอนหน้าที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน มีสัดส่วน การคาดเข็มขัดนิรภัยเพียงร้อยละ 13 เท่านั้น⁹

ถุงลมนิรภัย (Air Bags) เป็นอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยของยานพาหนะ ทำหน้าที่เสมือน เป็นหมอนรองผู้โดยสารที่ประกอบด้วยวัสดุห่อหุ้มที่มีความยืดหยุ่นที่ออกแบบมาเพื่อการ ขยายตัวอย่างรวดเร็วในช่วงการชนกันของรถยนต์ เพื่อป้องกันผู้โดยสารจากการกระแทกกับ วัตถุภายใน เช่น พวงมาลัย หน้าต่าง ยานพาหนะปัจจุบันอาจจะมีถุงลมนิรภัยอยู่ในหลายตำแหน่ง และตัวรับรู้หรือเซ็นเซอร์¹⁰ (Sensor) อาจถูกนำมาปรับใช้อย่างใดอย่างหนึ่ง หรือมากกว่ากับถุงลม นิรภัยในบริเวณการชนที่อัตราตัวแปรขึ้นอยู่กับชนิดและความรุนแรงของการชน ถุงลมนิรภัย ถูกออกแบบมาเพื่อให้ทำงาน โดยการขยายตัวเฉพาะการชนในระดับปานกลางถึงรุนแรง ขึ้นที่ด้านหน้าหรือด้านอื่นที่ติดตั้งตัวตรวจจับการชน ถุงลมนิรภัยได้รับการออกแบบโดยปกติ จะต้องทำงานร่วมกับเข็มขัดนิรภัย ส่วนใหญ่จะทำให้ขยายตัวด้วยวิธีการจุดระเบิด (Ignition) และ สามารถดำเนินการได้เพียงครั้งเดียว¹¹

ในปัจจุบันรถยนต์มุ่งเน้นในความปลอดภัยมากยิ่งขึ้นกว่าสมัยก่อน ดังที่เห็นได้ชัดเจน คือ รถยนต์ทุกคันต้องมีเข็มขัดนิรภัย รวมไปถึงการออกกฎหมายให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารทุกคน ต้องคาดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้งที่เดินทางด้วย นอกจากเข็มขัดนิรภัยแล้ว ภายในรถยนต์ยังมี สิ่งที่เรียกว่าถุงลมนิรภัยด้วย ซึ่งช่วยเพิ่มความปลอดภัยจากอุบัติเหตุให้กับผู้โดยสารรถยนต์มาก ขึ้นไปอีก โดยจะมีแทบทุกคันในรถยนต์รุ่นใหม่ แต่สำหรับรถยนต์เก่าอาจจะไม่มีถุงลมนิรภัย จึงเป็นเรื่องที่เสี่ยงมากที่จะขับรถยนต์เก่าออกสู่ท้องถนน

ถุงลมนิรภัยที่กำหนดให้ใช้ในรถยนต์นั้นเมื่อมีจุดกำเนิดเริ่มต้นครั้งแรกที่ผลิตออกมา มีลักษณะเป็นถุงที่เต็มไปด้วยอากาศ ซึ่งถูกผลิตขึ้นอย่างช้าที่สุดในช่วงต้น ค.ศ. 1941 ซึ่งจากรายงาน

⁹ มูลนิธิไทยโรดส์ และเครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน. อ่างแล้ว เชิงอรรถที่ 8. หน้า 2.

¹⁰ เซ็นเซอร์ (sensor) เป็นอุปกรณ์ตรวจจับสัญญาณหรือปริมาณทางฟิสิกส์ต่าง ๆ เช่น อุณหภูมิ เสียง แสง แรงทาง กล ความดันบรรยากาศ ระยะกระจัด ความเร็ว อัตราเร่ง ระดับของ ๆ เหลว และอัตราการไหลจากนั้นจะทำหน้าที่ เปลี่ยนเป็นสัญญาณออก หรือปริมาณเอาต์พุตที่ได้จากการวัดในอีกรูปแบบหนึ่งที่สามารถนำไปประมวลผลต่อได้.

¹¹ ถุงลมนิรภัย (Air Bags) สิ่งสำคัญที่รถทุกคันต้องมี (ออนไลน์). (2560). เข้าถึงได้จาก: [https://www.moneyguru.co.th/blog/2561,23 เมษายน](https://www.moneyguru.co.th/blog/2561,23%20เมษายน)].

ใน ค.ศ. 1951, วอลเตอร์ ลินเคอเรอ วิศวกรชาวเยอรมันได้ทำการออกแบบถุงลมนิรภัยขึ้น วอลเตอร์ ลินเคอเรอ ได้ยื่นขอจดสิทธิบัตรของสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี หมายเลขที่ # 896312 เมื่อวันที่ 6 ตุลาคม 1951 ซึ่งออกสิทธิบัตรเมื่อวันที่ 12 พฤศจิกายน 1953 ประมาณสามเดือนหลังจากที่ชาวอเมริกัน จอห์น แฮทริก (John Hetrick) (ค.ศ. 1918-1999) ได้มีการออกสิทธิบัตร (Patent) ของสหรัฐอเมริกา หมายเลขที่ # 2649311 โดยก่อนหน้านี้นี้เมื่อวันที่ 18 สิงหาคม 1953 ถุงลมนิรภัยของ ลินเคอเรอ อยู่บนพื้นฐานของระบบ อัดอากาศที่จะปล่อยอากาศออกมาสู่ภายในถุงลมโดยการสัมผัสกับกันชน (Bumper) หรือโดยการควบคุมของคนขับอย่างใดอย่างหนึ่ง หลังจากการวิจัย ในช่วง ค.ศ. 1960 แสดงให้เห็นว่าการบีบอัดอากาศไม่สามารถขยายถุงลมนิรภัยของลินเคอเรอ ให้พองตัวออกได้เร็วพอสำหรับความปลอดภัยสูงสุด จึงทำให้ระบบไม่ได้ผลจริงตามที่ควร

จอห์น แฮทริก เป็นวิศวกรอุตสาหกรรมและสมาชิกของกองทัพเรือสหรัฐอเมริกา (United States Navy) โดยถุงลมนิรภัยของเขาได้รับการออกแบบขึ้นบนพื้นฐานของประสบการณ์ของเขาเองด้วยการบีบอัดอากาศจากตอร์ปิโด (Torpedo) ระหว่างการให้บริการของเขาในกองทัพเรือวากับความปรารถนาที่จะให้ความคุ้มครองแก่ครอบครัวของเขาเองในรถยนต์ของพวกเขาในระหว่างที่มีการเกิดอุบัติเหตุ แฮทริก ทำงานร่วมกับบริษัทรถยนต์รายใหญ่ของอเมริกันในช่วงเวลานั้น แต่พวกเขาเลือกที่จะไม่ลงทุนในสิ่งนี้ แม้ว่าถุงลมนิรภัยจะไม่จำเป็นต้องใช้ในรถยนต์ที่ขายในสหรัฐอเมริกาทุกคัน แฮทริกได้ยื่นขอจดสิทธิบัตรใน ค.ศ. 1951 โดยทำหน้าที่เป็นตัวอย่างของสิ่งประดิษฐ์ที่มีคุณค่า ที่มีมูลค่าทางเศรษฐกิจเพียงเล็กน้อยเท่านั้น สำหรับผู้ที่ประดิษฐ์คิดค้นผลิตภัณฑ์สิ่งนี้ขึ้นมาเพราะไม่สามารถนำไปใช้ในเชิงพาณิชย์เป็นครั้งแรกได้ จนกระทั่งหลังจากสิทธิบัตรหมดอายุลงใน ค.ศ. 1971 ถุงลมนิรภัยได้ถูกติดตั้งให้ทำการทดลองใช้งานในรถยนต์ยี่ห้อฟอร์ด (Ford) เพียงไม่กี่คันเท่านั้น¹²

ในประเทศญี่ปุ่น ยาสุซาโบรุ โคโบริ (Yasuzaburo Kobori) (ค.ศ.-1975) เริ่มพัฒนาถุงลมนิรภัยระบบ “ความปลอดภัยสุทธิ (Safety Net)” ขึ้นใน ค.ศ. 1964 ทำให้เขาได้รับรางวัลสิทธิบัตรใน 14 ประเทศ ในเวลาต่อมาภายหลังเขาเสียชีวิตใน ค.ศ. 1975 โดยไม่ได้มีชีวิตรอดอยู่ดูเห็นการยอมรับอย่างกว้างขวางของระบบถุงลมนิรภัยที่ตนเองได้สร้างขึ้น

ใน ค.ศ. 1967 ได้มีความก้าวหน้าเกิดขึ้นจากการพัฒนาของเซ็นเซอร์ตรวจจับการชนของถุงลมนิรภัย เมื่อ อัลเลน เค. บรีด (Allen K. Breed) (ค.ศ. 1927-2000) ได้คิดค้นส่วนประกอบของลูกบอลทางกลในท่อ (Mechanically-Ball-In-Tube) สำหรับการตรวจจับการชน

ในปัจจุบันนี้ระบบถุงลมนิรภัยมีหลายแบบ หลายตำแหน่ง เพื่อช่วยลดแรงกระแทกของผู้โดยสารกับตัวรถยนต์เมื่อเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งอาจจะไม่สามารถทำให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารไม่ได้

¹² ถุงลมนิรภัย (Air Bags) สิ่งสำคัญที่รถทุกคันต้องมี (ออนไลน์). อ้างแล้ว เชิงบรรณที่ 11.

รับบาดเจ็บแบบหนึ่งร้อยเปอร์เซ็นต์ แต่อย่างน้อยถุงลมนิรภัยก็สามารถช่วยลดการบาดเจ็บแก่ผู้ขับขี่และผู้โดยสารได้ ซึ่งในรถยนต์รุ่นเก่านั้น อาจจะยังไม่มีถุงลมนิรภัย ทำให้ค่อนข้างมีความเสี่ยงสูง แม้ว่าจะคาดเข็มขัดนิรภัยอยู่แล้วก็ตาม ก็สามารถสร้างความเสียหายเป็นอย่างมากหากเกิดอุบัติเหตุที่รุนแรง ถุงลมนิรภัยจึงถือเป็นสิ่งจำเป็นอย่างมากในรถยนต์ทุกคัน ซึ่งโดยปกติแล้วหากเป็นรถยนต์รุ่นพื้นฐานราคาไม่แพงมาก หรือเป็นรถเก่าในยุคเริ่มพัฒนาความปลอดภัย ถุงลมนิรภัยจะถูกติดตั้งอยู่ที่บริเวณพวงมาลัยรถยนต์ 1 ใบ ต่อมาจึงเริ่มพัฒนาเป็น 2 ใบ สำหรับที่นั่งข้างคนขับ ซึ่งถูกติดตั้งอยู่ที่บริเวณใต้คอนโซลหน้า ดังนั้น จึงไม่ควรนำสิ่งใด ๆ ไปติดตั้งที่บริเวณพวงมาลัย หรือบริเวณใต้คอนโซลหน้าอย่างเด็ดขาด เพราะอาจจะทำให้ถุงลมนิรภัยติดขัดไม่สามารถทำงานได้อย่างถูกต้องเหมาะสม โดยเฉพาะอย่างยิ่งสิ่งประดับต่าง ๆ ที่มีความแหลมคม จะยังเป็นอันตราย เพราะอาจจะกระแทกผู้โดยสารขณะที่ถุงลมนิรภัยทำงานได้ นอกจากนี้ ในรถยนต์ที่มีราคาสูง ก็อาจจะมีถุงลมนิรภัยเพิ่มขึ้นมาเป็น 4 ใบ ในบริเวณด้านข้างของเบาะเพื่อป้องกันแรงชนจากด้านข้าง หรือเพิ่มขึ้นมาเป็น 6 ใบ โดยเพิ่มในส่วนด้านหลังเข้ามา และบริเวณกระจกประตูกองทั้งสองด้าน เรียกว่า Curtain Airbags ซึ่งสามารถช่วยปกป้องผู้โดยสารจากแรงปะทะทางด้านข้าง ถือว่ามีความปลอดภัยสูงขึ้นมากกว่ารถยนต์รุ่นทั่วไป¹³

ในปัจจุบันรถยนต์บางรุ่นได้ปรับระบบการทำงานของถุงลมนิรภัยใหม่ โดยทำให้เมื่อไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ถุงลมนิรภัยจะไม่ทำงาน เพื่อไม่ให้เกิดแรงปะทะบวก และแน่นอนว่าหากไม่มีเครื่องป้องกันอย่างเข็มขัดและถุงลมนิรภัย ผู้ขับขี่และผู้โดยสารอาจจะได้รับการบาดเจ็บรุนแรงถึงขั้นพิการหรือเสียชีวิต ดังนั้น ผู้ขับขี่ที่ใช้ตัวเทียบเป็นเข็มขัดนิรภัยแบบหลอก โดยไม่คาดเข็มขัดนิรภัยจริง จึงยังมีความเสี่ยงอยู่ แม้ว่าจะขับรถยนต์รุ่นใหม่ ที่มีเทคโนโลยีด้านความปลอดภัยก้าวหน้ามากแค่ไหนก็ตาม นอกจากนี้ ถุงลมนิรภัยไม่ได้ทำงานทุกครั้งที่รถชน เนื่องจากบางครั้งการเกิดอุบัติเหตุไม่ได้รุนแรงมากถึงขั้นที่จะต้องให้ถุงลมนิรภัยให้เสียเปล่านั้นเอง กล่าวคือ ต้องเกิดการชนรุนแรงจนถึงจุดที่เป็นอันตรายต่อผู้โดยสารในรถ ซึ่งทางผู้ผลิตรถยนต์จะมีการคำนวณเรื่องแรงปะทะไว้เรียบร้อยแล้ว และจะต้องชนในจุดที่ตัวรับรู้ หรือเซ็นเซอร์ตรวจจับได้ว่ามีความรุนแรงมาก ถุงลมนิรภัยจึงจะทำงานโดยทันที และอีกประการหนึ่ง คือ ถุงลมนิรภัยจะไม่ทำงานพร้อมกันทีเดียวทุกจุดในกรณีที่มีถุงลมนิรภัยหลายใบ หลายตำแหน่ง กล่าวคือ เมื่อรถถูกชนเพียงจุดใดจุดหนึ่ง แต่อีกจุดไม่มีผลกระทบใด ๆ ถุงลมนิรภัยก็จะทำงานปกป้องเฉพาะในบริเวณที่ถูกชน และคิดว่าน่าจะเป็นอันตรายเท่านั้น สำหรับในบริเวณที่ปลอดภัยถุงลมนิรภัยก็อาจจะไม่ทำงาน

กรณีของ “เด็กเล็กที่นั่งเบาะด้านหน้า” จะมีคำเตือนอยู่เสมอว่าเด็กเล็กที่นั่งเบาะด้านหน้าจะอันตรายสูงกว่่านั่งเบาะด้านหลัง เข็มขัดนิรภัยก็คาดได้ในตำแหน่งที่ไม่เหมาะสม ทำให้การรัดตัว

¹³ ถุงลมนิรภัย (Air Bags) สิ่งสำคัญที่รถทุกคันต้องมี (ออนไลน์). อ้างแล้ว เริงอรุณที่ 11.

ไม่เกิดผลดี อีกอย่างหนึ่งคือ ใต้เบาะนั่งหน้าฝั่งคนนั่ง จะมีระบบ “เซนเซอร์วัดน้ำหนัก” ดังนั้น เมื่อไม่มีน้ำหนักคนนั่ง (น้ำหนัก 0 กิโลกรัม) หรือน้ำหนักไม่ถึงประมาณ 20 กิโลกรัม ถุงลมนิรภัยจะไม่ทำงานด้วย

หากมีสัญญาณไฟถุงลมนิรภัยที่หน้าปัดแจ้งเตือนขึ้นมา ผู้ขับขี่จึงควรที่จะรีบนำรถเข้าศูนย์บริการเพื่อรับการตรวจสอบโดยด่วน เพราะว่าถุงลมนิรภัยกำลังมีปัญหาบางอย่างเกิดขึ้น และหากเกิดอุบัติเหตุขึ้น ถุงลมนิรภัยอาจจะทำงานไม่ปกติ หรือไม่ทำงานเลย ทำให้ผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารเกิดอันตรายถึงแก่ชีวิตได้

ในประเทศไทยนั้น กรมการขนส่งทางบกได้ประกาศเรื่องการติดตั้งเข็มขัดนิรภัย และตำแหน่งที่นั่งเพื่อกำหนดคุณสมบัติและการติดตั้งเข็มขัดนิรภัย ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ พ.ศ. 2555 การบังคับใช้พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 กำหนดการติดตั้งเข็มขัดแบ่งออกเป็น 4 กลุ่ม กลุ่มที่ 1 คือกลุ่มรถยนต์ รถแท็กซี่ รถสิมูชิน รถกระบะ 4 ประตู ถ้าจดทะเบียนก่อนเดือนมกราคม พ.ศ. 2531 ตัวรถยนต์จะยังไม่มีการติดตั้งเข็มขัดนิรภัย แต่ถ้ารถยนต์ดังกล่าวได้จดทะเบียน ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2531 ถึงวันที่ 1 ธันวาคม 2553 ต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัยที่นั่งคนขับและที่นั่งตอนหน้า และถ้าจดทะเบียนตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2554 จะต้องมีการติดตั้งเข็มขัดนิรภัยทุกที่นั่ง หากไม่มีก็จะมีควมผิด กลุ่มที่ 2 คือรถตู้ส่วนบุคคล จดทะเบียนเกิน 7 คน แต่ไม่เกิน 15 คน ก่อนวันที่ 1 มกราคม 2537 ตัวรถจะยังไม่มีการติดตั้งเข็มขัดนิรภัยเลย แต่ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2555 จะต้องมีการติดตั้งเข็มขัดทุกที่นั่ง ถ้าไม่มีก็จะมีควมผิด กลุ่มที่ 3 คือรถปิกอัพ รถสองแถว ที่มีด้านหลังเป็นที่นั่งและที่บรรทุก กฎหมายบอกว่าให้บรรทุกสิ่งของและสัตว์ ห้ามไม่ให้มีคนนั่ง และบังคับให้รัดเข็มขัดนิรภัยที่เบาะนั่งคู่หน้า ถ้าไม่มีก็จะมีควมผิด และกลุ่มที่ 4 คือรถสี่ล้อเล็ก หรือรถกะป้อ¹⁴ ที่จดทะเบียนตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2555 ได้บังคับให้มีที่รัดเข็มขัดนิรภัยสำหรับ 2 คนที่นั่งด้านหน้า ถ้าไม่มีก็จะมีควมผิด¹⁵ แต่จากข้อมูลผลการสำรวจด้วยแบบสอบถาม (Self-Reported Survey) ของผู้ใช้รถยนต์ใน พ.ศ. 2552¹⁶ พบว่าทัศนคติและความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ คิดว่าหากไม่คาด

¹⁴ รถโดยสารขนาดเล็กคล้ายรถตุ๊ก ๆ มีที่นั่งด้านหลังสองแถวและมีที่นั่งข้างคนขับ ใช้สำหรับรับส่งผู้โดยสารตามซอยขนาดเล็ก.

¹⁵ *คาร์ซีทสำหรับเด็กตอบโจทย์ปลอดภัย* (ออนไลน์). (2560). เข้าถึงได้จาก: https://www.matichon.co.th/local/news_626305 [2561, 23 มกราคม].

¹⁶ ผลจากการสำรวจพฤติกรรมเสี่ยงด้วยวิธีการสอบถาม (Self-Report Survey) ของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล เช่น รถเก๋ง รถกระบะ และรถตู้ จำนวน 45,973 ราย ใน 73 จังหวัดทั่วประเทศ ในช่วงเดือนมีนาคม-กรกฎาคม พ.ศ. 2553 ดำเนินการสำรวจโดยมูลนิธิไทยโรดส์ และเครือข่ายเฝ้าระวังและสะท้อนสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Watch).

เข้มขันนิรภัยจะมีโอกาสเสี่ยงในการถูกตำรวเรียกและจับกุม (เฉพาะช่วงเวลาปกติ ยกเว้น ช่วงเทศกาลวันปีใหม่ และเทศกาลวันสงกรานต์) มากถึง ร้อยละ 33

สำหรับประเทศไทยได้มีการตราพระราชบัญญัติจราจรทางบกขึ้นเป็นฉบับแรก คือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2477 การร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้อาศัยหลักจากกฎหมาย จราจรของสหราชอาณาจักร โดยนำมาดัดแปลงแก้ไขให้เหมาะสมกับประเทศไทย ต่อมาเมื่อ การคมนาคมและขนส่งทางบกได้เจริญก้าวหน้า ขยายตัวไปทั่วประเทศ และเชื่อมโยงไปยังประเทศ ไกลเคียง และจำนวนยานพาหนะในท้องถนนได้ทวีจำนวนขึ้นเป็นลำดับ กฎหมายว่าด้วย การจราจรทางบกที่ใช้บังคับมากกว่าสี่สิบปี จึงมีความจำเป็นที่จะต้องได้รับการปรับปรุงแก้ไข ให้มีความทันสมัย ทันต่อสภาพการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป ดังนั้น ใน พ.ศ. 2522 จึงได้มีการยกเลิก ฉบับเดิม โดยปัจจุบันใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติมถึง พ.ศ. 2560 โดย คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 44 ของรัฐธรรมนูญ แห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช 2557 ออกคำสั่งที่ 14/2560 เรื่อง มาตรการเพิ่ม ประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก โดยมีเหตุผลในการออกคำสั่ง คือ “โดยที่ปัจจุบันมีผู้ขับขีรถหรือเจ้าของรถที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการจราจร ทางบกเป็นจำนวนมาก โดยมีพฤติกรรมหลักเล็งและเพิกเฉยต่อการบังคับใช้ทางกฎหมาย ซ้ำยังปรากฏว่ามีการกระทำความผิดดังกล่าวซ้ำอีกในระยะเวลาอันสั้น ซึ่งพฤติกรรมดังกล่าว ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน รวมทั้งความสงบเรียบร้อยของประชาชน ผู้ใช้รถใช้ถนน จึงจำเป็นต้องปรับปรุงแก้ไข และกำหนดมาตรการทางกฎหมายเพิ่มเติม เพื่อ ให้เกิดความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมายอันเป็นประโยชน์ต่อการปฏิรูประบบการคมนาคม ขนส่งและความสงบเรียบร้อยของสังคมโดยรวม”

2.1 ประวัติความเป็นมา แนวคิด และทฤษฎีเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ตามกฎหมายจราจร

การดำเนินชีวิตของมนุษย์ในสังคมมีความจำเป็นต้องเดินทางติดต่อไปมาหาสู่ ซึ่งกันและกัน รถยนต์ถือว่าเป็นบทบาทสำคัญ และเป็นเครื่องมือในการเดินทางของมนุษย์ได้ เป็นอย่างดี และกลายเป็นสิ่งที่เกี่ยวข้องกับวิถีการดำเนินชีวิตประจำวันของมนุษย์ โดยอุตสาหกรรม ยานยนต์ได้เริ่มเข้ามาแพร่หลายในยุโรป โดยเฉพาะรถเบนซ์และรถเดมเลอร์ใน ค.ศ. 1883 และใน ค.ศ. 1894 ได้มีรถยนต์วิ่งบนถนนของสหราชอาณาจักร และสหราชอาณาจักรได้มีรถยนต์มากขึ้น ใน ค.ศ. 1898 จึงได้มีการก่อตั้งบริษัทประกันภัยขึ้นชื่อว่า Law Accident and Insurance Society Ltd.

ซึ่งเป็นบริษัทรับประกันภัยรถยนต์เป็นบริษัทแรกในสหราชอาณาจักร ต่อมาก็มีการตั้งบริษัทรับประกันภัยรถยนต์อื่น ๆ เช่น Car and General ก่อตั้งใน ค.ศ. 1903 และ Motor Union ก่อตั้งใน ค.ศ. 1906¹⁷ ซึ่งตอนนั้นยังไม่มีประกันภัย (Insurance) แต่ภายหลังสงครามโลกครั้งที่ 1 สิ้นสุดลง ความจำเป็นในการใช้รถยนต์เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วเพื่อใช้ในการขนส่งเดินทาง และแม้ใช้ในกิจการของรัฐบาล ทำให้อุบัติเหตุที่เกิดจากรถมีมากขึ้น ผู้ประสบภัยจากรถไม่ได้รับการชดเชยเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้น รัฐบาลของสหราชอาณาจักรจึงมีแนวคิดที่จะบังคับให้รถยนต์ทุกคันต้องมีการทำประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่บุคคลที่สาม โดยออกกฎหมายชื่อ “Road Traffic” ใน ค.ศ. 1930 โดยกฎหมายนี้จะคุ้มครองความเสียหายที่เกิดแก่บุคคลในชีวิต และร่างกาย รวมทั้งทรัพย์สินของบุคคลที่สาม ต่อมา ค.ศ. 1933-1934, 1960 และ 1972 ได้มีการแก้ไขเพื่อขยายความคุ้มครองความเสียหายอันเกิดจากการใช้รถยนต์ให้มากยิ่งขึ้น เช่น มีบทบัญญัติการจ่ายเงินเพื่อรักษาฉุกเฉิน สหราชอาณาจักร ถือเป็นประเทศแรกที่มีการบังคับให้ทำประกันคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ แนวความคิดของกฎหมายนี้ได้ขยายไปทั่วยุโรป เพราะประเทศต่าง ๆ ได้เห็นประโยชน์จากกฎหมายดังกล่าวว่าสามารถให้หลักประกันกับผู้ที่ต้องประสบภัยจากรถ และก่อให้เกิดความเป็นธรรมในสังคมมากขึ้น¹⁸

2.1.1 ทฤษฎีความรับผิดที่เป็นฐานความคิดในการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

แนวความคิดเกี่ยวกับการละเมิดนั้นได้ก่อกำเนิดขึ้นมาเป็นเวลานานในยุคเริ่มแรกนั้น ความหมายของละเมิดอาจจะมีความแตกต่างจากปัจจุบัน โดยเฉพาะความมุ่งหมายที่ในปัจจุบันมุ่งเยียวยาผู้เสียหายให้เสมือนความเสียหายไม่ได้เกิดขึ้นเลย¹⁹ ในยุคโรมัน การละเมิด (Tort) คือหนี้ (Debt) ที่เกิดจากการกระทำที่ไม่ชอบด้วยกฎหมาย โดยไม่ได้มีการแยกความรับผิด (Liability) ว่าเป็นความรับผิดทางแพ่งหรือความรับผิดทางอาญาออกจากกันอย่างชัดเจน แต่ในปัจจุบันได้มีการแยกความรับผิดทางแพ่ง (Civil Liability) และความรับผิดทางอาญา (Criminal Liability) ออกจากกันอย่างชัดเจน เพราะวัตถุประสงค์ของกฎหมายแพ่งและกฎหมายอาญานั้นมีความแตกต่าง

¹⁷ ไกลโล สก็อตต์ พงศ์. อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 1. หน้า 94.

¹⁸ สมชาย หาญเลิศฤทธิ์. (2541). *การจ่ายค่าสินไหมทดแทนที่ไม่เป็นธรรมตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535: ศึกษากรณีมีความเสียหายเกิดแก่ผู้ประสบภัยแต่ไม่อาจทราบได้ว่ารถคันใดก่อให้เกิดความเสียหาย*. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขานิติศาสตร์, คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง. หน้า 29-30.

¹⁹ ศนันท์กรณ โสทธิพันธุ์. (2552). *คำอธิบายกฎหมายลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่ง ลากมิกควรได้* (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ: วิทยุชน. หน้า 37.

กัน²⁰ โดยความรับผิดชอบทางแพ่งที่เกิดจากการกระทำที่ไม่ชอบด้วยกฎหมาย คือ ละเมิด และด้วยการละเมิดนี้เอง เป็นการทำให้เกิดหนี้ที่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทน (Compensation) ให้แก่ผู้ถูกละเมิด

แนวคิดที่ 1 มีพื้นฐานมาจากหลักการคุ้มครองสิทธิของบุคคล (Protection of the rights of persons) ในอันที่จะไม่ถูกทำให้เสียหาย : กฎหมายละเมิดในยุคแรก “เมื่อมีความเสียหายต้องมีการชดใช้เยียวยา” แนวคิดนี้ไม่พิจารณาถึงองค์ประกอบภายในจิตใจของผู้กระทำ พิจารณาแต่ว่าเมื่อมีการกระทำขึ้นและมีผลเสียหายตามมาจะต้องมีผู้ชดใช้โดยมุ่งชดเชยแก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายโดยไม่สนใจผู้กระทำว่าได้กระทำความผิดโดยจงใจ (Deliberate) หรือกระทำประมาท (Careless) ต่อมาเมื่อบ้านเมืองได้รับอิทธิพลของศาสนามากขึ้น โดยถือว่าผู้กระทำละเมิดประพฤติดีศีลธรรมด้วย จึงมีการรับคุ้มครองประโยชน์ในการใช้เสรีภาพของบุคคล (Freedom of the Party) ซึ่งตรงกับทฤษฎีรับภัย (Disaster Theory) ของประเทศฝรั่งเศส

แนวคิดที่ 2 มีพื้นฐานจากหลักการคุ้มครองเสรีภาพของผู้กระทำความเสียหายต้องเกิดจากการกระทำที่จงใจหรือขาดความระมัดระวังเท่านั้น แนวคิดนี้พิจารณาองค์ประกอบภายในจิตใจของผู้กระทำด้วย ปลาย ค.ศ. 19 ชัดเจนมากขึ้นว่าต้องมีความผิด จึงจะรับผิดชอบ (No Liability without Fault : Fault Theory) ทฤษฎีนี้ทำให้เกิดความกล้าเสี่ยงต่อการดำเนินกิจการมากขึ้น

จากแต่เดิมนั้นถือกันว่าความรับผิดชอบในการละเมิดหากมีความเสียหายเกิดขึ้น ผู้ที่ได้ก่อความเสียหายจะต้องรับผิดชอบ โดยไม่มีสิทธิปฏิเสธความรับผิดชอบ โดยถือว่าผู้ที่ได้กระทำการใดขึ้นมาย่อมต้องรับผิดชอบต่อภัยจากการกระทำของตน ต่อมาแนวความคิดดังกล่าวได้รับอิทธิพล ทางศาสนามากขึ้น และเริ่มมีความเชื่อและถือว่าผู้ที่ทำละเมิดคือผู้ที่ทำผิดศีลธรรมด้วย ดังนั้น การที่จะพิจารณาว่าผู้ใดทำละเมิดหรือไม่ จึงต้องพิจารณาถึงองค์ประกอบภายในจิตใจ (Elements Within the Mind) ด้วย กล่าวคือ ความรับผิดชอบในทางละเมิดจะมีได้เมื่อการกระทำนั้นเป็นความผิด (Fault) ความผิดในที่นี้ คือ การที่ผู้กระทำได้กระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ทำให้ผู้อื่นเสียหายจึงต้องรับผิดชอบ ถ้าผู้กระทำผิดไม่ได้จงใจหรือประมาท หรือความผิดที่เกิดขึ้นผู้เสียหายมีส่วนก่อให้เกิดความเสียหาย หรือความเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นเพราะเหตุสุดวิสัย (Force Majeure) ผู้เสียหายก็ไม่มีสิทธิได้รับการชดใช้ค่าเสียหาย

แต่ในปัจจุบัน โลกได้เจริญรุดหน้าขึ้น ความเป็นอยู่เปลี่ยนแปลงไปความเสียหายเกิดง่ายขึ้นจากการบริโภคสินค้าและบริการหากให้ผู้เสียหายพิสูจน์ความผิดของผู้กระทำเป็นการยากจึงเกิดทฤษฎีความรับผิดชอบเด็ดขาด (Strict Liability) ขึ้น

²⁰ จี๊ด เศรษฐบุตร. (2539). *หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด* (พิมพ์ครั้งที่ 1). กรุงเทพฯ: โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 21.

ความผิด²¹ (Fault) คือ การกระทำอันมิชอบ หรือเป็นความผิด คือ ความเป็นเรื่องสภาพทางจิตใจของการกระทำของคน โดยปกติทั่วไปแล้วจะมีความรู้สึกผิดชอบชั่วดีว่าการกระทำของเขานั้นก่อให้เกิดความเดือดร้อนเสียหายต่อผู้อื่นหรือไม่ ถ้าเขารู้สึกว่าการกระทำของเขานั้นก่อให้เกิดความเดือดร้อนเสียหายต่อผู้อื่น แล้วยังกระทำอีกหรือละเลยไม่พิจารณาเสียก่อนแล้วจึงกระทำลงไป การกระทำนั้นสังคมถือว่าน่าตำหนิ หรือเป็นความผิด แต่ถ้าการกระทำของเขานั้นสังคมถือว่าไม่น่าตำหนิหรือไม่มีความผิด การกระทำนั้นก็ไม่เป็นความผิดจึงไม่ต้องรับผิด

1) การกระทำอันมิชอบหรือเป็นความผิดในทางสังคมหรือทางศีลธรรม (Moral Fault) เป็นองค์ประกอบที่แฝงอยู่ในละเมิดโดยจงใจและประมาท การกระทำนั้นก่อให้เกิดความเดือดร้อนเสียหายต่อผู้อื่น การกระทำนั้นสังคมถือว่าน่าตำหนิ หรือเป็นการกระทำที่ไม่สมควร

2) การอันมิชอบในเชิงกฎหมาย (Legal Fault) เป็นองค์ประกอบของละเมิดที่ต้องรับผิดโดยปราศจากเงื่อนไข คือ ในกฎหมายละเมิดหมายถึงพฤติกรรม หรือการกระทำที่เบี่ยงเบนไปจากประโยชน์หรือความรู้สึกอันดีงามของสังคม และประโยชน์ของสาธารณะ (Public Interest) ได้แก่ การกระทำที่ผิดไปจากบรรทัดฐานของสังคม ผิดเจตนาของกฎหมาย

องค์ประกอบของทฤษฎีความรับผิดมี 2 ประการ²² คือ

(1) องค์ประกอบทางการกระทำ ได้แก่ การกระทำโดยการเคลื่อนไหวร่างกาย หรือการไม่เคลื่อนไหวร่างกายโดยรู้สำนึกในการเคลื่อนไหวหรือไม่เคลื่อนไหวร่างกายนั้น²³ แต่เป็นการงดเว้นหน้าที่ที่จะต้องกระทำ ตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 59²⁴ และการงดเว้นนั้น ทำให้บุคคลอื่นได้รับความเสียหาย

²¹ วัชรินทร์ ปัจเจกวิญญูสกุล. (2560). พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ:ผลดีต่อประชาชนจริงหรือ. *วารสารกระทรวงยุติธรรม*, 40(4), หน้า 66.

²² ปุณนิ วงษ์สุวรรณ. (2555). *ปัญหาและอุปสรรคทางกฎหมายเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถไฟ*. สารนิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขานิติศาสตร์, คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีปทุม. หน้า 15.

²³ จิตติ ดิงศภัทย์. (2526). *คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 2 มาตรา 354 ถึง มาตรา 452 ว่าด้วยมูลหนี้* (พิมพ์ครั้งที่ 5). กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์เรือนแก้วการพิมพ์. หน้า 177.

²⁴ มาตรา 59 บุคคลจะต้องรับผิดในทางอาญาก็ต่อเมื่อได้กระทำโดยเจตนา เว้นแต่จะได้กระทำโดยประมาทในกรณีที่ถูกกฎหมายบัญญัติให้ต้องรับผิดเมื่อได้กระทำโดยประมาท หรือเว้นแต่ในกรณีที่ถูกกฎหมายบัญญัติไว้โดยชัดแจ้งให้ต้องรับผิดแม้ได้กระทำโดยไม่มีเจตนา

กระทำโดยเจตนา ได้แก่กระทำโดยรู้สำนึกในการที่กระทำและในขณะที่เดียวกันผู้กระทำประสงค์ต่อผล หรือย่อมเล็งเห็นผลของการกระทำนั้น

ถ้าผู้กระทำมิได้รู้ข้อเท็จจริงอันเป็นองค์ประกอบของความผิด จะถือว่าผู้กระทำประสงค์ต่อผล หรือย่อมเล็งเห็นผลของการกระทำนั้นมิได้

(2) องค์ประกอบทางจิตใจ ได้แก่ การกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ โดยทฤษฎีนี้ก่อให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติ กล่าวคือ ผู้เสียหายต้องพิสูจน์ให้ได้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นผู้ที่ก่อให้เกิดความเสียหายกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ

หลักการตามทฤษฎีนี้ก่อให้เกิดความยุ่งยากแก่ผู้ที่ต้องประสบภัยจากรถที่มีหน้าที่ต้องพิสูจน์ความผิดของผู้ที่ก่อให้เกิดความเสียหาย ถ้าพิสูจน์ความผิดของผู้ก่อความเสียหายไม่ได้ ก็จะเป็นผลให้ผู้ประสบภัยไม่ได้รับการชดเชยค่าเสียหาย

แต่มีข้อยกเว้น กรณีที่ผู้กระทำมีอำนาจกระทำได้ตามกฎหมาย เรียกว่า นิรโทษกรรม (Amnesty) คือ การกระทำที่ชอบหรือทำไว้โดยชอบนั้นมีทั้งการกระทำที่เป็นละเมิดและไม่เป็นละเมิด

- 1) การป้องกันและกระทำตามคำสั่งอันชอบด้วยกฎหมาย
- 2) การกระทำเพื่อบำบัดปัดป้องภัยอันตรายโดยฉุกเฉิน
- 3) การป้องกันสิทธิของตน (Protection of their rights)
- 4) การป้องกันความเสียหายจากสัตว์
- 5) การกระทำตามจารีตประเพณีหรือหลักการกระทำที่สังคมยอมรับ เช่น ครูทำโทษนักเรียน

6) ผู้เสียหายยินยอม โดยความยินยอมทำให้ไม่เป็นการละเมิด (Consent does not violate) เช่น คนไข้ยอมให้แพทย์ผ่าตัดรักษาโรค

7) การปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ของรัฐ เช่น การตรวจค้น การจับกุม อาจรับผิดฐานละเมิดตามพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่

ความรับผิดทางละเมิด²⁵ (Tortious Liability)

ละเมิด (Tort) คือ การประทุษร้ายหรือการกระทำในทางแพ่ง (a species of civil injury or wrong) กฎหมายแพ่งเป็นกฎหมายเอกชน มีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันสิทธิของเอกชนที่มีต่อกัน โดยบุคคลที่ต้องเสียหายบังคับสิทธิของตนเองแก่ผู้ก่อความเสียหาย หรือผู้ที่ต้องรับผิดเป็นการบังคับให้คืนสู่สภาพก่อนมีการละเมิดเกิดขึ้นเท่าที่จะเป็นไปได้

กระทำโดยประมาท ได้แก่กระทำความผิดมิใช่โดยเจตนา แต่กระทำโดยปราศจากความระมัดระวังซึ่งบุคคลในภาวะเช่นนั้นจักต้องมีตามวิสัยและพฤติการณ์ และผู้กระทำอาจใช้ความระมัดระวังเช่นว่านั้นได้แต่หาได้ใช้ให้เพียงพอไม่

การกระทำ ให้หมายความรวมถึงการให้เกิดผลอันหนึ่งอันใดขึ้น โดยงดเว้นการที่จักต้องกระทำเพื่อป้องกันผลนั้นด้วย

²⁵ สมชาย หาญเลิศฤทธิ์. อ่างแล้ว เจริญรอดที่ 18. หน้า 29-30.

ความรับผิดทางละเมิดเกิดจากการล่วงละเมิด (Breach of Duty) หมายความว่า บุคคลทั่วไปย่อมมีสิทธิที่จะไม่ให้ผู้ใดมาทำละเมิดตน ผู้ใดมากระทำการอันใดอันเป็นการล่วงละเมิดสิทธิหน้าที่ซึ่งกฎหมายกำหนดให้มีต่อบุคคลอื่น ทำให้บุคคลอื่นได้รับความเสียหาย ผู้เสียหายมีสิทธิเรียกค่าเสียหายจากผู้กระทำละเมิดเพื่อชดใช้แก่ตน แต่ความเสียหายที่เกิดขึ้นต้องมีความสัมพันธ์กับความผิด กล่าวคือ ความเสียหายต้องเกิดจากความรับผิดของผู้ก่อเหตุ ผู้เสียหายจึงจะมีสิทธิได้รับการชดใช้จากผู้ก่อเหตุ แต่ถ้าผู้เสียหายได้มีส่วนกระทำให้เกิดความเสียหายด้วย หรือความเสียหายเกิดจากเหตุสุดวิสัย ผู้เสียหายไม่มีสิทธิได้รับการชดใช้ค่าเสียหาย

แต่จากข้อจำกัดของทฤษฎีความรับผิดตามหลักกฎหมายละเมิด ไม่เพียงพอต่อการคุ้มครองผู้ที่ได้รับความเสียหายได้ทุกกรณี โดยเฉพาะความเสียหายที่เกิดจากยานพาหนะซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิตและทรัพย์สินทั้งของผู้ขับขี่เองและของผู้โดยสาร โดยเฉพาะผู้โดยสารที่เป็นเด็กทำให้เกิดทฤษฎีทางกฎหมายใหม่ ๆ ขึ้น เพื่อให้ผู้ประสพภัยได้รับการคุ้มครองมากขึ้น

2.1.2 ทฤษฎีรับภัยที่นำมาปรับใช้กับผู้ประสพภัยจากรถ

ทฤษฎีรับภัย²⁶ (Theory of Risk) หรือเรียกอีกอย่างหนึ่งว่า ทฤษฎีรับภัยที่สร้างขึ้น (Théorie du risque) ถือว่า เมื่อมนุษย์ได้กระทำการใด ๆ แล้วย่อมเป็นการเสี่ยงภัย กล่าวคือ อาจมีผลดีหรือผลร้ายก็ได้ โดยที่ผู้กระทำก็ต้องรับผลแห่งการเสี่ยงภัยนั้น ถ้ามีภัยหรือความเสียหายเกิดขึ้น ซึ่งเป็นการนำเอาหลักความผิดออกจากหลักเกณฑ์ละเมิด กล่าวคือ นอกจากไม่ต้องด้วยวัตถุประสงค์แห่งการเยียวยาตามกฎหมายแพ่ง และไม่มีขอบเขตกำหนดโดยกฎหมายแล้วยังไม่เปิดโอกาสให้มีการดำเนินกระบวนการพิจารณาความรับผิดด้วยความยุติธรรมอันเป็นเกณฑ์พื้นฐานของความรับผิดอีกด้วย ทฤษฎีนี้มีส่วนดีในเรื่องการคุ้มครองช่วยเหลือผู้เสียหายซึ่งมีฐานะทางเศรษฐกิจต่ำกว่าผู้ก่อให้เกิดความเสียหาย²⁷

ในระยะแรกกฎหมายลักษณะละเมิดมีความมุ่งหมายเพื่อให้ผู้ก่อความเสียหายแก่ผู้อื่นต้องชดใช้ค่าเสียหาย โดยมีได้ค่านิ่งว่าผู้กระทำผิดจะต้องกระทำความผิดด้วย เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นจะรู้ว่าผู้ใดเป็นผู้ก่อขึ้นก็ถือว่าผู้นั้นเป็นผู้ละเมิด ไม่ว่าการกระทำที่ก่อความเสียหายจะผิดหรือถูก เพราะถือว่ามนุษย์เราเมื่อได้กระทำการใด ๆ ขึ้นแล้วย่อมเป็นการเสี่ยงภัยอย่างหนึ่ง กล่าวคือ อาจมีผลดีหรือผลเสียก็ได้ ผู้กระทำจะต้องรับผลแห่งการเสี่ยงภัยนั้นถ้ามีภัยคือความเสียหายเกิดขึ้น ผู้นั้นก็ต้องรับเคราะห์และความเสียหายนั้น ซึ่งเรียกว่า “ทฤษฎีรับภัย

²⁶ เกรียงไกร ทองพันธ์. (2539). *การเมืองเรื่องพระราชบัญญัติผู้ประสพภัยจากรถ*. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขารัฐศาสตร์, คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง. หน้า 45.

²⁷ สายสุตา นิงสานนท์. (2525). *ความรับผิดเด็ดขาดในกฎหมายลักษณะละเมิด*. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขานิติศาสตร์, คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 39.

(Theory of Risk)” คือผู้ก่อให้เกิดความเสียหายอาจต้องรับผิดชอบ แม้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นไม่ใช่ความผิดของตน โดยกฎหมายมีความมุ่งหมายเพื่อให้ผู้ก่อความเสียหายแก่ผู้อื่นต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหาย โดยไม่คำนึงถึงว่าผู้ที่ก่อความเสียหายนั้นจะมีความผิดตามกฎหมายหรือไม่ ซึ่งเป็นการนำเอาหลักความผิดออกจากหลักเกณฑ์ละเมิด กล่าวคือ นอกจากไม่ต้องด้วยวัตถุประสงค์แห่งการเยียวยาตามกฎหมายแพ่ง และไม่มีขอบเขตกำหนดโดยกฎหมายแล้วยังไม่เปิดโอกาสให้มีการดำเนินกระบวนการพิจารณาความรับผิดชอบด้วยความยุติธรรมอันเป็นเกณฑ์พื้นฐานของความรับผิดชอบอีกด้วย ทฤษฎีนี้มีส่วนดีในเรื่องการคุ้มครองช่วยเหลือผู้เสียหายซึ่งมีฐานะทางเศรษฐกิจต่ำกว่าผู้ก่อให้เกิดความเสียหาย โดยมีเหตุผลมาสนับสนุน 2 ประการ คือ

ประการแรก เหตุผลทางกฎหมาย ผลแห่งความรับผิดชอบทางละเมิด คือ การบังคับให้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนความเสียหายมิใช่เป็นการลงโทษ เช่น ความรับผิดทางอาญา (Criminal Liability) ดังนั้น กฎเกณฑ์เรื่องละเมิดไม่ควรคำนึงถึงความผิดเช่นเดียวกับกฎเกณฑ์ทางอาญา เพียงแต่เป็นผู้ก่อความเสียหายก็ควรถือเป็นการละเมิดแล้ว

ประการที่สอง เหตุผลทางพฤติกรรม ผู้ถือทฤษฎีรับภัยได้อ้างว่าเมื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นแม้จะหาผู้รับผิดชอบมิได้ก็ไม่ควรให้ผู้เสียหายเป็นผู้รับเคราะห์ โดยที่ความเสียหายมิได้เกิดจากการกระทำของเขา ผู้ก่อความเสียหายต่างหากที่เป็นผู้ควรรับเคราะห์ ซึ่งจะเป็นการยุติธรรมดีกว่าให้ผู้เสียหายที่เป็นผู้อยู่เฉย ๆ ได้รับความเสียหาย และการหาตัวผู้รับภัยก็เป็นของไม่ยากเพียงแค่พิจารณาว่าภัยนั้นเป็นผลเพราะเหตุใด และเหตุใดใครเป็นผู้ก่อ ผู้นั้นก็ควรเป็นผู้รับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทน แต่การหาตัวผู้กระทำความผิดจะต้องพิจารณาว่าการกระทำใดเป็นผิด ซึ่งนับว่าเป็นการยากยิ่งไม่น้อยเพราะสิ่งใดผิดหรือไม่ผิด เป็นปัญหาที่เปลี่ยนแปลงไปแล้วแต่ท้องถิ่นและสมัย แตกต่างกับการหาเหตุของความเสียหายซึ่งยอมใช้ได้ทุกท้องถิ่นและทุกสมัยต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น²⁸

ทฤษฎีรับภัย ได้พัฒนาขึ้นเนื่องจากปัญหาการพิสูจน์ความผิดตามทฤษฎีความผิด และจากความไม่เป็นธรรมของทฤษฎีความผิด แนวความคิดมาจากบุคคลใดก็ตามที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่น จะต้องชดใช้ค่าเสียหายให้แก่เขาทุกกรณีไป โดยไม่คำนึงถึงความผิดของผู้กระทำ

แม้ว่าทฤษฎีรับภัยจะมีการดำเนินกระบวนการพิจารณาความรับผิดชอบด้วยความยุติธรรมอันเป็นเกณฑ์พื้นฐานของความผิด แต่สำหรับในสังคมปัจจุบันซึ่งมีความเจริญก้าวหน้าทางเทคโนโลยีทำให้กรรมวิธีการผลิตมีความซับซ้อนยิ่งขึ้น และส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้น หลักการของทฤษฎีนี้จึงเหมาะสมในการนำมาใช้เพื่อเยียวยาความรับผิดทางแพ่งในคดีที่เกี่ยวกับสุขภาพและสิ่งแวดล้อม

²⁸ สมชาย หาญเลิศฤทธิ์. อ่างแล้ว เจริงรรถที่ 18. หน้า 28.

2.1.3 ทฤษฎีความรับผิดเคร่งครัดที่นำมาปรับใช้กับผู้ประสบภัยจากรถ

ความรับผิดโดยเคร่งครัด²⁹ (Strict Liability) มีชื่อเรียกต่าง ๆ กัน คือ ความรับผิดโดยไม่มี ความผิด (Liability Without Fault) ความรับผิด โดยผลของกฎหมาย (Liability a imposed by the law) หรือความรับผิดโดยเด็ดขาด (Absolute Liability) ซึ่งหมายถึง ความรับผิดที่ผู้กระทำต้องรับผิด ทั้งที่ไม่มี ความผิด กล่าวคือ ไม่ว่าผู้ก่อให้เกิดความเสียหายจะกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ การกระทำโดยเจตนาดีหรือเจตนาร้าย และไม่ว่าผู้กระทำจะรู้หรือไม่รู้ถึงการกระทำนั้นหรือไม่ก็ตาม ผู้กระทำก็ไม่พ้นความรับผิด หากความเสียหายนั้นเกิดจากการกระทำของผู้กระทำแล้วผู้กระทำ ย่อมมีความรับผิดเพื่อละเมิดอันเป็นพื้นฐานความรับผิดเพื่อละเมิดที่เรียกว่าความรับผิดโดย ปราศจากความผิด หรือ “Liability Without Fault”³⁰

นักนิติศาสตร์ชื่อท่าน Saleilles ซึ่งเป็นผู้ให้กำเนิดทฤษฎีรับภัย ได้อธิบายไว้ว่าหลักเกณฑ์ ความรับผิดทางละเมิดมีองค์ประกอบอยู่สองอย่างเท่านั้น คือ ความเสียหาย และความสัมพันธ์ แห่งเหตุและผลระหว่างการกระทำของผู้กระทำละเมิดกับความเสียหาย กล่าวอีกนัยหนึ่งว่า การ จะหาผู้กระทำละเมิดได้นั้น ก็คือการหาผู้ที่ก่อให้เกิดความเสียหาย เพราะผู้ก่อคือผู้กระทำละเมิด กล่าวคือ หากผู้ใดกระทำผู้หนึ่งก็ต้องรับภัยแห่งการกระทำนั้นไปด้วย³¹ ต่อมา ทฤษฎีในการกำหนด ความรับผิดทางละเมิดนี้ ได้เปลี่ยนเป็นความรับผิดที่อยู่บนพื้นฐานของความผิดตามทฤษฎีความผิด และเมื่อสภาพความเป็นอยู่ของมนุษย์ได้เปลี่ยนแปลงไป หลักความรับผิดทางละเมิดที่ความผิดนั้น ได้ขาดความเหมาะสมทฤษฎีเกี่ยวกับความรับผิดทางละเมิดก็กลับไปสู่หลักเดิมที่ถือว่า เมื่อ มีความเสียหายย่อมต้องมีความรับผิด โดยไม่ต้องอาศัยความผิด แต่เรียกชื่อใหม่ว่า “ความรับผิด เด็ดขาด (Definitive Liability)”

รากฐานแห่งแนวคิดของทฤษฎีนี้เริ่มมาจาก การที่ทฤษฎีความรับผิดตามกฎหมายละเมิด ผู้ประสบภัยอาจไม่ได้รับการคุ้มครองอย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากปัญหาการพิสูจน์ความผิด ถ้ายังใช้หลักคุ้มครองผู้เสียหายตามหลักละเมิดอยู่ แน่แน่นอนว่าไม่สามารถบรรเทาความเสียหายให้กับ ผู้เสียหายได้ดีเท่ากับความรับผิดโดยเคร่งครัด ทฤษฎีนี้เป็นการอุดช่องว่างของทฤษฎีความผิด ที่ใช้อยู่ในกฎหมายละเมิด โดยเป็นการลดภาระของผู้เสียหายในการนำสืบถึงความจงใจ และ ประมาทเลินเล่อของผู้ประสบภัย เพื่อให้การคุ้มครองผู้เสียหายจากอุบัติเหตุมีความเป็นธรรม สะดวก และรวดเร็วยิ่งขึ้น

²⁹ 24 Dam, C. C. van. (2006). European tort law. Oxford: Oxford University Press. pp. 409.

³⁰ ปรีดี วงษ์สุวรรณ. อ่างแล้ว เจริญรถที่ 22. หน้า 18.

³¹ จี๊ด เศรษฐบุตร. (2522). *หลักกฎหมายแพ่ง ลักษณะละเมิด* (พิมพ์ครั้งที่ 4). กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัย ธรรมศาสตร์. หน้า 108.

ความรับผิดชอบ หรือทฤษฎีรับภัยนี้ ถือหลักโดยให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าบุคคลอาจต้องรับผิดชอบทางละเมิดแม้ไม่ได้กระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ที่ว่าเด็ดขาดนั้น ก็คือไม่ต้องคำนึงถึงองค์ประกอบภายในจิตใจหรือสภาพทางจิตใจ ความรับผิดชอบหรือทฤษฎีรับภัยเป็นทฤษฎีที่กำหนดว่า หลักเกณฑ์แห่งความรับผิดชอบทางละเมิดนั้น ไม่จำเป็นที่ผู้กระทำละเมิดจะต้องมีความผิดด้วย เมื่อความเสียหายเกิดขึ้น และรู้ว่าผู้ใดเป็นผู้ทำหรือผู้ก่อแล้ว ก็ควรถือว่าผู้นั้นเป็นผู้ละเมิด ไม่ว่าการกระทำที่ก่อความเสียหายนั้นจะถูกหรือผิดกฎหมาย เพราะถือว่ามนุษย์เราเมื่อได้กระทำการใด ๆ ขึ้นแล้วย่อมเป็นการเสี่ยงภัยอย่างหนึ่ง คืออาจมีผลดีก็ได้หรือผลร้ายก็ได้ ผู้กระทำก็จะต้องรับผลแห่งการเสี่ยงภัยนั้น ถ้ามีภัยคือความเสียหายเกิดขึ้น เขาก็จะต้องรับเคราะห์ และต้องรับความเสียหายนั้น โดยความเสียหายต้องเป็นภัยไปกับเขา³² แต่อย่างไรก็ตาม ความรับผิดชอบทางละเมิดที่น่าจะถือว่าเป็นความรับผิดชอบเด็ดขาดโดยสิ้นเชิงเสียเลยทีเดียวก็ไม่ได้ เพราะจำเลยผู้กระทำละเมิดอาจนำสืบแก้ตัวเพื่อหักล้างข้อสันนิษฐานในกฎหมายได้อีก³³ หมายความว่า จำเลยมีสิทธินำพยานมาสืบหรือแสดงให้ศาลเชื่อว่า คดีของจำเลยมีพยานหลักฐานที่มีน้ำหนักน่าเชื่อถือมากกว่าพยานหลักฐานของโจทก์ได้ การกำหนดความรับผิดชอบทางละเมิด ตามกฎหมายของประเทศต่าง ๆ ได้เริ่มจากการกำหนดให้ผู้กระทำละเมิดต้องรับผิดชอบเมื่อมีความเสียหาย ซึ่งเป็นแนวความคิดเดิมที่เรียกว่า ทฤษฎีรับภัย (Theory of Risk or Responsibility for risk)³⁴ ต่อมา ทฤษฎีในการกำหนดความรับผิดชอบทางละเมิดนี้ได้เปลี่ยนเป็นความรับผิดชอบที่อยู่บนพื้นฐานของความผิดตามทฤษฎีความผิด และเมื่อสภาพความเป็นอยู่ของมนุษย์ได้เปลี่ยนแปลงไป หลักความรับผิดชอบทางละเมิดที่ความผิดนั้นได้ขาดความเหมาะสมทฤษฎีเกี่ยวกับความรับผิดชอบทางละเมิดก็กลับไปสู่หลักเดิมที่ถือว่าเมื่อมีความเสียหายย่อมต้องมีความรับผิดชอบโดยไม่ต้องอาศัยความผิด แต่เรียกชื่อใหม่ว่า “ความรับผิดชอบเด็ดขาด” หรือ “ความรับผิดชอบโดยเคร่งครัด”

ความรับผิดชอบโดยเคร่งครัด หมายถึง ความรับผิดชอบของบุคคลกับความเสียหายที่เกิดขึ้น ซึ่งต้องรับผิดชอบเพราะกฎหมายบัญญัติให้ต้องรับผิดชอบ ดังนั้น การบัญญัติของกฎหมายว่ากรณีใดบุคคลจะต้องรับผิดชอบโดยเคร่งครัด จึงต้องบัญญัติอย่างมีเหตุผลและจำกัดขอบเขตไว้อย่างเหมาะสม และควรนำมาใช้ในกรณีที่ยากต่อการพิสูจน์หรือหาความผิดของบุคคลได้ การบัญญัติกฎหมายตาม

³² อนันต์ จันทโรภากร. (2531). โครงสร้างพื้นฐานกฎหมายลักษณะละเมิด. *รวมบทความในโอกาสครบรอบ 60 ปี ดร. ปรีดี เภษมทรัพย์*, 1(1), หน้า 106.

³³ สายสุดา นิงสานนท์. (2525). *ความรับผิดชอบเด็ดขาดในกฎหมายลักษณะละเมิด*. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขานิติศาสตร์, คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. บทคัดย่อ หน้า ง-จ.

³⁴ อนันต์ จันทโรภากร. อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 32. หน้า 106.

ทฤษฎีความรับผิดโดยเคร่งครัดก็เพื่อเป็นหลักประกันให้แก่คนในสังคมมิให้ต้องรับเคราะห์กรรม³⁵ ทฤษฎีความรับผิดโดยเคร่งครัดนี้ เกิดจากแนวคิดทางกฎหมายที่ว่า “ผู้ใดก่อความเสียหายผู้นั้นต้องจ่าย (Whoever causes damage, he must pay)” โดยถือว่าเป็นหน้าที่โดยเคร่งครัดที่ผู้กระทำ จะต้องระมัดระวังมิให้การกระทำของตนเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตราย หรือความเสียหาย และเมื่อมีอันตราย หรือความเสียหายเกิดขึ้น ผู้ได้รับความเสียหายก็ไม่จำเป็นต้องพิสูจน์ให้เห็นถึงความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำกับผลที่เกิดขึ้นว่าเกิดจากความจงใจหรือประมาทเลินเล่อหรือไม่ เพียงแต่แสดงให้เห็นว่า มีความเสียหายเกิดขึ้นจริงก็พอ ในขณะที่เดียวกันผู้กระทำเองกลับมีภาระที่ต้องพิสูจน์ให้ได้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้น มิได้เกิดจากการกระทำของตนเอง โดยไม่คำนึงถึงความสัมพันธ์ระหว่างเหตุและผลของการกระทำตามทฤษฎีเงื่อนไข (Conditional Theory) หรือ ทฤษฎีมูลเหตุเหมาะสม (Reasonable Theory) ในหลักกฎหมายละเมิดแต่ประการใด เพราะถือว่าเป็นความรับผิดโดยเคร่งครัดที่ผู้ถูกกล่าวหาจะต้องไม่กระทำให้ผู้อื่นได้รับความเสียหายจากการกระทำของตนเอง³⁶

เหตุผลของการกำหนดให้มีความรับผิดเด็ดขาดนี้ขึ้น เนื่องจากความเสียหายที่เกิด อาจเกิดจากเหตุการณ์บางอย่างที่เกิดขึ้นง่าย หรือเกิดขึ้นบ่อย และผู้ก่อให้เกิดความเสียหายไม่มีความผิดตามกฎหมาย หรือผู้เสียหายไม่สามารถพิสูจน์ความผิดของผู้ก่อให้เกิดความเสียหายได้ ทำให้ผู้เสียหายไม่ได้รับการชดเชยเยียวยา

ทฤษฎีนี้เป็นการตัดสิทธิและเสรีภาพของผู้ถูกกล่าวหาว่ากระทำละเมิด โดยปิดปากไม่ให้ปฏิเสธว่าไม่ได้กระทำ ไม่ว่าจะโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ โดยเน้นการคุ้มครองสิทธิเสรีภาพ (Fundamental Rights and Freedom) ของประชาชน โดยรวม และเพื่อสาธารณะประโยชน์ ทฤษฎีนี้ได้แก้ไขข้อบกพร่องของกฎหมายละเมิดเรื่องการพิสูจน์ความผิด (Proof of Fault) ของผู้ก่อให้เกิดความเสียหาย โดยหลักการการพิสูจน์ความผิด หรือเรียกว่า Res Ipsa Loquitur ไปให้ผู้ถูกกล่าวหา โดยผู้ถูกกล่าวหาต้องพิสูจน์ให้ได้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเกิดจากเหตุสุดวิสัย ด้วยเหตุผลว่าต้องการคุ้มครองผู้เสียหาย และสิ่งที่ก่อให้เกิดความเสียหายมักจะอยู่ในการควบคุมของผู้ก่อเหตุ ทำให้ผู้เสียหายยากที่จะพิสูจน์ความผิดของผู้ก่อภัย (Insurgent)

³⁵ Von Mehren. (2527). supra note 9 p.590. อ้างในบทความของ ภัทธศักดิ์ วรรณแสง. ความรับผิด เพื่อละเมิด ตามประมวลกฎหมายแพ่งพาณิชย์. *วารสารนิติศาสตร์*, 4(1). หน้า 78.

³⁶ สุนีย์ มัลลิกะมาลย์. (2531). *การศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดตั้งกองทุนทดแทนความเสียหายต่อสุขภาพจากมลพิษ*. รายงานผลการวิจัยของคณะนิติศาสตร์ร่วมกับสถาบันวิจัยสภาวะแวดล้อมและมูลนิธิญี่ปุ่น. หน้า 98.

ในประเทศอังกฤษได้มีคดีหนึ่งเกิดขึ้นใน ค.ศ. 1868 ซึ่งถือว่าเป็นบรรทัดฐานของทฤษฎีความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict Liability) คือ คดี Rylands V. Fletcher³⁷ ข้อเท็จจริงมีอยู่ว่าโจทก์และจำเลยมีที่ดินติดต่อกัน โจทก์ใช้ที่ดินของตนทำเหมืองถ่านหิน ส่วนที่ดินของจำเลยเคยได้มีการทำเหมืองแร่มาก่อน แต่ได้เลิกกิจการมานานแล้ว และมีการขุดอุโมงค์เป็นช่องทางเดินติดต่อกับเหมืองแร่ในที่ดินของโจทก์ โดยจำเลยไม่ทราบว่าอุโมงค์อยู่ใต้ดิน ต่อมาจำเลยได้ก่อสร้างอ่างเก็บน้ำในที่ดินของตน เพื่อจ่ายน้ำไปสู่โรงงานของตนในที่ดินแปลงเดียวกัน โดยว่าจ้างผู้รับเหมาให้เป็นผู้สร้างอ่างเก็บน้ำ ด้วยความประมาทเลินเล่อของผู้รับเหมาในการคำนวณอ่างเก็บน้ำอย่างพอเพียง โดยที่จำเลยไม่ทราบและมีได้ประมาทเลินเล่อด้วย เมื่ออ่างเก็บน้ำสร้างเสร็จและเริ่มใช้งาน อ่างเก็บน้ำนั้นไม่อาจจะกั้นน้ำได้ น้ำจึงไหลผ่านที่ดินจำเลยเข้าไปในอุโมงค์และเข้าไปในที่ดินของโจทก์ซึ่งอยู่ติดกันจนน้ำท่วมเหมืองถ่านหินของโจทก์ได้รับความเสียหาย โจทก์จึงฟ้องเรียกค่าเสียหายจากจำเลย ท่านผู้พิพากษา แบล็คเบิร์น (Blackburn) ได้วางหลักเกณฑ์ว่า “การที่บุคคลหนึ่งบุคคลใดนำสิ่งหนึ่งสิ่งใดหรือก่อสร้างสิ่งหนึ่งสิ่งใดขึ้นในที่ดินของตน หรือมีหน้าที่ดูแลสิ่งหนึ่งสิ่งใด เพราะสิ่งของนั้นอยู่ในที่ดินของตน บุคคลนั้นมีหน้าที่โดยเด็ดขาดที่จะต้องดูแลรักษาทรัพย์สินนั้น และต้องรับผิดชอบในความเสียหายอันเกิดจากสิ่งนั้นทุกกรณีไป” จำเลยจึงต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นแม้ว่าจะไม่ได้กระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ

การพิจารณาความรับผิดของผู้กระทำละเมิด จึงไม่จำเป็นต้องพิจารณาถึงเจตนาภายในจิตใจของผู้กระทำ กล่าวโดยสรุปคือ บุคคลอาจรับผิดทางละเมิดได้ แม้ไม่ได้กระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ซึ่งผู้เสียหายมีภาระการพิสูจน์เพียงว่าความเสียหายเกิดขึ้นเพราะตัวทรัพย์สิน และพิสูจน์ฐานะของบุคคลที่จะต้องรับผิด³⁸ แต่ผู้กระทำละเมิดไม่สามารถพิสูจน์หักล้างได้ว่าตนไม่จงใจหรือประมาทเลินเล่อ คงพิจารณาเพียงว่าความเสียหายดังกล่าวเป็นผลมาจากการกระทำของผู้กระทำละเมิดเท่านั้น

ดังนั้น การที่บุคคลหนึ่งก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอีกคนหนึ่ง แม้จะเป็นอุบัติเหตุโดยแท้หรือแม้แต่การป้องกันตน บุคคลนั้นก็ต้องชดเชยค่าเสียหายโดยไม่คำนึงถึงความสูญเสียและความเสียหายของกลุ่มก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรม จึงพัฒนาเป็นทฤษฎีความรับผิดเด็ดขาดแต่อย่างไรก็ตาม ทฤษฎีความรับผิดเด็ดขาดก็ยังมีจุดอ่อนที่ว่า แม้ให้ผู้กระทำให้เกิดความเสียหายต้องรับผิดโดยไม่จงใจหรือประมาทเลินเล่อ แต่ไม่รวมถึงกรณีเหตุสุดวิสัย กล่าวคือ ถ้าผู้ก่อให้เกิด

³⁷ Rylands V. Fletcher, 1868. L.R. 3 H.L. 330. Prosser อ้าง ใน William L. (1978). Law of Torts (4th ed.). Minnesota: West Publishing Co. pp. 505-506.

³⁸ จันทิมมา ก่อนจันทรเทศ. (2554). *ความเสียหายอันเกิดจากโรงเรือน*. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขา นิติศาสตร์, คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 15.

ความเสียหาย สามารถพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเป็นเพราะเหตุสุดวิสัย (Force Majeure) ผู้นั้นไม่ต้องรับผิดชอบ รวมทั้งถ้าผู้เสียหายมีส่วนก่อให้เกิดความเสียหาย ผู้นั้นไม่มีสิทธิได้รับค่าเสียหาย³⁹

2.1.4 ทฤษฎีชดใช้ค่าเสียหายโดยไม่มี ความผิดที่นำมาปรับใช้เพื่อเยียวยาความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยจากรถ

ทฤษฎีชดใช้ค่าเสียหายโดยไม่มี ความผิด⁴⁰ (Theory of No Fault Compensation) คือ การที่ผู้ประสบภัยมีสิทธิได้รับการชดใช้ค่าเสียหาย แม้ผู้ที่ก่อให้เกิดความเสียหายไม่มี ความผิดตามกฎหมาย หรือแม้ความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเป็นเพราะเหตุสุดวิสัย ตัวอย่างเช่น คดี Faith Ann Glynn รัฐมิชิแกน เป็นคดีที่เด็กอายุ 13 ปี จักรยานแล้วถูกรถยนต์ที่วิ่งตามหลังชน ทำให้เด็กได้รับบาดเจ็บทางสมอง บริษัทประกันภัยต้องจ่ายเงินค่ารักษาพยาบาล แม้ว่าเธอจะไม่ได้ขับรถยนต์ เพราะถือว่าครอบคลุมผู้ขับขี่รถจักรยานที่ประสบภัยจากรถยนต์ด้วย

หลักสำคัญของทฤษฎีชดใช้ค่าเสียหายโดยไม่มี ความผิด

- 1) ต้องมีการชดใช้ค่าเสียหายทันทีที่ความเสียหายเกิดขึ้น
- 2) ไม่ต้องรอการพิสูจน์ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นว่าเป็นเพราะของฝ่ายใด
- 3) ความเสียหายที่เกิดขึ้นแม้ไม่มีฝ่ายใดที่เป็นฝ่ายผิด หรือเป็นเพราะเหตุสุดวิสัย ผู้ซึ่งได้รับความเสียหายก็ยังคงยังมีสิทธิได้รับการเยียวยาความเสียหาย
- 4) ไม่ตัดสิทธิของผู้เสียหายที่จะพิสูจน์ความผิดตามกฎหมายละเมิด โดยประเทศต่าง ๆ ได้นำทฤษฎีนี้มาใช้ตั้งแต่ ค.ศ. 1970 เป็นต้นมา (ซึ่งต่อมาประเทศไทยได้นำเอาหลักนี้มาตราเป็นพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ) ทฤษฎีนี้แบ่งออกเป็น 2 ระบบ คือ

(1) การจ่ายค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดแบบแท้ (Pure No Fault) หลักการดังกล่าวนี้ บังคับให้เจ้าของรถทำประกันภัยประเภท “การประกันภัยการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน (Compensation Insurance)” โดยกำหนดว่ารถยนต์ที่นำมาจดทะเบียนต้องมีการประกันภัยประเภทนี้ มิฉะนั้น เจ้าของรถจะต้องถูกลงโทษทางอาญาอย่างหนัก และกำหนดว่าผู้ประสบภัยที่ได้รับความเสียหายจากรถมีสิทธิที่จะได้รับการชดใช้ค่าเสียหาย โดยไม่คำนึงว่าเป็นความผิดของฝ่ายใด กล่าวคือ ไม่ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้น จะเป็นความผิดของผู้เสียหายเอง ผู้อื่น หรือเป็นเพราะเหตุสุดวิสัย แต่หลักการตามทฤษฎีนี้ จะยกเลิกหลักความรับผิดชอบทางละเมิดในส่วนที่ใช้กับคดีแพ่งเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางรถยนต์โดยสิ้นเชิง

³⁹ สุนีย์ มัลลิกะมาลย์. อ่างแล้ว เจริญรอดที่ 36. หน้า 98.

⁴⁰ สิทธิโชค ศรีเจริญ. (2528). *ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์* (พิมพ์ครั้งที่ 1). กรุงเทพฯ: ประชุมทองการพิมพ์. หน้า 66.

(2) การจ่ายค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดแบบประยุกต์⁴¹ (Modified No Fault) หลักการดังกล่าวนี้เป็นการชดใช้ค่าเสียหายโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิด (No Fault) เช่นเดียวกับการจ่ายค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดแบบแท้ (Pure No Fault) แต่ไม่เป็นการยกเลิกหลักการตามกฎหมายละเมิด ที่ให้ผู้ประสพภัยหรือผู้มีสิทธิตามกฎหมายสามารถเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้ต้องรับผิดชอบตามหลักกฎหมายละเมิดได้อีก เช่น เมื่อผู้รับประกันภัยได้ชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสพภัยไปแล้วถ้าไม่สามารถรับช่วงสิทธิผู้ประสพภัยไปเรียกร้องจากผู้ต้องรับผิดชอบก็จะก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมที่ผู้ซึ่งต้องรับผิดชอบตามกฎหมายไม่ต้องรับผิดชอบตามกฎหมายใด ๆ เลย

เนื่องจากอุบัติเหตุเกี่ยวกับรถนั้น มักจะเป็นการกระทำละเมิด ซึ่งเป็นเรื่องที่ยุ่งยากในการพิสูจน์ความผิดและพิสูจน์ค่าเสียหาย เนื่องจากมีความซับซ้อนและต้องใช้เวลาค่อนข้างมาก ด้วยเหตุนี้จึงได้มีการประกันภัยแบบใหม่ที่เรียกว่า “การประกันภัยความเสียหายระบบไม่มีความผิด (No-Fault Insurance)” ซึ่งเป็นการประกันภัยประเภทที่บริษัทผู้รับประกันภัยต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ซึ่งได้แก่ ค่ารักษาพยาบาล และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ จำนวนเป็นราคาราคาเงินได้ให้แก่ผู้เสียหายที่ประสพภัยจากรถ ไม่ว่าผู้เอาประกันภัยจะเป็นฝ่ายผิดหรือไม่ก็ตาม ซึ่งการนำหลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ต้องรอพิสูจน์ความผิดนี้ ทำให้ผู้ประสพภัยจากรถ หรือผู้ได้รับความเสียหายได้รับชดใช้ค่าเสียหายรวดเร็ว และไม่ต้องเสียเวลานานคดีขึ้นสู่ศาลเพื่อพิสูจน์ความรับผิดชอบตามหลักกฎหมายแพ่งในลักษณะละเมิดก่อนแต่อย่างใด

2.2 กฎหมายเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้ประสพภัยจากรถที่เป็นเด็กโดยใช้เบาะนั่งนิรภัยเด็กของต่างประเทศ

อุบัติเหตุจากรถ (Road Traffic Accidents) เป็นปัญหาระดับโลกของสังคมที่ใช้รถในการคมนาคมขนส่งที่มีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง “องค์การอนามัยโลก World Health Organization (WHO)” ได้ประมาณการว่า ในแต่ละปีเด็กทั่วโลกเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนน ประมาณ 186,300 คน หรือในทุก ๆ 4 นาที จะมีเด็ก 1 คนเสียชีวิต โดยประเทศไทยพบการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนที่มีเด็กเสียชีวิต ตั้งแต่ พ.ศ. 2551-2555 โดยเฉลี่ยอายุ ตั้งแต่แรกเกิดจนถึงอายุ 15 ปี พบว่าอัตราการเสียชีวิตของเด็กที่มีอายุต่ำกว่า 15 ปีต่อประชากร 100,000 คนนั้น อยู่ที่ร้อยละ 5.03-7.25 ส่วนใหญ่เกิดจากการโดยสารรถกระบะ และรถโดยสารส่วนบุคคล เมื่อเกิดอุบัติเหตุที่มีการชนกันอย่างแรง ทำให้เด็กหลุดจากที่นั่งกระเด็นออกมานอกรถ หรือเด็กหลุดจากอ้อมกอดของผู้ปกครอง

⁴¹ เกรียงไกร ทองพันธ์. อ่างแล้ว เจริญธรรมที่ 26. หน้า 48.

ไปกระทบกับส่วนต่าง ๆ ในรถ ส่วนหนึ่งของสาเหตุการเสียชีวิตนั้นเกิดจากการไม่ใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก⁴²

สำหรับประเทศไทยการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรก็นับเป็นปัญหาที่สำคัญของประเทศ และมีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องทุกปีเช่นกัน จากสถิติของสำนักงานตำรวจแห่งชาติพบว่า อุบัติเหตุจราจรทำให้มีผู้เสียชีวิตมากกว่าคดีอุกฉกรรจ์ที่มีการเสียชีวิตถึง 4.52 เท่า จากอัตราการบาดเจ็บ 1,523.19 ต่อแสนประชากรใน พ.ศ. 2542 เพิ่มขึ้นเป็น 1,545.2 ต่อแสนประชากรใน พ.ศ. 2547 และอัตราตายคิดเป็นร้อยละ 59.8 ของการตายในประชากรไทย (สำนักนโยบายและแผนยุทธศาสตร์ กระทรวงสาธารณสุข, 2551) และ พ.ศ. 2552 มีจำนวนอุบัติเหตุทางถนน 84,806 ครั้ง มีผู้เสียชีวิต 10,717 ราย จำนวนผู้บาดเจ็บ 115,000 คน คิดเป็นในแต่ละวันมีผู้เสียชีวิตเฉลี่ยประมาณ 33 คน หรือประมาณการว่าในทุก 1 ชั่วโมง มีผู้เสียชีวิต 1 คน จากอุบัติเหตุทางถนน หรือในทุกวันจะมีผู้บาดเจ็บเข้ารับการรักษาพยาบาล กว่า 2,700 ราย มีผู้พิการสะสมกว่า 1 แสนคน และผู้พิการรายใหม่เกือบ 5 พันคนต่อปี มูลค่าความสูญเสียประมาณ 2 แสนล้านบาทต่อปี โดย 1 ใน 3 ของกลุ่มผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตมีอายุน้อยกว่า 20 ปี ในกลุ่มเยาวชนที่อายุระหว่าง 15-19 ปี คิดเป็นร้อยละ 20 ของการบาดเจ็บของทุกกลุ่มอายุรวมกัน⁴³

การเกิดอุบัติเหตุจราจร (Traffic Accident) ไม่ใช่เรื่องบังเอิญ แต่เป็นเรื่องที่สามารถป้องกันได้ ซึ่งปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรได้แก่ ปัจจัยด้านบุคคล ยานพาหนะ และสิ่งแวดล้อม การป้องกัน หรือการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรที่มีประสิทธิภาพนั้น จำเป็นต้องมีการดำเนินการหลายมาตรการอย่างเป็นระบบ ในประเทศที่มีรายได้สูงหลายแห่งได้แสดงให้เห็นว่า สามารถลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุ และอัตราการเสียชีวิตได้อย่างรวดเร็ว ในช่วงสองทศวรรษที่ผ่านมา ทั้งนี้ เป็นผลมาจากการพิจารณาปัญหาอย่างเป็นระบบ (Systems Approach) และเน้นมาตรการทั้งปัจจัยทางด้านสิ่งแวดล้อม ยานพาหนะ และผู้ใช้ถนน มากกว่าการเน้นที่การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของผู้ใช้ถนน แต่เพียงอย่างเดียว สำหรับประเทศที่กำลังพัฒนาหลายประเทศได้มีการดำเนินการด้วยรูปแบบง่าย ๆ ที่ได้ผล เช่น การติดตั้ง Rumble Strips ในประเทศกาน่า สามารถลดการชนลงได้ร้อยละ 35 ลดการเสียชีวิตได้ร้อยละ 55 โดยมีต้นทุนในการดำเนินงานต่ำ เมื่อเปรียบเทียบกับ การบังคับใช้กฎหมายด้วยวิธีอื่น (Afukaar FK, 2003) ส่วนแนวทางการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรของ European Union

⁴² จุฑาทิพย์ ศรีประดิษฐ์. (2560). *กฎหมายเพื่อความปลอดภัยในการเดินทางสำหรับเด็ก ตอน Car Seat* (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <http://ldpthailand.org/th/2016/09/> [2560, 1 ธันวาคม].

⁴³ เรื่องเดียวกัน,

Road Federation⁴⁴ ก็ได้ให้น้ำหนักของการแก้ไขปัญหาด้วยวิศวกรรมจราจรทางถนนค่อนข้างสูง เนื่องจากได้ผลที่รวดเร็วเมื่อเทียบกับการแก้ปัญหาด้วยวิธีอื่น (Fitzpatrick, Kay et al, 2000)⁴⁵

ปัจจุบันประเทศไทยมีกฎหมายบังคับให้ผู้ขับขี่รถยนต์ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับเบาะนั่งในขณะที่ขับขี่รถยนต์ และต้องจัดให้คนโดยสารรถยนต์รัดร่างกายไว้กับเบาะนั่งด้วยเข็มขัดนิรภัยขณะโดยสารรถยนต์ และคนโดยสารรถยนต์ดังกล่าวต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับเบาะนั่งโดยสารรถยนต์ด้วย ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แต่กฎหมายดังกล่าวใช้ไม่ได้ผลกับเด็ก เพราะเข็มขัดนิรภัยในรถที่ได้รับการติดตั้งจากโรงงานผู้ผลิตเหมาะสำหรับเด็กที่มีอายุ 9 ขวบขึ้นไป ทำให้เด็กที่มีอายุน้อยกว่านี้ไม่สามารถใช้ได้ เพราะเมื่อคาดแล้วเข็มขัดนิรภัยจะไม่พาดที่ไหล่ แต่จะพาดผ่านหน้าหรือคอ ดังนั้น หากต้องการลดการเสียชีวิตของเด็กจากการโดยสารรถยนต์ จะต้องรณรงค์และบังคับให้ใช้ระบบยึดเหนี่ยวที่เหมาะสมกับช่วงอายุเด็ก

เบาะนั่งนิรภัยเด็ก (Child Safety Seat) หรือเบาะเสริม (Booster Seat) เป็นนวัตกรรมที่ส่งผลลดการเสียชีวิตของเด็กจากการเดินทางด้วยรถยนต์อย่างมาก ข้อมูลจากหน่วยเฝ้าระวังและสะท้อนสถานการณ์ความปลอดภัยบนท้องถนน อัตราการเสียชีวิตต่อประชากร 100,000 คน โดยพบกลุ่มคนที่มีอายุต่ำกว่า 15 ปี ตั้งแต่ พ.ศ. 2511-2555 อ้างอิงจากสำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุขและกรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทยนั้น พบว่าอัตราการเสียชีวิตของเด็กที่มีอายุต่ำกว่า 15 ปีต่อประชากร 100,000 คนนั้น อยู่ที่ร้อยละ 5.03-7.25 ซึ่งปัจจุบันอัตราดังกล่าวยังไม่มีแนวโน้มลดลง ซึ่งส่วนหนึ่งของสาเหตุการเสียชีวิตนั้นเกิดจากการไม่ใช้เบาะนั่งนิรภัยเด็กเพื่อความปลอดภัย และไม่คาดเข็มขัดนิรภัย

2.2.1 กฎหมายเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถที่เป็นเด็ก โดยการใช้เบาะนั่งนิรภัยเด็กของกลุ่มสหภาพยุโรป

เทคโนโลยีและสังคมพัฒนาไปอย่างต่อเนื่อง เช่นเดียวกับกฎหมายเบาะนั่งนิรภัยเด็ก เพื่อให้มั่นใจได้ว่าผลิตภัณฑ์ในตลาดช่วยเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้บริโภค ภาครัฐ องค์กรเพื่อผู้บริโภค และภาคอุตสาหกรรม และแมกซีโคชิ มีส่วนร่วมอย่างต่อเนื่องในการร่วมกำหนดกฎระเบียบด้านความปลอดภัยในการใช้เบาะนั่งนิรภัยเด็กในยุโรป จากความรู้และความชำนาญในการทดสอบการชนเสมือนจริง เพื่อร่วมกำหนดและส่งเสริมความปลอดภัยในการเดินทางบนถนน สำหรับในต่างประเทศ ในประเทศกลุ่มสหภาพยุโรป ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ แคนาดา

⁴⁴ European Union Road Federation. European Road Conference in Dubrovnik, 22-24 October 2018.

⁴⁵ สุรางค์ศรี ศิริมโนชญ์ และคณะ. (2557). การพัฒนารูปแบบการแก้ไขปัญหาการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรอย่างมีส่วนร่วม โดยอาศัยทรัพยากรและศักยภาพในพื้นที่วงรอบที่ 3 จังหวัดภูเก็ต. *วารสารวิชาการสาธารณสุข*, 23(4), หน้า 582.

ได้มีคำแนะนำ และมีกฎหมายบังคับใช้เบาะนั่งนิรภัยเด็ก เพื่อความปลอดภัยมานานหลายปีแล้ว การใช้ระบบยึดเหนี่ยวเด็กในยานพาหนะหรือเบาะนั่งนิรภัยเด็ก เพื่อความปลอดภัยนั้น ได้มีมาตรฐานของข้อตกลง UN-ECE Regulation 44/04 และของสหภาพยุโรป Directive 77/541/EEC เพื่อให้แต่ละประเทศสมาชิกออกกฎหมายโดยมีมาตรฐานเดียวกันในการใช้แบบของเบาะนั่งนิรภัยเด็ก ทำนั่งสำหรับเด็ก ขนาดของเบาะนั่งนิรภัยเด็กที่ใช้ โดยจะแบ่งเป็นกลุ่มตามช่วงอายุหรือน้ำหนักของเด็ก ซึ่งโมเดลในรถยนต์รุ่นใหม่ ๆ จะมีเบาะนั่งสำหรับใช้ติดตั้งเพื่อรองรับระบบยึดเหนี่ยวเด็กในรถยนต์อีกด้วย กลุ่มประเทศสหภาพยุโรป ได้ออกกฎหมายใน Directive 2003/20/EC แห่งรัฐสภายุโรป และสภาได้มีมติให้ใช้ระบบยึดเหนี่ยวเด็กในยานพาหนะ โดยเด็กที่มีส่วนสูงน้อยกว่า 150 เซนติเมตร จะต้องใช้ระบบยึดเหนี่ยวเพื่อความปลอดภัยที่ประกอบไปด้วยเบาะนั่งนิรภัยเด็ก และเข็มขัดยึดเหนี่ยวเด็กให้ติดกับเบาะนั่ง รวมทั้งเข็มขัดที่จะยึดให้นั่งติดกับเบาะรถ โดยที่ระบบดังกล่าวต้องติดตั้งไว้เบาะหน้า หรือเบาะนั่งของรถในแถวอื่น ๆ และห้ามไม่ให้ใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กร่วมกับถุงลมนิรภัยที่อยู่ด้านหน้า⁴⁶

ใน พ.ศ. 2560 จะเป็นปีสำคัญ เนื่องด้วยมีการเปลี่ยนแปลงประกาศกฎเกณฑ์ในชื่อ “I-Size” ระบบความปลอดภัยเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กที่อายุต่ำกว่า 15 เดือน กลุ่มครองเด็กในช่วงอายุนี้เป็นพิเศษ โดยเฉพาะในเรื่องการนั่งหันหลังให้กับรถในขณะที่เดินทางในสหภาพยุโรป ซึ่งนำไปสู่การใช้กฎหมาย R44/04 และ R129 (I-Size) ซึ่งเฟส 2 ของ R129 จะเริ่มนำมาใช้ในช่วง พ.ศ. 2560 โดยกฎหมาย R129 เป็นมาตรฐานภายใต้กฎหมายกฎหมายที่นั่งนิรภัย หรือที่นั่งพิเศษสำหรับเด็ก ในสหภาพยุโรปล่าสุด ซึ่งตั้งแต่ช่วงปลาย พ.ศ. 2556 กฎหมายได้กำหนดให้ใช้สำหรับเด็กที่มีความสูงน้อยกว่า 105 เซนติเมตร โดยที่ช่วง พ.ศ. 2560 จะมีการเริ่มต้นการใช้เฟส 2 ของกฎหมาย R129 โดยเฟส 2 ของการใช้กฎหมายนี้จะมีผลกระทบอย่างสำคัญ เช่นเดียวกับการเริ่มต้นของเฟส 1 โดยมีผลบังคับเกี่ยวเนื่องกับกฎหมาย เบาะนั่งนิรภัยเด็ก สำหรับเด็กที่มีส่วนสูงมากกว่า 100 เซนติเมตรด้วย นอกจากนี้การทดสอบและผลการทดสอบได้รับการปรับปรุงสูงขึ้นมาก เมื่อเทียบกับกฎหมาย R44/04 โดยที่จะต้องใช้นุ่นในการทดสอบที่มีความแม่นยำมากยิ่งขึ้น รวมถึงการทดสอบที่ต้องครอบคลุมการชนจากด้านข้างและการชนจากด้านหน้า

นอกจากนี้การจำแนกประเภทของที่นั่งในรถที่มีการเปลี่ยนแปลงจากแบ่งแยกตามน้ำหนัก เป็นกิโลกรัมเป็นแบ่งแยกตามความสูง ซึ่งบิดา มารดาหรือผู้ปกครองมักจะทราบถึงความสูงของเด็กเมื่อเทียบกับการใช้น้ำหนักของเด็ก ดังนั้น บิดา มารดาหรือผู้ปกครองมีแนวโน้มที่จะเลือกเบาะนั่งรถ ที่ถูกต้อง อีกประการหนึ่งของการปรับปรุง R129 ที่ดีกว่า R44/04 ได้แก่ การออกแบบที่ดีขึ้น

⁴⁶ กฎหมายคาร์ซีทที่ทันสมัยที่สุดของยุโรปเริ่มใช้ปี 2560 (ออนไลน์). (2559). เข้าถึงได้จาก: [https://www.papen.co.th/single-post \[2561, 23 มกราคม\]](https://www.papen.co.th/single-post/[2561, 23 มกราคม]).

ของเบาะนั่งนิรภัยเด็ก เนื่องด้วยมีการพัฒนาข้อตกลงระหว่างผู้ผลิตเบาะรถยนต์ และผู้ผลิตยานพาหนะ โดยเฉพาะการใช้ ISOFIX ซึ่งจะต้องมีมาตรฐาน โดยที่เบาะนั่งในรถสำหรับเด็กที่มีส่วนสูง 100-150 เซนติเมตร จะสามารถใช้ ISOFIX จุดทอดสมอสำหรับการติดตั้งได้เสมอ โดยเมื่อเฟส 2 ของ R129 มีผลบังคับ (ฤดูร้อน 2560) ในขณะที่กฎหมาย R44/04 จะยังคงอยู่ต่อไปเป็นผลให้ผู้บริโภคอาจเลือกที่จะใช้มาตรฐานใหม่ล่าสุด และสูงสุดสำหรับที่นั่งรถในยุโรป R129-02 ในขณะที่ไม่อนุญาตให้ใช้เบาะนั่งนิรภัยเด็กแบบ Booster ทั้งหมด อย่างไรก็ตาม การบังคับใช้เบาะนั่งนิรภัยเด็ก ยังคงขึ้นอยู่กับกฎหมายแห่งชาติซึ่งกำหนดให้ที่นั่งเบาะนั่งนิรภัยเด็ก จนกว่าเด็กจะมีความสูงถึง 135 หรือ 150 เซนติเมตร ซึ่งในการจัดอันดับความปลอดภัยตามข้อบังคับและการติดตั้งเปรียบเทียบมาตรฐานไอโซซ์ I-Size (R129) กับข้อกำหนด R44 โดยเบาะนั่งนิรภัยเด็ก ซึ่งผ่านตามาตรฐานความปลอดภัย R44/04 นั้นมีความปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมาย แต่หากเบาะนั่งนิรภัยเด็ก ดังกล่าวผ่านมาตรฐาน I-Size เบาะนั่งนิรภัยเด็กดังกล่าวจะมีความปลอดภัยสูงกว่ามาก เนื่องด้วยมีการปรับปรุงการป้องกันคอและศีรษะ ป้องกันจากการชนจากด้านข้าง ลดความเสี่ยงในการเดินทางโดยหันหน้าออกเมื่ออายุยังน้อย ซึ่งเป็นอันตรายต่อเด็กมากกว่า ลดความเสี่ยงในการติดตั้งผิดพลาด เมื่อเปรียบเทียบระบบติดตั้งด้วยไอโซฟิกซ์ และระบบเข็มขัดนิรภัย SOFIX เป็นระบบมาตรฐานสากลที่ให้มีความปลอดภัยที่สุด วิธีใช้งานง่ายที่สุด และเร็วที่สุดในการติดตั้งเบาะนั่งรถเด็ก ขณะที่ลดความเสี่ยงสูงในการติดตั้งที่ไม่ถูกต้อง ซึ่งมักจะเกิดขึ้นกับเบาะนั่งนิรภัยเด็กที่ใช้ร่วมกับเข็มขัดนิรภัยรถยนต์⁴⁷

2.2.1.1 กฎหมายเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถที่เป็นเด็กโดยการใช้เบาะนั่งนิรภัยเด็กของสหราชอาณาจักร

เนื่องจากอุบัติเหตุจากรถทางบกในสหราชอาณาจักรมีผู้เสียชีวิตโดยเฉลี่ยประมาณ 3,400 คน ในทุก ๆ ปี มากกว่า 9 คน โดยเฉลี่ยต้องเสียชีวิตอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุทางถนนในทุก ๆ วัน นอกจากนี้ในทุก ๆ ปี จะมีผู้ได้รับบาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุจากรถทางบกประมาณ 37,000 คน และมากกว่า 250,000 คนต้องได้รับการบาดเจ็บรักษาตัวในโรงพยาบาล ซึ่งความสูญเสียที่เกิดจากอุบัติเหตุจากรถทางบกนั้นยังก่อให้เกิดผลเสียอื่น ๆ ตามมาอีกมากมาย รัฐบาลของสหราชอาณาจักรจึงได้ตระหนักถึงความสำคัญของการลดอุบัติเหตุจากรถทางถนน จึงได้วางแผนกำหนดนโยบายในการลดความสูญเสียที่เกิดจากอุบัติเหตุจากรถทางบก โดยให้หน่วยงานหลักที่เกี่ยวข้อง ซึ่งประกอบไปด้วย กระทรวงคมนาคม (Department for Transport), Local and National Government และสำนักงานตำรวจท้องถิ่น (Local Police) ทำหน้าที่เป็นหน่วยงานในการจัดเก็บและรวบรวมข้อมูล

⁴⁷ กฎหมายคาร์ซีทที่ทันสมัยที่สุดของยุโรปเริ่มใช้ปี 2560 (ออนไลน์). อ้างแล้ว เชนเจอร์รี่ 46.

สถิติอุบัติเหตุจราจรทางบก และดำเนินงานตามนโยบายที่ได้วางไว้ให้บรรลุเป้าหมายอย่างมีประสิทธิภาพ⁴⁸

เดิมกฎหมายของสหราชอาณาจักรได้แบ่งประเภทความรับผิดชอบออกเป็น 3 ประเภท คือ ความผิดอุกฉกรรจ์ (Felony) ความผิด Misdemeanors และ Petty Offences ซึ่งได้ถูกยกเลิกไป ต่อมาได้แบ่งประเภทความผิดโดยถือตามวิธีพิจารณา โดยแยกเป็นความผิดที่ต้องพิจารณาในศาล Crown Court และมีคณะลูกขุนเป็นผู้พิจารณาในปัญหาข้อเท็จจริง และได้มีการแบ่งความผิดอีก ลักษณะหนึ่ง โดยแบ่งตาม Criminal Act 1967 โดยแยกเป็นความผิดที่อาจจับได้โดยไม่มีหมายจับ และความผิดที่ไม่อาจจับได้หากไม่มีหมายจับ เว้นแต่เป็นความผิดซึ่งหน้า ซึ่งสหราชอาณาจักรได้มีการปรับปรุงพัฒนากระบวนการยุติธรรมทางอาญาและโทษที่กำหนดตลอดมา โดยมีการศึกษาวิจัย และวิเคราะห์สถิติจากคำพิพากษาของศาล เพื่อประเมินและวิเคราะห์แนวโน้มในการกำหนดโทษ ของความผิด และการใช้มาตรการลงโทษที่มีอยู่ในกฎหมาย และประสิทธิภาพในการบริหารงาน ยุติธรรม และกระบวนการแก้ไขบำบัดผู้กระทำความผิด⁴⁹

ในสหราชอาณาจักรนั้นมีการกำหนดประเภทความผิดเกี่ยวกับกฎหมายจราจร ไว้ใน Road Traffic Regulation Act 1984 และเมื่อพิจารณาความผิดตามกฎหมายจราจรแล้ว จะเห็นได้ว่า ส่วนใหญ่จะเป็นความผิดที่มีโทษปรับไม่เกิน 5,000 ปอนด์ และมีโทษจำคุกไม่เกิน 6 เดือน ซึ่งอัตราโทษดังกล่าวอยู่ในอำนาจพิจารณาพิพากษาของศาล Magistrate Court เว้นแต่ในความผิด บางฐาน เช่น การที่ผู้ขับขี่ขับรถในลักษณะอันตรายเป็นเหตุให้คนเดินถนนได้รับอันตราย ซึ่งมีโทษ จำคุกเกิน 2 ปี และไม่มีโทษปรับขั้นสูง และความผิดตามกฎหมายจราจรโดยส่วนใหญ่ นั้น ใน Road Traffic Regulation Act 1984 ได้มีการกำหนดวิธีพิจารณาคดี หรือรูปแบบในการดำเนินคดีจราจรไว้ โดยเฉพาะ โดยให้ศาลใช้วิธีพิจารณาคดีแบบรวบรัด (Magistrate Court Act 1980 section 12 (6))⁵⁰ สำหรับความผิดตามกฎหมายจราจร โดยทั่วไปแล้ว ผู้ขับขี่จะต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบของแต่ละ

⁴⁸ กิตติรัช ขุนเจริญ. (2560). *มาตรการทางกฎหมายเพื่อเพิ่มความปลอดภัยทางถนน: ศึกษากรณีคนเดินเท้าใช้ทางข้าม*. สารนิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขากฎหมายมหาชน, คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีปทุม. หน้า 41.

⁴⁹ เรื่องเดียวกัน, หน้า 41.

⁵⁰ 12 Non-appearance of accused: plea of guilty

...

6) If at any time before the hearing the designated officer for] the court receives an indication in writing purporting to be given by or on behalf of the accused that he wishes to withdraw the notification—

- (a) the designated officer for] the court shall inform the prosecutor of the withdrawal; and
- (b) the court shall deal with the information as if the notification had not been given.

...

ห้องที่ และเมื่อมีการกระทำความผิดตามกฎหมายจราจรเกิดขึ้น เจ้าหน้าที่ตำรวจหรือเจ้าพนักงานจราจรจะออกไปสั่งติดไว้ที่ยานพาหนะของผู้กระทำผิด ซึ่งใบสั่งนั้นจะระบุถึงฐานความผิด จำนวนเงินค่าปรับ ระยะเวลาที่ผู้กระทำความผิดสามารถที่จะชำระค่าปรับ และสถานที่ที่ผู้กระทำความผิดสามารถชำระค่าปรับ หากผู้กระทำความผิดสามารถที่จะชำระค่าปรับภายในเวลาที่กำหนด ค่าปรับที่ผู้กระทำความผิดจะต้องชำระจะถูกลดลงร้อยละ 50 แต่หากผู้กระทำความผิดไม่ชำระค่าปรับภายในเวลาที่กำหนดแล้ว เจ้าหน้าที่ตำรวจหรือเจ้าพนักงานจราจรจะมีหนังสือแจ้งเตือน และหากผู้กระทำความผิดไม่ชำระค่าปรับภายในกำหนดเวลาที่ระบุไว้ในหนังสือแจ้งเตือน จำนวนเงินค่าปรับที่ผู้กระทำความผิดต้องชำระจะเพิ่มขึ้นอีกถึงร้อยละ 50 กรณีนี้ผู้กระทำความผิดที่ไม่ชำระค่าปรับก็จะถูกดำเนินคดีและอาจถูกจำคุกได้ แต่ถ้าผู้กระทำความผิด เห็นว่าตนไม่ได้กระทำความผิดตามที่กำหนดไว้ในใบสั่งแล้วก็สามารถกรอกข้อความลงในช่องที่กำหนดไว้ในใบสั่งว่าประสงค์ที่จะต่อสู้คดี แล้วส่งกลับไปยังที่อยู่ระบุไว้ในใบสั่ง จากนั้นผู้กระทำความผิดก็รอรับหมายเรียกให้ไปศาลต่อไป⁵¹

กฎหมายที่เกี่ยวกับการคุ้มครองผู้ประสพภัยจากรถที่เป็นเด็กโดยการใช้เบาะนั่งนิรภัยเด็กของสหราชอาณาจักร ได้มีกฎหมายออกมาบังคับใช้ตั้งแต่ พ.ศ. 2549 โดยข้อกำหนดของเด็กที่ต้องนั่งเบาะนั่งนิรภัยตามกฎหมาย มีหลักว่า เด็กทุกคนที่อายุต่ำกว่า 12 ปี จะต้องใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก แม้ว่าเด็กจะมีส่วนสูงมากกว่า 135 เซนติเมตร (4 ฟุต 5 นิ้ว) และเด็กจะต้องนั่งหันหลังให้กับรถจนกระทั่งมีอายุ 15 เดือนขึ้นไป หรือน้ำหนักของเด็กมากกว่า 9 กิโลกรัม ถึงจะสามารถนั่งหันหน้าไปทางเดียวกับรถได้⁵² โดยเด็กแรกเกิดถึงประมาณ 3 ขวบ บังคับให้มีการติดตั้งที่นั่งนิรภัยที่เบาะหลังคนขับ และให้เด็กหันหน้าไปด้านหลังรถ เพราะหากเกิดการเบรกรุนแรงจะช่วยปกป้องคอ ศีรษะและกระดูกสันหลังของเด็กได้ดีกว่าการนั่งแบบหันหน้า เด็กที่มีอายุต่ำกว่า 12 ปี หรือมีความสูงน้อยกว่า 135 เซนติเมตร ต้องนั่งเบาะนั่งนิรภัยเด็ก (Child Safety Seat) หรือเบาะเสริม (Booster Seat) และห้ามติดตั้งที่นั่งนิรภัยตรงเบาะหน้ารถเด็ดขาด เพราะเมื่อเกิดอุบัติเหตุถูกลมนิรภัยจะอัดกระแทกตัวเด็ก ทำให้เสียชีวิตได้ โดยหากส่วนสูงของเด็กไม่ตรงกับข้อกำหนดในการใช้เบาะนั่งนิรภัยเด็ก โดยให้ดูที่น้ำหนักตัวของเด็กเป็นหลัก ซึ่งกฎหมายในสหราชอาณาจักรมีการลงโทษผู้ปกครองที่ไม่จัดให้เด็กนั่งเบาะนั่งนิรภัยเด็ก หรือเบาะเสริม หรือนั่งไม่ถูกต้องจะถูกปรับสูงสุดถึง 500 ปอนด์ หรือประมาณ 21,654 บาท โดยเด็กที่สามารถนั่งรถได้โดยไม่ต้องปรับ

⁵¹ กิตติชัย ขุนเจริญ. อ่างแล้ว เชิงอรรถที่ 48. หน้า 52.

⁵² พัชชกร มหาแดง. (2558). *ภัยเด็กในรถยนต์ รู้ไว้..ก่อนเสียใจ* (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.Thairath.co.th/content/541537> [2560, 1 ธันวาคม].

คือ นั่งรถแท็กซี่ รถมินิบัส หรือรถตู้ แต่สำหรับรถยนต์ส่วนตัวนั้นต้องให้ติดตั้งเบาะนั่งนิรภัยเด็ก หรือเบาะเสริม ให้ลูกนั่งตลอดการเดินทาง⁵³

ความแตกต่างของโครงสร้างร่างกายระหว่างเด็กกับผู้ใหญ่ ซึ่งเด็กจะยังมีการเจริญเติบโตของร่างกายไม่เต็มที่ เช่น ขนาดของศีรษะของเด็กที่มีขนาดใหญ่ประมาณร้อยละ 60 ของร่างกาย จะทำให้เมื่อเกิดอุบัติเหตุกระดูกต้นคอหักง่าย มีเลือดออกในกะโหลกศีรษะและปอดได้ง่าย รวมถึงคิ้วและม้ามของเด็กจะแล่นออกมาทำให้คิ้วแตกม้ามแตกได้ง่ายกว่าผู้ใหญ่ และเมื่อเด็กใช้ผลิตภัณฑ์ในรถยนต์ที่ถูกออกแบบมาสำหรับผู้ใหญ่ เช่น เบาะที่นั่งรถยนต์ รวมถึงตำแหน่งเข็มขัดนิรภัยในรถยนต์ เป็นการเพิ่มโอกาสให้เด็กได้รับบาดเจ็บสูงขึ้น เนื่องจากการออกแบบสำหรับผู้ใหญ่โดยสารถี่เป็นผู้ใหญ่ ซึ่งการที่เด็กมีรูปร่างที่แตกต่างจากผู้ใหญ่ไปนั่งผลิตภัณฑ์ที่ออกแบบมาสำหรับผู้ใหญ่จะทำให้เกิดอันตรายได้ ดังนั้น การใช้ระบบยึดเหนี่ยวตัวเด็กบนยานพาหนะ ซึ่งประกอบไปด้วยเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก หรือเบาะเสริม ร่วมกับการใช้เข็มขัดนิรภัย มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อชีวิตเด็ก ในสหราชอาณาจักรจึงให้ความสำคัญกับเรื่องนี้เป็นอย่างมาก กฎหมายจึงได้กำหนดในเรื่องนี้อย่างชัดเจน

2.2.1.2 กฎหมายที่เกี่ยวกับการจราจรและยานพาหนะซึ่งใช้บังคับในสาธารณรัฐออสเตรีย

กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรและยานพาหนะที่บังคับใช้ในสาธารณรัฐออสเตรีย มีการบังคับให้เด็กทุกคนที่มีความสูงไม่เกิน 150 เซนติเมตร (4 ฟุต 11 นิ้ว) และมีอายุน้อยกว่า 14 ปี ต้องใช้เบาะนั่งนิรภัยเด็ก (Child Safety Seat) หรือเบาะเสริม (Booster) ให้เหมาะสมกับน้ำหนักตัว⁵⁴

2.2.1.3 กฎหมายที่เกี่ยวกับการจราจรและยานพาหนะซึ่งใช้บังคับในสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี

กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรและยานพาหนะที่บังคับใช้ในสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี เด็กที่อายุต่ำกว่า 12 ปี และความสูงน้อยกว่า 150 เซนติเมตร และอายุน้อยกว่า 14 ปี ต้องใช้เบาะนั่งนิรภัยเด็ก หรือเบาะเสริมให้เหมาะสมกับน้ำหนักตัว ซึ่งกรมการขนส่งทางบกสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีได้แนะนำให้เด็กสามารถเริ่มใช้เบาะนั่งตามปกติได้เมื่ออายุ 12 ปี หรือมากกว่า แต่อย่างไรก็ตาม มีคำแนะนำให้เด็กที่อายุต่ำกว่า 14 ปีนั้น นั่งที่เบาะหลัง หรือใช้เบาะเสริมสำหรับเด็ก เมื่อเด็กนั่งข้างหน้าเบาะรถยนต์⁵⁵

⁵³ *เด็กที่ไม่นั่งคาร์ซีทพ่อแม่ต้องถูกปรับ 2 หมื่นบาทที่อังกฤษ* (ออนไลน์). (2561). เข้าถึงได้จาก: <https://www.Maerakluke.com/topics/22215> [2561, 22 มกราคม].

⁵⁴ ทัชชกร มหาแกลง. (ออนไลน์). อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 52.

⁵⁵ เรื่องเดียวกัน,

2.2.2 กฎหมายเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้ประสพภัยจากรถที่เป็นเด็กโดยการใช้เบาะนั่งนิรภัย เด็กของสหรัฐอเมริกา

เนื่องจากสหรัฐอเมริกานั้น มีระบบการปกครองแบบสหพันธรัฐ ซึ่งในแต่ละมลรัฐจะมีกฎหมายระบบศาลเป็นของตนเองแยกออกจากกันจากรัฐบาลกลาง และในส่วนของกฎหมายจราจรก็เช่นเดียวกัน โดยในแต่ละรัฐจะมีกฎหมายจราจรเป็นของตนเอง ซึ่งเรียกว่า Model Traffic Ordinance และเพื่อให้กฎหมายจราจรในแต่ละมลรัฐของสหรัฐอเมริกาเกิดความเป็นเอกภาพ และเป็นไปในแนวทางเดียวกัน Model Traffic Ordinance ของแต่ละมลรัฐจึงจะต้องบัญญัติให้สอดคล้องกับ The Model Traffic Ordinance ของคณะกรรมการจัดวางแนวทางกฎหมายจราจรแห่งชาติ โดยมี (The Committee on Uniform Traffic Laws and Ordinance) ซึ่งเป็นหน่วยงานเอกชนที่ไม่แสวงหาผลกำไรและมีหน้าที่ในการวางแผนแนวทางกฎหมายจราจรในสหรัฐอเมริกา⁵⁶

สำหรับสาระสำคัญของการดำเนินคดีแก่ผู้กระทำความผิดตามกฎหมายจราจรนั้น เมื่อเจ้าพนักงานจราจรพบการกระทำความผิดหรือฝ่าฝืนกฎหมายจราจรแล้ว เจ้าพนักงานจราจรก็จะออก Traffic Citation หรืออาจเรียกว่าใบสั่งให้แก่ผู้กระทำความผิด โดยในใบสั่งดังกล่าวจะมีรายละเอียดเกี่ยวกับชื่อ ที่อยู่ ของผู้กระทำความผิด รายละเอียดเกี่ยวกับการกระทำความผิด มาตรการที่กระทำความผิด วัน เวลา และสถานที่ที่กระทำความผิด และวัน เวลาที่กำหนดให้ผู้กระทำความผิดไปศาล ตลอดจนอัตราค่าปรับของการกระทำความผิดมาตราต่าง ๆ นอกจากนี้เจ้าพนักงานจราจรจะส่งต้นฉบับหรือสำเนาใบสั่งให้แก่ผู้กระทำความผิด นอกจากนี้เจ้าพนักงานจราจรก็ยังส่งใบสั่งให้แก่ศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาพิพากษาอีกด้วย หลังจากที่เจ้าพนักงานจราจรได้ออกใบสั่งแล้วเจ้าพนักงานจราจรก็จะหมดหน้าที่ เจ้าพนักงานจราจรจะเปรียบเทียบปรับหรือมีคำสั่งเพิกถอนใบสั่งไม่ได้ แต่จะเป็นอำนาจของศาลเท่านั้นที่จะเป็นผู้พิจารณาสั่งในคดีความผิดเกี่ยวกับจราจร และเมื่อศาลมีคำสั่งอย่างไรแล้ว ไม่ว่าจะเป็นการสั่งให้ผู้กระทำความผิดชำระค่าปรับ สั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่⁵⁷ เป็นต้น

ความผิดเกี่ยวกับการจราจรตามกฎหมายของสหรัฐอเมริกานั้น สามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภทใหญ่ ๆ คือ ประเภทแรก คือ ความผิดเกี่ยวกับการจราจร เช่น การจอดรถในที่ห้ามจอด การจอดรถเกินเวลาที่ชำระค่าจอด หรือจอดรถโดยไม่ชอบด้วยกฎหมายจราจร หรือฝ่าฝืนคำสั่งของเจ้าพนักงาน เป็นต้น ส่วนความผิดประเภทที่สอง คือ ความผิดเกี่ยวกับการขับเคลื่อนรถ เช่น ขับรถด้วยความเร็วเกินอัตราที่กำหนด หรือขับรถในขณะที่เมาสุรา เป็นต้น ซึ่งความผิดเกี่ยวกับการจราจรมันเป็นความผิดที่มีโทษปรับ (Fine) สถานเดียว หากผู้กระทำความผิด

⁵⁶ กิตติรัช ขุนเจริญ. อ่างแล้ว เจริงอรรถที่ 48. หน้า. 42-43

⁵⁷ โสภณ รัตนากร. (2520). ศาลเทศบาลและศาลจราจร. *วารสารนิติศาสตร์*, 9(2). หน้า 221.

รับสารภาพว่ากระทำความผิด และไม่ประสงค์ที่จะสู้คดีก็สามารถนำเงินไปชำระค่าปรับได้ที่ศาลที่มีเขตอำนาจ หรือส่งเงินค่าปรับทางไปรษณีย์ก็ได้ โดยด้านหลังใบสั่งจะมีจำนวนค่าปรับซึ่งกฎหมายกำหนดไว้อยู่ด้านหลังว่าทำผิดมาตราใด และมีโทษเท่าใด ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดประสงค์จะสู้คดี หรือไม่ประสงค์ที่จะชำระเงินตามจำนวนที่กฎหมายกำหนดก็ต้องไปศาลเพื่อสู้คดีหรือให้ศาลกำหนดค่าปรับให้⁵⁸

สหรัฐอเมริกาให้ความสำคัญในเรื่องการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก (Child Safety Seat) และได้ออกกฎหมายในการคุ้มครองเด็กในการโดยสารรถยนต์ โดยมีแนวทางในการคุ้มครองเด็กเริ่มตั้งแต่การให้ความรู้ในเรื่องการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กกับแม่ที่มาคลอดตั้งแต่ก่อนเดินทางออกจากโรงพยาบาล ตลอดถึงการบังคับใช้กฎหมายอย่างเด่นชัดและเป็นรูปธรรม ซึ่งเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กในสหรัฐอเมริกา ถือเป็นเรื่องใหญ่ที่ต้องให้ความสำคัญ โดยเริ่มตั้งแต่ผู้หญิงในสหรัฐอเมริกาที่จะไปคลอดลูกที่โรงพยาบาล สิ่งหนึ่งที่ขาดไม่ได้เลยก็คือ เบาะนั่งนิรภัยเด็ก กล่าวคือ ต้องมีเบาะนั่งนิรภัยเด็กที่ติดตั้งไว้ในรถยนต์ และก่อนที่จะกลับบ้าน พยาบาลจะสอบถามว่าผู้ปกครองมีเบาะนั่งนิรภัยเด็กในรถหรือไม่ เพราะเด็กจะไม่สามารถออกจากโรงพยาบาลได้ หากไม่มีเบาะนั่งนิรภัยเด็ก⁵⁹

เบาะนั่งนิรภัยเด็กสำหรับเด็กแรกเกิดจะมีลักษณะเหมือนตะกร้าที่สามารถหิ้วไปไหนมาไหนได้ ในการใช้รถยนต์เป็นพาหนะ ผู้ขับขี่รถยนต์ทุกคันต้องตระหนัก และถือเป็นภาระความรับผิดชอบ เพราะหากผู้เดินทางที่นั่งอยู่ในรถเป็นเด็กทารกตั้งแต่แรกเกิด และมีอายุยังไม่เกิน 2 ขวบ จะไม่สามารถเข้าไปนั่งในรถยนต์แบบผู้ใหญ่ได้ หรือจะใช้วิธีการแบบง่าย ๆ โดยที่ผู้บิดามารดา หรือผู้ปกครองอุ้มเด็กไว้บนตักไม่ได้โดยเด็ดขาด เพราะกฎหมายที่สหรัฐอเมริกาบังคับให้มีเบาะนั่งนิรภัยเด็กวางทับไว้บนเบาะนั่งอีกชั้น ซึ่งถ้าหากยังเป็นเด็กทารก การติดตั้งเบาะนั่งนิรภัยเด็ก จะต้องวางให้เด็กนั่งหันหน้าไปทางด้านท้ายรถ เพื่อผู้ปกครองจะได้เห็นหน้าทางกระจกหลังรถ แต่ถ้าเป็นเด็กโตก็สามารถนั่งหันไปทางด้านหน้ารถได้ ทั้งนี้ เบาะนั่งนิรภัยเด็ก สามารถวางได้เฉพาะที่เบาะด้านหลังเท่านั้น โดยไม่สามารถนั่งเบาะหน้าคู่กับคนขับได้เลย และโดยเฉพาะในรถยนต์ หากอยู่ในช่วงระหว่างการเดินทางที่รถกำลังวิ่งอยู่ จะไม่สามารถเอาเด็กออกมาจากเบาะนั่งนิรภัยเด็กได้ เช่น ถ้าคุณแม่บางคนเห็นลูกร้องไห้แล้วจะอุ้มออกมาปโลบเหมือนที่ประเทศไทย จะไม่สามารถทำได้ เพราะหากตำรวจเห็นก็จะถูกจับ และในกรณีที่ลูกหิวนม ถ้าแม่จะให้นม

⁵⁸ อานนท์ วิบูลสวัสดิ์. (2539). *การใช้ดุลยพินิจของเจ้าพนักงานในการปรับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522*. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขานิติศาสตร์, คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 53.

⁵⁹ คิต นัตระประภาชัย. (2559). *กฎหมายจราจรที่นำไว้ในปี 2016 ในรัฐแคลิฟอร์เนีย* (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: www.sereechai.com/index.php/2013-05-01-06.../4436-2016-01-14-19-06-56 [2561, 28 มีนาคม].

จะต้องจอดบริเวณข้างทาง และเมื่อให้นมเสร็จแล้วถึงจะออกรถได้ และไม่เฉพาะแต่ในรถยนต์เท่านั้น หากจะพาเด็กไปนั่งที่ร้านอาหาร หรือสถานที่สาธารณะ เด็กต้องอยู่ในเบาะนั่งนิรภัยเด็กที่มีลักษณะเป็นตะกร้าตลอดเวลา

เกือบทุกรัฐของสหรัฐอเมริกามีการบังคับใช้กฎหมายที่กำหนดให้ผู้ปกครองต้องจัดหาเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์ และพบว่าเป็นประโยชน์มากสำหรับเด็กทารก กฎหมายเกี่ยวกับการนั่งในเบาะนั่งนิรภัยเด็กในแต่ละรัฐที่สหรัฐอเมริกานั้นมีความแตกต่างกันไป บางรัฐกำหนดให้เด็กต้องนั่งในเบาะนั่งนิรภัยเด็กจนถึงอายุ 4 ขวบ บางรัฐกำหนดให้เด็กต้องนั่งในเบาะนั่งนิรภัยเด็กจนถึงอายุ 5 ขวบ บางคนบอกว่าการคาดเข็มขัดนิรภัยให้ลูกอาจช่วยให้หลีกเลี่ยงการได้รับบาดเจ็บจากตำรวจได้ แต่ก็ยังต้องคำนึงถึงเรื่องความปลอดภัยของเด็ก เพราะเด็กอายุ 4 ขวบหรือ 5 ขวบบางคนมีขนาดตัวที่เล็กเกินไปที่จะใช้เข็มขัดนิรภัยบนรถยนต์โดยที่ไม่ได้นั่งอยู่ในเบาะนั่งนิรภัยเด็ก ดังนั้น เพื่อความปลอดภัย ผู้ขับขี่จึงควรปฏิบัติตามคำแนะนำเพื่อความปลอดภัยบนท้องถนน กล่าวคือ เด็กที่มีน้ำหนักต่ำกว่า 18.14 กิโลกรัม ควรให้นั่งในเบาะนั่งนิรภัยเด็กจนกระทั่งอายุ 8 ขวบ เว้นแต่ เด็กคนนั้นจะมีความสูงเกิน 145 เซนติเมตร จึงจะสามารถนั่งเบาะรถยนต์ธรรมดาได้ ทั้งนี้ เป็นเพราะว่าเด็กที่มีน้ำหนักตัวต่ำกว่า 36.28 กิโลกรัม จะตัวเล็กเกินไปสำหรับเข็มขัดนิรภัย โดยส่วนที่ต้องรัดบริเวณหน้าตักก็จะขึ้นไปรัดอยู่บนท้อง และส่วนที่ต้องอยู่บริเวณหัวไหล่ ก็จะไปคาดอยู่บริเวณคอ ตรงจุดนี้หากเกิด อุบัติเหตุอาจทำให้เด็กเป็นอันตรายได้ โดยสถาบันกุมารแพทยอเมริกัน เชื่อว่าเด็กส่วนใหญ่ไม่พร้อมที่จะนั่งเบาะรถยนต์จนกว่าจะสูงถึง 145 เซนติเมตร หรืออายุ 8 ขวบถึง 12 ขวบ⁶⁰

2.2.2.1 กฎหมายจรรยา ในรัฐแคลิฟอร์เนีย ในปี 2016⁶¹

ในรัฐแคลิฟอร์เนียเริ่มมีกฎหมายจรรยาหลายมาตรา ซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2016 ซึ่งกฎหมายต่าง ๆ มาจากการเสนอจากสมาชิกของสภาใดสภาหนึ่งของ 2 สภา คือ สภาล่าง (Assembly) และสภาสูง (Senate) ซึ่งหลังจากการลงคะแนน โหวตผ่านจากทั้งสองสภาแล้ว ผู้ว่าการรัฐแคลิฟอร์เนีย ก็ต้องเซ็นอนุมัติ จึงจะมีผลบังคับใช้ได้

กรณีชนแล้วหนี AB-8 (Assembly Bill 8) : Hit and Run Incidents

กฎหมายฉบับนี้ออนุญาตให้ตำรวจสามารถขึ้นป้ายตามไฮเวย์ ในกรณีที่มีผู้ต้องหาจับชนแล้วหนี และมีผู้ได้รับบาดเจ็บสาหัส หรือเสียชีวิต โดยจะขึ้นป้ายประกาศเพื่อขอให้ผู้ขับขี่แจ้งตำรวจ หากพบเห็นรถของผู้ต้องหาขับตามไฮเวย์ เรียกว่า “Yellow Alert”

⁶⁰ “คาร์ซีท” รักษาชีวิตเด็กจากอุบัติเหตุได้ (ออนไลน์). (2552). เข้าถึงได้จาก: <http://www.manager.co.th/QOL/ViewNews.aspx?NewsID=9520000014343> [2560, 1 ธันวาคม].

⁶¹ คัด ถัดประภษัช. อ่างแล้ว เจริงรรถที่ 59.

ซึ่งในอดีต ทางกรมจะมีการขึ้นป้ายประกาศบนไฮเวย์ เฉพาะคดีที่เป็นคดีร้ายแรง เช่น การลักพาตัวเด็กอายุต่ำกว่า 18 ปี ซึ่งเรียกการประกาศนี้ว่า “Amber Alert” ที่มาจากคำเต็มว่า “America’s Missing: Broadcast Emergency Response”

ประวัติที่มาของการตั้งชื่อว่า Amber คือ ใน ค.ศ. 1996 ที่เมือง Arlington รัฐ Texas มีเด็กหญิงอายุ 9 ขวบ ชื่อ Amber Hagerman ถูกลักพาตัว และถูกฆาตกรรมในที่สุด ซึ่งในขณะนั้น ไม่มีระบบการประกาศหาตัวผู้ต้องหบบนไฮเวย์ที่ผู้ร้ายใช้เป็นเส้นทางลักพาตัว จึงมีการรณรงค์ผ่านกฎหมายที่ใช้ชื่อเด็กหญิง Amber โดยสืบเนื่องมาจากกรณีของเธอ ถึงมีการเริ่มใช้มาโดยมีการประกาศใช้ทั่วประเทศในกรณีเด็กถูกลักพา ซึ่งทางตำรวจก็สามารถขอความร่วมมือจากทาง สถานีวิทยุ โทรทัศน์ และบริษัทเคเบิลต่าง ๆ ในการใช้ Amber Alert

ซึ่งในตอนนี Yellow Alert ก็จะใช้ระบบสื่อสารแบบนี้ด้วยเช่นกัน ซึ่งคำประกาศจะบอกถึงว่ารถยี่ห้ออะไร รถทะเบียนอะไร สีอะไร ถ้าพบเห็นก็รีบแจ้ง 911 ซึ่งอาจจะช่วยชีวิตผู้อื่นได้

เมาแล้วขับ โดยมีการตรวจพบสารเสพติด SB-61 (Senate Bill) : Driving Under Influence (D.U.I.)

กฎหมายฉบับนี้ออกมาให้ต่อเวลาอีก 1 ปี สำหรับผู้ขับขี่รถยนต์ที่ถูกจับในขณะที่เมาแล้วขับ และถูกตัดสินว่าผิด ที่ได้ขับรถโดยมีสารเสพติดอยู่ในร่างกาย กฎหมายฉบับนี้ใช้บังคับเฉพาะผู้กระทำความผิดกรณีนี้ที่อาศัยอยู่ในเขต Alameda, Los Angeles, Sacramento และ Tulare Counties โดยยังสามารถขับขีรถได้ แต่ต้องติดตั้งเครื่องเป่าตรวจสอบว่าเมาหรือไม่ไว้ในรถก่อนรถจะสตาร์ทติดได้ เรียกว่า Ignition Interlock Device (IID)

การใช้หูฟัง SB-491 : Earbuds Use

ห้ามผู้ขับขี่รถยนต์ และรถจักรยาน ใส่หูฟัง (Ear buds) หรือเครื่องฟัง (Headset) ที่ใส่ครอบคลุมหูทั้งสองข้างขณะขับขี่ จุดประสงค์ของกฎหมายฉบับเพิ่มเติมนี้ ก็เพื่อให้ผู้ขับขี่รถยนต์ รถจักรยาน ได้ยินเสียงไซเรนของรถตำรวจ รถดับเพลิง รถพยาบาล ขณะวิ่งอยู่บนถนน

การใช้เลนบนไฮเวย์ AB-208 : Highway Lane Use

ผู้ขับขี่รถยนต์ที่ขับช้า (Slow Moving Passenger) บนไฮเวย์ ที่มีเพียง 2 เลน ต้องขับหลบในเลนช้าชั่วคราวในช่วงสั้น ๆ ที่มีให้ เรียกว่า Turnout เพื่อให้ผู้ขับคันอื่น ได้แซงผ่านซึ่งรวมถึงรถจักรยานด้วย

AB-604 : Electric Skateboard/Electrically Mortorized Boards สเก็ตบอร์ดไฟฟ้า/พาหนะมีล้อขับเคลื่อนด้วยไฟฟ้า ซึ่งกำลังเป็นที่นิยม โดยกฎหมายฉบับนี้ได้ให้คำจำกัดความไว้อย่างชัดเจนขึ้น เช่น

- มีส่วนกว้างไม่เกิน 18 นิ้ว ยาวไม่เกิน 60 นิ้ว (5 Feet)
- คนขับที่ยืนขับต้องมีอายุอย่างต่ำ 16 ปี ต้องสวมหมวกกันน็อก
- ขับได้ไม่เกิน 15 ไมล์ต่อชั่วโมงบนทางเท้า และห้ามขับเกิน 35 ไมล์ต่อชั่วโมงบน

ท้องถนน

ด้านข้าง

รถจักรยานไฟฟ้า AB-1096 : Electric Bicycles

รถจักรยานไฟฟ้ามีกำลังไฟไม่เกิน 720 วัตต์ มี 3 ระดับ

Class 1 : E-Bike คนขับต้องปั่นให้เครื่องติด เครื่องจะหยุดทำงานเมื่อความเร็วถึง 20 ไมล์ต่อชั่วโมง

Class 2 : E-Bike จักรยานไฟฟ้าที่มีเครื่องช่วยปั่น เกียร์ต่ำ หยุดปั่นเมื่อความเร็วถึง 20 ไมล์ต่อชั่วโมง

Class 3 : E-Bike รวมสองแบบข้างต้น ช่วยหยุดปั่นเมื่อจักรยานขับถึง 28 ไมล์ต่อชั่วโมง ผู้ขับขี่จักรยานแบบนี้ต้องมีอายุ 16 ปีขึ้นไป และมีการสวมหมวกกันน็อก

กฎหมายฉบับนี้ห้ามไม่ให้ดัดแปลงรถจักรยานที่มาจากโรงงานผลิตที่มีฉลากติดกำกับว่าห้ามเปลี่ยนแปลงแก้ไข แม้ว่าการขับขี่จักรยานเหล่านี้ไม่จำเป็นต้องมีใบอนุญาตขับขี่หรือต้องลงทะเบียนรถจักรยานก็ตาม แต่การขับก็ต้องอยู่ภายใต้กฎหมายจราจรเหมือนกัน

เก้าอี้เด็กติดรถยนต์ AB53 : Child Safety Seats

เด็กที่มีอายุต่ำกว่า 2 ขวบ ต้องให้นั่งคาร์ซีท ทางด้านหลังคนขับ โดยหันหน้าเข้าหาเบาะที่มีระบบผูกติดมั่นคง (Restraint System) ยกเว้น เด็กที่มีน้ำหนักเกิน 40 ปอนด์ หรือมีส่วนสูงเกิน 40 นิ้ว โดยกฎหมายก่อนหน้านี้มีผลบังคับใช้กับเด็กที่มีอายุต่ำกว่า 1 ขวบ ที่ต้องถูกบังคับให้นั่งคาร์ซีท

การแจ้งเหตุอุบัติเหตุกับดีเอ็มวี (DMV) SB-491 : Reporting Traffic Crashes

กฎหมายใหม่เพิ่มเติมกฎหมายฉบับเดิม ในการเพิ่มมูลค่าความเสียหายจาก 750 เหรียญ เป็น 1,000 เหรียญนั้น โดยคุณากรณ์จะต้องแจ้งต่อ DMV โดยการกรอกแบบฟอร์ม SR-1 ทั้งนี้ เพื่อการลดจำนวนอุบัติเหตุที่ต้องแจ้งให้น้อยลง

Senate Bill 20 บังคับให้คนขับรถบัส (รถทัวร์) และผู้โดยสารต้องคาดเข็มขัดนิรภัยถ้าหากมีอุปกรณ์ดังกล่าวจัดไว้ เพิ่มเติมคือคนขับรถจะต้องตรวจสอบความปลอดภัย

ของอุปกรณ์และต้องแจ้งเตือนผู้โดยสารทุกครั้งว่ากฎหมายบังคับให้คาดเข็มขัดนิรภัย โดยกฎหมายฉบับนี้ไม่รวมถึงรถโรงเรียนและรถเมล์โดยสาร⁶²

2.2.2.2 การปกป้องผู้โดยสาร โดยการใช้เข็มขัดนิรภัย

การคาดเข็มขัดนิรภัยคือกฎหมาย ผู้ขับขี่ไม่สามารถขับขียานพาหนะบนถนนสาธารณะ และในที่นั่งส่วนบุคคล เช่น ลานจอดรถสาธารณะได้ เว้นแต่ ผู้ขับขี่และผู้โดยสารทั้งหมดที่มีอายุ 8 ปีขึ้นไป หรือเด็ก ๆ ที่มีความสูง 145 เซนติเมตรขึ้นไปคาดเข็มขัดนิรภัย ทั้งเข็มขัดรัดหน้าตัก และเข็มขัดคาดหัวไหล่ ซึ่งจะเพิ่มโอกาสการรอดในการชนส่วนใหญ่ได้ และเข็มขัดนิรภัยต้องทำงานได้ปกติสำหรับเด็ก ๆ ที่อายุไม่เกิน 8 ปี หรือผู้ที่สูงไม่ถึง 145 เซนติเมตร ต้องนั่งอยู่ในระบบยึดเหนี่ยวผู้โดยสารเด็กที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน โดยผู้ขับขี่และผู้โดยสารทั้งหมดต้องคาดเข็มขัดนิรภัย มิเช่นนั้น ผู้ขับขี่และ/หรือผู้โดยสารอาจถูกออกหมายเรียก หากผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารนั้น ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้งถึงแม้ว่ายานพาหนะจะได้รับการติดตั้งด้วยถุงลมนิรภัยแล้ว โดยผู้ขับขี่สามารถติดตั้งเข็มขัดนิรภัยคาดหัวไหล่ หรือเข็มขัดนิรภัยได้ในยานพาหนะรุ่นเก่าถึงแม้ว่าผู้ขับขี่และผู้โดยสารได้คาดเฉพาะเข็มขัดรัดหน้าตักระหว่างการขับขี่ แต่โอกาสรอดชีวิตเมื่อเกิดการชนเพิ่มมากขึ้นเป็นสองเท่าจากคนที่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยรัดหน้าตัก หากผู้ขับขี่และผู้โดยสารคาดเข็มขัดนิรภัยรัดบริเวณหน้าตักและคาดที่ไหล่ โอกาสรอดชีวิตของผู้ขับขี่และผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเป็น 3 ถึง 4 เท่า เมื่อเกิดการชน ถ้าหากยานพาหนะได้ติดตั้งด้วยเข็มขัดรัดหน้าตักและคาดไหล่แยกกัน ผู้ขับขี่และผู้โดยสารจำเป็นต้องใช้ทั้งเข็มขัดรัดหน้าตักและคาดไหล่พร้อมกัน และสตรีมีครรภ์ควรคาดเข็มขัดรัดหน้าตักให้ต่ำที่สุดเท่าที่จะทำได้ใต้หน้าท้อง และแถบคาดไหล่ควรจัด ตำแหน่งอยู่ระหว่างหน้าอก และด้านข้างของหน้าท้องมีครรภ์⁶³

การใช้เข็มขัดนิรภัยลดความเสี่ยงที่จะถูกเหวี่ยงออกจากยานพาหนะเมื่อเกิดการชน โดยที่เมื่อเกิดการชน แรงกระแทกจะดันผู้ขับขี่และผู้โดยสารกลับมาบนเบาะนั่ง เข็มขัดนิรภัย และเข็มขัดคาดไหล่จะคอยรักษาให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารอยู่ในตำแหน่งที่ดีขึ้น โดยเฉพาะผู้ขับขี่เพื่อควบคุมยานพาหนะและสามารถลดการบาดเจ็บที่ร้ายแรงลงได้⁶⁴

แต่หากผู้ขับขี่และผู้โดยสารไม่คาดเข็มขัดนิรภัย เมื่อเกิดการชน ยานพาหนะก็จะหยุด แต่ตัวผู้ขับขี่และผู้โดยสารจะยังคงพุ่งต่อไปด้วยความเร็วเช่นเดียวกันกับตอนที่

⁶² สุกกิจ ภัทรธีรานนท์. (2561). *รู้กฎหมายจราจรใหม่ปี 2018 ในแคลิฟอร์เนีย ทั้งคนขับ-คนเดินเท้า* (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <http://www.siamtownus.com/2016/New-1801000001-1.aspx> [2561, 28 มกราคม].

⁶³ Department of Motor Vehicles (DMV) State of California. (2017). pp. 19.

⁶⁴ เรื่องเดียวกัน, หน้า 19.

ยานพาหนะเคลื่อนที่ และจะหยุดลงจนกว่าผู้ขับขี่และผู้โดยสารจะชนกับแผงหน้าปัดหรือกระจกบังลมหน้ารถ

สำหรับผู้โดยสารที่เป็นเด็กต้องยึดไว้กับระบบยึดเหนี่ยวผู้โดยสารเด็กที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน ซึ่งขึ้นอยู่กับความสูงของเด็กและอายุของเด็กแต่ละวัย ดังนี้

1) เด็กที่มีอายุไม่ถึง 2 ปีต้องได้รับการยึดในระบบยึดเหนี่ยวผู้โดยสารเด็กแบบนั่งหันหลัง ยกเว้นเด็กที่มีน้ำหนัก 40 ปอนด์ขึ้นไป หรือสูง 3 ฟุต 4 นิ้วขึ้นไป

2) เด็กที่มีอายุไม่ถึง 8 ปี ต้องได้รับการยึดในระบบยึดเหนี่ยวผู้โดยสารเด็กที่ได้รับการรับรองโดยส่วนกลาง

3) เด็กที่มีอายุไม่ถึง 8 ปี สามารถนั่งในเบาะนั่งด้านหน้าของยานพาหนะในระบบยึดเหนี่ยวผู้โดยสารเด็กที่ได้รับการรับรอง โดยส่วนกลาง ภายใต้กรณีดังต่อไปนี้

- ไม่มีที่นั่งด้านหลัง
- ที่นั่งด้านหลังเป็นที่นั่งพับหันข้าง
- ที่นั่งด้านหลังเป็นที่นั่งหันไปข้างหลัง
- ระบบยึดเหนี่ยวผู้โดยสารเด็กไม่สามารถติดตั้งได้อย่างถูกต้องในที่นั่งด้านหลัง
- ที่นั่งด้านหลังทั้งหมดมีเด็กอายุไม่เกิน 7 ปี นั่งอยู่เต็มแล้ว
- เหตุผลทางการแพทย์ซึ่งเด็กจำเป็นต้องไม่นั่งในเบาะนั่งด้านหลัง

4) เด็กไม่สามารถนั่งในเบาะนั่งด้านหน้าของยานพาหนะซึ่งติดตั้งด้วยถุงลมนิรภัย ถ้าเด็กอยู่ในระบบยึดเหนี่ยวผู้โดยสารเด็กแบบหันหลัง

5) เด็กที่อายุมากกว่า 8 ปีขึ้นไป หรือที่สูงถึงอย่างน้อย 4 ฟุต 9 นิ้ว และสามารถใส่เข็มขัดนิรภัยที่คาดอย่างเหมาะสมได้ตรงตามมาตรฐานของส่วนกลาง

ในการติดตั้งระบบยึดเหนี่ยวผู้โดยสารเด็กนั้น เมื่อเด็กเติบโตขึ้นควรตรวจสอบว่าระบบยึดเหนี่ยวผู้โดยสารเด็กยังคงมีขนาดที่เหมาะสมสำหรับเด็กหรือไม่⁶⁵

ถุงลมนิรภัย⁶⁶ (Airbags) คือคุณสมบัติความปลอดภัยที่ช่วยให้คุณปลอดภัยขึ้นกว่าการมีเข็มขัดนิรภัยเพียงอย่างเดียว คนส่วนใหญ่สามารถปฏิบัติเพื่อกำจัดหรือลดความเสี่ยงจากถุงลมนิรภัยได้ โดยไม่ต้องปิดถุงลมนิรภัย ความเสี่ยงที่สำคัญที่สุดคือการอยู่ใกล้กับถุงลมนิรภัยมากเกินไป ถุงลมนิรภัยต้องการพื้นที่ประมาณ 10 นิ้วในการพองลม ให้นั่งห่างอย่างน้อย 10 นิ้ว (วัดจากตรงกลางของพวงมาลัยจนถึงกระจุกหน้าอก) จากฝาครอบถุงลมนิรภัย หากผู้ขับขี่สามารถทำได้โดยยังสามารถรักษาการควบคุมยานพาหนะได้อย่างเต็มที่ หากผู้ขับขี่ไม่สามารถ

⁶⁵ Department of Motor Vehicles (DMV) State of California. (2017). pp. 20.

⁶⁶ ถุงขนาดใหญ่ที่พองตัวอัตโนมัติเมื่อรถยนต์กระแทกรุนแรง เพื่อป้องกันอันตรายแก่ผู้ขับขี่เวลาเกิดอุบัติเหตุ.

นั่งห่างจากถุงลมนิรภัย 10 นิ้วได้ ควรติดต่อตัวแทนจำหน่ายหรือผู้ผลิตยานพาหนะเพื่อขอคำปรึกษาเกี่ยวกับวิธีการเพิ่มเติมเพื่อถอยเพื่อให้มีระยะห่างจากถุงลมนิรภัย และผู้โดยสารควรนั่งห่างจากถุงลมนิรภัยฝั่งผู้โดยสารอย่างน้อย 10 นิ้ว และผู้โดยสารที่เป็นเด็กไม่สามารถนั่งในเบาะนั่งด้านหน้าของยานพาหนะที่ติดตั้งด้วยถุงลมนิรภัยได้ ถ้าเด็กอยู่ในระบบยึดเหนี่ยวผู้โดยสารเด็กแบบหันหลัง⁶⁷

กรณีที่ยานพาหนะมีถุงลมนิรภัยจากแรงกระแทกด้านข้าง โดยถุงลมนิรภัยจากแรงกระแทกด้านข้างสามารถเพิ่มประโยชน์ความปลอดภัยเพิ่มเติมให้แก่ผู้ใหญ่เมื่อเกิดการชนจากด้านข้าง อย่างไรก็ตาม สำหรับผู้โดยสารที่เป็นเด็กที่นั่งอยู่ข้างถุงลมนิรภัยด้านข้าง อาจเสี่ยงต่อการบาดเจ็บร้ายแรงหรือถึงแก่ชีวิตได้ เนื่องจากถุงลมนิรภัยข้างมีรูปแบบและประสิทธิภาพที่แตกต่าง ผู้ขับขี่ควรพิจารณาประโยชน์และความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับถุงลมนิรภัยข้าง เนื่องจากเมื่อผู้โดยสารที่เป็นเด็กนั่งพิงถุงลมนิรภัยข้าง เมื่อถุงลมพองขึ้นมามีความเสี่ยงที่จะบาดเจ็บร้ายแรงได้ ผู้โดยสารเด็กที่เดินทางในระบบยึดเหนี่ยวผู้โดยสารเด็กที่ติดตั้งอย่างถูกต้องเหมาะสมกับอายุและน้ำหนักไม่มีความเสี่ยงของการบาดเจ็บร้ายแรง ผู้โดยสารซึ่งเป็นเด็กเหล่านี้จึงไม่อยู่ในทางของถุงลมนิรภัยข้างเมื่อตอนที่พองลม⁶⁸

ประมาณร้อยละ 80 ของการชน และร้อยละ 65 ของการเกือบชน เกี่ยวข้องกับสิ่งที่ทำให้ผู้ขับขี่เสียสมาธิรูปแบบใดรูปแบบหนึ่ง อ้างอิงถึง “การวิจัยการขับขี่ตามธรรมชาติของรถ 100 คัน (100-Car Naturalistic Driving Study)” (2006) เผยแพร่โดยสำนักงานรักษาความปลอดภัยบนถนนแห่งสหรัฐอเมริกา (National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA)) และสถาบันเทคโนโลยีการขนส่งเวอร์จิเนียเทค (Virginia Tech Transportation Institute (VTI)) ได้สรุปว่า ผู้ขับขี่หันเหออกจากถนนอย่างน้อยหนึ่งครั้งในกรอบเวลา 3 วินาทีก่อนเกิดการชน

การทิ้งเด็กไว้ในยานพาหนะเพียงคนเดียวโดยไม่มีการดูแลนั้นเป็นสิ่งที่ผิดกฎหมาย(CVC §15620)⁶⁹ นอกจากนี้และมีความสำคัญเท่าเทียมกัน การทิ้งเด็กและ/หรือสัตว์เลี้ยง

⁶⁷ Department of Motor Vehicles (DMV) State of California. (2017). pp. 20.

⁶⁸ เรื่องเดียวกัน,

⁶⁹ CHAPTER 2. Offenses. 15620.

(a) A parent, legal guardian, or other person responsible for a child who is 6 years of age or younger may not leave that child inside a motor vehicle without being subject to the supervision of a person who is 12 years of age or older, under either of the following circumstances:

- (1) Where there are conditions that present a significant risk to the child’s health or safety.
- (2) When the vehicle’s engine is running or the vehicle’s keys are in the ignition, or both.

(b) A violation of subdivision (a) is an infraction punishable by a fine of one hundred dollars (\$100), except that the court may reduce or waive the fine if the defendant establishes to the satisfaction of the court

ในยานพาหนะร้อนนั้นอันตรายและผิดกฎหมาย หลังจากตากแดด ถึงแม้หน้าต่างจะเปิดเล็กน้อย อุณหภูมิภายในยานพาหนะที่จอดไว้ก็สามารถเพิ่มสูงขึ้นได้อย่างรวดเร็ว อุณหภูมิภายในยานพาหนะสามารถเพิ่มสูงขึ้นกว่าอุณหภูมิภายนอกประมาณ 40-50 องศาเซลเซียส

อาการขาดน้ำเป็นลมแดด และการเสียชีวิตอาจมีผลมาจากการเผชิญกับความร้อนมากเกินไป ประมวลกฎหมายอาญาแห่งรัฐแคลิฟอร์เนีย (California Penal) §597.7 ห้ามปล่อยหรือจำกัดสัตว์ไว้ในยานยนต์ที่ไม่มีการดูแล ภายใต้สภาวะที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพและสวัสดิภาพของสัตว์เนื่องจากความร้อน

2.2.2.3 กฎหมายและกฎการจับกุมเพิ่มเติมแห่งรัฐแคลิฟอร์เนีย⁷⁰

ห้ามสูบบุหรี่ตลอดเวลาเมื่อมีผู้เยาว์อยู่ในยานพาหนะ หากผู้ขับขี่ฝ่าฝืนสามารถถูกปรับสูงสุดถึง 100 ดอลลาร์

ห้ามทิ้งสัตว์ไว้บนทางหลวง ซึ่งความผิดนี้สามารถถูกลงโทษโดยมีค่าปรับสูงสุดถึง 1,000 ดอลลาร์ จำคุก 6 เดือน หรือทั้งสองอย่าง

ห้ามใช้งานโทรศัพท์มือถือโดยไม่ใช้อุปกรณ์แฮนด์ฟรี⁷¹ การจับกุมโดยถือและใช้งานอุปกรณ์สื่อสารไร้สายอิเล็กทรอนิกส์เป็นสิ่งผิดกฎหมาย เว้นแต่ อุปกรณ์จะยึดติดอยู่กับกระจกบังลมคล้ายกับอุปกรณ์ระบบกำหนดตำแหน่งบนโลก “Global Positioning System (GPS)” หรือยึดติดไว้กับแผงหน้าปัดของรถ หรือคอนโซลกลาง トラบดีที่ไม่ชัดเจนมุมมองของถนน ผู้ขับขี่ต้องใช้ไฟเจอร์หรือฟังก์ชันที่ปิดหรือแตะเพียงครั้งเดียว ข้อนี้ไม่มีผลกับระบบที่ติดตั้งโดยผู้ผลิต ซึ่งฝังอยู่ในรถ (ประมวลกฎหมายอาญาแห่งรัฐแคลิฟอร์เนีย (California Vehicle Code)

that he or she is economically disadvantaged and the court, instead, refers the defendant to a community education program that includes education on the dangers of leaving young children unattended in motor vehicles, and provides certification of completion of that program. Upon completion of that program, the defendant shall provide that certification to the court. The court may, at its discretion, require any defendant described in this section to attend an education program on the dangers of leaving young children unattended in motor vehicles.

(c) Nothing in this section shall preclude prosecution under both this section and Section 192 of the Penal Code, or Section 273a of that code, or any other provision of law.

d) (1) Subdivision (b) and Section 40000.1 do not apply if an unattended child is injured or medical services are rendered on that child because of a violation described in subdivision (a).

2) Nothing in this subdivision precludes prosecution under any other provision of law.

⁷⁰ Department of Motor Vehicles (DMV) State of California. (2017). pp. 86-87.

⁷¹ ชุดหูฟังที่เชื่อมต่อกับโทรศัพท์มือถือ ช่วยให้ผู้ใช้ฟังคุยโทรศัพท์ได้สะดวกโดยไม่ต้องยกโทรศัพท์แนบหู.

[CVC] §23123.5)⁷² และห้ามใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่หรืออุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ระหว่างเคลื่อนที่ ทั้งนี้ เพื่อหลีกเลี่ยงการเป็นอันตรายต่อยานพาหนะหรือคนเดินถนนอื่น ๆ ซึ่งผู้ขับขี่ควรตระหนักถึงสิ่งที่อยู่รอบตัวอยู่ตลอดเวลา และด้วยเทคโนโลยีสมัยใหม่ต่าง ๆ ยานพาหนะจึงอาจมีเทคโนโลยีที่อนุญาตให้ผู้ขับขี่สนทนาด้วยโทรศัพท์มือถือหรือเล่นเสียงเพลงจากอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ด้วย และด้วยการเพิ่มขึ้นของเทคโนโลยีดังกล่าว การมีสมาธิอยู่กับท้องถนนและหลีกเลี่ยงสิ่งที่ทำให้เสียสมาธิในการขับขี่จึงมีความสำคัญ

ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณไฟจราจรอยู่เสมอ ไม่ว่าจะทางแยกมีสัญญาณหรือสัญญาณไฟจราจรของคนเดินทางหรือไม่ ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามกฎของคนเดินถนนที่ทางแยก

⁷² ARTICLE 1. Driving Offenses 23123.5.

(a) A person shall not drive a motor vehicle while holding and operating a handheld wireless telephone or an electronic wireless communications device unless the wireless telephone or electronic wireless communications device is specifically designed and configured to allow voice-operated and hands-free operation, and it is used in that manner while driving.

(b) This section shall not apply to manufacturer-installed systems that are embedded in the vehicle.

(c) A handheld wireless telephone or electronic wireless communications device may be operated in a manner requiring the use of the driver's hand while the driver is operating the vehicle only if both of the following conditions are satisfied:

(1) The handheld wireless telephone or electronic wireless communications device is mounted on a vehicle's windshield in the same manner a portable Global Positioning System (GPS) is mounted pursuant to paragraph (12) of subdivision (b) of Section 26708 or is mounted on or affixed to a vehicle's dashboard or center console in a manner that does not hinder the driver's view of the road.

(2) The driver's hand is used to activate or deactivate a feature or function of the handheld wireless telephone or wireless communications device with the motion of a single swipe or tap of the driver's finger.

(d) A violation of this section is an infraction punishable by a base fine of twenty dollars (\$20) for a first offense and fifty dollars (\$50) for each subsequent offense.

(e) This section does not apply to an emergency services professional using an electronic wireless communications device while operating an authorized emergency vehicle, as defined in Section 165, in the course and scope of his or her duties.

(f) For the purposes of this section, "electronic wireless communications device" includes, but is not limited to, a broadband personal communication device, a handheld device or laptop computer with mobile data access, or a pager.

ซึ่งการจราจรไม่มีการควบคุมโดยสัญญาณไฟจราจร โดยผู้ขับขี่จำเป็นต้องยอมให้สิทธิผ่านทางแก่คนเดินถนนบนทางม้าลายใด ๆ ทั้งที่มีและไม่มีเครื่องหมาย

ผู้ขับขี่ต้องหยุดทุกครั้งเมื่อพบทางม้าลายของคนเดินถนนที่หัวมุม หรือทางม้าลายอื่น ๆ ถึงแม้ว่าทางม้าลายอยู่กลางบล็อก อยู่ที่หัวมุม โดยมีหรือไม่มีสัญญาณไฟจราจร ไม่ว่าทางข้ามจะทำเครื่องหมายโดยมีเส้นหรือไม่ก็ตาม

ห้ามผู้ขับขี่แซงยานพาหนะที่หยุดอยู่ที่บริเวณทางม้าลาย เพราะอาจมีคนเดินถนนที่ผู้ขับขี่มองไม่เห็นกำลังข้ามถนนอยู่ ผู้ขับขี่ต้องหยุดรถและจะสามารถไปต่อได้เมื่อคนเดินถนนทั้งหมดข้ามถนนไปแล้ว

ห้ามผู้ขับขี่บนทางเท้า ยกเว้นข้ามทางเท้า เพื่อไปยังทางเข้าหรือทางออกของถนนส่วนบุคคลหรือตรอก และก่อนข้ามต้องยอมให้ทางแก่คนเดินถนนทั้งหมด

ห้ามผู้ขับขี่หยุดยานพาหนะในทางม้าลาย เพราะจะทำให้คนเดินถนนตกอยู่ในอันตราย ทางม้าลายคือส่วนหนึ่งของถนน สำรองไว้เพื่อการสัญจรของคนเดินถนน ทางแยก ส่วนใหญ่มีทางม้าลายคนเดินถนนไม่ว่าจะมีหรือไม่มีเส้นอยู่บนถนน ทางม้าลายส่วนใหญ่ตั้งอยู่ที่หัวมุม แต่ยังสามารถตั้งอยู่กลางบล็อกได้เช่นกัน ก่อนหักเลี้ยวที่หัวมุมผู้ขับขี่ต้องระมัดระวังคนเดินถนนที่กำลังจะข้ามถนน คนเดินถนนมีสิทธิผ่านทางม้าลายทั้งที่ทำหรือไม่ทำเครื่องหมายไว้ อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ว่าคนเดินถนนมีสิทธิผ่านทาง ก็ต้องปฏิบัติตามกฎบนท้องถนนด้วย คนเดินถนนไม่ควรเดินออกจากขอบถนนหรือจุดปลอดภัยอื่น ๆ และข้ามในเส้นทางของยานพาหนะ เนื่องจากวิธีนี้สร้างอันตรายอย่างฉับพลัน นอกจากนี้ คนเดินถนนต้องไม่หยุดโดยไม่จำเป็นหรือชะลอการสัญจรระหว่างอยู่ในทางม้าลาย หากผู้ขับขี่เข้าใกล้ทางม้าลายระหว่างขับขี่ ผู้ขับขี่จำเป็นต้องระมัดระวังและลดความเร็วเพื่อคุ้มครองความปลอดภัยของคนเดินถนน ผู้ขับขี่อาจจำเป็นต้องหยุดเพื่อรองรับความปลอดภัยของคนเดินถนนตามที่ร่างไว้ใน CVC §21950⁷³

⁷³ CHAPTER 5. Pedestrians' Rights and Duties 21950.

(a) The driver of a vehicle shall yield the right-of-way to a pedestrian crossing the roadway within any marked crosswalk or within any unmarked crosswalk at an intersection, except as otherwise provided in this chapter.

(b) This section does not relieve a pedestrian from the duty of using due care for his or her safety. No pedestrian may suddenly leave a curb or other place of safety and walk or run into the path of a vehicle that is so close as to constitute an immediate hazard. No pedestrian may unnecessarily stop or delay traffic while in a marked or unmarked crosswalk.

ทางม้าลายมักทำเครื่องหมายด้วยเส้นสีขาว ทางม้าลายสีเหลืองมักใช้ในการข้ามถนนของโรงเรียน บ่อยครั้งที่ทางม้าลายที่อยู่ในเขตที่ปกอาศัยมักไม่มีเครื่องหมาย ทางม้าลายบางแห่งมีไฟกระพริบ เพื่อเตือนว่าอาจมีคนเดินถนนข้ามถนน ให้ระวังคนเดินถนนและเตรียมหยุดไม่ว่าไฟกระพริบอยู่หรือไม่ก็ตาม

ผู้ขับขี่ยานพาหนะเดินทางบนทางหลวงหรือถนนที่ต่างกันมาเชื่อมต่อกัน การขับขี่ยานพาหนะผ่านทางแยก คือสถานการณ์การจราจรที่ซับซ้อนที่สุดที่ผู้ขับขี่ยานพาหนะต้องเผชิญ การชนที่ทางแยกเป็นสาเหตุถึงร้อยละ 45 ของรถชนที่มีการรายงานทั้งหมด และร้อยละ 21 ของการเสียชีวิต อ้างอิงจากสำนักงานดูแลทางหลวงส่วนกลาง (Federal Highway Administration)

ทางแยกที่ไม่มีป้าย “STOP” (หยุด) หรือ “YIELD” (ให้ทาง) ให้ชะลอความเร็วและเตรียมพร้อมหยุดให้ทางแก่การสัญจร และคนเดินถนนที่อยู่ในทางแยก หรือที่เพิ่งเข้าสู่ทางแยก อีกทั้งให้ทางยานพาหนะหรือจักรยานที่มาถึงก่อน หรือให้ทางยานพาหนะหรือจักรยานทางขวาของผู้ขับขี่หากมาถึงทางแยกพร้อมกัน

เมื่อผู้ขับขี่เลี้ยวซ้าย ให้สิทธิผ่านทางแก่ยานพาหนะที่กำลังเข้าใกล้ทั้งหมดที่ใกล้พอให้เกิดอันตราย อีกทั้งให้ระวังผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ คนขี่จักรยาน และคนเดินถนนด้วย โดยมีคำแนะนำความปลอดภัย ซึ่งระหว่างที่รอเลี้ยวซ้าย ควรรักษาล้อให้ตรง จนกว่าจะปลอดภัยที่จะเริ่มทำการเลี้ยว

เมื่อผู้ขับขี่เลี้ยวขวา ให้ตรวจสอบคนเดินถนนที่ต้องการข้ามถนน และคนขี่จักรยานที่อยู่ด้านข้างของผู้ขับขี่เพื่อให้แน่ใจก่อน

ห้ามอนุญาตให้บุคคลใด ๆ นั่งบนส่วนใดก็ตามของยานพาหนะที่ไม่ได้มีเจตนาไว้สำหรับผู้โดยสาร

ห้ามอนุญาตให้บุคคลใด ๆ นั่งในท้ายของยานพาหนะ โดยการพิพากษาลงโทษส่งผลกระทบต่อโทษสำหรับทั้งผู้ขับขี่ และบุคคลที่นั่งท้ายรถ

ห้ามอนุญาตให้บุคคลใด ๆ นั่งในท้ายรถยนต์กระบะหรือรถบรรทุกอื่น ๆ ยกเว้นยานพาหนะจะติดตั้งด้วยเบาะนั่ง และบุคคลใช้ทั้งเบาะนั่งและเข็มขัดนิรภัย

ห้ามทิ้งเด็ก หรือสัตว์โดยไม่มีการดูแลในยานพาหนะที่ร้อน

(c) The driver of a vehicle approaching a pedestrian within any marked or unmarked crosswalk shall exercise all due care and shall reduce the speed of the vehicle or take any other action relating to the operation of the vehicle as necessary to safeguard the safety of the pedestrian.

(d) Subdivision (b) does not relieve a driver of a vehicle from the duty of exercising due care for the safety of any pedestrian within any marked crosswalk or within any unmarked crosswalk at an intersection.

ห้ามมิให้จับขี้นยานพาหนะที่ติดตั้งด้วยหน้าจอวิดีโอ หากผู้ขับขี่สามารถมองเห็นหน้าจอได้ และแสดงสิ่งใด ๆ นอกเหนือจากข้อมูลยานพาหนะ แสดงแผนที่ทั้งโลก เครื่องเล่นสื่อภายนอก (MP3) หรือข้อมูลวิทยุดาวเทียม

ห้ามขับขี่หรืออนุญาตให้เด็กขี่ “จักรยานยนต์ขนาดเล็ก” ในถนนสาธารณะ หรือทางหลวง เนื่องจากยานพาหนะเหล่านี้ไม่ได้ผลิตหรือออกแบบมาสำหรับใช้บนทางหลวง และไม่ตรงตามมาตรฐานความปลอดภัยส่วนกลาง

การให้บุคคลใด ๆ ที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ หรือเป็นผู้มีสิทธิการขับขี่แต่ถูกระงับขี้นยานพาหนะนั้นเป็นสิ่งผิดกฎหมาย หากบุคคลที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ถูกจับระหว่างขับขี่ยานพาหนะ ยานพาหนะสามารถถูกยึดเป็นเวลา 30 วัน (CVC §14607.6) บุคคลใด ๆ ในทุกช่วงอายุไม่สามารถขับขี่บนทางหลวงหรือในสถานที่จอดรถสาธารณะได้ เว้นแต่ มีใบอนุญาตขับขี่ที่ถูกต้อง และกฎหมายระบุว่าต้องไม่จ้ำง อนุญาต หรือมอบหมายให้บุคคลใด ๆ ขับขี้นยานพาหนะบนถนนหรือทางหลวงสาธารณะ เว้นแต่ บุคคลนั้นมีใบอนุญาตขับขี่ เพื่อขับขี่ยานพาหนะในระดับนั้น

ในการขับขี่ยานพาหนะเพื่อการพาณิชย์ บุคคลต้องอายุอย่างน้อย 21 ปี ในการขับขี่ยานพาหนะเพื่อการพาณิชย์ส่วนใหญ่เพื่อรับจ้างในการพาณิชย์ระหว่างรัฐและเพื่อขนส่งวัสดุ หรือขยะอันตราย

ผู้ขับขี่ต้องพกพาใบอนุญาตขับขี่ด้วยเสมอเมื่อทำการขับขี่ และผู้ขับขี่ต้องแสดงใบอนุญาตขับขี่ต่อเจ้าหน้าที่รักษาความสงบใด ๆ ที่ขอดูใบอนุญาตขับขี่ หากผู้ขับขี่อยู่ในเหตุการณ์รถชน ต้องแสดงใบอนุญาตขับขี่ให้แก่ผู้ขับขี่คนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ผู้ขับขี่ต้องขับขี่ยานพาหนะให้ชัดเจนที่สุดเท่าที่จะทำได้บนถนนบนเขาที่แคบ และหากไม่สามารถเห็นได้อย่างน้อย 200 ฟุตข้างหน้า ผู้ขับขี่จะต้องบีบแตร

ผู้ขับขี่ต้องอนุญาตให้คนเดินถนนที่สูงวัย คนเดินถนนที่ทุพพลภาพ และคนเดินถนนที่มีเด็กเล็กมีเวลาเพียงพอที่จะข้ามถนน

ผู้ขับขี่ยานพาหนะต้องเปิดไฟหน้า ภายหลังจากดวงอาทิตย์ตกดินแล้ว 30 นาที และเปิดทิ้งไว้ 30 นาทีก่อนดวงอาทิตย์ขึ้น

ผู้ขับขี่ต้องลดแสงเป็นไฟต่ำภายในระยะ 500 ฟุตของยานพาหนะที่วิ่งสวนเข้าหา หรือภายใน 300 ฟุตของยานพาหนะที่ผู้ขับขี่กำลังขับตามหลัง

ผู้ขับขี่ต้องเปิดไฟนํารถหากมีหิมะ ฝน หมอก ฝุ่น หรือทัศนวิสัยต่ำ (1,000 ฟุต หรือน้อยกว่า) หากจำเป็นให้ใช้ที่ปัดน้ำฝน

ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่เกี่ยวข้องในการชน ต้องทำการเคลื่อนย้ายยานพาหนะออกจากเลนการจราจร (ยกเว้นเสีย) เมื่อการเคลื่อนย้ายยานพาหนะทำได้อย่างปลอดภัย หรือเจ้าหน้าที่อาจบังคับใช้กฎหมาย ตากหรือยึดยานพาหนะนั้น หากยานพาหนะถูกทิ้งไว้ในบริเวณที่ไม่ปลอดภัย และอาจทำให้เกิดปัญหาด้านความปลอดภัย

2.3 กฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถของประเทศไทย

การยกระดับความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนนให้มากยิ่งขึ้นเป็นนโยบายของรัฐบาลที่แถลงต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติใน พ.ศ. 2557 ในข้อ 5.4 โดยกำหนดให้มีการป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุในการจราจรอันนำไปสู่การบาดเจ็บและเสียชีวิต ภายใต้การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนซึ่งได้ประกาศให้เป็นวาระแห่งชาติ ในช่วงทศวรรษเพื่อความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563 ยึดถือเป้าหมายและแนวทางองค์การสหประชาชาติ โดยกำหนดเป้าหมายเพื่อลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลงถึงร้อยละ 50 ภายใน พ.ศ. 2563 เพื่อเป็นตัวชี้วัดความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน⁷⁴

2.3.1 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

ในกรณีที่มีผู้ประสบภัยจากรถ บทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องคือ กฎหมายลักษณะละเมิด ซึ่งมีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 บัญญัติว่า “ผู้ใดจงใจหรือประมาทเลินเล่อทำต่อบุคคลอื่น โดยผิดกฎหมายให้เขาเสียหายถึงแก่ชีวิตก็ดี แก่ร่างกายก็ดี อนามัยก็ดี เสรีภาพก็ดี ทรัพย์สินหรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดก็ดี ท่านว่าผู้นั้นทำละเมิด จำต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น”⁷⁵ มาตรานี้เป็นหลักละเมิดทั่วไป ซึ่งเป็นหลักความรับผิดชอบในการกระทำของตนเองที่อยู่บนพื้นฐานของความผิด (Liability Based on Fault) ซึ่งแนวความคิดที่ว่าความรับผิดชอบทางละเมิดอยู่บนพื้นฐานของ “ความผิด” ก็เนื่องมาจากในกฎหมายโรมันถือว่าความรับผิดชอบทางละเมิดนั้นอยู่บนพื้นฐานของ “ความผิด” (Fault) ซึ่งหมายถึงการจงใจ (Deliberately) หรือประมาทเลินเล่อ (Negligently) ต่่วงสิทธิของผู้อื่น โดยมีหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้

การกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อต่อบุคคลอื่น

⁷⁴ กรมการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. (2554). *แผนที่นำทางเชิงกลยุทธ์ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563*. กรุงเทพฯ: กรมการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และฝ่ายเลขานุการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน. หน้า 24.

⁷⁵ Article 420 “A person who, willfully or negligently, unlawfully injures the life, body, health, property or any right of another person, is said to commit a wrongful act and is bound to make compensation therefore.”

การกระทำ ในความหมายของมาตรา 420 หมายความว่ารวมถึงการกระทำของบุคคล ซึ่งรวมถึงการงดเว้นการกระทำแล้วทำให้เกิดความเสียหายด้วย

การกระทำโดยจงใจ หมายถึง การกระทำโดยรู้สำนึกถึงการกระทำว่าจะเป็ผลความเสียหายต่อบุคคลอื่น แต่มิได้หมายเลยไปถึงว่าต้องเจาะจงให้เกิดผลเสียหายอย่างใดอย่างหนึ่งขึ้น โดยเฉพาะ อย่างเช่น การกระทำโดยเจตนา ดังนั้น การกระทำโดยเจตนาในทางอาญาจึงเป็นการกระทำโดยจงใจในความหมายของมาตรา 420 เสมอ นอกจากการกระทำโดยจงใจแล้วผู้กระทำอาจต้องรับผิดชอบละเมิดแม้มิได้กระทำโดยจงใจ แต่มีความประมาทประมาทเล่นแล้ว⁷⁶

ประมาทเล่นแล้ว หมายถึง การไม่จงใจที่จะกระทำการเช่นนั้น แต่ไม่ได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรที่บุคคลธรรมดาทั่วไปจะพึงใช้⁷⁷ และการกระทำดังกล่าวทำให้ผู้อื่นเสียหายแก่ชีวิตร่างกาย อนามัย เสรีภาพทรัพย์สิน หรือสิทธิ

โดยผิดกฎหมาย (Unlawful) โดยหลักแล้วความผิดฐานละเมิดเกิดจากการกระทำที่เรียกว่า “ผิดหน้าที่ (Breach of Duty)” โดยหน้าที่ดังกล่าวจะเป็นหน้าที่ที่เกิดจากสัญญา หรือหน้าที่ที่เกิดจากความสัมพันธ์ในทางข้อเท็จจริงก็ได้ ซึ่งมีความหมายตรงกับคำว่า “มิชอบด้วยกฎหมาย” หมายถึง การกระทำที่ไม่มีสิทธิตามกฎหมายให้กระทำได้ ถือเป็น การกระทำผิดกฎหมายทั้งสิ้น รวมตลอดถึงการล่วงสิทธิโดยผิดหน้าที่ที่ต้องเคารพต่อสิทธินั้น ก็ถือว่าเป็นการกระทำผิดกฎหมายอยู่ในตัว โดยไม่ต้องมีกฎหมายบัญญัติว่าการกระทำเช่นนั้นเป็นการกระทำความผิดกฎหมายอีกชั้นหนึ่ง⁷⁸ ซึ่งศาลได้มีคำพิพากษาไว้เป็นบรรทัดฐานว่า ถ้าจำเลยรู้แล้วยังฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ก็ถือว่าเป็นการกระทำผิดกฎหมายอยู่ในตัว นอกจากนั้นคำว่า “ผิดกฎหมาย” ที่จะเป็นละเมิดนั้นยังหมายถึง การกระทำที่เป็น การล่วงสิทธิของผู้อื่น ทำให้เกิดความเสียหายแก่ผู้อื่นนั้นและผู้กระทำไม่มีสิทธิที่จะทำได้หรือไม่มีข้อแก้ตัวตามกฎหมายได้ ทั้งได้กระทำโดยปราศจากความยินยอมของผู้เสียหาย⁷⁹

⁷⁶ สุขุม สุภนิติย์. (2550). *คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด* (พิมพ์ครั้งที่ 6). กรุงเทพฯ: นิติบรรณการ. หน้า 13-17.

⁷⁷ ไพจิตร บุญญพันธ์. (2558). *คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด* (พิมพ์ครั้งที่ 14). กรุงเทพฯ: นิติบรรณการ. หน้า 40.

⁷⁸ วิภา นนทร์นาภรณ์. (2539). *ปัญหาการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535*. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขานิติศาสตร์, คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต. หน้า 65-66.

⁷⁹ ปุริณี วงษ์สุวรรณ. อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 22. หน้า 34.

ทำให้ผู้อื่นเสียหายแก่ ชีวิต ร่างกาย อนามัย เสรีภาพ ทรัพย์สิน หรือสิทธิ สิ่งสำคัญก็คือ ต้องมีความเสียหายเกิดขึ้น แต่ความเสียหายนั้นจะต้องชัดใช้กันเป็นจำนวนเท่าใด อย่างไร เป็นอีกเรื่องหนึ่งซึ่งต้องวิเคราะห์ตามหลักเรื่องการใช้คำสันนิษฐานใหม่ทดแทน

มาตรา 437 เป็นบทบัญญัติของความรับผิดของผู้ครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะ อันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล มีพื้นฐานความรับผิดชอบบนทฤษฎีรับภัย หมายความว่า ความรับผิดทางละเมิดนั้น ไม่จำเป็นที่ผู้ทำละเมิดจะต้องกระทำความผิดด้วย กล่าวคือ เมื่อเกิดความเสียหายขึ้น และรู้ว่าบุคคลใดเป็นผู้กระทำความเสียหายนั้น ก็ควรถือว่าผู้นั้นเป็นผู้ทำละเมิด โดยไม่ต้องคำนึงถึงว่าการกระทำที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นจะผิดหรือถูก เพราะถือว่ามนุษย์เราทุกคน เมื่อได้กระทำการใดขึ้นแล้ว ย่อมเป็นการเสี่ยงภัยอย่างหนึ่ง อาจเกิดผลดีหรือผลร้ายก็ได้ ผู้กระทำต้องรับผลแห่งบาปเคราะห์นั้นเอง หรือถือว่าเป็นการเสี่ยงภัยอย่างหนึ่งและต้องเสี่ยงภัยที่เกิดขึ้นด้วยตนเอง⁸⁰

มาตรา 437⁸¹ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มีหลักเกณฑ์ ดังนี้

บุคคลที่ต้องรับผิดตามมาตรา นี้ คือ ผู้ที่ครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะอย่างใด ๆ อันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล

“ผู้ครอบครอง” หมายถึง ผู้ที่มีสิทธิครอบครอง เช่น ผู้เช่า ผู้ยืม ส่วนเจ้าของซึ่งมีกรรมสิทธิ์มิใช่ผู้ครอบครองก็ไม่ต้องรับผิดตามมาตรา นี้⁸²

“ผู้ควบคุมดูแล” หมายถึง ผู้มีหน้าที่ปฏิบัติการเพื่อมิให้ทรัพย์สินนั้น ไปก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้อื่น หรือหมายถึงผู้บังคับยานพาหนะให้แล่นไปตามที่ผู้นั้นต้องการ⁸³

“ยานพาหนะที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล” หมายถึง ยานพาหนะที่เคลื่อนที่ไปด้วยกำลังเครื่องจักรกล ซึ่งไม่ใช่กำลังร่างกายของผู้ใช้ยานพาหนะนั้น เช่น รถยนต์ เรือยนต์ เรือกลไฟ รถไฟ รถไฟฟ้าที่เดินด้วยแบตเตอรี่ไฟฟ้า และยานพาหนะนั้นต้องกำลังเคลื่อนที่อยู่ในขณะที่ก่อให้เกิด

⁸⁰ ชูศักดิ์ ศิรินิล. (2526). *กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด จัดการงานนอกสั่ง ลากม็ควรได้* (พิมพ์ครั้งที่ 1). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยรามคำแหง. หน้า 89.

⁸¹ มาตรา 437 บุคคลใดครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะอย่างใด ๆ อันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล บุคคลนั้นจะต้องรับผิดชอบเพื่อการเสียหายอันเกิดจากยานพาหนะนั้น เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการเสียหายนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัย หรือเกิดเพราะความผิดของผู้ต้องเสียหายนั่นเอง

ความข้อนี้ให้ใช้บังคับได้ตลอดถึงบุคคลผู้มีไว้ในครอบครองของตนซึ่งทรัพย์สินอันเป็นของเกิดอันตรายได้โดยสภาพ หรือโดยความมุ่งหมายที่จะใช้ หรือโดยอาการกลไกของทรัพย์สินนั้นด้วย.

⁸² จี๊ด เศรษฐบุตร. (2526). *หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด* (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 261.

⁸³ ชูศักดิ์ ศิรินิล. อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 80. หน้า 177-178.

ความเสียหาย แต่รถยนต์สำหรับเด็กเล่นในสวนสนุกแม้ว่าจะมีรูปร่างอย่างยานพาหนะ แต่มิได้ใช้อย่างยานพาหนะก็ไม่ถือว่าเป็นยานพาหนะ และความเสียหายที่เกิดขึ้นต้องเป็นผลโดยตรงจากการกระทำของยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล กล่าวคือ ต้องปรากฏว่าการเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลของยานพาหนะนั้นได้ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น และความเสียหายนั้นเกิดขึ้นระหว่างการเคลื่อนไปของยานพาหนะที่ขับเคลื่อนด้วยกำลังเครื่องจักรกล⁸⁴

2.3.2 การคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

- เจ้าของรถ

เจ้าของรถ คือ บุคคลตามที่มีคำนิยามไว้ในมาตรา 4⁸⁵ แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งได้แก่ ผู้ซึ่งมีกรรมสิทธิ์ในรถ ผู้มีสิทธิครอบครองตามสัญญาเช่าซื้อ และ ผู้นำรถที่จดทะเบียนในต่างประเทศเข้ามาในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราว

- ผู้ซึ่งมีกรรมสิทธิ์ในรถ หมายถึง ผู้มีกรรมสิทธิ์เป็นเจ้าของรถตามความเป็นจริง โดยจะมีชื่อทางทะเบียนในคู่มือจดทะเบียนรถหรือไม่ไม่สำคัญ เพราะเจ้าของรถอาจโอนขายต่อบุคคลอื่นโดยยังไม่จดทะเบียนโอนก็ได้

- ผู้มีสิทธิครอบครองรถตามสัญญาเช่าซื้อ ปกติสัญญาเช่าซื้อรถนั้นกรรมสิทธิ์ในรถยังเป็นของเจ้าของผู้ให้เช่าซื้อ โดยที่ผู้เช่าซื้อต้องชำระค่าเช่าซื้อเป็นงวด ๆ ให้ครบเสียก่อน กรรมสิทธิ์จึงจะโอนไปเป็นของผู้เช่าซื้อ แม้ยังไม่ได้จดทะเบียนโอนกันก็ตาม

ผู้ที่ได้รับการคุ้มครองตามพระราชบัญญัติ

ผู้ที่ได้รับความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 ต้องเป็นผู้ประสบภัยจากรถ ไม่ว่าจะบุคคลนั้นจะเป็นใครก็ตามขอให้มิสภาพเป็นบุคคล

ผู้ประสบภัย (Victim) หมายถึง ประชาชนทุกคนซึ่งประสบภัยจากรถ ไม่ว่าจะเป็นผู้ขับขี่ผู้โดยสาร คนเดินเท้า คนเดินข้ามถนน หรือแม้แต่คนที่กำลังนอนในบ้าน หากได้รับความเสียหายเป็นอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย อนามัย อันเนื่องมาจากรถที่ใช้หรืออยู่ในทาง หรือเนื่องจากสิ่งที

⁸⁴ ชูศักดิ์ ศิรินิล. อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 80. หน้า 177-178.

⁸⁵ มาตรา 4 ในพระราชบัญญัตินี้

๑๗๑

๑๗๑

“เจ้าของรถ” หมายความว่า ผู้ซึ่งมีกรรมสิทธิ์ในรถหรือผู้มีสิทธิครอบครองรถตามสัญญาเช่าซื้อ และหมายความรวมถึงผู้นำรถที่จดทะเบียนในต่างประเทศเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราวด้วย.

๑๗๑

๑๗๑

บรรทุก หรือติดตั้งในรถนั้น และหมายความรวมถึงทายาทโดยชอบธรรมของผู้ประสบภัย ซึ่งถึงแก่ความตายด้วย⁸⁶

บุคคลที่ได้รับการคุ้มครองสามารถแยกออกได้เป็น

1) ผู้ประสบภัยที่เป็นผู้ได้รับอันตรายโดยตรง ได้แก่ ผู้ประสบภัยที่ได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัย อันเป็นผลกระทบบโดยตรงจากรถหรือสิ่งที่ยกบรรทุก หรือติดตั้งในรถนั้น เช่น รถพลิกคว่ำ หรือพื่นหักเพราะกระแทกกับเหล็กของที่นั่งผู้โดยสารอันมาจากการที่ผู้ขับขี่ห้ามล้ออย่างกะทันหัน รถที่ใช้ หมายความว่า รถที่จอดไว้แล้วไหลไปโดนผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บ กล่าวคือ ประชาชนทุกคนที่ประสบภัยจากรถ ไม่ว่าจะเป็นผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร คนเดินเท้า คนข้ามถนน ซึ่งได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยเนื่องจากรถหรือสิ่งที่ยกบรรทุกหรือติดตั้งไว้ในรถ

2) ผู้ประสบภัยที่ไม่ได้เป็นผู้ได้รับอันตรายโดยตรง ได้แก่ ทายาทโดยชอบธรรมของผู้ประสบภัยที่ถึงแก่ความตาย แต่ไม่รวมถึงทายาทผู้รับพินัยกรรม ทายาทโดยธรรมก็คือบุคคลที่กำหนดไว้ในบรรพ 6 ของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และต้องเป็นทายาทโดยธรรมที่มีสิทธิรับมรดกตามกฎหมายดังกล่าว⁸⁷

ทายาทโดยธรรม หมายถึง ทายาทที่มีสิทธิรับมรดกของผู้ตาย ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 1629 มี 6 ลำดับ แต่ละลำดับมีสิทธิรับก่อนหลัง ดังนี้

- 2.1) ผู้สืบสันดาน
- 2.2) บิดามารดา
- 2.3) พี่น้องร่วมบิดามารดาเดียวกัน
- 2.4) พี่น้องร่วมบิดาหรือมารดาเดียวกัน
- 2.5) ปู่ ย่า ตา ยาย
- 2.6) ลุง ป้า น้า อา

ส่วนคู่สมรสที่ยังมีชีวิตอยู่ก็เป็นทายาทโดยธรรม ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 1635 ความเสียหายที่ได้รับการคุ้มครอง

มาตรา 4 ได้ให้คำนิยาม ความเสียหาย ว่าหมายถึง ความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยอันเกิดจากรถ ดังนั้น ความเสียหายที่เจ้าของรถต้องจัดให้มีการประกันเพื่อให้ความคุ้มครองแก่ผู้ประสบภัย คือ ความเสียหายต่อชีวิต ความเสียหายต่อร่างกายหรือความเสียหายต่ออนามัยอันเกิดจากรถ

⁸⁶ ประณี วงษ์วรรณ. อ่างแล้ว เจริญรอดที่ 22. หน้า 23.

⁸⁷ เรื่องเดียวกัน,

1) ความเสียหายต่อชีวิต หมายความว่า ภัยอันตรายจากรถ หรือจากสิ่งที่ยักรถหรือติดตั้งในรถทำให้ถึงแก่ความตาย

2) ความเสียหายต่อร่างกาย หมายความว่า ภัยอันตรายจากรถหรือสิ่งที่ยักรถ หรือติดตั้งในรถทำให้ร่างกายได้รับความเสียหาย คือ บาดเจ็บ สูญเสียอวัยวะ หรือได้รับความเสียหายต่อระบบประสาทอันเป็นส่วนหนึ่งของร่างกาย

3) ความเสียหายต่ออนามัย หมายความว่า ภัยอันตรายจากรถหรือจากสิ่งที่ยักรถ หรือติดตั้งในรถทำให้เสื่อมเสียสุขภาพ ไม่ได้รับความสุข หรือความสะดวกสบายในการดำรงชีวิตเหมือนเมื่อก่อนที่จะได้รับภัยอันตรายจากรถ เป็นความเสียหายที่ไม่สามารถประมาณเป็นราคาเงินได้ เช่น ถูกรถชน ทำให้แพทย์ต้องตัดขาไปข้างหนึ่ง ขาที่ถูกตัดนั้นเป็นความเสียหายแก่ร่างกายส่วนการที่ถูกตัดขาแล้วทำให้เดินไปไหนมาไหนไม่สะดวกนั้น เป็นความเสียหายต่ออนามัย

ความเสียหายที่ได้รับความคุ้มครอง

ความเสียหายที่ได้รับความคุ้มครองตามพระราชบัญญัตินี้ คำว่าได้รับความเสียหายต่ออนามัย เพราะประสบภัยจากรถ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 บัญญัติให้เจ้าของรถต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัย โดยประกันภัยไว้กับบริษัทที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการประกันภัยประเภทการประกันภัยรถ ตามมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้ให้ความหมายหรือให้คำนิยามของคำว่า “ความเสียหาย” ไว้ดังนี้

ความเสียหาย (Damage) หมายถึง ความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยอันเกิดจากรถ ส่วนนิยามอีกคำหนึ่งที่ต้องนำมาประกอบการพิจารณาด้วยก็คือ นิยามของคำว่า ประสบภัย

ประสบภัย (Victimize) หมายความว่า ผู้ซึ่งได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยเนื่องจากรถที่ไต่หรืออยู่ในทาง หรือเนื่องจากสิ่งที่ยักรถ หรือติดตั้งในรถนั้น และหมายรวมถึงทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยที่ถึงแก่ความตายด้วย

ดังนั้น ความเสียหายที่เจ้าของรถจะต้องจัดให้มีการประกันสำหรับผู้ประสบภัยก็คือ ความเสียหายต่อชีวิต ความเสียหายต่อร่างกาย และความเสียหายต่ออนามัย ทั้งนี้ ความเสียหายที่เกิดแก่ผู้ประสบภัยจะต้องเกิดจากรถ หรือจากสิ่งที่ยักรถ หรือติดตั้งในรถ หมายความว่า รถหรือสิ่งที่ยักรถหรือติดตั้งในรถเป็นตัวก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยนั่นเอง และความเสียหายที่เกิดแก่ผู้ประสบภัยนั้นต้องเกิดจากการกระทำโดยประมาทของผู้เอาประกันภัย หรือผู้ขับขี่รถที่ขับรถคันเอาประกันภัย โดยได้รับความยินยอมจากผู้เอาประกันภัย

ผู้ขับขี่ที่ขับรถโดยประมาททำให้นुकคลอื่นได้รับความเสียหาย กฎกระทรวงออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ถือเป็นผู้ขับขี่ที่ต้องรับผิดชอบอุบัติเหตุ

แต่ถ้ารถคันที่เกิดอุบัติเหตุมีเพียงผู้ขับขี่ได้รับความเสียหายแต่เพียงคนเดียวโดยไม่มีบุคคลอื่นได้รับความเสียหายด้วย กฎกระทรวงออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ถือเป็นผู้ประสบภัยที่ไม่มีผู้ใดต้องรับผิดชอบกับผู้ขับขี่ที่ประสบภัย

ความเสียหายต่อชีวิต (Damage to Life) หมายความว่าถึง ภัยอันตรายจากรถหรือสิ่งที่บรรทุกหรือติดตั้งในรถนั้น ทำให้ผู้ประสบภัยถึงตาย ส่วนความเสียหายต่อร่างกาย (Damage to the Body) หมายความว่าถึง ภัยอันตรายจากรถ หรือ จากสิ่งที่บรรทุกหรือติดตั้งในรถนั้น ทำให้ผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายต่อร่างกาย คือ บาดเจ็บต้องทำการรักษาพยาบาลหรือต้องสูญเสียอวัยวะหรือได้รับความเสียหายต่อประสาทอันเป็นส่วนหนึ่งของร่างกาย สำหรับความเสียหายต่ออนามัย (Damage to Health) หมายความว่าถึง ภัยอันตรายจากรถหรือสิ่งที่บรรทุกหรือติดตั้งในรถนั้นทำให้ผู้ประสบภัยดังกล่าวเสื่อมเสียสุขภาพ ทำให้ไม่ได้รับความสุขหรือไม่ได้รับความสะดวกสบายในการดำเนินชีวิต เพราะประสบภัยจากรถ