

บทที่ 1

บทนำ



ความ เป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ประเทศไทยมีชายฝั่งทะเลยาวถึง 1,500 ไมล์ และมีแม่น้ำ ล่าคลองอยู่มากมายกระจายอยู่ทั่วประเทศ คนไทยมีชีวิตผูกพันอยู่กับสายน้ำ มาโดยตลอด ซึ่งแต่เดิมการเดินทางโดยเรื่อนั้น ส่วนใหญ่จะได้รับความนิยมน เฉพาะประชาชนที่อยู่อาศัยตามสองฝั่งลำคลองเท่านั้น แต่ปัจจุบันยานพาหนะ ทางน้ำได้มีการพัฒนาปรับปรุงให้มีรูปแบบตามสมัยนิยม จึงมีขนาดใหญ่ขึ้นบรรทุก ผู้โดยสารเพิ่มขึ้น มีความเร็วสูงขึ้น รวมทั้งเพิ่มจำนวนมากขึ้น นับตั้งแต่เรือ ลินค้าเดินทะเล เรือประมง เรือลำเสียงขนส่งสินค้า เรือโดยสารข้ามฟาก เรือควนเจ้าพระยา เรือเพลลาใบจักรยาว (หางยาว) เรือท่องเที่ยวทางน้ำ ประเภทต่าง ๆ และอีกมากมายหลายชนิดซึ่งล้วนแต่ต้องร่วมกันใช้เส้นทางสัญจร ไปมาทางน้ำด้วยกันทั้งนั้น อีกทั้งปัญหาสภาพจราจรทางบกในกรุงเทพมหานครติดขัด อย่างมาก ทำให้ประชาชนในเมืองหลวงหลบเลี่ยงกับสภาพรถติด หันมาเดินทาง โดยทางน้ำแทน เมื่อมีการสัญจรทางน้ำมากขึ้น โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุย่อม มีมากขึ้นตามมา การเกิดอุบัติเหตุอาจเกิดจากภัยธรรมชาติ เช่น พายุ เป็นต้น หรืออาจเกิดจากการกระทำของมนุษย์ เช่น ผู้ขับเรือ ผู้โดยสาร หรือบุคคล ภายนอก เป็นต้น โดยลักษณะของการเกิดอุบัติเหตุ นั้น อาจเป็นกรณี เรือโดนกัน พลิกคว่ำ การชน ฯลฯ อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากภัยธรรมชาติ มนุษย์ไม่สามารถหยุดยั้ง ได้ แต่อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากการกระทำของมนุษย์ สามารถป้องกันและแก้ไขได้

อุบัติเหตุทางน้ำที่เกิดขึ้นในแต่ละครั้งย่อมหมายถึงความสูญเสียต่อชีวิต ของประชาชนไม่ว่าจะมีจำนวนมากหรือน้อย ก็เป็นโศกนาฏกรรมที่ไม่มีผู้ใดอยาก ให้เกิดขึ้น ทั้งยังก่อให้เกิดความเสียหายของทรัพย์สินและอาจส่งผลกระทบต่อ สิ่งแวดล้อมทางน้ำด้วยในบางกรณี ซึ่งอุบัติเหตุทางน้ำอาจจำแนกออกได้เป็น 2 ลักษณะใหญ่ ๆ คืออุบัติเหตุในทะเล และอุบัติเหตุในแม่น้ำลำคลองอุบัติเหตุในทะเล

ส่วนมากจะเกิดขึ้นกับเรือสินค้าเดินทะเล เรือประมง เรือโดยสารข้ามฟากและเรือท่องเที่ยวทางทะเล ส่วนอุบัติเหตุในแม่น้ำลำคลองจะเกิดกับเรือโดยสารประเภทต่าง ๆ เช่น เรือเฟลวาใบจักรยาว เรือข้ามฟาก เรือด่วนเจ้าพระยา และแพท่องเที่ยวเป็นส่วนใหญ่ อุบัติเหตุทางน้ำ มีสาเหตุหลักมาจากองค์ประกอบต่าง ๆ ดังนี้

1. เรือ เครื่องจักรและอุปกรณ์ต่าง ๆ ชำรุด ขาดการซ่อมแซมดูแลรักษาที่ดีทำให้ตัวเรือไม่แข็งแรง และทนต่อสภาพการใช้งานในน้ำไม่ได้ ส่วนเครื่องจักรและอุปกรณ์ต่าง ๆ อาจเสียหรือขัดข้องระหว่างการเดินทาง โดยเฉพาะขณะกำลังผ่านจุดอันตราย เช่น จะเลี้ยวโค้ง ขณะแล่นตัดหน้าเรือลำอื่นหรือขณะนำเรือเข้าเทียบท่า เป็นต้น
2. ผู้ควบคุมเรือ ขาดความระมัดระวังในการบังคับเรือและไม่ปฏิบัติตามกฎข้อบังคับการเดินเรือ
3. ผู้โดยสารขาดความรู้เบื้องต้นในการเดินทางทางน้ำ ประมาทและไม่ระมัดระวังขณะอยู่บนเรือ ขณะขึ้น-ลงเรือ หรืออยู่บนท่าเทียบเรือ
4. ภัยจากธรรมชาติ ได้แก่ พายุ มรสุม คลื่น ลม และกระแสน้ำ การป้องกันอุบัติเหตุทางน้ำจากสาเหตุข้างต้นนี้ สามารถป้องกันและแก้ไขได้เป็นส่วนใหญ่ ยกเว้นกรณีภัยธรรมชาติที่มนุษย์ไม่สามารถหยุดยั้งได้ แต่อย่างไรก็ตามอาจลดความเสียหายได้ หรือป้องกันมิให้เกิดอันตรายได้

องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization) เป็นองค์กรชำนาญพิเศษขององค์การสหประชาชาติ มีหน้าที่กำกับดูแลกิจกรรมทางน้ำของประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก ซึ่งประเทศไทยได้เป็นสมาชิกอยู่ด้วย ได้ใช้ความพยายามอย่างเต็มที่ที่จะเสริมสร้างให้เกิดความปลอดภัยแก่ชีวิตทุกชีวิตที่อยู่ในทะเล โดยการกำหนดอนุสัญญานานาชาติลักษณะต่างๆ เพื่อให้ประเทศสมาชิกที่เข้าเป็นภาคีใช้ปฏิบัติ พร้อมทั้งให้ความช่วยเหลือสนับสนุนและติดตามผล เพื่อให้แน่ใจได้ว่าทุกประเทศมีมาตรการและแนวทางปฏิบัติในอันที่จะป้องกันอุบัติเหตุทางทะเลที่ดีและมีประสิทธิภาพ

รัฐโดยกรมเจ้าท่า ซึ่งเป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่และความรับผิดชอบโดยตรง

ในกิจกรรมทางน้ำ ทั้งในทะเล และในแม่น้ำลำคลองต่าง ๆ ได้ดำเนินการตามหน้าที่ความรับผิดชอบ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการควบคุมตรวจตราการขนส่งทางน้ำ ซึ่งมีกฎหมายและการปฏิบัติให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด เช่น การควบคุม การตรวจสอบความปลอดภัยของเรือ อุปกรณ์การช่วยชีวิต เป็นต้น ซึ่งเป็นไปตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 และที่แก้ไขเพิ่มเติม

อย่างไรก็ตาม สภาพข้อเท็จจริงที่เป็นอยู่ในปัจจุบันเกี่ยวกับการสัญจรทางน้ำนั้น ยังไม่ได้รับการส่งเสริมจากหน่วยงานของภาครัฐอย่างจริงจัง โดยเฉพาะความปลอดภัยในชีวิต และร่างกายของประชาชนผู้ที่ประสบภัยจากเรือ เนื่องจากมีโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ทุกขณะและมีแนวโน้มจะมากขึ้น เพราะที่ผ่านมากการสัญจรทางน้ำได้เกิดอุบัติเหตุและโศกนาฏกรรมบ่อยครั้ง เช่น กรณีเรือข้ามฟาก บรรทุกนักแสวงบุญลุ่มที่ศรีราชา ทำให้มีผู้เสียชีวิต และบาดเจ็บเป็นต้น ดังนั้นเรือที่ควรจะพิจารณาถึงความปลอดภัยและหามาตรการคุ้มครองการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนควรเป็นเรือประเภท เรือท่องเที่ยว เรือโดยสาร เรือรับจ้างขนส่งคนโดยสาร เป็นต้น

ตามกฎหมายการเดินเรือในปัจจุบัน คือ พระราชบัญญัติเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2480 และพระราชบัญญัติเรือโค่นกัน พ.ศ. 2522 ซึ่งเป็นบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับเรือ ได้กำหนดมาตรการเพื่อความปลอดภัยของเรือ มีบทลงโทษสำหรับผู้ขับเรือที่ประมาทและก่อให้เกิดอุบัติเหตุ รวมทั้งหลักเกณฑ์และวิธีปฏิบัติเมื่อเกิดเรือโค่นกัน เป็นต้น แต่มิได้มีบทบัญญัติที่เกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน หรือบรรเทาความเสียหายต่อชีวิตร่างกาย ของผู้ประสบภัยแต่อย่างใด

เมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น ย่อมต้องมีมาตรการในการเยียวยาชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดขึ้น และจะต้องมีผู้รับผิดชอบ แม้ว่าจะมีกฎหมายบัญญัติไว้ให้ต้องรับผิดชอบทั้งทางอาญาและทางแพ่ง ในกรณีที่มีผู้ต้องรับผิดชอบ กล่าวคือ กรณีผู้ขับเรือประมาทเลินเล่อ หรือบรรทุกผู้โดยสารจนก่อให้เกิดอันตราย จะต้องรับโทษในทางอาญาตามประมวลกฎหมายอาญา ส่วนความรับผิดทางแพ่งนั้น จะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะละเมิด

ซึ่งอาจเป็นกรณีรับผิดตามกฎหมายละเมิดทั่วไป ตามมาตรา 420 หรือกรณีรับผิดในละเมิดที่เกิดจากยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล ตามมาตรา 437 ซึ่งเป็นการพิสูจน์ความผิดทางละเมิดที่ไม่คำนึงถึงการจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ต้องรับผิด (Strict Liability) โดยนายจ้างซึ่งต้องรับผิดในการกระทำของลูกจ้าง หรือผู้ขับเรือ แล้วแต่กรณี จะต้องเป็นผู้ชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัย หรือทายาทของผู้ประสบภัยในกรณีที่ผู้ประสบภัยเสียชีวิต ซึ่งผู้รับผิดชอบอาจไม่มีความสามารถในการชดเชยค่าสินไหมทดแทนได้ รวมทั้งกระบวนการฟ้องร้องที่มีขั้นตอนมากทำให้เกิดความล่าช้า ประกอบกับความยากลำบากในการพิสูจน์พยานหลักฐาน และมีผู้รับผิดชอบจำกัด ทำให้ผู้ประสบภัยส่วนใหญ่ไม่ได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทน หรือได้รับน้อยมาก

อนึ่ง ในการชดเชยค่าสินไหมทดแทนจากการกระทำละเมิดที่บุคคลอื่นก่อขึ้น (Vicarious Liability) ซึ่งนายจ้างต้องร่วมรับผิดกับลูกจ้าง (มาตรา 425) หรือตัวการต้องร่วมรับผิด (มาตรา 427) เป็นต้น ก็เป็นเรื่องที่กฎหมายกำหนดให้ผู้ที่เกี่ยวข้องต้องรับผิดร่วมด้วย ซึ่งจะต้องรับผิดก็ต่อเมื่อ ผู้ก่อได้กระทำละเมิดและมีความรับผิดชอบเท่านั้น แต่ผู้เสียหายต้องเป็นฝ่ายนำสืบพิสูจน์ถึงความผิดดังกล่าว ซึ่งย่อมก่อให้เกิดความล่าช้าและไม่สะดวก ส่วนกรณีผู้ขับเรือต้องรับผิดชอบ (Personal Liability) นั้น ก็จะต้องเป็นกรณีที่มีความรับผิดชอบตามกฎหมายเท่านั้น ซึ่งเป็นลักษณะของความรับผิดชอบในทางละเมิด (Tort Liability)

อีกส่วนหนึ่งคือ ความรับผิดตามสัญญาับชนคนโดยสาร ซึ่งกำหนดให้ผู้รับชนคนโดยสารต้องรับผิดชดเชยค่าสินไหมทดแทนในความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย ของคนโดยสารตามสัญญา ซึ่งเป็นความรับผิดต่างจากความรับผิดทางละเมิด และเป็นแหล่งค่าสินไหมทดแทนอื่น นอกจากค่าสินไหมทดแทนทางละเมิด แต่อย่างไรก็ดี ความรับผิดตามสัญญาับชนคนโดยสาร ยังคงไม่สามารถแก้ปัญหาการฟ้องคดี การพิสูจน์ความผิดและการวิเคราะห์ถึงการให้ความระมัดระวังตามหน้าที่ของผู้รับชน ซึ่งต้องใช้เวลาและหลักฐานต่าง ๆ และในที่สุดก็ไม่อาจยืนยันได้ว่าผู้ประสบภัย หรือผู้ที่ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุทางเรือ จะได้รับการ



ชดใช้ค่าเสียหายที่ทันท่วงทีและแน่นอน ทั้งนี้ รวมไปถึงอุบัติเหตุที่เกิดจากภัยอื่น ๆ เช่น ภัยธรรมชาติ เหตุสุดวิสัย หรือกรณีที่ทำให้ผู้กระทำความผิดไม่ได้ เป็นต้น ผู้ประสบภัยจะไม่ได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแต่อย่างใด ผู้เสียหายส่วนใหญ่ จึงต้องตกเป็นภาระของรัฐ เพราะเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น โดยเฉพาะที่ก่อให้เกิด ความเสียหายต่อสาธารณชน มักจะมีการตั้งคำถามว่า "ใครจะเป็นผู้รับผิดชอบ ต่อความเสียหาย" ในหลายครั้งถึงแม้จะหาผู้รับผิดชอบที่เป็นต้นเหตุในความ เสียหายได้ "รัฐ" หรือ "สังคม" ก็ยังเข้ามาแบกรับภาระในความเสียหาย ที่เกิดขึ้น ไม่ว่าจะโดยตรง ในรูปงบประมาณช่วยเหลือฉุกเฉิน หรือโดยอ้อม ในรูปของ ค่าใช้จ่ายในหน่วยงานต่าง ๆ ของรัฐ เช่น สถานพยาบาลของรัฐ หน่วยงาน ด้านสังคมสงเคราะห์ มูลนิธิ อื่น ๆ เป็นต้น ในส่วนของผู้เป็นต้นเหตุแห่งความ เสียหาย ไม่ว่าจะ เป็นบุคคลธรรมดา หรือนิติบุคคลก็ตาม อาจต้องชดใช้ค่าเสียหาย หรือถูกฟ้องร้องให้ต้องรับผิดชอบในจำนวนเงินที่สูง จนอาจมีผลกระทบต่อฐานะทาง เศรษฐกิจ หรือความมั่นคงทางธุรกิจที่ตนเองกำลังประกอบอยู่ แต่ที่สำคัญที่สุด คือ ผลกระทบที่เกิดกับตัวผู้ประสบภัยเอง ซึ่งบางรายนอกจากหมดอนาคตแล้ว ยังตกเป็นภาระแก่ครอบครัว หรือทำให้ครอบครัวต้องล้มละลายไปด้วย เป็นที่น่า เสียหายว่า การศึกษาวิจัยในเรื่องดังกล่าวยังมีค่อนข้างน้อยและไม่ได้รับการ สนใจเท่าที่ควร แต่เป็นที่น่าสังเกตว่าค่าใช้จ่ายของสังคม (Social Costs) เนื่องจากความสูญเสียนี้ น่าจะเพิ่มขึ้นในแต่ละปี ตามพัฒนาการและ ความซับซ้อนในระบบเศรษฐกิจไทย

มาตรการในการให้ความคุ้มครองแก่ผู้ประสบภัยจากเรือ จึงมีความ จำเป็นอย่างยิ่ง โดยเฉพาะเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น จำเป็นต้องมีมาตรการในการ เยียวยารักษาและชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดขึ้นต่อชีวิตและร่างกายของผู้ประสบภัย การประกันภัยเป็นมาตรการอย่างหนึ่ง ซึ่งเข้ามาชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ให้แก่ผู้เอาประกันภัย ในกรณีที่เจ้าของเรือ หรือผู้ขับเรือต้องรับผิดชอบ ตามกฎหมาย เป็นการช่วยกระจายความเสี่ยงในการชดใช้ค่าเสียหาย ทั้งจาก เจ้าของเรือ หรือผู้ขับเรือที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น เป็นการช่วยกระจายความ เสี่ยงในการชดใช้ค่าเสียหาย ทั้งจากเจ้าของเรือ ผู้ขับเรือ หรือแม้กระทั่ง

รัฐซึ่งต้องรับภาระจ่ายเงินจำนวนหนึ่งเพื่อบรรเทาความเสียหายและช่วยเหลือแก่ผู้ประสบภัย

ในด้านรัฐ การประกันวินาศภัยได้เข้ามามีส่วนแบ่งเบาภาระรับผิดชอบ เสริมสร้างเครดิตการคุ้มครองสังคมของรัฐให้ดีขึ้น ส่งเสริมนโยบายการพัฒนาคุณภาพชีวิต และสังคมของรัฐโดยตรง โดยแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 เป็นต้นมา ได้เน้นการส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจประกันภัยมากขึ้น หลักการประกันภัยสามารถช่วยแก้ปัญหาในส่วนของค่าสินไหมทดแทน ด้วยการประกันภัยคุ้มครองความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก ที่ให้ความคุ้มครองต่อชีวิตร่างกาย สิทธิประโยชน์ของบุคคลภายนอกที่ได้รับความเสียหาย อันเนื่องจากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น

ในต่างประเทศได้เล็งเห็นความสำคัญของการประกันภัยอย่างมาก ประชาชนส่วนใหญ่จะทำประกันชีวิตและประกันอุบัติเหตุส่วนบุคคล เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นจะได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนจากบริษัทประกันภัย อย่างไรก็ตามในส่วนที่เกี่ยวกับความปลอดภัยต่อสังคมส่วนรวม การประกันภัยได้เข้ามามีบทบาทในการรับผิดชอบต่อกรณีและผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก ซึ่งถือเป็นการประกันภัยความรับผิดชอบต่อสาธารณชน (Public Liability Insurance) ในส่วนของการเดินทางโดยเรือจะมีการประกันภัยตัวเรือที่ให้ความคุ้มครองในความรับผิดชอบต่อผู้โดยสารและบุคคลภายนอก และมีสมาคมซึ่งมีลักษณะคล้ายกองทุนสำหรับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้โดยสารและบุคคลภายนอกด้วย ประเทศที่มีระบบดังกล่าว เช่น ประเทศสหรัฐอเมริกา อังกฤษ ลักซิมเบอร์ก เป็นต้น

ดังนั้น จึงควรจะได้ศึกษาถึงหลักการประกันภัยและมาตรการกฎหมายประกันภัย และกองทุนทดแทนเพื่อคุ้มครองผู้ประสบภัยจากเรือ โดยการวิเคราะห์การประกันภัยในต่างประเทศ และแนวทางกำหนดมาตรการกฎหมายในประเทศไทยว่าควรจะมีเพียงใดและในรูปแบบใด ทั้งนี้โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้เป็นหลักประกันว่าผู้ที่ประสบภัยจากเรือจะได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนที่แน่นอนและเป็นธรรม โดยเป็นมาตรการของรัฐอย่างหนึ่งในการให้ความคุ้มครองแก่สาธารณชน

วัตถุประสงค์และขอบเขตการศึกษา

- (1) ศึกษาถึงสภาพปัญหาการควบคุมเรือ การใช้เรือและอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือ
- (2) ศึกษาถึงปัญหาในการดำเนินการเยียวยาชดใช้ค่าสินไหมทดแทน อันเกิดจากอุบัติเหตุจากเรือ
- (3) ศึกษาหลักการประกันภัยและระบบการประกันภัยความรับผิดในต่างประเทศ และมาตรการต่าง ๆ ในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ประสบภัยจากเรือ
- (4) ศึกษาถึงแนวความคิดและ เสนอมาตรการกฎหมายที่เหมาะสมในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ประสบภัยจากเรือ สำหรับความเสียหายต่อชีวิตและร่างกาย

สมมติฐาน ทฤษฎีและแนวความคิด

ปัจจุบันการใช้นานพาหนะทางน้ำมีจำนวนมากขึ้น ไม่ว่าจะใช้เพื่อการขนส่งสินค้า การเดินทาง การท่องเที่ยว ฯลฯ แนวโน้มของการเกิดอุบัติเหตุก็เพิ่มมากขึ้นด้วย เมื่อเกิดอุบัติเหตุทางน้ำขึ้นย่อมก่อให้เกิดความเสียหายต่อชีวิตและร่างกายของผู้ประสบภัย แต่การเรียกร้องค่าเสียหายทางแพ่งยังใช้หลักกฎหมายละเมิดทั่วไป รวมทั้งกระบวนการฟ้องร้องที่มีขั้นตอนมาก ทำให้เกิดความล่าช้า ประกอบกับความยากลำบากในการพิสูจน์พยานหลักฐานและมีผู้รับผิดชอบจำกัด ทำให้ผู้ประสบภัยส่วนใหญ่ไม่ได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนหรือได้รับน้อยมาก จึงควรมีมาตรการของรัฐในการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนต่ออุบัติเหตุที่เกิดขึ้น โดยนำหลักการประกันภัยและกองทุนทดแทนมาบังคับใช้ ทั้งนี้ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้เป็นหลักประกันว่าผู้ประสบภัยจากเรือจะได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนต่อชีวิต และร่างกายจำนวนหนึ่งที่แน่นอนและเป็นธรรม โดยเป็นมาตรการของรัฐอย่างหนึ่งในการให้ความคุ้มครองแก่สาธารณชน

ทฤษฎีทางนิติศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง หรือเป็นหลักของวิทยานิพนธ์ ได้แก่ ทฤษฎีการใช้อำนาจของรัฐ(The Police Power Theory) แนวความคิดการมีส่วนร่วมของสาธารณชน (Public Participation) หลักการพิสูจน์ความผิดทางละเมิดที่ไม่คำนึงถึงการจงใจ หรือประมาทเลินเล่อของผู้ต้องรับผิด (Strict Liability) หลักการประกันภัยความรับผิดชอบต่อสาธารณชน (Public Liability Insurance) หลักการประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สาม (Third Party Liability Insurance) หลักการประกันภัยระบบไม่มีความผิด (No-Fault Insurance) และหลักการประกันอุบัติเหตุ (Accident Insurance)

วิธีดำเนินการวิจัย

(1) วิจัยแบบเอกสาร โดยการศึกษาวិเคราะห์ข้อมูลทางเอกสาร เช่น ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, พระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535, พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, พระราชบัญญัติเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 และ กฎกระทรวง พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 และพระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. 2522 เป็นต้น

(2) วิจัยภาคสนาม โดยการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ของรัฐที่เกี่ยวกับการควบคุมดูแลเรือ เช่น เจ้าหน้าที่กรมเจ้าท่า สำนักงานส่งเสริมพาณิชย์นารี เป็นต้น และเจ้าหน้าที่ของรัฐ และเอกชนที่เกี่ยวกับการประกันภัย เช่น เจ้าหน้าที่กรมการประกันภัย เจ้าหน้าที่สมาคมประกันวินาศภัย เจ้าหน้าที่บริษัทประกันภัย เป็นต้น

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

(1) ทำให้เกิดความรู้ ความเข้าใจถึงสภาพและปัญหาของการใช้เรือ และการควบคุมเรือ

(2) ทำให้เกิดความรู้ ความเข้าใจถึงปัญหาในการดำเนินการเยียวยาชดเชยค่าสินไหมทดแทนอันเกิดจากอุบัติเหตุจากเรือ

(3) ทำให้เกิดความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับ หลักการประกันภัย

และระบบประกันภัยความรับผิดในต่างประเทศและมาตรการต่าง ๆ สำหรับการ
ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจากอุบัติเหตุอันเกิดจากเรือ

(4) ทำให้ได้แนวความคิดและมาตรการกฎหมายที่เหมาะสม
ในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ประสบภัยจากเรือสำหรับความเสียหายต่อชีวิต
และร่างกาย



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย