

บทที่ 6



บทสรุปและ เสนอแนะ

อุบัติเหตุทางน้ำที่เกิดขึ้นจากเรือ นับวันจะก่อให้เกิดความเสียหายต่อชีวิตและร่างกายของประชาชนไม่น้อย การที่ประชาชนนิยมการสัญจรทางน้ำมากขึ้น โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุย่อมมีมากตามมาด้วยการเกิดอุบัติเหตุอาจเกิดจากภัยธรรมชาติ เช่น พายุ เป็นต้น หรืออาจเกิดจากการกระทำของมนุษย์ เช่น ผู้ขับเรือ ผู้โดยสาร บุคคลภายนอก เป็นต้น อุบัติภัยทางธรรมชาติ มนุษย์ไม่สามารถหยุดยั้งได้ แต่อุบัติเหตุที่เกิดจากการกระทำของมนุษย์สามารถป้องกันและแก้ไขได้

อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทางน้ำ อาจแยกได้เป็น 2 ลักษณะใหญ่ ๆ คือ อุบัติเหตุทางทะเล และอุบัติเหตุในแม่น้ำลำคลอง ในการเกิดอุบัติเหตุที่ทำให้ได้รับความสูญเสียชีวิตและร่างกายของผู้คนนั้น ส่วนใหญ่จะเป็นอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือโดยสาร หรือเรือท่องเที่ยว ซึ่งหากเป็นเรือที่แล่นอยู่ในทะเล เล่มักจะเป็นเรือค่อนข้างใหญ่ หรือถ้าเป็นเรือโดยสาร เรือท่องเที่ยว จะมีลักษณะใหญ่กว่าเรือที่แล่นในแม่น้ำลำคลอง ซึ่งมีลักษณะค่อนข้างเล็ก เช่น เรือเพลลาใบจักรยาว เรือข้ามฟาก เป็นต้น การพิจารณาในการป้องกันและแก้ไขต่ออุบัติเหตุที่เกิดขึ้น จึงมุ่งเน้นที่จะหาแนวทางและมาตรการเพื่อศึกษาถึงความปลอดภัยต่อเรือโดยสาร เรือท่องเที่ยว และเรือรับจ้างบุคคลไปตามที่ต่าง ๆ ทั้งนี้เพราะเรือประเภทเหล่านี้เป็นเรือที่มีผลกระทบต่อประชาชนส่วนใหญ่ อาจเรียกได้ว่าเป็นยานพาหนะที่เป็นสาธารณะ เพื่อมุ่งเน้นให้ประชาชนส่วนใหญ่ใช้บริการ หากเกิดอุบัติเหตุ ย่อมนำมาซึ่งความสูญเสียต่อชีวิต และร่างกายของผู้คนจำนวนมาก จึงสมควรที่จะพิจารณาหามาตรการเพื่อคุ้มครองบุคคลเหล่านี้ ให้ได้รับการชดเชยเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นได้อย่างแน่นอนและเป็นธรรม

จากการศึกษาถึงกฎหมาย ที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือในประเทศ ที่สำคัญคือ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 และ ที่แก้ไขเพิ่มเติม พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ.2481และพระราชบัญญัติป้องกันเรือโค่นกัน พ.ศ.2522 กฎหมายเหล่านี้ได้กำหนดมาตรการต่าง ๆ ในการป้องกันเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่เรือ และผู้ที่อยู่ในเรือให้ได้รับความปลอดภัย รวมไปถึงข้อบังคับต่าง ๆ เมื่อมีเหตุเรือโค่นกัน การควบคุม โดยการออกใบอนุญาตการใช้เรือใบทะเลเป็นเรือ ซึ่งมุ่งเน้นที่สภาพตัวเรือเป็นสำคัญ แต่มิได้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการเกิดความเสียหายแล้ว จะมีมาตรการเยียวยาอย่างไร เพียงแต่กำหนดไว้เมื่อมีเหตุเรือโค่นกัน เป็นเหตุให้ผู้ประสบภัยเสียชีวิต หรือบาดเจ็บ เงินค่าเสียหายที่ตัดสินให้เสียในส่วนนี้ต้องใช้ก่อนค่าเสียหายส่วนอื่น ๆ ย่อมแสดงให้เห็นเจตนารมณ์ในการคุ้มครองต่อชีวิตและร่างกายของผู้ประสบภัย ว่าควรจะได้รับ การเยียวก่อนค่าเสียหายในส่วนอื่น ๆ

มาตรการที่เป็นส่วนเสริม เพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อชีวิต และร่างกายของบุคคล คือมาตรการร่วมระหว่างกรมเจ้าท่า กับสำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติ (กปอ.) โดยกำหนดเป็นมาตรการป้องกันอุบัติภัยทางน้ำ และแผนป้องกันอุบัติภัยจากการจลาจลทางน้ำ อีกส่วนหนึ่งเป็นข้อตกลงระหว่างประเทศโดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ(International Maritime Organization หรือ IMO) ได้กำหนดมาตรการที่เกี่ยวกับความปลอดภัย ชื่อ the International Convention on Safety of life at Sea (SOLAS) เพื่อกำหนดแนวมาตรฐาน เพื่อความปลอดภัยของการเดินเรือ เป็นต้น

ปัญหาอุบัติภัยทางน้ำที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่ เกิดจาก ก) ปัญหาผู้ใช้ทาง ผู้ควบคุมยานพาหนะ และผู้โดยสารที่ใช้เส้นทางน้ำขาดความรู้ ความเข้าใจในระบบจราจร กฎหมายและระเบียบข้อบังคับ ข) ปัญหาจากยานพาหนะและท่าเทียบเรือ กล่าวคือ เรือที่ขาดการบำรุงรักษาและตรวจสอบให้อยู่ในสภาพที่ได้มาตรฐานความปลอดภัย รวมไปถึงท่าเทียบเรือที่มีสภาพไม่เหมาะสมและขาดการบำรุงรักษา ค) ปัญหาจากลักษณะกายภาพของทางที่ใช้ในการสัญจรไม่เหมาะสม เช่น คดเคี้ยว กระแสน้ำไหลแรง ตื้นเขิน เป็นต้น และรวมไปถึง ง) ปัญหาจากการวางแผนและขาดการประสานงาน ระหว่างหน่วยงานของรัฐ

และ เอกชน ปัญหาเหล่านี้ทำให้เกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเป็นจำนวนมาก เมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นกับผู้ประสบภัยจากเรือ ปัญหาต่าง ๆ ย่อมตามมา และปัญหาที่สำคัญคือการบรรเทาผลร้ายที่เกิดขึ้นได้แก่การเยียวยาค่าเสียหายที่ผู้ประสบภัยได้รับ แต่ผู้ประสบภัยไม่อาจได้รับการชดเชยเยียวยาที่เป็นธรรมและแน่นอน เนื่องจากปัญหา

(1) หาผู้รับผิดชอบไม่ได้หรือแม้ว่าจะหาผู้รับผิดชอบได้ แต่ผู้เสียหายไม่ได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทน เพราะผู้รับผิดชอบไม่อยู่ในฐานะทางการเงินที่จะชดเชยได้

(2) ผู้เสียหายได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนน้อยกว่าที่ควรจะได้รับ เพราะผู้รับผิดชอบให้ค่าเสียหายเพียงเท่าที่เขาจะให้ได้ หากผู้เสียหายไม่ยอมรับก็จำเป็นต้องไปฟ้องร้องค่าเสียหาย ซึ่งมีความซับซ้อนยุ่งยากมาก

(3) ผู้เสียหายได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนล่าช้า แม้ว่าผู้รับผิดชอบจะยอมรับแต่การจ่ายค่าสินไหมทดแทนเป็นไปอย่างล่าช้า เพราะผู้รับผิดชอบต้องการปิดเวลาบางครั้งต้องการหลักฐาน ต้องให้รอการพิสูจน์ความผิด หรือแม้ว่าผู้เสียหายจะฟ้องร้องต่อศาล ก็จะมีคำตัดสิน ก็ต้องใช้ระยะเวลา

(4) ในบางกรณีไม่สามารถไปเรียกค่าเสียหายได้ เช่น ไม่พบผู้กระทำผิด กรณีเหตุสุดวิสัย หรือภัยธรรมชาติ เป็นต้น

กรณีดังกล่าวเหล่านี้ เป็นเพียงตัวอย่างของปัญหาที่เกิดขึ้นเท่านั้น ที่ทำให้ผู้เสียหายไม่ได้รับความมั่นใจ และความคุ้มครองในการเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้น

การชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ประสบภัยจากเรือ นั้น ตามระบบกฎหมายไทยได้วางระบบการชดเชยค่าสินไหมทดแทนไว้ อยู่บนพื้นฐาน 2 ส่วน คือ หลักกฎหมายละเมิด และแหล่งค่าสินไหมทดแทนอื่น ๆ แต่ในปัจจุบันแล้วถือว่าหลักกฎหมายละเมิดเป็นหลักสำคัญในทางแพ่ง เมื่อต้องการได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทน

หลักกฎหมายละเมิด มีพื้นฐานสำคัญอยู่บนหลักความรับผิดชอบตามหลักทั่วไปตามมาตรา 420 กล่าวคือ ผู้ที่ต้องรับผิดชอบเพราะละเมิดจะต้องทำ

ต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมาย เป็นการกระทำโดยจงใจ หรือประมาทเลินเล่อ และทำให้บุคคลอื่นเสียหาย ซึ่งหมายถึงผู้ก่อความเสียหายจะรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนก็ต่อเมื่อเขากระทำผิด (Fault) คือจงใจ หรือประมาทเลินเล่อ จนก่อความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย ซึ่งทำให้เกิดความเสียหาย (Loss or Damage) จึงจะรับผิดชอบ แต่ถ้าเขาไม่ได้จงใจหรือประมาทเลินเล่อและได้ใช้ความระมัดระวัง เช่นบุคคลในภาวะเช่นนั้น จะกระทำได้แล้ว หรือความเสียหายนั้นเกิดจากความผิดของผู้เสียหายเอง หรือยินยอมเข้าเสี่ยงภัยกับอุบัติเหตุ นั้นเอง หรือเหตุสุดวิสัย เขาก็ไม่ต้องรับผิดชอบ แต่ผู้เสียหายจะต้องรับผลแห่งความประมาทเลินเล่อ หรือความผิดของตนเอง

ความรับผิดชอบที่เกิดจากความเสียหาย อันเกิดจากยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล ตามมาตรา 437 ก็เป็นการรับผิดชอบของผู้ครอบครอง หรือควบคุมดูแลเรือ ที่จะต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอันเกิดจากเรือ ความรับผิดชอบดังกล่าวขึ้นอยู่กับหลักความรับผิดชอบเด็ดขาด (Strict Liability) โดยสันนิษฐานว่าบุคคลที่ครอบครองหรือดูแลเรือ และเกิดการละเมิดขึ้นเป็นผู้รับผิดชอบ เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นเกิดจากเหตุสุดวิสัยหรือเพราะความผิดของผู้ต้องเสียหายเอง

ความรับผิดชอบเพื่อความละเมิด ที่บุคคลอื่นก่อขึ้น (Vicarious Liability) เป็นเรื่องที่ถูกกฎหมายกำหนดให้บุคคลต้องรับผิดชอบในผลแห่งละเมิดอันเกิดจากการกระทำของบุคคลที่ตนต้องรับผิดชอบ ซึ่งอาจเป็นบุคคลที่ตนได้รับประโยชน์จากการทำงานเช่น ลูกจ้าง ตัวแทน หรือคนมีหน้าที่ผูกพันต้องดูแล เช่น บุตร ลูกศิษย์ เป็นต้น ตามมาตรา 425 มาตรา 427 มาตรา 429 และมาตรา 430 นั้น บุคคลผู้เป็นนายจ้าง บิดามารดา ครูบาอาจารย์ เป็นต้น ต้องรับผิดชอบในผลแห่งละเมิดซึ่งหมายถึงละเมิดตามหลักมาตรา 420 เท่านั้น

โดยรวมแล้ว หลักกฎหมายละเมิด ที่ใช้บังคับในการเรียกค่าสินไหมทดแทนเพื่อนำมาใช้กับการเกิดอุบัติเหตุทางเรือในปัจจุบันนี้ แม้ว่าจะแยกความรับผิดชอบทางละเมิดเป็น 3 ทาง แต่ในทางปฏิบัติดังกล่าวและศาลไทยยังคงใช้หลักความรับผิดชอบตามมาตรา 420 เป็นส่วนใหญ่ ส่วนการชดเชย

ค่าสินไหมทดแทนของการทะเลาะเมิดก็อยู่ภายใต้ดุลพินิจของศาล โดยศาลจะวิเคราะห์ตามพฤติการณ์และความร้ายแรงแห่งละเมิด

ในความเป็นจริงแล้ว ระบบกฎหมายได้วางระบบการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนไว้กว้างขวางมาก มิใช่เพียงแต่การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการละเมิดเท่านั้น แต่ยังมีหลักกฎหมายอื่นที่เข้ามาชดใช้ค่าสินไหมทดแทนทำให้ผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุทางเรืออาจได้รับค่าสินไหมทดแทนจากแหล่งค่าสินไหมทดแทนอื่น ๆ ควบคู่ไปกับค่าสินไหมทดแทนเพื่อการละเมิดด้วย เช่น สัญญาการรับขนคนโดยสาร สัญญาประกันภัย เป็นต้น

สัญญารับขนคนโดยสารนั้น มีหลักว่า ผู้ขนส่งต้องให้ความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารตลอดระยะเวลาที่คนโดยสารไปกับยานพาหนะของตน ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งก็เพื่อให้ผู้ขนส่งได้ใช้ความระมัดระวังดูแลยานพาหนะของตนให้อยู่ในสภาพเรียบร้อยไม่ชำรุดบกพร่องความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเป็นไปตามสัญญารับขนคนโดยสาร แต่ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบเพราะเหตุสุดวิสัย หรือเกิดขึ้นเพราะความผิดของผู้โดยสาร โดยการนำหลักมาตรา 437 มาใช้

อย่างไรก็ดี แม้ว่าจะใช้หลักกฎหมายละเมิด หรือความรับผิดชอบตามสัญญารับขนคนโดยสารก็ยังไม่สามารถแก้ปัญหาของการฟ้องร้องคดี การพิสูจน์ความผิด การวิเคราะห์ถึงการใช้ความระมัดระวังของผู้ขับเรือ การหาพยานหลักฐาน และในที่สุดก็ไม่อาจยืนยันได้ว่า ผู้เสียหายจะได้รับการชดใช้เยียวยาเพื่อบรรเทาผลร้ายที่เกิดขึ้น เป็นที่ทราบวาระบบดังกล่าวไม่เอื้อหนุนต่อสภาพความเป็นจริงในปัจจุบัน เนื่องจากความซับซ้อน ยุ่งยาก และปัญหานานับประการ ซึ่งไม่ประสบผลต่อการเยียวยาผู้ประสบภัยจากเรือ มาตรการอื่นใดก็มีลักษณะเป็นการช่วยเหลือทางอ้อม ไม่ชัดเจนโดยตรง รัฐจึงยังต้องรับภาระในการช่วยเหลือผู้ประสบภัยเหล่านี้

การเยียวยาชดใช้ค่าสินไหมทดแทน เป็นความรับผิดชอบด้านการเงิน ซึ่งนับว่าควรจะสามารถทำได้ เมื่อพิจารณาแล้วพบว่าลักษณะดังกล่าว การประกันภัยสามารถเข้ามามีบทบาทในการช่วยเหลือผู้ประสบภัย ให้ได้รับการเยียวยากรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากเรือได้ เพราะสามารถใช้ป้องกันบรรเทา หรือ

ผ่อนคลายการสูญเสียทางเศรษฐกิจอันเนื่องมาจากการเสี่ยงภัย (Risk) ต่อชีวิตและร่างกาย โดยผู้เอาประกันภัยยอมเสียเบี้ยประกันภัยให้แก่บริษัทประกันภัย เพื่อความเสียหาย หากเกิดอุบัติเหตุขึ้นจะได้รับความคุ้มครองในการบรรเทาความเสียหาย

การประกันภัยในต่างประเทศ ที่ให้ความคุ้มครองต่อผู้ประสบภัยจากเรือ โดยตรงนั้นยังไม่มีรูปแบบชัดเจน แต่เป็นการนำระบบต่าง ๆ เข้ามาเกี่ยวพัน ซึ่งเป็นระบบประกันภัยที่สามารถใช้ได้ค่าสินไหมทดแทน ต่อบุคคลผู้ประสบภัยได้โดยตรง เช่น การประกันชีวิต การประกันอุบัติเหตุ เป็นต้น การประกันภัยบางประเภท เช่น การประกันภัยตัวเรือ (Hull Insurance) ผู้เอาประกันภัยต้องซื้อความคุ้มครองเพิ่มเติม (Yacht Clauses) จึงจะมีส่วนให้ความคุ้มครองต่อบุคคลภายนอก นอกจากนั้นหากเจ้าของเรือเข้าเป็นสมาชิกของสมาคมหรือชมรมความคุ้มครองและการชดเชย (Protection and Indemnity Club หรือ P&I Club) จะมีส่วนให้ความคุ้มครองต่อบุคคลภายนอกที่ได้รับอันตรายจากเรือ ต่อชีวิต และร่างกายของเขาเหล่านั้น

ในทางทฤษฎีได้นำหลักการประกันภัยมาพิจารณา คือ หลักการประกันภัยความรับผิดชอบต่อสาธารณชน (Public Liability Insurance) หลักการประกันความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สาม (Third Party Liability Insurance) การประกันภัยระบบไม่มีความผิด (No-Fault Liability Insurance) การพิสูจน์ความผิดทางละเมิดที่ไม่คำนึงถึงการจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ต้องรับผิดหรือความรับผิดเด็ดขาด (Strict Liability) และหลักการประกันภัยอุบัติเหตุ (Accident Insurance)

ในประเทศไทย ได้พยายามหามาตรการกฎหมาย ในการให้ความคุ้มครองแก่ผู้ประสบภัยจากเรือ เพื่อให้เป็นสวัสดิสังคมของรัฐ (Social Welfare) ที่ให้ความคุ้มครองต่อชีวิต และร่างกาย และได้กำหนดมาตรการกฎหมายลักษณะนี้แล้ว เช่น พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 ที่ให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ เป็นต้น เมื่อได้วิเคราะห์ตามลักษณะทางกายภาพ และข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นกับผู้ประสบภัยอันเกิด

จากเรือแล้ว จึงได้ทำการศึกษาแนวทางการใช้ระบบการประกันภัยความรับผิดชอบต่อผู้ประสบภัยจากเรือ แนวทางการใช้ระบบการประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคลต่อผู้ประสบภัยจากเรือ มาพิจารณาในหลักการ ความคุ้มครอง เงื่อนไข และข้อยกเว้น การชดเชยค่าสินไหมทดแทน รูปแบบกรมธรรม์ประกันภัย ข้อดีและข้อเสีย เพื่อหาแนวทางที่เหมาะสม

แนวทางการใช้ระบบการประกันภัยความรับผิดชอบ ต่อผู้ประสบภัยจากเรือ โดยการนำหลักการประกันภัยความรับผิดชอบต่อสาธารณชน (Public Liability Insurance) การประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สาม (Third-Party Liability Insurance) และหลักความรับผิดชอบเด็ดขาด (Strict Liability) มาใช้ โดยองค์ประกอบของการประกันภัยความรับผิดชอบ ประกอบด้วย วัตถุประสงค์ที่เอาประกันภัยคือความรับผิดชอบ (Liability) ความรับผิดชอบนั้นต้องเป็นความรับผิดชอบตามกฎหมาย มีความเสียหายเกิดขึ้นตามความรับผิดชอบที่เอาประกันภัย และผู้รับประกันภัยจะมีความรับผิดชอบตามสัญญาประกันภัยต่อเมื่อผู้เอาประกันภัยมีความรับผิดชอบตามกฎหมาย ลักษณะดังกล่าวก็คือ การประกันภัยค้ำจุนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ โดยให้ความคุ้มครองต่อความสูญเสียชีวิต ทุพพลภาพ และความบาดเจ็บต่อร่างกาย โดยที่ผู้ที่ได้รับการคุ้มครองในการชดเชยค่าสินไหมทดแทนคือ บุคคลภายนอกที่มีไม่ใช่เจ้าของเรือ คนขับเรือ หรือผู้ประกอบการแต่มีข้อยกเว้นที่ผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบหลายประการ ทั้งในส่วนของข้อยกเว้นโดยผลของกฎหมาย และข้อยกเว้นของสัญญาประกันภัย การประกันภัยดังกล่าวไม่มีการรับช่วงสิทธิไปเรียกจากผู้กระทำผิดเพราะเป็นการรับผิดชอบต่อผู้เอาประกันภัย ซึ่งการใช้การประกันภัยความรับผิดชอบนี้ ก่อให้เกิดทั้งข้อดีและข้อเสีย ข้อดีของการประกันภัยนี้ ในกรณีที่ตนได้กระทำผิดจึงถูกต้องตามหลักการประกันภัย และความรับผิดชอบทางละเมิด และเป็นการมุ่งคุ้มครองผู้บริโภครายหนึ่ง รวมทั้งทำให้เจ้าของเรือมีความมั่นคงทางธุรกิจขึ้น การคุ้มครองต่อบุคคลภายนอกนั้น ให้ความคุ้มครองเท่าเทียมกันหมด และอัตราเบี้ยประกันภัยค่อนข้างต่ำ แต่ข้อเสียนั้น การประกันภัยชนิดนี้ให้ความคุ้มครองเฉพาะกรณีเป็นความรับผิดชอบตามกฎหมายเท่านั้น ซึ่งมีข้อยกเว้นหลายประการ เช่นการ

ไม่เปิดเผยความจริง การไม่จ่ายเบี้ยประกันภัยเป็นเหตุให้บริษัทปฏิเสธความรับผิดชอบได้ หรือกรณีเหตุสุดวิสัย ภัยธรรมชาติ รวมไปถึงปัญหาการล่าช้าที่ต้องพิสูจน์ความรับผิดชอบว่าเป็นความรับผิดชอบของผู้เอาประกันภัยหรือไม่ด้วย โดยมีข้อสังเกตว่า แนวทางดังกล่าวอาจมีปัญหาค่าใช้จ่ายในการบริหาร เพราะหากผู้เอาประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบ บริษัทประกันภัยก็ไม่ต้องจ่ายค่าชดเชย ทำให้ผู้ประสบภัยไม่ได้รับการเยียวยา อีกทั้งมีปัญหาในการคำนวณอัตราเบี้ยประกันภัยเพราะไม่มีสถิติที่ชัดเจน

ส่วนแนวทางการใช้ระบบการประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคล ต่อผู้ประสบภัยจากเรือ โดยการนำหลักการประกันภัยอุบัติเหตุ (Accident Insurance) และหลักการประกันภัยระบบไม่มีความผิด (No-Fault Liability Insurance) มาพิจารณา โดยองค์ประกอบของอุบัติเหตุที่จะได้รับความคุ้มครองจะต้องประกอบด้วยเกิดความบาดเจ็บทางร่างกาย (Bodily Injury) เป็นเหตุจากภายนอก (External) และเป็นอุบัติเหตุ (Accident) การประกันภัยดังกล่าว จึงใช้การประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคล (ผู้ขับขี่และผู้โดยสารไม่ระบุชื่อ) หรือเรียกว่า Personal Accident Insurance (Unnamed Passengers) ซึ่งเป็นการประกันอุบัติเหตุส่วนบุคคลที่ให้ความคุ้มครองต่ออุบัติเหตุที่เกิดขึ้นต่อผู้ได้รับความคุ้มครอง ผู้ได้รับความคุ้มครองคือบุคคลทุกคนที่อยู่ในเรือหรือกำลังขึ้นหรือลงเรือ ซึ่งหมายถึงคนขับเรือ พนักงานประจำเรือ และผู้โดยสารโดยให้ความคุ้มครองต่อการสูญเสียชีวิต การสูญเสียวัยวะและสาวยาคา การทุพพลภาพสิ้นเชิงถาวร และกรณีการรักษาพยาบาล การคุ้มครองดังกล่าวไม่ต้องพิสูจน์ว่าเป็นความรับผิดชอบฝ่ายใด เพียงแต่เกิดอุบัติเหตุก็ได้รับความคุ้มครองแล้ว แต่อย่างไรก็ดี ก็มีข้อยกเว้นโดยผลของกฎหมาย และข้อยกเว้นตามสัญญาประกันภัย หลายประการ โดยไม่มีการรับช่วงสิทธิไปไล่เบี้ย ซึ่งก่อให้เกิดทั้งข้อดี และข้อเสีย กล่าวคือ ข้อดีนั้น เป็นการให้ความคุ้มครองต่อบุคคลที่อยู่ในเรือลำที่เอาประกันภัยโดยไม่ต้องมีการพิสูจน์ความผิด ดังนั้นการชดเชยค่าสินไหมทดแทนจึงเป็นไป



ด้วยความรวดเร็ว และสะดวก และให้ความคุ้มครองมาก ทำให้เจ้าของเรือมีความมั่นคงในธุรกิจ และประชาชนคนโดยสารก็มีความมั่นใจ และได้รับความคุ้มครอง ซึ่งเป็นการคุ้มครองผู้บริโภคนางหนึ่ง ส่วนข้อเสียนั้น เป็นการประกันภัยที่คุ้มครองเฉพาะคนที่อยู่ในเรือเท่านั้น ดังนั้นผู้ที่อยู่นอกเรือหากได้รับอุบัติเหตุเพราะ เรือลำนั้นจะไม่ได้รับการคุ้มครองตามการประกันภัยนี้และก็มีข้อยกเว้นหลายประการที่ผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบ รวมทั้งเนื่องจากเป็นการประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคลซึ่งต้องรับประกันภัยตามจำนวนบุคคล ดังนั้นหากในความเป็นจริงมีผู้โดยสาร หรือพนักงานประจำเรือ มากกว่าที่ได้ประกันภัยไว้เมื่อเกิดประสบภัยขึ้น แทนที่บุคคลหนึ่งจะได้รับการชดใช้ตามจำนวนเงินประกันภัย กลับจะต้องเฉลี่ยตามสัดส่วนของผู้มีสิทธิที่จะได้รับตามความเป็นจริง ถ้าหากว่าจำนวนที่ผู้เสียหายมีมากกว่าที่ระบุไว้ในสัญญาประกันภัย การประกันภัยประเภทนี้ให้ความคุ้มครองมากจึงทำให้เบี้ยประกันภัยสูง โดยมีข้อสังเกตว่าการนำระบบนี้มาใช้อาจมีปัญหาบางประการกล่าวคือ ในด้านการบริหารจัดการ เนื่องจากจำนวนเรือที่ต้องให้ทำประกันภัย แม้ว่าจะมีจำนวนมากแต่ยังไม่ถึงขนาดมีวงกว้างมาก รวมไปถึงเรือที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย การบังคับให้เรือทำประกันภัย จึงไม่อาจทำได้ทั้งหมดและอาจประสบปัญหาด้านบริการของบริษัทประกันภัย เพราะอัตราเบี้ยประกันภัยจะต้องสูงอย่างแน่นอนและจะส่งผลกระทบต่อผู้โดยสาร รวมทั้งการคำนวณอัตราเบี้ยประกันภัย ซึ่งอาจคำนวณจากเรือที่มีที่นั่งที่ระบุไว้ต่อระยะเวลา 1 ปี หรือการคำนวณจากจำนวนตัวโดยสารต่ออัตราการเดินเรือในเที่ยวหนึ่ง ๆ มาคำนวณก็ได้

จากการศึกษาของแนวทางการใช้ระบบการประกันภัยทั้ง 2 ระบบดังกล่าว ผู้เขียนยังได้ศึกษาถึงระบบกองทุนทดแทนเพื่อที่จะใช้อุดช่องว่างของกฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัย โดยวิเคราะห์จากกองทุนประกันสังคมตามพระราชบัญญัติประกันสังคม พ.ศ.2533 และกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 เช่นเดียวกับการที่เจ้าของเรือ เข้าเป็นสมาชิก ชมรมการคุ้มครองและการชดใช้ (Protection and Indemnity Club) พบว่า การจัดตั้งกองทุนเป็นการ

อดช่องว่างของกฎหมายของรัฐ เพื่อให้มีการชดเชยและเยียวยาผู้ประสบภัยให้
 ได้รับความคุ้มครองให้มากที่สุด นอกเหนือจากการที่ไม่ได้คุ้มครองตามหลัก
 การประกันภัยที่ได้กำหนดไว้ โดยให้ความคุ้มครองแก่ผู้ที่ประสบภัยจากอุบัติเหตุ
 ทางเรือถึงความสูญเสียชีวิต การสูญเสียอวัยวะและสาวยตา การทุพพลภาพ
 ลิ่นเชิงถาวร และกรณีการรักษาพยาบาล ข้อยกเว้นของกองทุนทดแทนควรจะ
 เป็นเฉพาะกรณีและผู้ประสบภัยได้กระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้าย
 แรงเป็นเหตุให้เขาได้รับอุบัติเหตุ ส่วนกรณีอื่น ๆ หากผู้ต้องรับผิดชอบไม่ยอมชดเชย
 หรือไม่ได้รับการชดเชยจากบริษัทประกันภัย เมื่อกองทุนได้จ่ายค่าสินไหมทดแทน
 ไปแล้ว ย่อมสามารถรับช่วงสิทธิไล่เบียดคืนได้จากบุคคลเหล่านั้น ส่วนการจ่าย
 เงินสมทบนั้น ควรให้เจ้าของเรือ คนขับเรือหรือผู้ประกอบการเป็นผู้จ่ายเงิน
 เป็นค่าธรรมเนียมส่วนหนึ่งในการขอต่อใบอนุญาตการใช้เรือประจำปี รวมทั้ง
 เงินที่รัฐอุดหนุนประจำปี เพื่อให้เงินทุนสามารถหมุนเวียนได้ตลอด การจัดให้มี
 กองทุนจึงเกิดข้อดีและข้อเสีย กล่าวคือ เมื่อมีกองทุนทดแทนแล้วย่อมอด
 ช่องว่างของการประกันภัยที่มีอยู่ ทำให้ผู้ประสบภัยได้รับความคุ้มครองมากขึ้น
 รวมทั้งกองทุนจะเป็นส่วนสร้างความเชื่อมั่นให้แก่สังคม เพราะประชาชน
 ทุกคนที่เกี่ยวข้องกับเรือหรือต้องประสบภัยจากเรือจะได้รับความคุ้มครอง และ
 เป็นสวัสดิสังเคราะห์ของรัฐอย่างหนึ่ง รวมทั้งก่อให้เกิดความมั่นคงของผู้
 ประชกอบการ และเกิดความมั่นใจของประชาชนผู้ใช้บริการทางเรือ อีก
 ประการหนึ่ง กองทุนไม่ต้องรอการพิสูจน์ความผิด และกองทุนสามารถเข้ารับ
 ช่วงสิทธิไล่เบียดคืนจากผู้กระทำผิดได้ ส่วนข้อเสียนั้นทำให้เพิ่มขึ้นตอนการจ่าย
 ค่าสินไหมทดแทนที่ผู้ประสบภัยต้องเรียกจากบริษัทประกันภัยก่อนหากไม่ได้จึงจะ
 มาเอาเงินจากกองทุน รวมทั้งเป็นการเพิ่มภาระให้กับเจ้าของเรือหรือผู้
 ประชกอบการ โดยมีข้อสังเกตว่า การให้เจ้าของเรือหรือผู้ประกอบการต้อง
 เสียค่าธรรมเนียม เป็นเงินสมทบเข้ากองทุนนั้น เป็นการเพิ่มภาระให้กับ
 ผู้โดยสารอย่างแน่นอน และอาจก่อให้เกิดปัญหาการไม่ยอมรับได้

จะเห็นได้ว่า เมื่อได้วิเคราะห์ถึงหลักการประกันภัยแล้ว พบว่า
 สามารถเข้ามาช่วยเสริมสร้างระบบการชดเชยค่าสินไหมทดแทน ตามหลักการ

ละเมิดได้ ควบคุมกันไป แม้ว่าการชดเชยใช้ตามการประกันภัยในบางครั้งจะไม่เพียงพอกับความเสียหายที่เกิดขึ้น แต่ก็สามารถบรรเทาผลร้ายและลดภาระของผู้ต้องรับผิดชอบได้ส่วนหนึ่ง กับทั้งเป็นมาตรการของรัฐอย่างหนึ่ง ที่จะให้ความคุ้มครองต่อประชาชนผู้ประสบภัยจากเรือ ซึ่งเมื่อได้พิจารณาแล้วเห็นว่า แนวทางการใช้มาตรการกฎหมายประกันภัย และกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากเรือควรมีหลักการและสาระสำคัญดังนี้

(1) ควรกำหนดให้กฎหมาย ที่จะคุ้มครองผู้ประสบภัยจากเรือ เป็นกฎหมายพิเศษ โดยการใช้อำนาจของรัฐ (Police Power Theory) เพื่อประโยชน์สาธารณะ ซึ่งกำหนดให้มีลักษณะ เป็น กฎหมายบังคับ (Compulsory) ให้เจ้าของเรือหรือผู้ประกอบการต้องจัดให้มีการประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากเรือ และกำหนดให้บริษัทประกันภัยต้องรับประกันภัยดังกล่าวด้วย ทั้งนี้เพราะ เมื่อรัฐต้องการให้เป็นมาตรการที่ให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากเรือ การที่จะให้ผู้ที่เกี่ยวข้อง ดำเนินการประกันภัยด้วยความสมัครใจย่อมเป็นไปได้ยาก แม้ว่าจะขัดต่อเสรีภาพในการแสดงเจตนา แต่ก็เพื่อประโยชน์ต่อสังคมโดยรวม และเป็นการเอื้อประโยชน์ให้แก่ประชาชนผู้ประสบภัย ซึ่งจะเป็นสวัสดิการของสังคม (Social Welfare) และเป็นการคุ้มครองผู้บริโภค (Consumer Protection) ซึ่งเป็นมาตรการของรัฐอย่างหนึ่ง

ทั้งนี้ กฎหมายดังกล่าว ต้องไม่ยกเลิกหลักกฎหมายละเมิดที่ใช้กับอุบัติเหตุทางเรือทั่วไป กล่าวอีกอย่างหนึ่งคือ ต้องไม่ตัดสิทธิผู้เสียหายที่จะฟ้องคดีเรียกค่าสินไหมทดแทนจากผู้ต้องรับผิดชอบในความละเมิดที่ก่อขึ้น แต่ให้ตัดสิทธิของผู้เสียหาย ไม่ให้ฟ้องคดีละเมิดเฉพาะในส่วนความเสียหายที่ได้รับ การชดเชยแล้วตามกฎหมายนี้

(2) บุคคลที่มีหน้าที่ต้องเอาประกันภัยคือ เจ้าของเรือ คนขับเรือ หรือผู้ประกอบการเรือ ที่เป็นเจ้าของหรือผู้ครอบครองเรือ ทั้งนี้ไม่ว่าเจ้าของเรือ ผู้ประกอบการเรือจะเป็นผู้ขับเรือหรือจะได้ยินยอมให้คนขับเรื่อนั้นขับเรือหรือไม่ก็ตาม และไม่ว่าผู้ขับเรือจะเป็นลูกจ้างหรือนุคคลในครอบครัว หรือ

แม้แต่เจ้าของเรือมิได้ยินยอมก็ตาม เช่น ขโมย เป็นต้น ผู้รับประกันภัยยังคงต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนให้ แต่ต้องมีบทบัญญัติให้ผู้รับประกันภัยสามารถรับช่วงสิทธิไล่เบี้ยจากขโมยนั้น ต่อไป

ส่วนบุคคลที่จะได้รับความคุ้มครอง ควรเป็นผู้ประสพภัยทุกคนที่ได้รับอันตรายจากอุบัติเหตุของเรือที่อยู่ภายใต้กฎหมายนี้ ซึ่งได้แก่ ผู้โดยสาร บุคคลภายนอกที่ได้รับอุบัติเหตุจากเรือ เช่น ผู้คนที่รออยู่ที่ท่าเรือ และถูกเรือชน เป็นต้น ตลอดจนคนขับเรือ พนักงานประจำเรือด้วยยกเว้นแต่ผู้ประสพภัยที่จงใจก่อให้เกิดอุบัติเหตุหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง

(3) เรือที่ต้องได้รับการประกันภัย โดยหลักแล้ว ควรจะต้องเป็นเรือทุกชนิด เพราะเรือทุกลำมีโอกาสที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุ หรือได้รับอุบัติเหตุได้ทั้งนั้น ไม่ว่าจะเป็นเรือกล หรือมิใช่เรือกลก็ตาม แต่โดยลักษณะของการบังคับใช้แล้วเป็นไปได้อย่าง โดยเฉพาะเรือขนส่งระหว่างประเทศ เรือประมง เรือบรรทุกน้ำมัน เป็นต้น เรือเหล่านี้โดยลักษณะความเป็นจริงแล้ว แม้จะมีการประกันภัยก็เป็นการประกันภัยเฉพาะตัวสินค้า หรือตัวลำเรือเท่านั้น เพราะไม่ได้เกี่ยวข้องกับผู้ขึ้นหรือประชาชน ดังนั้นกฎหมายที่จะได้กำหนดออกมาใช้ จึงควรกำหนดแต่เฉพาะเรือที่เป็นเรือโดยสาร เรือท่องเที่ยว เรือรับจ้างขนส่งคนโดยสาร ที่ได้จดทะเบียนเรือตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 กฎหมายว่าด้วยเรือไทย พ.ศ. 2481 เสียก่อน ต่อเมื่อได้บังคับใช้ไปได้ระยะหนึ่งแล้ว จึงจะเพิ่มขยายให้ใช้บังคับกับเรือประเภทอื่น ๆ ต่อไป

(4) กฎหมายนี้จะให้ความคุ้มครองต่อชีวิตและร่างกายของผู้ประสพภัยเท่านั้น แต่จะไม่ให้ความคุ้มครองที่เกี่ยวกับทรัพย์สิน โดยให้ความคุ้มครองต่อ ก) กรณีการสูญเสียชีวิต ข) กรณีสูญเสียชีวิตและสาวยตา ค) กรณีทุพพลภาพสิ้นเชิงถาวร ง) กรณีค่ารักษาพยาบาล เพราะกรณีเหล่านี้ทำให้ผู้ประสพภัยและครอบครัวได้รับความเดือดร้อนทางการเงินอย่างมาก รวมทั้งการชดเชยค่าสินไหมทดแทน ก็เป็นการเยียวยาให้กลับคืนสู่สภาพที่ดีดังเดิม แต่หากไม่สามารถคืนสู่สภาพเดิมได้ ก็ใช้เป็นเงินชดเชยที่ได้สูญเสียไป โดยกรณี

การสูญเสียชีวิต จะเป็นเงินจำนวนที่แน่นอน ซึ่งรวมถึง ค่าปลงศพ และค่าใช้จ่ายอื่นจำเป็น กรณีการสูญเสียอวัยวะและสาวยตานั้น เป็นการชดเชยเงินชดเชยที่ต้องสูญเสียอวัยวะและสาวยตา ตามสัดส่วนของเงินประกันภัยที่กำหนดไว้ ส่วนการจ่ายค่าสินไหมทดแทนกรณีทุพพลภาพสิ้นเชิงถาวรนั้น เพื่อให้แก่ผู้ประสบภัยในกรณีที่สูญเสียสมรรถภาพการปฏิบัติงาน (Loss of Use) ซึ่งไม่สามารถประกอบหน้าที่ การงานใด ๆ ในอาชีพประจำ หรืออาชีพอื่น ๆ ได้โดยสิ้นเชิงตลอดไป นั่นคือการชดเชยการขาดรายได้จากการทำงานเพื่อหาเลี้ยงชีพและกรณีการรักษาพยาบาลจะให้ความคุ้มครองต่อการรักษาพยาบาลที่แท้จริง รวมไปถึงค่าใช้จ่ายอื่นจำเป็นด้วย

โดยการคุ้มครองตามกฎหมายนี้ ควรแบ่งเป็น 3 ส่วน คือ

ก. การคุ้มครองความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก (Liability to third Party) โดยเป็นการคุ้มครองผู้ที่ประสบภัยจากเรือซึ่งเป็นบุคคลภายนอกเรือ แต่ได้รับอุบัติเหตุจากเรือลำที่ได้เอาประกันภัยไว้ ทั้งนี้เป็นไปตามแนวการใช้จ่ายระบบการประกันภัยความรับผิดชอบต่อผู้ประสบภัยจากเรือ กล่าวคือ บริษัทประกันภัยจะชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้ ต่อเมื่อผู้เอาประกันภัย (ในที่นี้หมายถึง คนขับเรือหรือผู้ควบคุมดูแลเรือ) เป็นผู้ที่ต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย โดยให้กำหนดหลักเกณฑ์ในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนในกรณีที่ต้องรับผิดชอบไว้

ข. การคุ้มครองอุบัติเหตุส่วนบุคคล ต่อบุคคลภายในเรือ (Personal Accident for Passengers) โดยให้ความคุ้มครองต่อผู้ที่ประสบภัยจากเรือที่อยู่ภายในเรือ หรือกำลังขึ้นหรือลงเรือ ซึ่งหมายถึงผู้โดยสารคนขับเรือและพนักงานประจำเรือ ทั้งนี้เป็นไปตามแนวทางการใช้จ่ายระบบการประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคลสำหรับผู้ขับขีและผู้โดยสารไม่ระบุชื่อ กล่าวคือ บริษัทประกันภัยต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัยดังกล่าว โดยไม่คำนึงถึงความผิดหรือไม่ต้องมีการพิสูจน์ความผิด โดยให้กำหนดหลักเกณฑ์ในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุไว้

ค. การคุ้มครองนอกเหนือจากข้อ ก. และ ข้อ ข. โดยระบบกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากเรือ (Compensation Fund for Protecting the Vessel Victims) โดยเป็นการคุ้มครองผู้ประสบภัย

จากเรือที่นอกเหนือจากกรณีข้อ ก. และข้อ ข. เพื่อคุ้มครองให้บุคคลที่ประสบภัยจากเรือได้รับการเยียวยาชดเชย เป็นการอุดช่องว่างของกฎหมาย ทั้งนี้เป็นไปตามแนวทางการใช้ระบบกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากเรือโดยให้ความคุ้มครองแก่ผู้ประสบภัยทุกคน ทั้งผู้ที่อยู่ในเรือ และนอกเรือ โดยให้กำหนดหลักเกณฑ์การจ่ายค่าสินไหมทดแทนของกองทุนทดแทนไว้

อย่างไรก็ดี กรณีดังกล่าวผู้เขียนมีข้อสังเกตว่า ลักษณะของการคุ้มครองทั้ง 3 ส่วน มีลักษณะแตกต่างกันออกไป ดังนั้น การบริหารของระบบดังกล่าว จึงอาจมีปัญหาอยู่บ้าง ซึ่งต้องยอมรับว่าแต่ละส่วนนั้นแยกการคุ้มครองบุคคลออกจากกัน การดำเนินการต่าง ๆ เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น จึงค่อนข้างซับซ้อนในการพิจารณาว่าบุคคลผู้ประสบภัย เป็นบุคคลที่ได้รับการคุ้มครองในส่วนไหน แต่เมื่อทราบแล้ว การดำเนินการจะรวดเร็วขึ้น

(5) เมื่อกฎหมายนี้มีเจตนารมณ์ ให้มีการชดเชยค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหาย หรืออีกนัยหนึ่งคือการทำให้ผู้ต้องเสียหายกลับคืนสู่สภาพเดิมหรือใกล้เคียงกับสภาพเดิมให้มากที่สุด ดังนั้นกฎหมายพิเศษนี้ควรกำหนดไม่ให้มีข้อยกเว้นต่าง ๆ ไม่ว่าโดยผลของกฎหมาย หรือโดยผลของสัญญา และไม่ให้ผู้รับประกันภัยยกความไม่สมบูรณ์ของการประกันภัย หรือข้อยกเว้นระหว่างผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัย มาเป็นข้อปฏิเสธความรับผิดชอบต่อผู้ประสบภัยเว้นแต่กรณีที่ผู้ประสบภัยจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง ทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น และภัยที่ร้ายแรงที่ไม่สามารถประกันภัยได้ เช่น สงคราม การสู้รบ กบฏ ปรมาณู เป็นต้น ส่วนภัยธรรมชาติและเหตุสุดวิสัย นั้น ให้คุ้มครองตามการคุ้มครองของบุคคลที่อยู่ในเรือ

(6) ค่าสินไหมทดแทนที่ได้กำหนดขึ้นเพื่อชดเชย ให้แก่ผู้ประสบภัยกฎหมายนี้ ควรกำหนดให้จ่ายภายในระยะเวลาที่กำหนด โดยกำหนดให้มีการจ่าย ค่าสินไหมทดแทนภายในระยะเวลาที่กำหนดตามประเภทของความคุ้มครอง เพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับการชดเชยที่รวดเร็ว อีกทั้งจะต้องกำหนดระยะเวลาในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน รวมไปถึงอายุความของสิทธิการเรียกร้องนี้ด้วย

ในกรณีของการคุ้มครองความรับผิดชอบบุคคลภายนอกเรือ กฎหมายนี้ จะต้องกำหนดระยะเวลาในการตรวจสอบ และพิสูจน์ความรับผิดชอบในระยะเวลาที่กำหนด เพื่อเร่งให้มีการจ่ายเงินชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัย

ในกรณีของการคุ้มครองอุบัติเหตุส่วนบุคคลต่อผู้อยู่ในเรือ เมื่อผู้รับประกันภัยได้ชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัยที่อยู่ในเรือแล้ว หากภายหลังพบว่า เป็นความผิดของบุคคลผู้ทำละเมิดจากภายนอก หรือการจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้ประสบภัยเอง กฎหมายควรกำหนดให้ผู้รับประกันภัยเข้ารับช่วงสิทธิของผู้เสียหาย ไปเรียกร้องจากบุคคลภายนอก หรือผู้เสียหายที่จงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง

(7) ดังได้กล่าวแล้วว่าให้กำหนดความคุ้มครองเป็น 3 ส่วน โดยส่วนสุดท้ายคือ การคุ้มครองนอกเหนือจากการให้ความคุ้มครองความรับผิดชอบบุคคลภายนอกเรือ และการคุ้มครองอุบัติเหตุจากเรือ นั่นคือการคุ้มครองโดยกองทุนทดแทน ดังนั้นกฎหมายนี้ จะต้องกำหนดให้มีการจัดตั้งกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากเรือขึ้น เพื่ออุดช่องว่างของการประกันภัยทั้ง 2 ส่วนดังกล่าว โดยกองทุนที่จัดตั้งขึ้นนี้จะ เป็นกองทุนที่ให้การชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ประสบภัยในกรณีที่ได้ประสบภัยจากเรือ (ก) สำหรับการประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกเรือที่ไม่ได้ให้ความคุ้มครองคือ เหตุสุควิสัย หรือภัยธรรมชาติ และกรณีเป็นความผิดของผู้ประสบภัยเอง แต่มิได้จงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง (ข) สำหรับการประกันภัยอุบัติเหตุต่อบุคคลที่อยู่ในเรือ ในกรณีที่ผู้ประสบภัยมีจำนวนมากกว่าจำนวนผู้โดยสาร และพนักงานประจำเรือที่ได้กำหนดไว้ ทั้งนี้ต้องเป็นไปตามที่กฎหมายการเดินเรือกำหนดไว้ด้วย โดยพิจารณาถึงความ เป็นจริงที่ผู้โดยสารและพนักงานประจำเรือ จะสามารถโดยสารในเรือลำนั้นได้ โดยกำหนดเป็นการประกันภัยอุบัติเหตุจำกัดจำนวนคนที่สามารถรับบรรทุกได้มากที่สุด ดังนี้หากยังมีผู้ประสบภัยที่มีมากกว่าจำนวนผู้โดยสารและพนักงานประจำเรือที่กำหนดไว้ สำหรับการรับประกันภัยเรือนั้น และบริษัทประกันภัยได้จ่ายเงินชดเชยให้แก่ผู้ประสบภัยตามจำนวนเงินเอาประกันภัยแล้ว ส่วนที่เกินจากที่บริษัทสามารถชดเชยได้ ให้กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากเรือ เป็นผู้จ่ายเงินชดเชย

ค่าสินไหมทดแทนให้เต็มตามจำนวนเงินเอาประกันภัย โดยควรจัดตั้งให้มีคณะกรรมการควบคุมกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากเรือ เพื่อควบคุมดูแลการจ่ายเงินชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามจำนวนเงินประกันภัยให้แก่ผู้ประสบภัยได้อย่างถูกต้องและรวดเร็ว รวมทั้งควบคุมเงินสมทบที่จะเข้ากองทุนให้เป็นไปอย่างถูกต้องและเมื่อมีกรณีที่มีผู้ต้องรับผิดชอบ เมื่อกองทุนได้ชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้ผู้ประสบภัยแล้วให้กองทุนเข้ารับช่วงสิทธิไล่เบี้ยเอาเงินจำนวนดังกล่าว จากผู้ต้องรับผิดชอบกลับคืนสู่กองทุนได้

ทั้งนี้ กฎหมายนี้จะต้องกำหนดให้มีการจ่ายเงินสมทบเข้ากองทุน โดยเงินดังกล่าวต้องมาจาก (ก) รัฐให้เงินอุดหนุนประจำปี (ข) เงินที่เป็นค่าธรรมเนียมของเจ้าของเรือหรือผู้ประกอบการที่ขอต่อใบอนุญาตการใช้เรือ และ (ค) เงินอื่น ๆ ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความสะดวกและแน่นอน รวมทั้งมีเงินหมุนเวียนตลอด และตัดปัญหาการทุจริต หรือการล่าช้าของการจ่ายเงินสมทบ

(8) เพื่อให้การเยียวยาผู้ประสบภัยได้อย่างเหมาะสม ในส่วนของจำนวนเงินที่ให้ความคุ้มครอง และการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยนั้น กฎหมายใหม่นี้จะต้องจัดตั้งคณะกรรมการขึ้นมา เพื่อพิจารณาจำนวนเงินเอาประกันภัย (Sum Insured) ที่ให้ความคุ้มครองในส่วนต่าง ๆ รวมทั้งกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยให้เกิดความเหมาะสม ยุติธรรมและสอดคล้องต่อ สภาพการเสี่ยงภัย (Risk) รวมไปถึงการกำหนดรูปแบบของกรมธรรม์ประกันภัยที่เหมาะสม ซึ่งคณะกรรมการควรประกอบด้วย ผู้แทนจากทั้งภาครัฐ และเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัย และการควบคุมเรือ อาจมีนักวิชาการด้านต่าง ๆ เป็นคณะกรรมการด้วย และควรกำหนดให้มีกรมธรรม์ประกันภัยที่มีลักษณะพิเศษ เป็นมาตรฐาน และใช้เฉพาะสำหรับกฎหมายนี้ โดยกรมธรรม์ประกันภัยจะต้องมีเฉพาะข้อความที่สำคัญ และต้องมีข้อความตามที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์กำหนด ไม่มีเงื่อนไขที่ผิดแผกแตกต่างไปจากที่กฎหมายกำหนด ระบุขั้นตอนและแนวปฏิบัติ เพื่อให้ผู้เอาประกันภัยสามารถเข้าใจได้ง่าย รวมทั้งจะต้องมีเครื่องหมายแสดงว่าได้มีการประกันภัย แสดงไว้ที่เรือลำที่ได้ประกันภัยไว้แล้วอย่างชัดเจนด้วย

อย่างไรก็ดี ในส่วนของอัตราเบี้ยประกันภัย ผู้เขียนเห็นว่า อาจมี ปัญหาในการคำนวณอัตราเบี้ยประกันภัยบางประการ เนื่องจากสถิติและข้อมูล สำหรับจำนวนเรือ และอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นยังไม่ชัดเจนเพียงพอ เนื่องจากยังมีเรือ จำนวนไม่น้อยที่ยังไม่ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือ อีกทั้งอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจริงและการกระจายความเสี่ยงภัยยังไม่ชัดเจน ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อ การคำนวณอัตราเบี้ยประกันภัยให้สูงหรือต่ำเกินความเป็นจริง ซึ่งในที่สุดก็จะกระทบ ต่อบริษัทประกันภัย ผู้เอาประกันภัย และผู้โดยสาร ทั้งนี้ การคำนวณอัตราเบี้ย ประกันภัยอาจคำนวณได้จากจำนวนที่หนึ่งของเรือหรือความสามารถในการบรรทุก ผู้โดยสารต่อลำ ในระยะเวลา 1 ปี หรือ คำนวณจากจำนวนตัวโดยสารต่อการ เดินทาง 1 เทียบก็ได้ ซึ่งจะต้องพิจารณาถึงความเป็นไปได้และข้อมูลที่ต้องด้วย

(9) ในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน กฎหมายควรกำหนด หลักเกณฑ์และวิธีการพิจารณาค่าสินไหมทดแทนไว้ อย่างไรก็ดี การเรียกร้องค่า สินไหมทดแทน การพิสูจน์ความผิด การตรวจสอบข้อมูล ย่อมก่อให้เกิดข้อพิพาท ระหว่างผู้ประสบภัย และผู้รับประกันภัยได้ ผู้เขียนเห็นว่า ปัญหานี้มักเกิดขึ้นอยู่ เสมอ ในบางครั้งบริษัทประกันภัยปฏิเสธไม่ยอมรับที่จะจ่ายเงินชดเชย บางครั้ง ต้องรอหลักฐาน บางครั้งต้องรอการพิสูจน์ความผิด รวมทั้งบางครั้งผู้ประสบภัย ทุจริตเรียกค่าสินไหมทดแทน กรณีเหล่านี้ควรกำหนดหลักเกณฑ์เป็น 2 ขั้นตอน กล่าวคือ ขั้นตอนแรก ให้จัดตั้งคณะกรรมการในการพิจารณาปัญหาที่เกิดขึ้นของ ประกันคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรือ โดยเจ้าหน้าที่ของรัฐ และให้จัดตั้งขึ้นใน หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อพิจารณาข้อมูล หลักฐานในเบื้องต้นและประสานงาน กับผู้ประสบภัย ผู้เอาประกันภัย ผู้รับประกันภัย เพื่อให้สามารถตกลงชดเชยค่า สินไหมทดแทนตามกฎหมาย ภายในระยะเวลาที่กำหนด หากข้อพิพาทดังกล่าว ยังไม่สามารถยุติได้ ให้หันมาเรื่องดังกล่าวเข้าบังคับใช้ ระบบอนุญาโตตุลาการ (Arbitration) ซึ่งเป็นขั้นตอนที่สอง คำตัดสินของอนุญาโตตุลาการนี้ถือเป็น คำชี้ขาด (Award) ซึ่งคู่กรณีจะต้องปฏิบัติตาม

อนึ่ง เพื่อให้กฎหมายนี้ สามารถบังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ จึงควรกำหนดโทษสำหรับผู้ที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายให้ถูกต้อง เช่น การจัดให้มี

การประกันภัยการรับประกันภัย การกำหนดค่าใช้จ่ายค่าสินไหมทดแทนภายในระยะเวลาที่กำหนด การจ่ายค่าค่าธรรมเนียม เป็นต้น โทษควรเป็นโทษปรับ และให้นำเงินจำนวนดังกล่าวเข้าสมทบกองทุนทดแทนคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรือ

(10) ในส่วนของรายละเอียดต่าง ๆ กฎหมาย ควรกำหนดให้สามารถออกเป็นกฎหมายลูกบทได้ เช่น กฎกระทรวง ประกาศกระทรวง เป็นต้น ตลอดจนควรมีระยะเวลาผ่อนผันการบังคับใช้ เป็นบทเฉพาะกาล เพื่อให้ผู้เอาประกันภัย ผู้รับประกันภัย และประชาชนได้ทราบถึงหลักการและวิธีปฏิบัติที่พร้อมสำหรับการให้ความคุ้มครองดังกล่าว

(11) สำหรับหน่วยงานที่จะดำเนินการรับประกันภัยนี้ เนื่องจากระบบการประกันภัยได้ขยายตัวมากยิ่งขึ้น ธุรกิจประกันภัย สามารถเข้ามามีบทบาทพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม โดยเป็นส่วนหนึ่งในการให้บริการต่อสังคม และเป็นไปตามแผนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ดังนั้นควรรื้อให้บริษัทประกันภัยซึ่งเป็นเอกชนเป็นผู้รับประกันภัยดังกล่าว ซึ่งบริษัทประกันภัยจะบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยไม่ได้เพราะเป็นการบังคับให้รับประกันภัย แต่เนื่องจากการประกันภัยเป็นการบริการต่อสังคม และอาจกระทบกระเทือนถึงความสงบเรียบร้อยของสังคมได้ รวมทั้งเพื่อควบคุมให้บริษัทประกันภัยรับประกันภัยและจ่ายค่าสินไหมทดแทนเป็นไปตามกฎเกณฑ์ที่กำหนด รัฐจึงต้องเข้ามามีบทบาทในการกำกับดูแลให้กฎหมายพิเศษนี้สามารถใช้บังคับได้อย่างมีประสิทธิภาพ สมดังเจตนารมณ์ของกฎหมาย จึงควรมีหน่วยงานของภาครัฐดูแลควบคุม ซึ่งจะต้องเป็นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับเรื่องนี้ คือ กรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์ และกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม โดยรัฐมนตรีจะต้องเป็นผู้รักษาการตามกฎหมายพิเศษนี้ และให้อำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแลให้การประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรือเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

ดังได้กล่าวมาตั้งแต่ต้นแล้วว่า อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากรือย่อมนำมาซึ่งความสูญเสียต่อชีวิต และร่างกายของผู้ประสบภัย ซึ่งกระทบถึงภาระทางด้านการเงินที่ผู้ต้องรับผิดชอบและผู้ได้รับความสูญเสีย ตลอดจนครอบครัวของเขาเหล่านั้น อุบัติเหตุที่เป็นภัยจากธรรมชาติหรือเหตุสุดวิสัย เราอาจไม่สามารถ



ป้องกันได้ แต่อุบัติเหตุจากการกระทำของมนุษย์เราสามารถป้องกันได้ แต่เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นแล้ว สิ่งที่สำคัญที่สุดคือการเยียวยาชดเชยให้ผู้ประสบภัยเหล่านั้นสามารถกลับคืนสู่สถานภาพเดิมหรือใกล้เคียงที่สุด แม้บางครั้งจะไม่อาจทดแทนความสูญเสียนั้นได้ แต่ก็เป็นส่วนหนึ่งในการช่วยบรรเทาผลร้ายนั้นได้พอควร การกำหนดแนวทางการใช้มาตรการกฎหมายประกันภัยและกองทุนทดแทน เพื่อการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากเรือ ก็เพื่อให้เป็นไปตามเจตนารมณ์ข้างต้น ผู้เขียนมีความเห็นและมั่นใจว่า การชดเชยค่าสินไหมทดแทนของการใช้มาตรการดังกล่าว จะช่วยเยียวยาผู้ประสบภัยเหล่านั้นได้ โดยเป็นการชดเชยค่าสินไหมทดแทนควบคู่ไปกับการชดเชยในทางละเมิด ซึ่งเท่ากับเป็นมาตรการเพิ่มขึ้นมาอย่างหนึ่ง และในปัจจุบันปัญหาของการเกิดอุบัติเหตุทางเรือมีมากขึ้น รัฐได้ตระหนักถึงส่วนนี้ จึงได้หาแนวมาตรการเพื่อช่วยเหลือผู้ประสบภัยอยู่ในขณะนี้ อีกทั้งเรื่องดังกล่าว จำเป็นที่จะต้องเร่งดำเนินการเพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับความคุ้มครอง ผู้เขียนหวังเป็นอย่างยิ่งว่าจากการวิเคราะห์และพิจารณาถึงแนวทางการใช้มาตรการกฎหมายประกันภัยและกองทุนทดแทน เพื่อการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากเรือ จะเป็นหลักประกันที่จะช่วยคุ้มครองประชาชนในสังคมให้ได้รับการชดเชยเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นกับเขาเหล่านั้น อย่างแน่นอนและเป็นธรรม เพื่อเป็นส่วนหนึ่งในการคุ้มครองผู้บริโภค (Consumer Protection) และเป็นสวัสดิการของสังคม (Social Welfare) ที่เอื้อประโยชน์ให้กับประชาชนในการดำรงชีวิตต่อสภาพสังคมไทยในปัจจุบัน โดยเป็นมาตรการของรัฐอย่างหนึ่งในการให้ความคุ้มครองแก่สาธารณชน

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย