



ความรับผิดชอบเพื่อละเมิดอันเกิดจากการกระทำของผู้อื่น : ศึกษากรณี
นายจ้างและหน่วยงานของรัฐในการขนส่งของโดยรถยนต์

วรพงษ์ นธิทิพย์

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์

พ.ศ. 2551

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลงได้ด้วยความกรุณาและความเอาใจใส่จากท่านอาจารย์ที่ได้ให้คำปรึกษาแนะนำและสนับสนุนเป็นอย่างดี

จึงขอกราบขอบพระคุณ ศาสตราจารย์ ดร.ธีระ ศรีธรรมรักษ์ ที่ได้กรุณาได้รับเป็นประธานกรรมการ รศ. ชูศักดิ์ ศรีนิล ที่กรุณาได้รับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษา และรศ.ดร.สุมาลี วงษ์วิฑิต ที่ได้กรุณาได้รับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาร่วม ที่ให้ความเมตตา และคอยให้คำแนะนำตรวจสอบความถูกต้องของวิทยานิพนธ์ รวมถึงตลอดถึง รศ.ดร.ภูมิ โชคเหมาะ ที่ได้กรุณาได้รับเป็นกรรมการมา ณ ที่นี้

ในการเขียนวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ผู้ศึกษาได้รับกำลังใจและการสนับสนุนเป็นอย่างดีจากครอบครัว จึงขอกราบขอบพระคุณ คุณพ่อพ.ค.ท.รังษี นธิทิพย์ และ คุณแม่ เรณู นธิทิพย์ และขอขอบคุณ คุณนพพร นธิทิพย์ ภริยา ตลอดถึงบุตรสาวทั้งสามที่คอยให้กำลังใจ และให้ความช่วยเหลือตลอดมา รวมถึง คุณเบ็ญจวรรณ วรรณีกกุล น้องสาว และคุณสินีกันต์ สิทธิเวชเศษ เพื่อนที่คอยให้คำแนะนำจนทำให้วิทยานิพนธ์นี้สำเร็จลงได้ด้วยดี

วรพงษ์ นธิทิพย์

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	๗
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	๘
กิตติกรรมประกาศ.....	๙
สารบัญตาราง.....	๑๐
บทที่	
1. บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	5
1.3 สมมติฐานของการศึกษา.....	5
1.4 ขอบเขตของการศึกษา.....	6
1.5 วิธีการดำเนินการศึกษา.....	6
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	7
2. ทฤษฎีความเป็นมาและแนวคิดในการกำหนดความรับผิดทางละเมิดของนายจ้าง และหน่วยงานของรัฐ.....	8
2.1 ความเป็นมาและแนวคิดของทฤษฎีความรับผิดเพื่อ การกระทำของผู้อื่น (Vicarious Liability).....	8
2.1.1 แนวคิดในระบบกฎหมาย Common Law.....	11
2.1.1.1 ทฤษฎีความรับผิดเมื่อมีความเสียหาย.....	11
2.1.1.2 ทฤษฎีความรับผิดเมื่อมีความผิด.....	11
2.1.2 แนวคิดในระบบกฎหมาย Civil Law.....	13
2.1.2.1 ประเทศฝรั่งเศส.....	14
2.1.2.2 ประเทศเยอรมัน.....	18
2.2 แนวคิดและความเป็นมาของหลักความรับผิดของรัฐ.....	20
2.2.1 แนวคิดในระบบกฎหมาย Common Law.....	21
2.2.1.1 ประเทศอังกฤษ.....	21
2.2.1.2 ประเทศสหรัฐอเมริกา.....	22
2.2.2 แนวคิดในระบบกฎหมาย Civil Law.....	22

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
2.2.2.1 ประเทศฝรั่งเศส.....	22
2.2.2.2 ประเทศเยอรมัน.....	25
2.2.3 ความเป็นมาและแนวความคิดในการร่างพระราชบัญญัติความ รับผิดชอบละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539.....	26
2.3 ลักษณะของการกระทำละเมิดและการดำเนินคดีอุบัติเหตุ.....	28
2.4 ความหมายและประเภทของการขนส่งทางบกโดยรถยนต์.....	34
2.4.1 การขนส่งผู้โดยสารโดยหน่วยงานของรัฐ.....	36
2.4.2 การขนส่งผู้โดยสารโดยผู้ประกอบการเอกชน.....	36
2.4.3 การขนส่งสินค้า.....	36
2.5 สภาพการทำงานของพนักงานขับรถขนส่งสินค้าของเอกชน โดยทั่วไป.....	37
3. มาตรการทางกฎหมายในการกำหนดความรับผิดชอบเพื่อละเมิดของนายจ้าง และหน่วยงานของรัฐ.....	46
3.1 เจื่อนใจความรับผิดชอบของนายจ้างตามกฎหมายแพ่งในต่างประเทศ.....	46
3.1.1 ประเทศอังกฤษ.....	46
3.1.2 ประเทศฝรั่งเศส.....	47
3.1.3 ประเทศเยอรมัน.....	48
3.2 เจื่อนใจความรับผิดชอบของนายจ้างตามประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์ของไทย.....	51
3.2.1 ความรับผิดชอบของนายจ้างตามมาตรา 425.....	54
3.2.2 สิทธิการไล่เบี่ยของนายจ้างตามประมวลกฎหมายแพ่งและ พาณิชย์ มาตรา 426.....	60
3.3 เจื่อนใจความรับผิดชอบของหน่วยงานของรัฐในต่างประเทศ.....	62
3.3.1 ประเทศอังกฤษ.....	62
3.3.2 ประเทศสหรัฐอเมริกา.....	68
3.3.3 ประเทศเยอรมัน.....	69
3.3.4 ประเทศฝรั่งเศส.....	70

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
3.4 เงื่อนไขความรับผิดชอบของหน่วยงานของรัฐตามพระราชบัญญัติความรับผิด ทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539.....	72
3.4.1 ความรับผิดชอบของหน่วยงานของรัฐ.....	75
3.4.2 สิทธิการไล่เบียดของหน่วยงานของรัฐ.....	77
3.5 มาตรการทางกฎหมายในการให้ความคุ้มครอง การขนส่งทางบกโดยรถยนต์.....	79
3.5.1 มาตรการทางกฎหมายต่างประเทศ.....	79
3.5.1.1 องค์การแรงงานระหว่างประเทศ.....	79
3.5.1.2 สหภาพยุโรป.....	84
3.5.1.3 ออสเตรเลีย.....	90
3.5.1.4 ญี่ปุ่น.....	95
3.5.2 มาตรการทางกฎหมายของไทย.....	100
3.5.2.1 พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541.....	100
3.5.2.2 พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522.....	101
3.5.2.3 พระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522.....	103
3.6 มาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวกับความเสียหายที่เกิดขึ้นกับยานพาหนะ ในต่างประเทศ.....	104
3.7 ภาระการพิสูจน์.....	109
3.7.1 หลักพิสูจน์ความรับผิด.....	110
3.7.2 หลักสันนิษฐานความรับผิด.....	111
3.7.3 หลักความผิดโดยเด็ดขาด.....	113
4. วิเคราะห์ความรับผิดเพื่อละเมิดของนายจ้างและหน่วยงานของรัฐ ในการขนส่งโดยรถยนต์.....	116
4.1 เงื่อนไขความรับผิดเพื่อละเมิด.....	116
4.1.1 แนวคิดและหลักการ.....	116
4.1.2 ความผิดในการกระทำของลูกจ้างและความผิดในการปฏิบัติหน้าที่ ของเจ้าหน้าที่.....	122

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
4.1.3 ความสัมพันธ์ของลูกจ้างกับนายจ้างและเจ้าหน้าที่กับหน่วยงานของรัฐ..	124
4.1.4 การกระทำในทางการที่ว่างและการกระทำในขณะปฏิบัติหน้าที่.....	128
4.1.5 การกำหนดความผิดเพื่อละเมิดของลูกจ้างกับเจ้าหน้าที่ ในงานที่เกี่ยวกับการขนส่งโดยรถยนต์.....	134
4.1.6 การบังคับใช้กฎหมายอื่นที่เกี่ยวกับการขนส่งโดยรถยนต์.....	151
4.2 การใช้สิทธิได้เบียด.....	161
4.3 ภาระการพิสูจน์.....	167
5. บทสรุปและข้อเสนอแนะ.....	171
5.1 บทสรุป.....	171
5.2 ข้อเสนอแนะ.....	176
บรรณานุกรม.....	179
ภาคผนวก.....	187
ประวัติผู้เขียน.....	194

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
3.1 ชั่วโมงการทำงานมาตรฐาน – คนขับรถบรรทุกหนัก หนึ่งและสองคนขึ้นไป.....	92
3.2 คนขับรถโดยสารคนเดียว เพื่อการค้า.....	93
3.3 คนขับรถโดยสาร 2 คนขึ้นไป.....	93
4.1 การเปรียบเทียบความรับผิดในการกระทำของผู้อื่น Vicarious Liability กรณี ความรับผิดของนายจ้างในการกระทำของลูกจ้าง.....	120
4.2 ตัวอย่างรายงานการเดินทาง.....	153
4.3 ตัวอย่างหลักเกณฑ์การคำนวณรายได้ของแรงงานขับรถบรรทุก และผู้ช่วย.....	157

หัวข้อวิทยานิพนธ์	ความรับผิดเพื่อละเมิดอันเกิดจากการกระทำของผู้อื่น: ศึกษากรณีนายจ้างและหน่วยงานของรัฐในการขนส่งของโดยรถยนต์
ชื่อผู้เขียน	วรพงษ์ นริทธิพย์
อาจารย์ที่ปรึกษา	รองศาสตราจารย์ ชูศักดิ์ ศิรินิล
อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม	รองศาสตราจารย์ ดร.สุมาลี วงษ์วิทิศ
สาขาวิชา	นิติศาสตร์ (กฎหมายเอกชนและกฎหมายธุรกิจ)
ปีการศึกษา	2550

บทคัดย่อ

ความรับผิดของนายจ้างอันเกิดจากการกระทำละเมิดของลูกจ้าง ที่ได้กระทำในระหว่างทำงานที่นายจ้างในกิจการด้านการขนส่งของโดยรถยนต์ ถือเป็นความรับผิดเพื่อละเมิดจากการกระทำของผู้อื่น (Vicarious Liability) ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 425 ที่ให้นายจ้างต้องเข้าร่วมรับผิดกับลูกจ้างด้วย และมาตรา 426 บัญญัติให้นายจ้างสามารถไล่เบี้ยลูกจ้างได้ โดยศาลไทยพิพากษาให้นายจ้างสามารถไล่เบี้ยลูกจ้างได้จนเต็มจำนวน หลักกฎหมายดังกล่าวทำให้มีปัญหามาน่าสงสัยว่า หากเป็นนายจ้างในกิจการขนส่งของโดยรถยนต์ จะก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมกับลูกจ้าง และผู้เสียหายหรือไม่ เพราะอาจทำให้การร่วมรับผิดของนายจ้างนั้นมิได้เกิดขึ้นจริง ทั้งที่ในความเป็นจริงแล้วความบกพร่องของระบบการบริหารงานขนส่ง และการขาดการดูแลอุปกรณ์ ก็อาจเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดความเสียหายขึ้น โดยที่บทบัญญัติของกฎหมายในปัจจุบันยังมีได้เข้ามาควบคุม หรือให้ความสำคัญกับปัญหาดังกล่าว

จากการศึกษาทำให้พบว่า ความรับผิดของนายจ้างต่อการกระทำละเมิดของลูกจ้างในทางการที่จ้างนั้น เป็นความรับผิดที่สามารถแยกแวกคิดออกได้เป็น 2 ลักษณะ ไม่ว่าจะ เป็นแนวคิดที่ถือว่า ความรับผิดของนายจ้างเป็นความรับผิดที่อยู่บนพื้นฐานความผิดของลูกจ้าง หรือความรับผิดของนายจ้างเป็นความรับผิดที่ขึ้นอยู่บนพื้นฐานความผิดของตัวนายจ้างเองก็ได้ การนำหลักการดังกล่าวไปใช้กับบทบัญญัติของกฎหมาย จึงขึ้นอยู่กับเหตุผลและเจตนารมณ์ของกฎหมายนั้นเป็นสำคัญ ดังจะเห็นได้จากพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 ซึ่งเดิมมีหลักการเช่นเดียวกับหลักการที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แต่เมื่อแยกตัวออกไป ปรากฏว่ามีหลักการเปลี่ยนไปในลักษณะที่อาจถือได้ว่าความรับผิดของหน่วยงานของรัฐเป็นความรับผิดที่ตั้งอยู่บนพื้นฐานความผิดของตนเอง เมื่อเจ้าหน้าที่กระทำละเมิดขึ้นในระหว่างปฏิบัติหน้าที่ จึงต้องถือว่าเป็นความผิดของหน่วยงานของรัฐเอง จากข้อแตกต่างในเรื่องความรับผิด

ผิดตามที่กล่าวมา ส่งผลให้การกำหนดภาระการพิสูจน์และการใช้สิทธิไล่เบียด ของนายจ้างกับหน่วยงานของรัฐแตกต่างกันตามไปด้วย และหากนำหลักการดังกล่าวมาพิจารณาปรับใช้กับกิจการขนส่งของโคจรยนต์ ที่เป็นกิจการที่สามารถสร้างความเสียหายต่อประชาชนได้โดยตรง ก็น่าจะเป็นธรรมแก่ลูกจ้างและไม่ส่งผลกระทบต่อผู้เสียหายแต่ประการใด

ผลจากการวิเคราะห์ทำให้ได้ข้อเสนอแนะออกเป็น 3 ลักษณะ

1. ควรกำหนดให้กิจการด้านขนส่งของโคจรยนต์เป็นกิจการที่มีลักษณะเฉพาะ การกำหนดความรับผิดของนายจ้าง จึงควรเป็นความรับผิดที่อยู่บนพื้นฐานความผิดของนายจ้างเอง เช่นเดียวกับหลักการในประมวลกฎหมายแพ่งเยอรมัน ที่ส่งผลให้ภาระการพิสูจน์เพื่อปฏิเสธความรับผิดตกอยู่กับฝ่ายนายจ้าง ซึ่งหากนายจ้างไม่สามารถพิสูจน์ได้ก็ไม่อาจใช้สิทธิไล่เบียดจากลูกจ้างได้

2. ควรนำหลักการในพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 มาเป็นฐานในการพิจารณาความรับผิดของนายจ้างในกิจการขนส่งของโคจรยนต์เป็นการเฉพาะ ด้วยการแก้ไขเพิ่มเติมวรรค 2 ของมาตรา 425 และมาตรา 426 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ โดยถือว่าลูกจ้างที่กระทำในทางการทำงานที่จ้าง และก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่นในกิจการขนส่งของโคจรยนต์นั้น เป็นความรับผิดของนายจ้างซึ่งผู้เสียหายจะต้องฟ้องนายจ้างเท่านั้นแต่จะฟ้องลูกจ้างไม่ได้ และการใช้สิทธิไล่เบียดของนายจ้างต่อลูกจ้างนั้นจะกระทำได้ต่อเมื่อลูกจ้างได้กระทำความผิดอย่างร้ายแรงเท่านั้น

3. ควรออกกฎหมายใหม่โดยใช้ชื่อพระราชบัญญัติว่า “พระราชบัญญัติความรับผิดเพื่อความเสียหายอันเกิดขึ้นจากกิจการขนส่งทางบกโคจรยนต์ พ.ศ...” โดยมีหลักการเช่นเดียวกับที่ใช้ในประเทศเยอรมัน (Road Traffic Act) ที่กำหนดให้ความรับผิดของนายจ้างเป็นความรับผิดเด็ดขาดโดยมีการนำหลักการเรื่องประโยชน์สุดท้ายมาเป็นข้อพิจารณาความรับผิดของนายจ้าง

การปรับเปลี่ยนหลักการตามข้อเสนอแนะดังกล่าว นอกจากจะเป็นการแก้ไขปัญหาสำหรับประเด็นเรื่องกำหนดความรับผิด การใช้สิทธิไล่เบียด และภาระการพิสูจน์ของนายจ้างแล้ว ยังเป็นการทำให้ผู้ประกอบการตระหนักและหันมาให้ความสำคัญแก่การจัดการระบบการขนส่งทางบกที่ตนเองควรมีส่วนร่วมรับผิดชอบต่อสาธารณะชนมากขึ้น อันส่งผลที่สามารถสร้างความเป็นธรรมให้แก่บรรดาลูกจ้างที่ถือว่าเป็นผู้ที่ค่อยโอกาสในสังคมได้ ในขณะที่นายจ้างก็มีได้รับผลกระทบกับการปรับเปลี่ยนหลักการดังกล่าวแต่ประการใด

Thesis Title	Vicarious liability: A case study of the employer and state agency in the vehicular transportation
Author	Vorapong Nateetip
Thesis Advisor	Associate Professor Choosak Sirinil
Co-Thesis Advisor	Associate Professor Dr. Sumalee Vongvitit
Department	Law (Private and Business Law)
Academic Year	2007

ABSTRACT

Liability of the employer from the wrongful acts of the employee committed in the course of employment of vehicular transportation, it is regarded as vicarious liability pursuant to the Civil and Commercial Code Section 425. The employer has to share the liability, and while Section 426 provisions that the employer has the right of recourse against the employee. The Thai court ruled that the employer can make full recourse on the employee. This legal principle casts doubts that whether the employer in the vehicular transport business may incur unfairness on the employee and the damaged person or not. As it can make the shared liability is not actually happened, while in reality a defective transport administration and a lack of maintenance of the equipment may be one of the perpetration of the damage. Meanwhile, the provisions of the law at present do not address or give priority to the said problem.

From the study found that vicarious liability of the employer against the employee can be categorized into two types, regardless of the concept that the liability of the employer is based on the fault of the employee or its own fault. Applications of that principle with the legal provisions are based on reasons and its intention is the essence. It can be seen that from the Vicarious Liability of the Authority Act of 1996, formerly had the same principle as provisioned in the Civil and Commerce Code, but after the separation it found the principle was changed in the form that can be considered the liability of the state is based on its own fault. When an authority commits a wrongful act in the course of duty performance, it is regarded as liability of the state agency by itself. A difference in the mentioned liability has caused a burden of proof and a right of recourse against the employer and the state agency is different

as well. Upon applying the said principle by adapting to the vehicular transport business can cause damage to the people directly, it is deemed fair to the employee and does not affect the damaged party whatsoever.

The outcome of the analysis separated the recommendations into three types:

1. It should define the vehicular transport business as a specific type by defining the employer liability is based on its fault, the same principle with the German Civil Code that produces a burden of proof to refute liability falls to the employer. If the employer cannot prove the guilt of its employee it cannot apply the right of recourse.

2. It should apply the principle in the Vicarious Liability of the Authority Act 1996 as the basis for considering the employer liability in the vehicular transport business specifically, by amending the second paragraph of Sections 425 and 426 of the Civil and Commercial Code. By considering the employee in the course of employment that commits damage to other people in the vehicular transport business is a liability of the employer, which only the employer is prosecuted, not the employee. The right of recourse of the employer against the employee can be made in a grievous case only.

3. A new legislature should be enacted using the name of "Liability for Vehicular Offense Act of ", having the same principle as adopted in Germany in the Road Traffic Act that defines the liability of the employer is absolute, by applying the principle on the final benefit as consideration for the employer liability.

A change of the mentioned principle other than to solve the problems for the issues on the defined liability, the right of recourse, and the burden of proof, it can make the operator to have awareness and prioritization on management of the vehicular transport. As it should share more responsibility toward the public, as a result, it can give fairness to the employees that are regarded as the socially deprived persons, while the employers are not affected from the change of the said principle whatsoever.

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

จากสภาพเศรษฐกิจในปัจจุบันที่มีการขยายตัวเป็นอย่างมาก ทำให้ผู้ประกอบการขนส่งของทางบกโดยรถยนต์ต้องหามาตรการต่างๆ เพื่อค้ำยันให้ตนเองสามารถอยู่รอดได้ในสภาวะการณ์ของการขยายตัวดังกล่าวนี้ ไม่ว่าจะกระทำด้วยการลดค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่ไม่จำเป็น ตลอดจนการวางแผนในการลงทุนอย่างรอบครอบ กิจกรรมด้านขนส่งไม่ว่าจะเป็นกิจกรรมในลักษณะ หรือรูปแบบใดก็ตามก็จะต้องถูกพิจารณาเพื่อหามาตรการในการลดค่าใช้จ่ายต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นค่าใช้จ่ายในด้านเชื้อเพลิง ค่าเสื่อมสภาพของรถยนต์ ตลอดจนค่าจ้างที่จ่ายให้แก่พนักงานขับรถยนต์ในรูปแบบเงินเดือน หรือเบี้ยเลี้ยงการเดินทาง อาจกล่าวได้ว่าในปัจจุบันนี้กิจกรรมด้านขนส่งได้มีการพัฒนารูปแบบของกิจกรรมไปในหลายรูปลักษณะ ดังจะเห็นได้จากกรณีหากเป็นการขนส่งประเภทสินค้าก็จะมีการจัดระบบกิจกรรมในการกระจายสินค้าต่างๆ ออกไปเป็นในหลายรูปแบบ ไม่ว่าจะกระทำโดยการรวบรวมระบบการทำงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานด้านขนส่งเข้ามาไว้ด้วยกัน ก่อให้เกิดนิยามศัพท์ใหม่ที่ใช้กันอยู่โดยทั่วไปได้แก่ คำว่า “ลอจิสติกส์” (Logistics) หรือ ระบบซัพพลายเชน (Supply Chain)

ลอจิสติกส์ เดิมทีเป็นคำที่ใช้กันในหน่วยงานทางทหารที่ทำหน้าที่ในการส่งกำลังบำรุงให้กับหน่วยรบอื่นๆ ต่อมาเมื่อผู้พยายามให้คำนิยามความหมายแตกต่างกันไปในหลายรูปแบบ แต่คำจำกัดความที่นักวิชาการส่วนใหญ่จะนำมาอ้างอิงเสมอได้แก่ คำจำกัดความของสถาบัน The Chartered Institute and Transport (CILT) ที่ได้ให้คำจำกัดความ “ลอจิสติกส์” ไว้ โดยความหมายคือ “การจัดการวางตำแหน่งของทรัพยากรโดยสัมพันธ์กับเวลา” ซัพพลายเชน (Supply Chain) หรือโซ่อุปทานนั้นในทางวิชาการ หมายถึง “อนุกรมของเหตุการณ์ที่ต่อเนื่องกัน โดยมีเป้าหมายในการสร้างความพอใจให้ลูกค้า” หรืออีกนัยหนึ่งคือ การบริหารจัดการกระบวนการรวมเอาองค์กรต่างๆ ซึ่งเป็นเจ้าของวัตถุดิบที่เป็นส่วนหนึ่งในกระบวนการผลิต (วิทยา สุหฤทธดำรง 2546:10-13)

จากการพยายามลดค่าใช้จ่ายต่างๆที่เกิดขึ้นนี้เอง ทำให้โอกาสที่ลูกค้าที่ทำหน้าที่ในการขับรถยนต์ในกิจการขนส่งของเอกชนมีโอกาที่จะไปก่อความเสียหายให้เกิดขึ้นกับบุคคลภายนอกได้เสมอ และความเสียหายส่วนใหญ่นี้ก็มีความรุนแรงเป็นอย่างมาก ดังจะเห็นตัวอย่างได้จากในหลายๆครั้งที่ปรากฏตามหน้าหนังสือพิมพ์ ในขณะที่ความรับผิดชอบจากเหตุการณ์ดังกล่าวยัง

เป็นเรื่องที่ไม่อาจตรวจสอบได้อย่างชัดเจนว่า เป็นเพราะความประมาทเลินเล่อของตัวเอง หรือเป็นเพราะความผิดอันเกิดจากอาการกลไกของเครื่องยนต์ที่ขาดการดูแลเอาใจใส่ หรือเกิดจากระบบการบริหารการทำงานของตัวเอง ที่ถือว่าเป็นต้นเหตุของความเสียหายดังกล่าว ในขณะที่ลูกจ้างซึ่งทำหน้าที่เป็นพนักงานขับรถยนต์ก็ไม่สามารถโต้แย้งหรือขัดขืนคำสั่งของนายจ้างในการที่จะต้องออกปฏิบัติหน้าที่ขับรถยนต์ในแต่ละเที่ยวของการเดินทางได้ ซึ่งภายหลังจากการเกิดอุบัติเหตุในแต่ละครั้งแล้ว การปรับใช้กฎหมายเพื่อหาผู้ที่จะต้องเข้ามารับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนกับเรื่องดังกล่าวคงเป็นไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะละเมิดใน มาตรา 420 มาตรา 425 มาตรา 426 และมาตรา 437 และ ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 291 มาตรา 300 มาตรา 390 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 มาตรา 43 ทวิ มาตรา 78 โดยพิจารณาพุ่งเป้าไปที่ตัวลูกจ้างเองเท่านั้น แต่ความรับผิดชอบในส่วนของผู้ประกอบการกลับมิได้รับการพิจารณาเท่าที่ควร

เมื่อพิจารณาบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แม้กฎหมายจะบัญญัติให้นายจ้างจะต้องร่วมรับผิดชอบกับลูกจ้างในผลแห่งละเมิดที่ลูกจ้างได้กระทำไปในทางที่จ้างก็ตาม แต่กฎหมายก็ยังบัญญัติให้นายจ้างสามารถไล่เบียดค่าสินไหมทดแทนคืนจากลูกจ้างได้ และศาลเองก็พิพากษาให้ลูกจ้างชดเชยเงินเต็มจำนวนความเสียหายที่เกิดขึ้น¹ ซึ่งเท่ากับในทางปฏิบัติแล้วนายจ้างไม่ต้องเข้ามามีส่วนร่วมในผลแห่งการกระทำละเมิดของลูกจ้างแต่อย่างใดเลย เป็นไปตามหลักการของแนวความคิดที่เห็นว่าความรับผิดชอบในส่วนของนายจ้างต่อการกระทำของลูกจ้างในทางที่จ้างนั้น เป็นความรับผิดเพื่อการกระทำของผู้อื่น (Vicarious Liability) โดยที่นายจ้างมิได้เข้ามามีส่วนร่วมกระทำละเมิดด้วย ในขณะที่ความรับผิดในทางละเมิดในส่วนของผู้ที่ในหน่วยงานของรัฐที่มีต่อบุคคลภายนอกนั้นคงเป็นไปตาม มาตรา 5 มาตรา 6 มาตรา 7 และมาตรา 8 ของพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 ซึ่งมีหลักในการพิจารณาการกระทำละเมิดเช่นเดียวกัน แต่ความรับผิดของเจ้าหน้าที่ต่อหน่วยงานของรัฐกลับแตกต่างกัน

สำหรับปัญหาเรื่องความรับผิดของนายจ้างในผลแห่งละเมิดที่ลูกจ้างได้กระทำไปในทางที่จ้างนั้นยังมีข้อถกเถียงกันในทางวิชาการว่านายจ้างควรจะต้องรับผิดชอบเนื่องมาจากการกระทำของลูกจ้างหรือไม่ การนำหลักเกณฑ์แนวคิดในเรื่องความรับผิดในการกระทำของผู้อื่นซึ่งเป็นหลักทั่วไปมาใช้กับธุรกิจบางประเภท เช่น ธุรกิจการขนส่งของทางบกโดยรถยนต์ ที่ภายหลังจากเกิดเหตุละเมิดแล้ว ให้ถือว่าเป็นความผิดอันเป็นผลมาจากการกระทำละเมิดของลูกจ้างเท่านั้น ส่วนตัวนายจ้างนั้นเป็นเพียงบุคคลที่กฎหมายบัญญัติให้ต้องเข้ามามีส่วนร่วมรับผิดชอบเพื่อผู้อื่นเท่านั้น

¹ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1712 / 2527

แต่ไม่ถือว่าการกระทำละเมิดที่ลูกจ้างเป็นผู้ก่อขึ้นนั้นอยู่บนพื้นฐานความรับผิดชอบของตัวนายจ้างเอง กล่าวอีกนัยหนึ่งคือ มิได้ถือว่าเป็นการกระทำละเมิดของนายจ้างด้วยจะเหมาะสมหรือไม่²

สำหรับหลักการในเรื่องความรับผิดชอบในการกระทำของผู้อื่นในเรื่องของนายจ้างตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทยนั้น กฎหมายเพียงต้องการให้นายจ้างเข้ามาร่วมรับผิดค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกที่ได้รับความเสียหายเท่านั้น โดยไม่ถือว่าการกระทำละเมิดดังกล่าวเป็นการกระทำของนายจ้างด้วย แต่โดยสภาพของความเป็นจริงแล้วการจัดระบบบริหารการขนส่งที่ไม่เหมาะสม หรือการควบคุมดูแลรักษาที่ไม่ดีมีประสิทธิภาพ ก็อาจเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดเหตุแห่งความเสียหายในลักษณะที่เป็นการกระทำละเมิดได้ ไม่ต่างอะไรกับการผลิตสินค้าที่ไม่มีคุณภาพเพื่อนำออกสู่ผู้บริโภคนั่นเอง

อีกทั้งหลักการความรับผิดชอบในการกระทำของผู้อื่นระหว่างนายจ้างกับหน่วยงานของรัฐตามพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 ที่เดิมมีหลักการและแนวคิดมาจากพื้นฐานในเรื่องความรับผิดอันเกิดจากการกระทำของผู้อื่นอย่างเดียวกัน แต่ปัจจุบันได้ปรับเปลี่ยนหลักการและแนวคิดขึ้นมาใหม่ ในขณะที่ลักษณะของการทำงานทั้งของเจ้าหน้าที่และลูกจ้างไม่มีความแตกต่างกัน จึงทำให้เกิดข้อสงสัยว่าความรับผิดในการกระทำของผู้อื่นของเจ้าหน้าที่ ซึ่งเดิมถือว่าความรับผิดของหน่วยงานของรัฐตั้งอยู่บนพื้นฐานความรับผิดของเจ้าหน้าที่ เช่นเดียวกับของเอกชน แต่เมื่อพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 ใช้บังคับแล้วหลักการเปลี่ยนไปกลายเป็นความรับผิดที่ขึ้นอยู่กับพื้นฐานความรับผิดของหน่วยงานของรัฐเอง จึงเท่ากับเป็นการเปลี่ยนหลักการไปจากเดิม ซึ่งแตกต่างจากแนวคิดของระบบกฎหมายในหลายๆประเทศ

ปัญหาความรับผิดเพื่อการกระทำของผู้อื่น ในส่วนที่เกี่ยวกับการกระทำละเมิดของลูกจ้างในระบบกฎหมาย Civil Law อย่างเช่น ประเทศฝรั่งเศสที่กำหนดให้ความรับผิดในการกระทำของผู้อื่นในส่วนของนายจ้างกับลูกจ้างนั้น ให้ถือว่าเป็นการกระทำที่ขึ้นอยู่กับพื้นฐานความผิดของนายจ้างเท่านั้น กล่าวคือ “นายและผู้บังคับบัญชาจะต้องรับผิดชอบเนื่องจากการกระทำของคนใช้ (Domesitique) และเสมียน (Employé) โดยถือว่าคนใช้และเสมียนเป็นเครื่องมือของนาย (Maitre) ผู้บังคับบัญชา (Commenttant) ดังนั้นสิ่งที่คนใช้หรือเสมียนทำจึงเท่ากับนายหรือผู้บังคับบัญชาทำนั่นเอง”³ นอกจากนั้นในระบบกฎหมายของฝรั่งเศสยังมีได้มีบทบัญญัติที่ให้นายจ้างสามารถไล่เบี้ย

² ไพจิตร บุญญพันธุ์ ก (2507). คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยความรับผิดในผลแห่งการละเมิดของลูกจ้าง. หน้า 3.

³ จี๊ด เศรษฐบุตร. (2549). หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด. หน้า 204.

ลูกจ้างได้แต่อย่างไร ในขณะที่ระบบกฎหมายของประเทศเยอรมัน มีบัญญัติไว้ในมาตรา 831 โดยถือว่าความรับผิดของนายจ้างในการกระทำของลูกจ้าง ถือว่าเป็นความรับผิดที่ตั้งอยู่บนพื้นฐานของความผิด เช่นเดียวกับหลักการของฝรั่งเศส (Liability based on fault) กล่าวคือ ระบบกฎหมายของเยอรมัน ไม่ได้พิจารณาว่าการกระทำของลูกจ้างเป็นความผิด ดังนั้นแม้การกระทำของลูกจ้างจะมีได้เกิดขึ้นจากการจงใจหรือประมาทเลินเล่อที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่น นายจ้างก็ต้องรับผิดหากนายจ้างไม่สามารถพิสูจน์หักล้างข้อสันนิษฐานของกฎหมายได้⁴ ซึ่งแม้ในกฎหมายของเยอรมันจะมีบทบัญญัติให้นายจ้างสามารถโต้แย้งลูกจ้างได้ก็ตาม แต่ก็ต้องเป็นกรณีที่ลูกจ้างทำความผิดซ้ำซาก ทั้งนี้ เพราะกฎหมายเยอรมันนั้นต้องการคุ้มครองลูกจ้างที่ส่วนใหญ่เป็นคนยากจนของประเทศ

ในส่วนของการกระทำโดยละเมิดของเจ้าหน้าที่ในระหว่างปฏิบัติหน้าที่นั้นก่อนที่จะมีการตราพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 ไม่มีการบัญญัติกฎหมายไว้เป็นการเฉพาะ ดังนั้นในกรณีที่เจ้าหน้าที่ของรัฐกระทำละเมิดต่อเอกชนในการปฏิบัติหน้าที่เมื่อมีการนำคดีขึ้นสู่ศาล ศาลก็ได้นำหลักกฎหมายเอกชนในส่วนที่เกี่ยวกับผู้แทนนิติบุคคลมาพิจารณาถึงความสัมพันธ์ระหว่างเจ้าหน้าที่กับหน่วยงานของรัฐ ส่วนการกระทำที่จะถือเป็นการกระทำละเมิดหรือไม่ก็จะนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในมาตรา 420 – มาตรา 452 มาพิจารณา ซึ่งหากพิสูจน์ได้ว่าเจ้าหน้าที่ของรัฐผู้ใดกระทำละเมิดจริงก็จะต้องรับผิดเป็นการส่วนตัว ทำให้มีผู้เห็นว่าการที่นำหลักกฎหมายเอกชนมาบังคับใช้กับเจ้าหน้าที่นั้นน่าจะไม่เป็นธรรม ด้วยเหตุที่งานของเจ้าหน้าที่ที่ทำนั้นเป็นการกระทำเพื่อประโยชน์ของรัฐ ประกอบกับเงินเดือนที่เจ้าหน้าที่ได้รับอยู่ไม่ได้สัดส่วนกับความรับผิดชอบที่กว้างขวางซึ่งอาจก่อให้เกิดความเสียหายจำนวนสูงมากได้

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มุ่งที่จะศึกษาโดยเปรียบเทียบ ปัญหาเรื่องความรับผิดในการกระทำของผู้อื่น ในส่วนที่เกี่ยวกับความรับผิดของนายจ้างในผลแห่งละเมิดที่ลูกจ้างได้กระทำไป ในทางการที่จ้าง กับปัญหาเรื่องความรับผิดของหน่วยงานรัฐในผลแห่งละเมิดที่เจ้าหน้าที่ได้กระทำไป ในระหว่างการปฏิบัติหน้าที่ในการขนส่งของทางบกโดยรถยนต์ ว่ามีแนวคิดที่เหมือนหรือแตกต่างกันอย่างไรและมีผลในทางกฎหมายอย่างไร โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเด็นเรื่อง เงื่อนไขความรับผิดการใช้สิทธิโต้แย้ง และภาระการพิสูจน์

⁴ สุนทร เล็กสกุลไชย. (2533). สิทธิโต้แย้งของนายจ้างที่มีต่อลูกจ้างในกรณีลูกจ้างกระทำละเมิด: ศึกษาเชิงวิเคราะห์เชิงกฎหมายเปรียบเทียบ. หน้า 27.

⁵ เชมภูมิจิ ภูมิดาวร. (2548). ถอดเทศคำบรรยายกฎหมายแพ่งชั้นสูง. มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์.

⁶ ชาญชัย แสงศักดิ์. (2541). รวมคำอธิบายพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่. หน้า 15.

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1.2.1 เพื่อศึกษาถึงแนวคิด ทฤษฎี และความเป็นมา เกี่ยวกับหลักความรับผิดเพื่อการกระทำของผู้อื่นตามกฎหมายเอกชน และกฎหมายมหาชน ในระบบกฎหมาย Common Law และ Civil Law

1.2.2 เพื่อศึกษากฎหมายเกี่ยวกับการกำหนดความรับผิดเพื่อละเมิดของนายจ้างและหน่วยงานรัฐในกิจการขนส่งของทางบกโดยรถยนต์

1.2.3 เพื่อศึกษาวิเคราะห์ความรับผิดของผู้ประกอบการซึ่งเป็นนายจ้าง ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และเป็นหน่วยงานรัฐ ตามพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 ในกิจการขนส่งของทางบกโดยรถยนต์

1.2.4 เพื่อศึกษาค้นหาแนวทางที่เหมาะสมมาใช้ ในการเสนอแนะให้มีกฎหมายใหม่ ในส่วนที่เกี่ยวกับความเสียหายที่เกิดขึ้นจากยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งของโดยรถยนต์

1.3 สมมติฐานของการศึกษา

แนวความคิดในเรื่องความรับผิดเพื่อละเมิดในการกระทำของผู้อื่น กรณีความรับผิดของนายจ้างอันเกิดจากการกระทำของลูกจ้างตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทย ได้รับอิทธิพลมาจากกฎหมายของประเทศเยอรมัน ที่ถือว่าความรับผิดของนายจ้างต่อการกระทำของลูกจ้างนั้น เป็นความรับผิดที่อยู่บนพื้นฐานความผิดของตัวนายจ้างเอง อันเป็นผลมาจากความบกพร่องในการคัดเลือกลูกจ้าง การอบรม และการบริหารงาน แต่หลักการในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์กับแตกต่างกัน โดยถือว่าความรับผิดของนายจ้างนั้นเป็นความรับผิดที่อยู่บนพื้นฐานความผิดของตัวลูกจ้างเท่านั้น โดยที่นายจ้างจะต้องมิได้มีส่วนผิดด้วย ในขณะที่ความรับผิดเพื่อละเมิดของหน่วยงานรัฐตามพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ.2539 ซึ่งเดิมมีหลักการในการกำหนดความรับผิดของหน่วยงานรัฐต่อการกระทำของเจ้าหน้าที่เช่นเดียวกับในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แต่เมื่อแยกออกมาแล้วอาจถือได้ว่าความรับผิดของหน่วยงานรัฐนั้น เป็นความรับผิดที่อยู่บนพื้นฐานความผิดของหน่วยงานรัฐเอง ซึ่งคล้ายกับหลักการในกฎหมายแพ่งของเยอรมัน ทั้งที่พื้นฐานแนวคิดเดิมของกฎหมายทั้งสองมีที่มาจากแหล่งเดียวกัน ทำให้เกิดข้อสงสัยเกี่ยวกับพื้นฐานความรับผิดของกฎหมายทั้งสองที่แตกต่างกัน ทั้งในประเด็นเรื่องการเป็นกฎหมายเอกชน และกฎหมายมหาชน และประเด็นเรื่องของความเหมาะสมในการนำบทบัญญัติดังกล่าวมาปรับใช้กับความรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งของโดยรถยนต์ของไทย ทั้งนี้เพื่อทำให้ความเสียหายที่เกิดขึ้นในกิจการขนส่งโดยรถยนต์มี

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.6.1 ทำให้ทราบถึงแนวคิด ทฤษฎี และความเป็นมา ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับปัญหาความรับผิดชอบของนายจ้างและหน่วยงานของรัฐ ในผลแห่งละเมิดที่ลูกจ้างและเจ้าหน้าที่ได้กระทำในกิจการขนส่งของโคจรยนต์

1.6.2 ทำให้ทราบถึงข้อแตกต่างในการตีความกฎหมาย ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดความรับผิด การใช้สิทธิไล่เบียด และภาระการพิสูจน์ ของนายจ้างและหน่วยงานของรัฐในกิจการขนส่งของโคจรยนต์

1.6.3 ทำให้ทราบถึงข้อแตกต่างเกี่ยวกับมาตรการทางกฎหมายที่ใช้บังคับระหว่างผู้ประกอบการที่เป็นนายจ้างและหน่วยงานรัฐในกิจการขนส่งของทางบกโคจรยนต์

1.6.4 ทำให้ทราบแนวทางในการเสนอแนะ และปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้อง หรือหามาตรการทางกฎหมายมาบังคับใช้กับลูกจ้างในกิจการขนส่งของโคจรยนต์

บทที่ 2

ทฤษฎี ความเป็นมาและแนวคิดในการกำหนดความรับผิด ของนายจ้างและหน่วยงานของรัฐ

ในบทนี้จะได้ทำการศึกษาถึงความเป็นมาและแนวคิดทฤษฎีความรับผิดเพื่อการกระทำของผู้อื่น ตามบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่ง และตามบทบัญญัติในส่วนที่เกี่ยวกับความรับผิดของหน่วยงานของรัฐ ทั้งในระบบกฎหมาย Common Law และในระบบกฎหมาย Civil Law เปรียบเทียบกับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทย เพื่อที่จะแสดงให้เห็นวิวัฒนาการ ความเป็นมาของแนวความคิดในเรื่องดังกล่าวตั้งแต่ในอดีตจนถึงปัจจุบัน

2.1 ความเป็นมาและแนวคิดของทฤษฎีความรับผิดเพื่อการกระทำของผู้อื่น Vicarious Liability

ความรับผิดเพื่อการกระทำของบุคคลอื่น หรือ Vicarious Liability เป็นความรับผิดของบุคคลหนึ่งในการกระทำละเมิดของอีกบุคคลหนึ่ง โดยบุคคลที่ต้องรับผิดนั้นไม่ได้กระทำละเมิดด้วยตนเอง¹ กล่าวคือ เป็นความรับผิดที่ผู้ต้องรับผิดอันเนื่องมาจากการกระทำของผู้อื่นนั้นไม่ต้องมีการกระทำโดยจงใจ หรือประมาทเลินเล่อ หรือมีส่วนผิดอยู่ด้วย โดยถือเป็นข้อสันนิษฐานความรับผิดโดยเด็ดขาดที่ผู้ที่ได้รับความเสียหายไม่ต้องพิสูจน์ความผิดของบุคคลที่ต้องรับผิด ดังนั้น จึงอาจกล่าวได้ว่าความรับผิดเพื่อการกระทำของบุคคลอื่นนั้น ถือเป็นข้อยกเว้นของหลักทั่วไปในเรื่องละเมิดที่บัญญัติให้บุคคลจะต้องรับผิดใช้ค่าสินไหมทดแทนต่อเมื่อตนเองได้กระทำให้บุคคลอื่นเสียหายโดยความผิดของตน²

ประวัติและแนวคิดในเรื่องความรับผิดในผลเสียหายที่เกิดขึ้นจากการกระทำละเมิดของผู้อื่นมีที่มาจากความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการงานของลูกจ้างซึ่งปฏิบัติงานให้แก่ นายจ้างและ

¹ ไพจิตร บุญพันธุ์ ข (2546). คำสอนชั้นปริญญาโท:กฎหมายเปรียบเทียบกับประมวลกฎหมาย
นานาประเทศ. หน้า 60.

² ชาญกานต์ เหลืองสุภาพรกุล. (2548). ความรับผิดของตัวการในการกระทำละเมิดของตัวแทน:ศึกษา
กรณีการเกิดสัญญาตัวแทน. หน้า 50.

นายจ้างต้องชดใช้เพื่อความเสียหายนั้น ซึ่งหลักการดังกล่าวนี้มีใช้บังคับโดยทั่วไปไม่ว่าจะเป็นประเทศที่ใช้ระบบกฎหมาย Common Law หรือในระบบกฎหมาย Civil Law³

แนวคิดเกี่ยวกับความรับผิดเพื่อการกระทำของผู้อื่น ในยุคเริ่มแรกกฎหมายส่วนใหญ่จะไม่คำนึงถึงหรือแยกแยะว่าความรับผิดที่เกิดขึ้นนั้นใครบ้างจะต้องรับผิด แต่จะตั้งอยู่บนพื้นฐานของการแก้แค้นทดแทนในความเสียหายที่ตนได้รับมากกว่า จนกระทั่งมาถึงยุคโมเซก หลักการดังกล่าวนี้ก็ปรากฏชัดเจนขึ้น ดังจะพิจารณาได้จากคำที่ว่า “คนแต่ละคนย่อมถูกลงโทษถึงตายเพราะการกระทำของตนเอง และไม่ใช่จะต้องถูกลงโทษเพราะการกระทำของบิดาหรือบุตรของเขา” [“Each man should be put to death only for his won sin and not for that of his father or son.”]⁴

ในยุคเริ่มแรกของกฎหมายแองโกล - นอร์มัน (Anglo-Norman) แนวความคิดเกี่ยวกับความรับผิด โดยเคร่งครัดที่เกิดจากการกระทำผิดของลูกจ้างหรือทาสนั้น ได้พัฒนามาเป็นแนวความคิดที่ให้ลูกจ้างหรือทาสต้องรับผิดอย่างเคร่งครัดคือเมื่อได้รับคำสั่ง หรือความยินยอมจากนายจ้างในการที่ลูกจ้างกระทำความผิดเท่านั้น จนกระทั่งถึงต้นศตวรรษที่ 16 ทฤษฎีคำสั่ง (The Command Theory) จึงได้ถือกำเนิดขึ้น⁵ และใช้กันเรื่อยมาจนถึงช่วงระยะเวลาระหว่างศตวรรษที่ 16-17 ความรับผิดของนายจ้างต่อการกระทำของลูกจ้างก็ยังถูกจำกัดอยู่เฉพาะกรณีที่นายจ้างออกคำสั่งโดยชัดแจ้งให้ลูกจ้างกระทำการในเรื่องที่ถูกฟ้องร้องเท่านั้น จึงทำให้เห็นได้ว่าแนวคิดในช่วงระยะเวลาดังกล่าวนั้น ไม่ใช่เป็นแนวคิดที่กำหนดให้นายจ้างต้องรับผิดเพื่อการกระทำของผู้อื่น (ลูกจ้าง) เพราะการที่นายจ้างได้ออกคำสั่งโดยมิชอบ เพื่อให้ลูกจ้างกระทำนั้นก็เท่ากับนายจ้างเป็นผู้ร่วมกระทำละเมิดนั่นเอง จนกระทั่งปลายศตวรรษที่ 17 ทฤษฎีแนวความคิดที่ให้นายจ้างต้องรับผิดต่อเมื่อเป็นกรณีที่นายจ้างได้ออกคำสั่งโดยชัดแจ้งเท่านั้น เริ่มไม่เหมาะสมกับสภาพเศรษฐกิจและรูปแบบการค้าที่มีความสลับซับซ้อนมากขึ้น จึงได้มีการพยายามปรับเปลี่ยนแนวคิดดังกล่าวให้กว้างขึ้น โดยถือว่าหากเป็นกรณีที่ลูกจ้างทำละเมิดในขณะที่ทำกรงานในทางกรที่จ้าง (Scope of Employment) นายจ้างจึงจะต้องรับผิดไปถึงการกระทำของลูกจ้าง ด้วยเหตุผลดังนี้

ก. เนื่องจากนายจ้างเป็นผู้ที่ได้รับผลประโยชน์แห่งงานที่ลูกจ้างได้กระทำเพราะฉะนั้นนายจ้างจึงควรต้องรับผิดชอบ นอกจากนั้นนายจ้างยังเป็นผู้คัดเลือกลูกจ้างเพื่อเข้ามาทำงานตลอดถึงเป็นผู้ที่มีอำนาจบังคับบัญชาดูแลควบคุมกรทำงานของลูกจ้างด้วย ดังนั้น นายจ้างจึงอยู่ในฐานะที่สามารถทำหน้าที่ป้องกันความเสียหายได้ดีกว่า

³ สุขุม ศุภนิคย์. (2532). คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด. หน้า 83 - 84.

⁴ John Salmond, Jurisprudence. (London: Sweet & Maxwell, 1969), p.105. (อ้างถึงใน สุนทร เล็กสกุลไชย. (2523). สิทธิไล่เบี้ยของนายจ้างที่มีต่อลูกจ้างในกรณีลูกจ้างกระทำละเมิด. หน้า 6.)

⁵ สุนทร เล็กสกุลไชย. เล่มเดิม. หน้า 6.

ข. นายจ้างเป็นผู้ที่อยู่ในฐานะที่ดีที่สุดในอันที่จะสามารถแบกภาระค่าใช้จ่ายความเสียหาย ซึ่งเป็นไปตามหลัก One who best bear it จึงไม่ควรให้ผู้เสียหายเป็นผู้รับบาปเคราะห์

ค. หลักที่ถือว่าการกระทำของลูกจ้างเปรียบเสมือนนายจ้างกระทำเอง (Qui facit per alium facit per se) ทำให้นายจ้างต้องรับผิดชอบในการกระทำของลูกจ้าง

ง. หลักที่ถือว่านายจ้างอยู่ในฐานะที่ดีที่สุดที่จะกระจายความรับผิดชอบในผลเสียหายไปยังสังคมส่วนรวมได้โดยการเอาประกันภัยความเสียหายหรือการถือเอาค่าเสียหายซึ่งตนต้องรับผิดชอบ ต้นทุนในการผลิตได้⁶

นอกจากนั้นในช่วงระยะเวลาดังกล่าว Sir John Holt⁷ ก็ได้คิดค้นเพื่อหามาตรการในการบังคับใช้กฎหมาย ด้วยการวางหลักกฎหมายให้เหมาะสมกับสถานการณ์ในขณะนั้นเช่นเดียวกัน โดยได้มีการวางหลักกฎหมายที่กำหนดให้นายจ้างจะต้องรับผิดชอบเพื่อการกระทำของลูกจ้าง ไม่เฉพาะในกรณีที่ออกคำสั่งโดยชัดแจ้งให้กระทำเช่นนั้นเท่านั้น แต่ยังรวมถึงกรณีที่นายจ้างได้ออกคำสั่งให้กระทำโดยปริยาย (Implied command) ด้วย ซึ่งคำสั่งโดยปริยายนี้อาจตรวจสอบได้จากคำสั่งโดยทั่วไปที่นายจ้างให้ไว้แก่ลูกจ้าง สำหรับการเปลี่ยนแปลงหลักการดังกล่าวนี้ถือได้ว่าเป็นการเปลี่ยนแปลงหลักการที่สำคัญ เพราะหากเป็นคำสั่งโดยชัดแจ้งแล้วก็สามารถนำสืบได้ด้วยพยานหลักฐาน แต่หากเป็นคำสั่งโดยปริยายการนำสืบพยานหลักฐานก็จะอาศัยขอบเขตในเรื่องที่เกี่ยวกับการทำงานในทางการที่จ้างนั่นเอง แต่อย่างไรก็ตามแนวคิดเกี่ยวกับความรับผิดชอบอันเกิดจากคำสั่งโดยปริยายนี้ก็ถือว่าเป็นประโยชน์อย่างมากต่อบุคคลภายนอกที่จะได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นอย่างแน่นอน แต่ก็อาจเกิดผลเสียแก่นายจ้างในเรื่องของความรับผิดชอบที่มีขอบเขตที่กว้างขวางมากขึ้น จนทำให้นายจ้างไม่กล้าตัดสินใจในการจ้างแรงงานเพิ่มขึ้น⁸

ในช่วงปลายศตวรรษที่ 18 ความรับผิดชอบของนายจ้างเริ่มมีการพัฒนาเป็นความรับผิดชอบเพื่อการกระทำของผู้อื่นอย่างแท้จริง กล่าวคือ ความรับผิดชอบของนายจ้างนั้นเกิดขึ้นอันเป็นผลสืบเนื่องมาจากความสัมพันธ์ในระหว่างนายจ้างและลูกจ้าง ซึ่งเมื่อนายจ้างจะมีได้ออกคำสั่งโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยายก็ตาม นายจ้างก็ต้องรับผิดชอบหากลูกจ้างได้กระทำความผิด “ในทางการที่ว่าจ้าง” ทฤษฎีคำสั่งโดยปริยายจึงได้ถูกแทนที่โดยทฤษฎีขอบเขตในทางการที่จ้าง ในช่วงระยะศตวรรษที่ 19 นี้เอง ด้วยเหตุผลที่ว่า นายจ้างถือได้ว่าเป็นผู้ที่มีความสามารถในการจ่ายค่าเสียหายได้ดีกว่าลูกจ้าง

⁶ สุขุม ศุภนิคย์. หน้าเดิม.

⁷ W. V. H. Roger, Winfield & Jalowicz on tort, (London : Sweet & Maxwell, 1979), p. 551. (อ้างถึงในสุนทร เล็กสกุลไชย. (2523) สิทธิไล่เบี้ยของนายจ้างที่มีต่อลูกจ้างในกรณีลูกจ้างกระทำละเมิด หน้า 7.)

⁸ สุนทร เล็กสกุลไชย. เล่มเดิม. หน้า 7.

⁹ ณัฐกานต์ เหลืองสุภาพรกุล. เล่มเดิม. หน้า 53.

อีกทั้งนายจ้างก็ถือได้ว่าเป็นผู้ที่ได้รับประโยชน์จากการทำงานของลูกจ้าง ดังนั้นจึงควรผลักภาระความรับผิดชอบไปให้นายจ้างจะเหมาะสมกว่า ซึ่งนายจ้างเองก็สามารถโอนภาระความเสี่ยงภัยที่จะเกิดขึ้นไปสู่บริษัทประกันภัยได้¹⁰

ในกฎหมายโรมัน จากการศึกษาไม่พบว่าได้มีการบัญญัติเกี่ยวกับเรื่อง “ความรับผิดเพื่อการกระทำของผู้อื่น” ไว้ แต่มีหลายกรณีที่ผู้บังคับบัญชาจะต้องรับผิดโดยที่ไม่มีหลักฐานว่าเขาได้กระทำความผิด (Fault) ดังเช่นในกรณีที่ชาวโรมันให้ทาส หรือ สมาชิกภายในครอบครัวทำงานให้ตน เมื่อบุคคลเหล่านั้นคนใดคนหนึ่งไปก่อการละเมิดต่อผู้อื่น ชาวโรมันผู้นั้นก็ต้องรับผิด¹¹

2.1.1 แนวคิดในระบบกฎหมาย Common Law

แนวคิดเกี่ยวกับความรับผิดเพื่อละเมิดในการกระทำของผู้อื่น เป็นแนวคิดที่มีความสัมพันธ์อันเป็นผลสืบเนื่องมาจากทฤษฎีแนวคิดเกี่ยวกับความรับผิดในทางละเมิด ซึ่งในระบบกฎหมายของ Common Law ได้แบ่งทฤษฎีความรับผิดเพื่อละเมิดออกได้เป็น 2 ลักษณะได้แก่

2.1.1.1 ทฤษฎีความรับผิดเมื่อมีความเสียหาย เป็นแนวคิดที่เกิดขึ้นในช่วงก่อนคริสต์ศตวรรษที่ 19 ที่มีพื้นฐานมาจากหลักการคุ้มครองสิทธิของบุคคลในอันที่จะไม่ถูกทำให้เกิดความเสียหาย¹² โดยที่ทฤษฎีนี้จะไม่พิจารณาถึงองค์ประกอบภายในด้านจิตใจของผู้กระทำให้เกิดความเสียหาย แต่จะพิจารณาเฉพาะความเสียหายที่เกิดขึ้นเท่านั้น กล่าวคือ เป็นทฤษฎีที่ไม่ได้คำนึงว่าผู้กระทำความผิดจะได้กระทำโดยจงใจ หรือประมาทเลินเล่อหรือไม่ หากแต่เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นแล้วผู้กระทำผิดก็ต้องชดใช้ความเสียหายที่เกิดขึ้น อาจถือได้ว่าเป็นทฤษฎีที่มุ่งจะคุ้มครองสิทธิของผู้เสียหายเป็นสำคัญ ด้วยเหตุผลที่ไม่สามารถหยั่งรู้ความคิดภายในจิตใจของคนได้

2.1.1.2 ทฤษฎีความรับผิดเมื่อมีความผิด เป็นแนวคิดที่มีพื้นฐานมาจากหลักการในการให้ความคุ้มครองเสรีภาพของบุคคลผู้กระทำ¹³ โดยได้นำเรื่ององค์ประกอบภายในด้านจิตใจของผู้กระทำมาเป็นหลักในการพิจารณาความรับผิดด้วย แต่การปรับใช้ทฤษฎีดังกล่าวนี้ยังขาดความชัดเจนอยู่ จนกระทั่งปลายศตวรรษที่ 19 ทฤษฎีความรับผิดจึงชัดเจนมากยิ่งขึ้น กล่าวคือการที่บุคคลใดจะต้องรับผิดในทางละเมิดนั้นจะต้องปรากฏว่าการกระทำนั้นเป็นความผิดจึงจะมีความรับผิด (No Liability without Fault)¹⁴ ซึ่งถือได้ว่าเป็นทฤษฎีที่ได้รับอิทธิพลมาจากระบบการค่าเสรี ที่เชื่อ

¹⁰ J.A.Jolowicz, Winfield on tort, 7 th ed., rev. (London : Sweet & Maxwell, 1963), P.734. (อ้างถึงในสุนทร เล็กสกุลไชย. (2533). สิทธิใกล้เคียงของนายจ้างที่มีต่อลูกจ้างในกรณีลูกจ้างกระทำละเมิด. หน้า 7.)

¹¹ สุนทร เล็กสกุลไชย. เล่มเดิม. หน้า 8.

¹² สุขุม สุภนิคย์. เล่มเดิม. หน้า 7 - 8.

¹³ แหล่งเดิม.

¹⁴ แหล่งเดิม.

กันว่าจะช่วยทำให้เกิดความกล้าในการดำเนินธุรกิจต่างๆ ให้เจริญก้าวหน้ามากขึ้นในสภาพสังคมในปัจจุบัน โดยเห็นว่าทฤษฎีที่กำหนดให้รับผิดโดยปราศจากความผิดนั้นขัดขวางต่อความเจริญทางอุตสาหกรรม ดังนั้นในปัจจุบันจึงเห็นได้ว่าแนวคิดเกี่ยวกับการชดใช้เยียวยาในทางละเมิดจึงย้อนกลับไปสู่สมัยเริ่มแรก คือ เน้นความเสียหายไม่เน้นที่ความผิดหรือที่เรียกว่า ความรับผิดเด็ดขาด (Strict liability)

สำหรับความรับผิดเพื่อละเมิดในการกระทำของผู้อื่น (Vicarious Liability) ในระบบคอมมอนลอว์ ในส่วนที่เกี่ยวกับความรับผิดของนายจ้างต่อการกระทำของลูกจ้างนั้น ถือว่า “ความรับผิดของนายจ้างขึ้นอยู่กับความผิดของลูกจ้าง (Liability Based on the Servant's Fault)” ตามหลักกฎหมายนี้ นายจ้างจะต้องรับผิดในผลแห่งละเมิดที่ลูกจ้างได้กระทำไปในทางการที่จ้าง เป็นกรณีที่นายจ้างเพียงแต่จะต้องรับผิดร่วมกับลูกจ้างเท่านั้น โดยถือว่าเป็นการกระทำความผิดเพื่อผู้อื่น ซึ่งนายจ้างจะต้องไม่มีส่วนผิดในการกระทำละเมิดที่ลูกจ้างได้ก่อขึ้น นายจ้างจึงจะสามารถไล่เบี้ยลูกจ้างได้เต็มตามจำนวนที่ได้ชดใช้แก่บุคคลภายนอกไป แต่ถ้านายจ้างมีส่วนผิดอยู่ด้วยแล้ว นายจ้างจะไล่เบี้ยลูกจ้างไม่ได้ หรือไล่เบี้ยลูกจ้างได้ไม่เต็มตามจำนวน¹⁵

ประเทศอังกฤษ แต่เดิมแนวคิดเกี่ยวกับความรับผิดของนายจ้างเพื่อการกระทำละเมิดของลูกจ้างในประเทศอังกฤษยังมีความสับสนอยู่มาก โดยมีการพยายามปรับใช้แนวคิดที่ว่าความรับผิดของนายจ้างควรอยู่บนพื้นฐานที่ว่า

ก) นายจ้างมีส่วนผิดในละเมิดของลูกจ้าง หรือ

ข) ความรับผิดของนายจ้างอยู่บนพื้นฐานที่ว่า ความผิดของลูกจ้างเป็นความผิดของนายจ้าง หรือ

ค) การที่นายจ้างต้องรับผิดเพราะเลือกลูกจ้างไม่เหมาะสม

จึงทำให้เกิดปัญหาขึ้นว่าความรับผิดเพื่อการกระทำของผู้อื่นนั้น นายจ้างจะต้องรับผิดเพื่อการกระทำ (Act) หรือเพื่อละเมิด (Torts) ซึ่งสุดท้ายก็ได้มีคำพิพากษาของศาลสูงซึ่งได้วางบรรทัดฐานคำตัดสินไว้ในคดี Broom V Morgan โดยถือว่าความรับผิดเพื่อการกระทำของผู้อื่นจะต้องเป็นกรณีที่นายจ้างต้องไม่มีส่วนผิดในละเมิดที่ลูกจ้างได้ก่อขึ้นแก่บุคคลภายนอกในทางการที่จ้าง เพราะหากนายจ้างมีส่วนผิดอยู่ด้วยแล้ว ไม่ถือว่าเป็นความรับผิดเพื่อการกระทำของผู้อื่น¹⁶

¹⁵ สุนทร เล็กสกุลไชย. เล่มเดิม. หน้า 2.

¹⁶ แหล่งเดิม.

เห็นได้ว่าหลักความรับผิดชอบเพื่อการกระทำของบุคคลอื่นนั้นเป็นหลักกฎหมายที่กำหนดขึ้นเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้เสียหาย¹⁷ ซึ่งเท่ากับเป็นหลักการที่กำหนดขึ้นเพื่อเพิ่มทางเลือกให้แก่ผู้เสียหายในการเลือกดำเนินคดีเอาตัวผู้กระทำละเมิดคือตัวลูกจ้างหรือนายจ้าง ซึ่งในทางปฏิบัติแล้วผู้เสียหายก็มักจะเลือกฟ้องนายจ้างเป็นหลัก นอกจากนั้นในประเทศอังกฤษยังได้มีการนำทฤษฎีความรับผิด (Fault Theory) มาใช้ เพื่ออธิบายถึงเหตุผลที่ทำให้นายจ้างจะต้องเข้ามารับผิดในการกระทำของลูกจ้าง ซึ่งแม้ผลแห่งการละเมิดนั้นจะไม่ได้เกิดขึ้นจากตนเองก็ตาม ซึ่งเป็นทฤษฎีที่ถือว่านายจ้างมีอำนาจควบคุมเหนือตัวลูกจ้าง และนายจ้างต้องมีความระมัดระวังในการเลือกตัวลูกจ้าง ดังนั้นความรับผิดที่เกิดขึ้นนั้นแม้ว่านายจ้างจะมิได้กระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อหรือมีส่วนกระทำให้เกิดการกระทำละเมิดขึ้น นายจ้างก็ต้องรับผิด โดยผู้เสียหายไม่ต้องพิสูจน์ ผู้เสียหายจะต้องพิสูจน์ก็แต่เพียงว่า ลูกจ้างและนายจ้างนั้นมีความสัมพันธ์กันในฐานะนายจ้างและลูกจ้าง และผลของความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลมาจากการกระทำละเมิดของลูกจ้างที่ได้กระทำละเมิดในระหว่างกระทำการงานที่จ้างเท่านั้น¹⁸

จึงเห็นได้ว่าเป็นหลักการเช่นเดียวกับที่ใช้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทย ที่ถือว่าความรับผิดของนายจ้างตามมาตรา 425 นั้น นายจ้างจะต้องมิได้เข้ามามีส่วนร่วมในการกระทำละเมิดร่วมกับลูกจ้างด้วย มิฉะนั้นความรับผิดของนายจ้างก็จะกลายเป็นความรับผิดตามมาตรา 420 หรือ มาตรา 432 แทน

2.1.2 แนวคิดในระบบกฎหมาย Civil Law

ความรับผิดในการกระทำของผู้อื่นในส่วนที่เกี่ยวกับความรับผิดของนายจ้างที่มีต่อการกระทำของลูกจ้างในระบบซีวิลลอว์ นั้น ใช้หลักกฎหมายที่ว่า “ความรับผิดที่ตั้งอยู่บนพื้นฐานความผิดของนายจ้าง (Liability Based on the Master’s Conduct)” กล่าวคือ ความรับผิดของนายจ้างไม่ได้ขึ้นอยู่กับ “ความผิด” ของลูกจ้างแต่ขึ้นอยู่กับ “ความผิด” ของนายจ้างเอง ถ้านายจ้างไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่า นายจ้างได้ใช้ความระมัดระวังในการคัดเลือกอบรมหรือควบคุมบังคับบัญชาลูกจ้างแล้วนายจ้างก็ต้องรับผิด และไม่สามารถโต้แย้งลูกจ้างได้¹⁹

¹⁷ Paula Giliker and Silas Beckwith, Tort (London: Sweet & Maxwell, 2000), P172. (อ้างถึงใน ธรรมนูญแห่งศาลปกครอง. (2548). ความรับผิดของตัวการในการกระทำละเมิดของตัวแทน: ศึกษากรณีการเกิดสัญญาตัวแทน. หน้า 60.)

¹⁸ ธรรมนูญแห่งศาลปกครอง. เล่มเดิม. หน้า 60.

¹⁹ สุนทร เล็กสกุลไชย. หน้าเดิม.

ในช่วงคริสต์ศตวรรษที่ 18 ได้มีการแยกคดีที่เกี่ยวกับหลักความรับผิดชอบเพื่อละเมิดอันเกิดจากการกระทำของบุคคลอื่นออกเป็น 2 ลักษณะ²⁰

ก. ความรับผิดชอบของนายจ้างเพื่อการกระทำของลูกจ้าง หรือ คนใช้ (Servant) ซึ่งได้กระทำไปในทางการที่จ้าง มีผลสืบเนื่องมาจากนายจ้างอยู่ในฐานะที่จะสามารถชดใช้ค่าเสียหายให้แก่บุคคลที่ได้รับความเสียหายได้ดีกว่าลูกจ้าง ประกอบกับการทำหน้าที่ของลูกจ้างก็เป็นการกระทำไปเพื่อประโยชน์ของนายจ้าง ดังนั้นเมื่อเกิดมีความเสียหายขึ้นนายจ้างจึงควรต้องรับผิดชอบ ซึ่งการกำหนดหลักการดังกล่าวนี้ก็เพื่อเป็นหลักประกันความเสียหายที่จะเกิดขึ้นกับบุคคลภายนอก

ข. ความรับผิดชอบของผู้แทนของคนตาย (Representative of dead men) ซึ่งเป็นการกำหนดหน้าที่บางอย่างให้ผู้แทนของผู้ตายจะต้องปฏิบัติแทนผู้ที่เสียชีวิตไป

ต่อมาในช่วงคริสต์ศตวรรษที่ 19 นักนิติศาสตร์ส่วนใหญ่เห็นว่า การกำหนดให้นายจ้างต้องรับผิดชอบอย่างไม่จำกัดตามทฤษฎีคำสั่งโดยปริยายนั้น จะไม่เป็นการยุติธรรมและส่งผลกระทบต่อภาพรวมทางสังคมเป็นอย่างมาก จึงมีความเห็นให้เปลี่ยนไปใช้ทฤษฎีว่าด้วยขอบเขตของงานที่จ้างแทน (Scope of Employment Theory)²¹

2.1.2.1 ประเทศฝรั่งเศส มีแนวคิดที่ตั้งอยู่บนพื้นฐานของหลักทฤษฎีดังนี้

ก) ทฤษฎีความผิด (Fault) โดยถือว่าบุคคลจะต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนต่อเมื่อได้กระทำความผิดแล้วก่อให้เกิดความเสียหาย ซึ่งจะต้องมีการพิสูจน์ความผิดของผู้กระทำในทุกรูปแบบ โดยผู้ที่กระทำละเมิดจะไม่ต้องรับผิดชอบหากผู้เสียหายไม่สามารถพิสูจน์การกระทำผิดของผู้กระทำละเมิดได้

ข) ทฤษฎีรับภัย หรือทฤษฎีเสี่ยงภัย (Risk) ถือว่าผู้ที่กระทำให้เกิดความเสียหายจะต้องรับผิดชอบชดใช้ โดยสันนิษฐานว่าเขาต้องรับผิดชอบต่อความเสี่ยงภัยที่เขาเป็นผู้ก่อขึ้น กล่าวคือ เป็นกรณีที่ผู้กระทำละเมิดถูกสันนิษฐานว่าเป็นผู้กระทำความผิด ถ้าผู้กระทำละเมิดสามารถแก้ตัวเพื่อทำลายข้อสันนิษฐานตามกฎหมายได้ เช่น การอ้างเหตุสุดวิสัย หรือความผิดของผู้เสียหาย ผู้กระทำละเมิดก็ไม่ต้องรับผิดชอบ

สำหรับความรับผิดชอบในการกระทำของบุคคลอื่น กรณีของนายจ้างที่เป็นผลมาจากการกระทำละเมิดของลูกจ้างที่ได้กระทำไปในทางการที่จ้างนั้น ซึ่งเป็นไปตามข้อสันนิษฐานความรับ

²⁰ P.J.Fitzgerald, supra note 5, p. 401. (อ้างถึงใน ฌูกันต์ เหลืองสุภาพรกุล, (2548). ความรับผิดชอบของตัวการในการกระทำละเมิดของตัวแทน: ศึกษากรณีการเกิดสัญญาตัวแทน. หน้า 54 – 55.)

²¹ ฌูกันต์ เหลืองสุภาพรกุล. เล่มเดิม. หน้า 55.

ผิดที่ไม่ได้ขาดที่จำเลยสามารถพิสูจน์หักล้างได้ (Presumption of Fault) ในทฤษฎีการให้หลักประกัน²²

ดังนั้นจึงอาจสรุปได้ว่า ทฤษฎีความรับผิดชอบในทางละเมิดในระบบกฎหมายจารีตประเพณี เริ่มมีพัฒนาการจากความรับผิดชอบเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้น (ทฤษฎีรับภัย) นำไปสู่ทฤษฎีความรับผิดชอบเพราะมีความผิด (Fault Theory) จนกระทั่งเมื่อสภาพสังคมเปลี่ยนแปลงไป จึงมีผู้เห็นว่าหลักความรับผิดชอบเมื่อมีความผิดขาดความเหมาะสม ทฤษฎีเกี่ยวกับความรับผิดชอบจึงกลับไปสู่หลักที่ถือว่าเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นย่อมต้องมีความรับผิดชอบ หรือที่เรียกว่า “หลักความรับผิดชอบโดยเด็ดขาด” (Strict Liability) ซึ่งเป็นหลักที่ช่วยให้ผู้เสียหายได้รับการเยียวยาโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิด แต่ยังมีข้อโต้แย้งเรื่องภาระความรับผิดชอบของผู้ประกอบการธุรกิจ ในประเด็นเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยและบริการ ซึ่งก่อให้เกิดภาระต้นทุนที่สูงขึ้นจนทำให้ธุรกิจต่างๆต้องแบกรับภาระโดยไม่จำเป็น โดยอีกฝ่ายหนึ่งเห็นว่า เนื่องจากสภาพสังคมในปัจจุบันต้องการมาตรฐานความปลอดภัยที่ดีว่าการเยียวยาผู้ใช้ ดังนั้นการเพิ่มภาระการลงทุนของผู้ประกอบการตามที่อ้างมาก็สามารถแก้ไขได้ด้วยการกระจายความเสี่ยงเข้าไปในราคาสินค้า หรือการเอาประกันภัยความเสียหายอันเป็นการแบ่งเบาหรือกระจายความเสี่ยงแก่สังคมได้โดยยุติธรรม²³

ปัญหาเรื่องความรับผิดชอบของนายจ้างในการกระทำละเมิดของลูกจ้างนั้น ยังมีการให้ความเห็นในทางวิชาการเกี่ยวกับความรับผิดชอบของนายจ้างในการกระทำละเมิดของลูกจ้างที่ได้กระทำไปในทางที่ว่าจ้างว่า การกระทำละเมิดที่ลูกจ้างได้กระทำไปนั้นควรเป็นความผิดของลูกจ้างฝ่ายเดียว หรือ ควรจะเป็นความผิดของนายจ้างร่วมด้วย โดยมีความเห็นที่แบ่งแยกออกได้เป็นหลายลักษณะ อาทิ

1. ศาสตราจารย์ จิตติ ดิงศภักดิ์ ได้ให้ความเห็นไว้ว่า “ความรับผิดชอบของนายจ้างในฐานะละเมิดของลูกจ้างนั้น แม้จะเป็นความรับผิดชอบร่วมกันโดยเป็นนี้ร่วมตามมาตรา 291 ก็จริงแต่การกระทำละเมิดนั้นเป็นการกระทำของลูกจ้างเองแต่ลำพัง การที่นายจ้างต้องรับผิดชอบร่วมด้วยก็เป็นความรับผิดชอบต่อผู้เสียหายซึ่งเป็นบุคคลภายนอก เพราะเหตุที่งานที่ลูกจ้างทำอันเป็นผลให้เกิดการละเมิดนั้นเป็นงานของนายจ้าง แต่ในระหว่างนายจ้างกับลูกจ้างแล้ว ไม่มีเหตุที่นายจ้างจะต้องแบ่งเบาภาระร่วมกับลูกจ้างด้วยในผลที่ลูกจ้างทำละเมิดต่อผู้อื่น ฉะนั้น นายจ้างซึ่งได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนให้บุคคลภายนอกไปแล้วจึงชอบที่จะไล่เบี้ยเอาจากลูกจ้างได้ ถึงแม้ลูกจ้างมิได้ทำผิดหน้าที่

²² เขมภูมิ ภูมิถาวร. หน้าเดิม.

²³ แหล่งเดิม.

ตามสัญญาจ้างแรงงานก็ตาม”²⁴ ซึ่งเห็นได้ว่า ศาสตราจารย์ จิตติ ถือว่าการกระทำละเมิดของลูกจ้างต่อบุคคลภายนอกที่ได้รับความเสียหายนั้นเป็นเรื่องเฉพาะตัวของลูกจ้างเท่านั้น โดยเป็นการพิจารณาหลักเกณฑ์ความรับผิดชอบในทางละเมิดของไทย ซึ่งมีแนวคิดพื้นฐานที่ว่าความรับผิดชอบของนายจ้างตั้งอยู่บนพื้นฐานความรับผิดชอบของลูกจ้างเอง ซึ่งเป็นแนวคิดที่ได้รับอิทธิพลมาจากหลักกฎหมายของประเทศอังกฤษ โดยมีได้นำสภาพการทำงานของลูกจ้างมาเป็นเงื่อนไขในการพิจารณาความรับผิดชอบของนายจ้างด้วย ซึ่งแตกต่างจากความรับผิดชอบในทางละเมิดของลูกจ้างในระบบกฎหมายของCivil Law อย่างเช่น ประเทศฝรั่งเศส

2. อาจารย์ เพ็ง เพ็งนิติ ได้ให้เหตุผลที่กฎหมายบัญญัติให้นายจ้างต้องร่วมรับผิดชอบในผลละเมิดของลูกจ้าง มี 4 ประการ คือ²⁵

- (1) นายจ้างมีส่วนผิดเพราะเลือกลูกจ้างไม่ดี จึงมีการก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น
- (2) นายจ้างมีส่วนผิดเพราะควบคุมดูแลลูกจ้างไม่ดี ปล่อยให้เขาไปทำละเมิดขึ้นไม่ดูแลให้ดี ไม่ว่าจะกล่าวให้ดี
- (3) นายจ้างได้รับประโยชน์จากการกระทำของลูกจ้าง เมื่อได้รับประโยชน์ก็ต้องได้รับผลเสียอันเกิดจากการกระทำของลูกจ้างด้วย
- (4) ลูกจ้างเป็นผู้ทำกรงานนั้นก็เสมือนหนึ่งนายจ้างเป็นผู้ทำเองเปรียบเทียบได้ว่าลูกจ้างเป็นแขนขาให้นายจ้างเมื่อไปทำสิ่งหนึ่งสิ่งใดเข้า มีผลเท่ากับตัวนายจ้างเป็นผู้กระทำการงานนั่นเอง เพราะฉะนั้นนายจ้างจึงสมควรที่จะต้องร่วมรับผิดชอบด้วย

เห็นได้ว่าความรับผิดชอบของนายจ้างในผลแห่งละเมิดที่ลูกจ้างได้กระทำไปในทางการที่จ้าง ในความหมายที่กล่าวมาข้างต้นนั้น สอดคล้องแนวทางของระบบกฎหมายของฝรั่งเศสโดยในระบบกฎหมายของประเทศฝรั่งเศสกำหนดให้นายและผู้บังคับบัญชาจะต้องรับผิดชอบเนื่องจากการกระทำของคนใช้ (Domesitique) และเสมียน(Employé) โดยถือว่าคนใช้และเสมียนเป็นเครื่องมือของนาย(Maitre) ผู้บังคับบัญชา (Commenttant) ที่ยื่นออกไป ดังนั้นสิ่งที่คนใช้หรือเสมียนทำจึงเท่ากับนายหรือผู้บังคับบัญชาทำนั่นเอง อย่างไรก็ตามก็ยังมีส่วนที่แตกต่างกับกฎหมายละเมิดของฝรั่งเศสอยู่ ซึ่งได้แก่สิทธิในการไล่เบี่ยของนายจ้าง โดย อาจารย์เพ็งได้ให้เหตุผลว่า เนื่องจากนายจ้างไม่ได้ร่วมทำละเมิดด้วย เพราะฉะนั้นนายจ้างจึงมีสิทธิไล่เบี่ยได้เต็มจำนวน แม้นายจ้างจะมีส่วนผิดในแง่อื่นแต่ก็ไม่มีส่วนผิดในการทำละเมิด ลูกจ้างจึงไม่สามารถอ้างได้²⁶

²⁴ จิตติ ดิงศภัทย์. (2533). ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 2 มาตรา 354 ถึง มาตรา 452 ว่าด้วยหนี้. หน้า 254.

²⁵ เพ็ง เพ็งนิติ. (2549). คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด. หน้า 234.

²⁶ แหล่งเดิม.

3. ศาสตราจารย์ ดร.จีด เศรษฐบุตร ได้นำทฤษฎีความผิด (Fault) และทฤษฎีรับภัยหรือทฤษฎีเสี่ยงภัย (Risk) ซึ่งเป็นหลักพื้นฐานของความรับผิดเพื่อละเมิดของฝรั่งเศสมาอธิบาย โดยถือว่าคนใช้หรือเสมียนเป็นแต่เพียงเครื่องมือส่วนหนึ่งที่ต่อขึ้นจากตัวนายหรือผู้บังคับบัญชา (prolongement du maître ou du commettant) ดังนั้นสิ่งที่คนใช้หรือเสมียนทำนั้นก็เท่ากับนายหรือผู้บังคับบัญชาทำนั่นเอง นายหรือผู้บังคับบัญชาจึงต้องรับผิดในผลแห่งละเมิดที่ถูกจ้างได้กระทำให้ขึ้น²⁷ ซึ่ง ศาสตราจารย์ จีด ได้นำหลักเกณฑ์ในระบบกฎหมายของฝรั่งเศสมาอธิบายถึงขอบเขตความรับผิดของนายจ้างว่า จะต้องมียุทธลักษณะเช่นไร โดยแยกได้เป็น

(1) การปฏิบัติหน้าที่อย่างเกินส่วน (abus de fonction)

(2) การกระทำที่ไม่ใช่ในตำแหน่งหน้าที่ แต่กระทำในโอกาสที่ดำรงตำแหน่งหน้าที่นั้น กล่าวคือ หากการกระทำที่ก่อความเสียหายนั้นมีส่วนสัมพันธ์กับการปฏิบัติหน้าที่แล้ว ก็ถือว่าเป็นการกระทำในโอกาสที่ดำรงตำแหน่งหน้าที่นั้นซึ่งนายจ้างจะต้องเข้ามามีส่วนรับผิดชอบด้วย

สำหรับมูลฐานแห่งความรับผิดของนายจ้างหรือผู้บังคับบัญชา อันเนื่องมาจากการกระทำละเมิดของคนใช้หรือเสมียนตามแนวคิดของระบบกฎหมายฝรั่งเศสนั้น ศาสตราจารย์ ดร.จีด ได้นำหลักเกณฑ์เพื่อนำมาใช้ในการพิจารณา โดยถือว่า

1. นายหรือผู้บังคับบัญชาผิดเพราะเลือกคนใช้หรือเสมียนไม่ดี ซึ่งเป็นไปตามรายงานการประชุมร่างประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศส ซึ่งมีคำกล่าวของ Bertrand de Greuille ที่ว่า “จะไม่สมควรตำหนิติเตียนหรือว่า เขา(นายหรือผู้บังคับบัญชา)ได้ให้ความไว้วางใจแก่คนที่ชั่วร้าย ชุ่มช้ำหรือประมาท? - การที่บุคคลภายนอกจำต้องรับเคราะห์เนื่องจากความไว้วางใจที่ดั่งขึ้นอย่างผิดพลาดเช่นนี้เรียกว่า ยุติธรรมหรือ” หรือคำกล่าวของ Treilhard “การที่นายและผู้บังคับบัญชาต้องรับผิดก็เพราะเรตำหนิได้ว่าเขาได้เลือกคนผิดเป็นความผิดชนิดที่เรียกว่า “Culpa in eligendo”

2. นายหรือผู้บังคับบัญชาผิดเพราะควบคุมดูแลคนใช้หรือเสมียนไม่ดีพิจารณาได้จากคำกล่าวของ Tarnille ที่กล่าวว่า “ผู้เป็นนายทรงไว้ซึ่งอำนาจอย่างเพียงพอที่จะควบคุมคนได้บังคับบัญชาให้อยู่ในขอบเขตแห่งหน้าที่และความเคารพต่อกรรมสิทธิ์ของผู้อื่น หากผู้อยู่ได้บังคับบัญชา ล้าออกมาจากขอบเขตนี้ได้ การออกมาเช่นนี้ก็สมควรจะถือว่าเนื่องจากการปล่อยปละละเลยซึ่งวินัยในทางการบ้านซึ่งอยู่ในมือ...ของผู้บังคับบัญชา การปล่อยปละละเลยเช่นนี้เป็นความผิด เป็นผลให้เกิดความเสียหายในทางอ้อม แต่ก็เพียงพอที่จะทำให้หน้าที่ใช้ค่าสินไหมทดแทนความเสียหายตก

²⁷ จีด เศรษฐบุตร. เล่มเดิม. หน้า 200.

²⁸ แหล่งเดิม.

อยู่แก่ผู้บังคับบัญชาได้ ความรับผิดชอบเช่นนี้ถือว่าจำเป็นเพื่อจะเตือนไว้แก่ผู้บังคับบัญชาในการปฏิบัติหน้าที่แก่ผู้ใต้บังคับบัญชา....²⁹

3. นายหรือผู้บังคับบัญชาได้รับประโยชน์จากการกระทำของคนใช้หรือเสมียน ซึ่งเป็นไปตามคำกล่าวของ Bertrand de Greuille ที่ให้เหตุผลว่า “มันเป็นกิจการที่นายได้ประโยชน์ และกิจการนี้ได้ก่อความเสียหายซึ่งนายถูกบังคับให้ใช้ทดแทนมิใช่หรือ” ดังนี้เหตุที่นายหรือผู้บังคับบัญชาต้องรับผิดชอบแทนคนใช้หรือเสมียนก็เพราะนายหรือผู้บังคับบัญชาได้รับประโยชน์จากการกระทำของคนใช้หรือเสมียนของคน ซึ่งก็ตรงกับหลักการ *Théorie du risque-profit* ที่ว่าหลักว่าบุคคลใดกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดเพื่อเอาประโยชน์แห่งการกระทำนั้นหากว่าการกระทำนั้นกลับให้ผลร้ายมีภัยขึ้น บุคคลผู้กระทำ(นาย)ก็ต้องรับผิดชอบนั้นไม่ควรให้ผู้อื่นรับเคราะห์ด้วย เป็นไปตามทฤษฎีรับภัยที่ถือหลักเกณฑ์ “การเอาประโยชน์”(Profit)³⁰

4. คนใช้หรือเสมียนเป็นแต่ส่วนหนึ่งที่ต่อขึ้นจากตัวนายหรือผู้บังคับบัญชา (*prolongement du maître ou du commettant*) โดยถือว่าคนใช้หรือเสมียนนั้นเป็นเครื่องมือของนายหรือผู้บังคับบัญชา สิ่งที่คนใช้หรือเสมียนทำนั้นก็เท่ากับนายหรือผู้บังคับบัญชาทำนั่นเอง ซึ่งก็ตรงกับคำกล่าวของ Mazeud ที่กล่าวเปรียบเทียบว่า “การที่ผู้บังคับบัญชาปฏิเสธความรับผิดชอบของคนใช้หรือเสมียนเท่ากับเป็นการปฏิเสธความรับผิดชอบซึ่งมีของเขาเองได้ก่อน”

จากที่กล่าวมาทั้งหมดจึงทำให้เห็นความแตกต่างเกี่ยวกับเรื่องความรับผิดชอบจากการกระทำของลูกจ้างได้เป็นหลายกรณีกล่าวคือ ในระบบกฎหมายของฝรั่งเศสนั้นถือว่า นายจ้างเป็นผู้ผิดเพราะถือว่าคนใช้(ลูกจ้าง)เป็นมือของนายจ้างที่ยื่นออกไป แต่กฎหมายไทยนั้นถือว่าลูกจ้างเท่านั้นเป็นผู้กระทำความผิด นายจ้างไม่ได้กระทำความผิดด้วย แต่กฎหมายต้องการให้นายจ้างมาร่วมรับผิดชอบด้วยเท่านั้น ซึ่งหลักการดังกล่าวนี้เห็นได้ชัดในกรณีที่กฎหมายไทยให้สิทธินายจ้างไล่เบี้ยลูกจ้างได้จนเต็มจำนวน แต่ในกฎหมายฝรั่งเศสไม่มีบทบัญญัติให้ไล่เบี้ยลูกจ้างได้³¹

ส่วนกฎหมายของเยอรมันนั้นก็ไม่มีบทบัญญัติให้นายจ้างสามารถไล่เบี้ยลูกจ้างได้ แต่ต้องเป็นกรณีที่ลูกจ้างกระทำความผิดซ้ำซากเท่านั้น ทั้งนี้เพราะกฎหมายเยอรมัน ต้องการคุ้มครองลูกจ้างที่ส่วนใหญ่เป็นคนยากจนนั่นเอง

2.1.2.2 ประเทศเยอรมัน ความเป็นมาของแนวความคิดเกี่ยวกับเรื่องความรับผิดชอบในทางละเมิดของกฎหมายเยอรมันนั้นได้มีการนำหลักกฎหมายโรมันในเรื่องความรับผิดชอบที่ตั้งอยู่บน

²⁹ แห่่งเดิม.

³⁰ แห่่งเดิม.

³¹ เขมภูมิ ภูมิถาวร, หน้าเดิม.

พื้นฐานของความผิด (Liability based on Fault) มาใช้³² โดยถือว่าการกระทำที่จะถือว่าเป็นความผิดนั้น หมายถึงการทำให้เสียหายแก่สิทธิของบุคคลอื่น โดยจงใจ หรือประมาทเลินเล่อ ดังนั้นการใช้ความผิดเป็นเกณฑ์ในการวินิจฉัยความรับผิดทางละเมิดจึงเรียกว่าเป็น“ความรับผิดที่ตั้งอยู่บนพื้นฐานของความผิด”³³

ดังนั้นความรับผิดเพื่อละเมิดในการกระทำของผู้อื่น ในส่วนที่เกี่ยวกับนายจ้างลูกจ้างนั้น กฎหมายเยอรมันถือว่าความผิดของนายจ้างที่จะต้องรับผิดจึงอยู่ที่การจัดหาลูกจ้างที่เข้ามาทำงาน หรือความบกพร่องในการจัดหาอุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องใช้ในการทำงาน ตลอดถึงการควบคุมดูแลบังคับบัญชาลูกจ้าง แต่อย่างไรก็ตามกฎหมายของเยอรมันก็ยังมิบทผ่อนคลายเป็นกำหนดหลักการดังกล่าวให้เป็นเพียงข้อสันนิษฐานความผิดเท่านั้น โดยให้นายจ้างสามารถพิสูจน์เพื่อให้พ้นจากความรับผิดได้ ด้วยการพิสูจน์ให้เห็นได้ว่าตนได้ใช้ความระมัดระวังในการคัดเลือกอบรม หรือควบคุมบังคับบัญชาลูกจ้าง ซึ่งหากนายจ้างไม่สามารถพิสูจน์หักล้างข้อสันนิษฐานของกฎหมายได้นายจ้างก็ต้องรับผิด แม้การกระทำละเมิดของลูกจ้างจะมีได้เกิดขึ้นด้วยความจงใจหรือประมาทเลินเล่อ อันทำให้บุคคลอื่นได้รับความเสียหายหรือไม่ก็ตาม

ความรับผิดในทางแพ่งในลักษณะละเมิด (Unerlaubte Handlung) ในกฎหมายเยอรมันได้กำหนดให้บุคคลที่ได้รับความเสียหายจากการกระทำละเมิดสามารถเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนได้ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อปกป้องสิทธิของบุคคลไม่ให้ถูกรบกวน หรือแทรกแซงจากการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมาย โดยแบ่งแยกออกเป็น 3 ส่วนคือ

- ก. ความรับผิดเพื่อละเมิดที่ขึ้นอยู่กับพื้นฐานของความผิด
- ข. ความรับผิดเพื่อละเมิดที่เกิดจากการกระทำที่ฝ่าฝืนข้อสันนิษฐานความผิดตามกฎหมาย

³² สุนทร เล็กสกุลไชย. เล่มเดิม. หน้า 8.

³³ ความผิดตามความหมายในภาษาเยอรมัน “Schuld” หมายถึง ความผิดที่พิจารณาถึงสภาพจิตใจของผู้กระทำ เป็นเรื่องของความรับผิดชอบชั่วดี หรือความสามารถในการใช้วิจารณญาณว่าการกระทำของตนจะก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่นได้หรือไม่ ถ้ากระทำทั้งๆที่รู้ว่าการกระทำของตนจะก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่น หรือละเลยไม่ใช้วิจารณญาณหรือความสามารถของตนเพื่อพิจารณาเสียก่อนว่าบุคคลอื่นจะได้รับความเสียหายจากการกระทำของตน สังคมก็ถือว่าการกระทำอันนั้นน่าตำหนิ หรือเป็นความผิด ซึ่งผู้กระทำจะต้องรับผิด ซึ่งผู้กระทำจะต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่บุคคลอื่น อันเป็นผลเนื่องมาจากการกระทำนั้น. อังนันท จันทร โอภากร.(2531). “โครงสร้างพื้นฐานกฎหมายลักษณะละเมิด 60 ปี ดร.ปรีดี เกษมทรัพย์ รวมบทความใน โอกาสเกษียณอายุราชการ.(กรุงเทพฯ: พี เค พรินติ้ง เฮ้าส์ : 98.).

ค. ความรับผิดชอบเพื่อละเมิดอันเกิดจากการกระทำที่ก่อให้เกิดอันตรายและความรับผิดชอบโดยเด็ดขาด

จึงทำให้เห็นได้ว่าในกฎหมายเยอรมัน การจะเกณฑ์ให้นายจ้างจะต้องรับผิดชอบในผลแห่งละเมิดที่เกิดขึ้น จะต้องได้ความว่านายจ้างมีความผิดอันอาจเกิดจากการจัดหาลูกจ้างมาทำงาน หรือมีความผิดในการจัดหาเครื่องมือในการทำงาน หรือ มีความผิดอันเกิดขึ้นจากความบกพร่องของการควบคุมบังคับบัญชาตัวลูกจ้าง แต่อย่างไรก็ตามกฎหมายแห่งเยอรมันก็มีบทผ่อนคลายเป็นลดความเข้มงวดของหลักความรับผิดชอบที่ตั้งอยู่บนพื้นฐานของความผิด ด้วยการกำหนดให้นายจ้างสามารถที่จะปลดเปลื้องความรับผิดชอบได้หากพิสูจน์ได้ว่า นายจ้างได้ใช้ความระมัดระวังในการคัดเลือกอบรม หรือควบคุมบังคับบัญชาลูกจ้าง แต่หากนายจ้างไม่สามารถพิสูจน์เพื่อให้เข้าข้อสันนิษฐานดังกล่าวได้ นายจ้างก็ต้องรับผิดชอบ โดยไม่คำนึงว่า ลูกจ้างกระทำผิดด้วยความจงใจหรือประมาทเลินเล่อหรือไม่ก็ตาม³⁴

แนวความคิดเรื่องความรับผิดชอบเพื่อการกระทำของบุคคลอื่นของกฎหมายเยอรมัน จัดอยู่ในหมวดหมู่เรื่องความรับผิดทางละเมิดที่เกิดจากการฝ่าฝืนข้อสันนิษฐานความผิด อาจกล่าวได้ว่า บทบัญญัติในส่วนที่เกี่ยวกับการกระทำของผู้อื่น โดยเฉพาะความรับผิดชอบของนายจ้างเพื่อการกระทำละเมิดของลูกจ้างตามกฎหมายเยอรมันนั้น เป็นเรื่องของความรับผิดชอบของนายจ้างในการกระทำละเมิดของลูกจ้างที่ไม่ใช่เป็นความรับผิดเพื่อการกระทำของผู้อื่น แต่ถือว่าเป็นความรับผิดเพื่อตนเอง อันเกิดขึ้นจากความบกพร่องไม่ว่าจะเป็นเพราะการเลือกลูกจ้าง หรือบกพร่องในการควบคุมบังคับบัญชาลูกจ้าง ดังนั้นเมื่อนายจ้างชดใช้ความเสียหายไปแล้ว นายจ้างไม่สามารถไล่เบี้ยเอากับลูกจ้างได้ เนื่องจากความเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นเพราะความผิดของนายจ้างเอง³⁵

2.2 แนวคิดและความเป็นมาของหลักความรับผิดของรัฐ

หลักความรับผิดของรัฐเป็นหลักที่เพิ่งได้รับการพัฒนาขึ้นในช่วงระยะเวลาไม่นานนัก อาจกล่าวได้ว่าพัฒนาการความรับผิดของรัฐเริ่มจากการรวมตัวของกลุ่มคนขึ้นเป็นรัฐ โดยได้มีการพยายามคิดค้นเพื่อให้การจัดการภายในองค์กรเป็นไปอย่างมีระบบ โดยมีการจัดตั้งองค์กรขึ้นมาเพื่อทำหน้าที่รับผิดชอบในการบริหารงานของรัฐ ซึ่งอาจแบ่งแยกออกได้เป็น องค์กรนิติบัญญัติ องค์กรบริหาร และองค์กรตุลาการ โดยที่ทั้ง 3 องค์กรดังกล่าวต่างก็มีหน้าที่ที่จะต้องปฏิบัติตาม

³⁴ สุนทร เล็กสกุลไชย. เล่มเดิม. หน้า 9.

³⁵ แหล่งเดิม.

กฎหมายที่บัญญัติขึ้น ซึ่งหน้าที่ดังกล่าวนั้นอาจไปสร้างความเสียหายให้แก่บุคคลภายนอกได้ จึงได้มีการให้ความสำคัญกับการพัฒนาแนวคิดในด้านความรับผิดชอบของรัฐในช่วงเวลาต่อมา

2.2.1 แนวคิดในระบบกฎหมาย Common Law

2.2.1.1 ประเทศอังกฤษ เดิมระบบกฎหมายอังกฤษให้ความสำคัญกับระบบกษัตริย์เป็นอย่างมาก ไม่ว่ากษัตริย์จะไปกระทำการสิ่งใดก็จะถือว่าไม่เป็นความผิด (The King can do no wrong) ดังนั้นเมื่อเจ้าหน้าที่ หรือองค์กรของรัฐไปกระทำละเมิดต่อบุคคลอื่น ไม่ว่าจะเป็นการกระทำโดยความจงใจหรือประมาทเลินเล่อก็ตาม หากเป็นการกระทำไปในการปฏิบัติหน้าที่แล้วก็ถือเป็นกษัตริย์เป็นผู้กระทำเอง เจ้าหน้าที่จึงไม่มีความผิด แต่หากเป็นการกระทำไปโดยไม่มีอำนาจตามกฎหมายแล้ว เจ้าหน้าที่ของรัฐซึ่งเป็นผู้กระทำนั้นก็ต้องรับผิดชอบด้วยตนเองเป็นการส่วนตัว หลักการดังกล่าวได้ใช้สืบต่อกันมาจนกระทั่งมีการประกาศใช้ พระราชบัญญัติว่าด้วยการดำเนินคดีต่อราชบัลลังก์ (Crown Proceedings Act)³⁶ ในปี ค.ศ. 1947 ซึ่งทำให้ราชบัลลังก์มีความผิดเหมือนบุคคลที่เป็นเอกชน เมื่อเอกชนได้รับความเสียหายจากการกระทำของเจ้าหน้าที่ในการปฏิบัติหน้าที่สามารถฟ้องร้องให้ราชบัลลังก์ชดเชยค่าเสียหายได้ แต่เมื่อราชบัลลังก์ได้ชดเชยค่าเสียหายให้บุคคลภายนอกที่ได้รับความเสียหายไปแล้ว ก็สามารถไล่เบี้ยเอาแก่เจ้าหน้าที่ที่กระทำให้เกิดความเสียหายได้จนเต็มจำนวนเช่นเดียวกับความรับผิดชอบระหว่างนายจ้างและลูกจ้างในกฎหมายเอกชน

ระบบกฎหมายของประเทศอังกฤษ ไม่มีการแบ่งแยกกฎหมายเอกชนและกฎหมายมหาชนออกจากกัน โดยนักกฎหมายของอังกฤษภาคภูมิใจในระบบกฎหมายของตนที่ว่า รัฐ และนิติบุคคลซึ่งแม้จะมีอำนาจก็ต้องตกอยู่ภายใต้ระบบกฎหมายอันเดียวกัน “ไดซี่” (Dicey) นักกฎหมายที่มีชื่อเสียงของอังกฤษได้ให้ความเห็นว่า เจ้าหน้าที่ของรัฐไม่อาจมีอภิสิทธิ์ยิ่งกว่าบุคคลธรรมดาได้ เมื่อเจ้าหน้าที่ของรัฐกระทำละเมิด เจ้าหน้าที่ของรัฐผู้นั้นก็ต้องขึ้นศาลยุติธรรมและรับผิดชอบในการกระทำละเมิดเหมือนกับบุคคลอื่น โดยไดซี่เชื่อว่าการแยกระบบกฎหมายปกครองออกเป็นเอกเทศจากกฎหมายอื่น จะไม่สอดคล้องกับหลักนิติธรรม (The Rule of Law)

ดังนั้นรัฐและหน่วยงานทางปกครอง ย่อมต้องรับผิดชอบในผลแห่งละเมิดที่เจ้าหน้าที่ของตนได้กระทำไปตามหลักของ Common Law ซึ่งใช้บังคับกับเอกชนด้วย³⁷

³⁶ กนกศักดิ์ พ่วงลาภ. (2549). ความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่: ศึกษากรณีการกระทำในการปฏิบัติหน้าที่. หน้า 43.

³⁷ วรเจตน์ ภาคีรัตน์. (2545, กันยายน). “ความรับผิดทางละเมิดของฝ่ายปกครองตาม Common Law ในระบบกฎหมายอังกฤษ.” วารสารนิติศาสตร์ธรรมศาสตร์, 2, 3. หน้า 555 - 556.

2.2.1.2 ประเทศสหรัฐอเมริกา หลักความรับผิดชอบของรัฐและเจ้าหน้าที่ของรัฐต่อเอกชน นั้นเป็นไปตามกฎหมายละเมิดธรรมดา โดยกฎหมายกำหนดให้เจ้าหน้าที่ของรัฐเป็นผู้รับผิดชอบโดยตรงในผลที่ตนทำละเมิด แต่รัฐหรือองค์กรของรัฐหากถูกฟ้องจะต้องรับผิดชอบแทนในบางกรณี และฟ้องไล่เบียดเอาจากเจ้าหน้าที่ของรัฐภายหลัง ส่วนการจะไล่เบียดได้มากน้อยเพียงใดนั้น หลักกฎหมายยังไม่ชัดเจน ดังจะเห็นได้จากในคดี U.S. v. Gillman, 347 U.S. 507 (1954) ที่เป็นกรณีที่รัฐไล่เบียดพนักงานขับรถที่กระทำการโดยประมาทให้เกิดเสียหาย ซึ่งศาลสูงของสหรัฐได้วินิจฉัยว่า การจะให้เจ้าหน้าที่ของรัฐต้องรับผิดชอบหรือไม่ เป็นปัญหาในทางนโยบายที่รัฐสภาจะต้องรับผิดชอบในการวางหลักกฎหมาย การจะฟ้องไล่เบียดเจ้าหน้าที่หรือไม่ เป็นรูปแบบหนึ่งของเรื่องทางวินัย แต่ระบบดังกล่าวนี้ไม่เป็นที่พอใจแก่นักกฎหมายในสหรัฐมากนัก โดยเห็นว่าระบบงานในปัจจุบันมีความซับซ้อนมากขึ้น บางกรณีความเสียหายที่เกิดขึ้นอาจมาจากความผิดพลาดของระบบราชการที่ปะปนอยู่ก็เป็นได้ จึงสมควรแยกขอบเขตความรับผิดชอบให้ชัดเจน การที่จะให้เจ้าหน้าที่ของรัฐต้องรับผิดชอบในผลละเมิดเสมอไปจะไม่ใช่เป็นธรรม เพราะเจ้าหน้าที่ที่สุจริตแต่พลาดน้อยก็ยังอาจก่อให้เกิดผลละเมิด และต้องรับผิดชอบโดยหลีกเลี่ยงไม่ได้ ประกอบกับเงินเดือนที่เจ้าหน้าที่ของรัฐได้รับอยู่ก็ไม่ได้สัดส่วนกับความรับผิดชอบที่มีอยู่อย่างกว้างขวางมาก³⁸ ซึ่งจะเห็นได้ว่าเป็นเหตุผลที่มีลักษณะคล้ายกับเหตุผลในการออก พระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 ของไทยนั่นเอง

2.2.2 แนวคิดในระบบกฎหมาย Civil Law

2.2.2.1 ประเทศฝรั่งเศส อาจแบ่งแยกความรับผิดชอบของรัฐในประเทศฝรั่งเศสได้เป็น 3 ยุค ยุคแรก ในช่วงปลายศตวรรษที่ 18 มีแนวคิดที่ถือเป็นหลักว่า “พระมหากษัตริย์ไม่อาจจะทำผิดได้” (Le Roi ne peut mal faire) ซึ่งเป็นไปตามระบอบเก่า³⁹

ยุคสอง ซึ่งเป็นยุคหลังการปฏิวัติ การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในกรณีที่รัฐกระทำละเมิดได้พัฒนาขึ้นโดยได้มีตราบัญญัติให้รัฐต้องเข้ามารับผิดอันเนื่องมาจากความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อเอกชนขึ้นหลายฉบับ โดยศาลปกครองได้ยึดถือความรับผิดในความเสียหายเป็นหลักในการพิจารณา แต่ถึงอย่างไรก็ตามหลักความไม่ต้องรับผิดของรัฐ หรือหลักความคุ้มกันของฝ่ายปกครองก็ยังมีอิทธิพลสำคัญอยู่จนกระทั่งปลายศตวรรษที่ 19⁴⁰ จนกระทั่งในปี ค.ศ. 1799

³⁸ ชาญชัย แสงวงศ์. เล่มเดิม. หน้า 22.

³⁹ สุเทพ ลุนหาล้า. (2548). การกำหนดค่าสินไหมทดแทนในคดีละเมิดที่รัฐต้องรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก. หน้า 6

⁴⁰ แหล่งเดิม

ภายหลังการปฏิวัติใหญ่ในประเทศฝรั่งเศส จึงได้มีการจัดตั้งสภาที่ปรึกษาแห่งรัฐ (Conseil d'Etat) ขึ้นเพื่อทำหน้าที่เป็นที่ปรึกษากฎหมายให้แก่ฝ่ายบริหาร ซึ่งเท่ากับว่าสภาแห่งรัฐไม่มีอำนาจในการพิจารณาข้อพิพาททางปกครองและไม่สามารถวินิจฉัยชี้ขาดได้ด้วยตนเอง แต่จะต้องเสนอนำคำวินิจฉัยต่อประมุขของฝ่ายบริหารให้เป็นผู้พิจารณาตัดสินแทน จนกระทั่งถึงปี ค.ศ. 1872 จึงได้มีการตราบัญญัติลงวันที่ 24 พฤษภาคม 1872 มอบอำนาจในการวินิจฉัยชี้ขาดคดีปกครองให้แก่สภาแห่งรัฐ สภาแห่งรัฐจึงมีอิสระและอำนาจเต็มในการพิจารณาพิพากษาคดีปกครอง⁴¹

ยุคสมัย ซึ่งถือเป็นยุคที่ให้ความสำคัญกับความรับผิดของรัฐ (The Modern State Liability) เริ่มต้นขึ้นจากคำวินิจฉัยของศาลในคดีชัคกัน ลงวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 1873 ในคดี Blanco (l'arrêt Blanco) โดยมีข้อเท็จจริงว่าเด็กหญิง Agnès Blanco ได้รับบาดเจ็บเนื่องจากถูกรถบรรทุกของโรงงานยาสูบชน บิดาของเด็กจึงได้ยื่นฟ้องผู้ว่าราชการจังหวัดซึ่งเป็นตัวแทนของรัฐต่อศาลยุติธรรมให้รับผิดชอบตามกฎหมายแพ่ง ผู้ว่าราชการจังหวัดได้แย้งอำนาจในการพิจารณาคดีดังกล่าวต่อศาลยุติธรรม ศาลคดีชัคกันรับไว้พิจารณาและได้นำหลักการแบ่งแยกอำนาจมาใช้ในการวินิจฉัยคดีโดยให้ความเห็นไว้ในตอนหนึ่งว่า “ความรับผิดของรัฐในกรณีที่ทำให้เกิดความเสียหายต่อเอกชน จากบุคคลที่ทำงานในองค์กรบริการสาธารณะไม่สามารถนำหลักเกณฑ์ที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งมาใช้บังคับได้ ความรับผิดดังกล่าวไม่มีลักษณะเป็นการทั่วไปและเด็ดขาด และอยู่ภายใต้หลักเกณฑ์พิเศษซึ่งแตกต่างกันไปตามความจำเป็นของบริการและความจำเป็นที่จะต้องประสานประโยชน์ของรัฐและของเอกชน เรื่องดังกล่าวเป็นอำนาจของฝ่ายปกครองตามกฎหมาย⁴² ซึ่งคำวินิจฉัยดังกล่าวถือเป็นหลักความรับผิดในทางกฎหมายปกครอง หลักดังกล่าวนี้ได้รับการกล่าวถึงเป็นอย่างมาก และขยายไปใช้ถึงความรับผิดขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและเทศบาลด้วย จนกระทั่งเกิดคดี Tomaso Grecco โดยนาย Grecco ผู้เสียหายซึ่งได้รับบาดเจ็บจากกระสุนปืนซึ่งเกิดขึ้นในขณะที่เกิดการจู่โจม เนื่องมาจากมีวัชวลิ่งหนีออกมาจากคอกไล่ขวิดผู้คน โดยเชื่อว่ากระสุนปืนดังกล่าวเป็นของเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ยิงพลาด⁴³ ศาลปกครองเห็นว่ากระบวนการไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่ากระสุนปืนดังกล่าวเกิดจากความผิดของการดำเนินบริการสาธารณะ (Faute de service) ซึ่งฝ่ายปกครองจะต้องรับผิด นอกจากนี้ผู้ฟ้องคดีมิได้ฟ้องขอให้เพิกถอนคำวินิจฉัยของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงสงครามที่ปฏิเสธการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ตน จึงพิพากษายกฟ้อง ซึ่งเท่ากับคดีนี้ศาลได้กลับหลักความไม่ต้องรับผิดของรัฐ เพื่อการกระทำของเจ้าหน้าที่ของรัฐ

⁴¹ แหล่งเดิม

⁴² Jean – Marie PONTIER, Les services public, (Paris: HACHETTE :1966),P.7-8. (อ้างถึงใน สุเทพ ลุนหส์. (2548). การกำหนดค่าสินไหมทดแทนในคดีละเมิดที่รัฐต้องรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก. หน้า 8.)

⁴³ คำวินิจฉัย TC ลงวันที่ 11 เมษายน 1980 คดี de Fanscolombe

แม้ว่าผลของคำพิพากษาคือยกฟ้อง แต่เหตุผลที่ศาลอ้างมิได้อาศัยความไม่ต้องรับผิดอีกต่อไป แต่ยอมรับว่ารัฐจำเป็นต้องรับผิดชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เสียหายเพื่อความผิดอันเกิดจากการปฏิบัติหน้าที่

จึงอาจกล่าวได้ว่า แนวคิดเรื่องความรับผิดเพื่อการกระทำของผู้อื่น ในส่วนที่เกี่ยวกับความรับผิดอันเกิดจากการกระทำของเจ้าหน้าที่ของฝรั่งเศส ได้เริ่มพัฒนามาจากแนวคิดที่ว่า รัฐหรือพระมหากษัตริย์ไม่ต้องรับผิด ต่อมาเกิดการกระทำของรัฐบางประเภทที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ประชาชน จึงมีการเรียกร้องให้รัฐต้องรับผิด โดยเริ่มจากงาน โยธาสาธารณะและขยายขอบเขตออกไป แต่จุดที่ถือว่าเป็นการพัฒนาของหลักความรับผิดของรัฐสมัยใหม่ คือคำวินิจฉัยของศาลคดีซัดกันที่อ้างเหตุว่า ความเสียหายที่เกิดจากการจัดทำบริการสาธารณะไม่สามารถนำหลักเกณฑ์ตามประมวลกฎหมายแพ่งมาใช้บังคับได้ การพิจารณาความรับผิดต้องอยู่ภายใต้กฎเกณฑ์พิเศษและอยู่ในอำนาจของศาลปกครอง ด้วยเหตุผลที่ว่า ความเสียหายดังกล่าวมีลักษณะเป็นการเฉพาะและแตกต่างจากความเสียหายโดยทั่วไป ซึ่งต้องคำนึงถึงสิทธิเสรีภาพส่วนบุคคลและประโยชน์สาธารณะประกอบกัน ต่อมาหลักความรับผิดของรัฐได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่องจนอาจกล่าวได้ว่า ปัจจุบันรัฐต้องรับผิดเป็นหลัก การไม่ต้องรับผิดเป็นข้อยกเว้น ซึ่งข้อยกเว้นส่วนใหญ่มักเกิดจากการกระทำของรัฐบาลที่เกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างฝ่ายบริหารกับรัฐสภา การกระทำที่เกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ หรือมาตรการปกป้องรัฐและทรัพย์สินของรัฐที่อยู่ในต่างประเทศ⁴⁴

ในระบบกฎหมายซีวิลลอว์ได้มีการพัฒนาหลักเกณฑ์ในระบบกฎหมายมหาชน ออกจากระบบกฎหมายเอกชนเป็นการเฉพาะมานานแล้ว ดังจะเห็นได้จากในประเทศเยอรมัน ซึ่งเดิมมีการกำหนดความรับผิดของเจ้าหน้าที่ของรัฐไว้โดยเฉพาะในมาตรา 839 แห่งประมวลกฎหมายแพ่ง⁴⁵ ให้เจ้าหน้าที่ของรัฐผู้กระทำความหน้าที่จงใจหรือประมาทเลินเล่อจะต้องรับผิดเป็นการส่วนตัวต่อผู้ได้รับความเสียหาย

แต่ต่อมาหลักดังกล่าวนี้ได้ถูกเปลี่ยนแปลงไปโดยกฎหมายปี ค.ศ.1910 และมาตรา131 ของรัฐธรรมนูญปี ค.ศ. 1919 (Weimar Constitution) โดยกำหนดให้รัฐและองค์กรของรัฐจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบในผลแห่งละเมิดที่เกิดต่อเอกชน โดยตรงเป็นเบื้องต้น ซึ่งตามมาตรา 34

⁴⁴ แหล่งเดิม

⁴⁵ มาตรา 839 “เจ้าพนักงานผู้จงใจหรือประมาทเลินเล่อกระทำการละเมิดหน้าที่ที่ทางการงานซึ่งเขาได้รับมอบหมายต่อบุคคลภายนอก จะต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่บุคคลภายนอกนั้นเพื่อความเสียหายใดๆ อันเกิดขึ้นแต่การละเมิดนั้น ถ้าความประมาทเลินเล่อเป็นแต่เพียงให้ถือเอาได้ว่าเป็นความผิดของเจ้าพนักงานผู้นั้น เขาจะต้องรับผิดก็ต่อเมื่อผู้เสียหายไม่สามารถจะได้รับความชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจากทางอื่น”.

ของรัฐธรรมนูญปี ค.ศ. 1949 ก็กำหนดหลักเช่นเดียวกัน โดยรัฐจะต้องรับผิดชอบการละเมิดทุกอย่างที่กระทำโดยผู้ซึ่งใช้อำนาจรัฐ และรัฐจะเป็นผู้ไต่เบี่ยงเอาจากเจ้าหน้าที่ของรัฐผู้ทำละเมิดในภายหลัง แต่เจ้าหน้าที่ของรัฐจะถูกฟ้องไต่เบี่ยงเฉพาะเมื่อตนกระทำการละเมิดโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงเท่านั้น ส่วนกรณีละเมิดโดยประมาทเพียงเล็กน้อยจะไม่มีการฟ้องไต่เบี่ยงจากเจ้าหน้าที่รัฐ ดังนั้น ในระบบของเยอรมันเจ้าหน้าที่ของรัฐผู้ทำละเมิดจะไม่ถูกฟ้องโดยตรงในศาล

สำหรับการจดทะเบียนเกี่ยวกับข้อสังหาริมทรัพย์โดยผิดพลาดที่รัฐจะต้องรับผิดชอบนั้น ได้มีการแก้ไขกฎหมายขึ้นใช้โดยเฉพาะตั้งแต่ ค.ศ. 1935 โดยรัฐจะฟ้องไต่เบี่ยงจากเจ้าหน้าที่ของรัฐเฉพาะกรณีที่กระทำการโดยจงใจและประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงเท่านั้น⁴⁶

2.2.2.2 ประเทศเยอรมัน วิวัฒนาการในเรื่องความรับผิดของรัฐในประเทศเยอรมันในอดีตที่ผ่านมา รัฐอยู่ในฐานะเป็นผู้ปกครองจึงไม่ต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากการกระทำละเมิดของเจ้าหน้าที่ เอกชนซึ่งเป็นผู้ที่ได้รับความเสียหายจะต้องไปฟ้องร้องเจ้าหน้าที่ผู้กระทำละเมิดเป็นการส่วนตัวต่อศาลยุติธรรม ซึ่งหลักการดังกล่าวนี้สามารถพบได้ใน The Prussia Code of Common Law of 1794 Title Chapter 10.ที่กำหนดให้เจ้าหน้าที่ที่ได้กระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อในการปฏิบัติหน้าที่ต้องรับผิดเป็นการส่วนตัว ซึ่งในการฟ้องร้องเจ้าหน้าที่นั้นต้องขึ้นอยู่กับความเห็นชอบของหน่วยงานที่เจ้าหน้าที่ผู้นั้นสังกัดอยู่ด้วย⁴⁷

จนกระทั่งใน ค.ศ. 1949 ความรับผิดของรัฐก็เริ่มเปลี่ยนแปลงไปดังจะเห็นได้จาก กฎหมายรัฐธรรมนูญ มาตรา 34 ที่ได้กำหนดให้รัฐต้องรับผิดในการกระทำละเมิดของเจ้าหน้าที่ ด้วยเหตุผลที่ว่า การดำเนินงานของเจ้าหน้าที่นั้นเป็นไปเพื่อประโยชน์ของรัฐ ดังนั้นรัฐจึงต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นด้วยการชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้กับผู้ที่ได้รับความเสียหาย โดยรัฐจะสามารถไต่เบี่ยงเจ้าหน้าที่ได้ต่อเมื่อเป็นกรณีที่เจ้าหน้าที่ได้กระทำให้เกิดความเสียหายขึ้นโดยความจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงเท่านั้น นอกจากนี้ยังพบในประมวลกฎหมายแพ่งเยอรมัน มาตรา 839 ที่กำหนดถึงความรับผิดของเจ้าหน้าที่ไว้ ดังนี้

มาตรา 839 เจ้าพนักงานผู้ใดจงใจหรือประมาทเลินเล่อกระทำละเมิดหน้าที่ทางราชการซึ่งได้รับมอบหมายต่อบุคคลภายนอก จะต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่บุคคลภายนอกนั้นเพื่อความเสียหายใดๆอันเกิดขึ้นแต่การละเมิดนั้น ถ้าความประมาทเลินเล่อนั้นเป็นเพียงให้

⁴⁶ ชัยวัฒน์ วงศ์วัฒนศักดิ์. (2529). “บันทึกเรื่อง ความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ของรัฐ(เอกสารประกอบการพิจารณาคำร้องทุกข์ของนายวิชัย วิฑูรย์กุล)”. วารสารกฎหมายปกครอง, 29, 5, หน้า 275 - 283.

⁴⁷ กิติกุล กิตติวิโรคม. (2539). ความรับผิดของรัฐตามพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539. หน้า 44.

ถือเอาได้ว่าเป็นความผิดของเจ้าพนักงานผู้นั้น เขาจะต้องรับผิดชอบเมื่อผู้เสียหายไม่สามารถจะ
ได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนจากทางอื่น

เจ้าพนักงานผู้ใดกระทำการละเมิดหน้าที่การงานในการพิพากษาอรรถคดี ไม่
ต้องรับผิดชอบในความเสียหายใดๆ อันเกิดแก่การนั้น เว้นแต่การละเมิดหน้าที่นั้นอาจถูกลงโทษ
ได้ด้วยการดำเนินคดีในทางอาญา บทบัญญัตินี้ไม่ใช้ในการละเมิดหน้าที่ซึ่งเป็นการปฏิเสธไม่
ปฏิบัติหรือกระทำการล่าช้าในการกระทำการตามหน้าที่

หน้าที่ในการใช้ค่าสินไหมทดแทนย่อมไม่เกิดขึ้น ถ้าหากผู้เสียหายจงใจหรือ
ประมาทเลินเล่อละเลยที่จะปิดเป่าความเสียหายนั้น โดยหันมาใช้การเยียวยาทางกฎหมายแทน⁴⁸

จากบทบัญญัติดังกล่าวจึงทำให้เห็นได้ว่า การที่เจ้าหน้าที่จะต้องรับผิดชอบใช้ค่า
สินไหมทดแทนให้แก่ผู้เสียหายอันเกิดจากการกระทำละเมิดของตนนั้น จะต้องเป็นการกระทำโดย
จงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงเท่านั้น หากเป็นการกระทำโดยจงใจ หรือประมาทเลินเล่อ
อย่างธรรมดาแล้ว หน่วยงานของรัฐต้องรับผิดชอบผู้เสียหาย และรัฐก็จะไล่เบี้ยเอาจากเจ้าหน้าที่ไม่ได้
นอกจากนั้นผู้เสียหายยังจะต้องไม่ละเลยที่จะปิดเป่าความเสียหายนั้นต่อหน่วยงานของรัฐด้วย
กล่าวคือผู้เสียหายต้องไม่ละเลยในการที่จะใช้สิทธิเรียกร้องเอาจากหน่วยงานของรัฐเพื่อบรรเทา
ความเสียหายของตน หากผู้เสียหายละเลยไม่ดำเนินการดังกล่าวสิทธิที่จะเรียกค่าสินไหม
ทดแทนจากเจ้าหน้าที่ก็เป็นอันระงับไป

จึงเห็นได้ว่าในระบบกฎหมายแบบ Civil Law ได้แยกระบบกฎหมายมหาชน
และระบบกฎหมายเอกชนอย่างชัดเจน การพิจารณาการกระทำในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่
ย่อมไม่นำเอาหลักเกณฑ์ในกฎหมายแพ่งเรื่องการทำของลูกจ้างในทางการที่จ้างมาใช้ แต่จะ
พัฒนาหลักกฎหมายมหาชนขึ้นมาใช้เป็นการเฉพาะ อาทิ หลักเกณฑ์การพิจารณาในเรื่องความ
ประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง และเกณฑ์แห่งการมุ่งประสงค์ต่อผลโดยตั้งใจเพื่อนำมาใช้พิจารณา
นั่นเอง⁴⁹

2.2.3 ความเป็นมาและแนวคิดในการร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539

ก่อนที่จะมีการตราพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 ขึ้น
ใช้บังคับยังไม่มีกฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ โดยเฉพาะการกระทำละเมิด

⁴⁸ พจนี ปุຍປາคม. ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด(ไทย ญี่ปุ่น เยอรมัน และฝรั่งเศส)
หน้า 29.

⁴⁹ กนกศักดิ์ พ่วงลาภ. เล่มเดิม. หน้า 44.

ของเจ้าหน้าที่ หรือบุคคลที่อยู่ในบังคับของหน่วยงานของรัฐที่กระทำต่อบุคคลภายนอกนั้น มีลักษณะไม่แตกต่างกับการกระทำละเมิดของเอกชนโดยทั่วไป เมื่อมีการฟ้องร้องเจ้าหน้าที่หรือบุคคลที่อยู่ในบังคับของหน่วยงานของรัฐ ศาลก็จะนำหลักเกณฑ์ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในมาตรา 76⁵⁰ มาเป็นหลักเกณฑ์ในการพิจารณาสถานะระหว่างหน่วยงานของรัฐและเจ้าหน้าที่ที่จะต้องรับผิดชอบ หรือแม้กระทั่งบุคคลที่อยู่ในฐานะลูกจ้างของหน่วยงานของรัฐ ซึ่งหน่วยงานของรัฐจะต้องรับผิดชอบในลักษณะเช่นเดียวกับนายจ้างลูกจ้างตามมาตรา 425 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

โดยถือว่าหากเป็นกรณีที่ข้าราชการหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐเป็นผู้กระทำละเมิดในการปฏิบัติหน้าที่ไม่อาจนำหลักเรื่องนายจ้างลูกจ้างมาใช้บังคับได้ เพราะความสัมพันธ์ระหว่างรัฐกับข้าราชการหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐนั้น เป็นความสัมพันธ์ตามกฎหมายปกครอง เช่น พระราชบัญญัติระเบียบข้าราชการพลเรือน พระราชบัญญัติระเบียบข้าราชการฝ่ายตุลาการ และพระราชบัญญัติระเบียบข้าราชการรัฐสภา ซึ่งมีกฎหมายกำหนดหลักเกณฑ์ไว้โดยเฉพาะ⁵¹ มิใช่เป็นความสัมพันธ์ในทางนิติกรรมสัญญาระหว่างนายจ้างกับลูกจ้างตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แต่เมื่อหน่วยงานของรัฐและส่วนราชการมีฐานะเป็นนิติบุคคล จึงมีการนำหลักที่ว่าด้วยความรับผิดชอบของนิติบุคคลในกรณีผู้แทนของนิติบุคคลกระทำตามหน้าที่เป็นเหตุให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่นมาใช้บังคับ⁵² ผลก็คือหน่วยงานของรัฐต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เสียหาย โดยถือว่าเจ้าหน้าที่ของรัฐมีฐานะเป็นตัวแทนของหน่วยงานของรัฐที่มีฐานะเป็นนิติบุคคล

ดังนั้นการบังคับให้รัฐต้องรับผิดชอบในการกระทำละเมิดของเจ้าหน้าที่ของรัฐหรือข้าราชการในระหว่างการปฏิบัติหน้าที่ และความรับผิดชอบลูกจ้างที่อยู่ในบังคับของหน่วยงานของรัฐที่ได้กระทำละเมิดต่อบุคคลภายนอกในระหว่างทำงานที่ว่าจ้างนั้น จึงต้องเป็นไปตามหลักทั่วไปในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยนิติบุคคลและละเมิด ซึ่งมีผู้แสดงความคิดเห็นว่า

⁵⁰ มาตรา 76 “ถ้าการกระทำตามหน้าที่ของผู้แทนนิติบุคคลหรือผู้มีอำนาจทำการแทนนิติบุคคล เป็นเหตุให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่น นิติบุคคลนั้นต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายนั้น แต่ไม่สูญเสียสิทธิที่จะไล่เบี้ยเอาแก่ผู้ก่อความเสียหาย

ถ้าความเสียหายแก่บุคคลอื่นเกิดจากการกระทำที่ไม่อยู่ในขอบวัตถุประสงค์หรืออำนาจหน้าที่ของนิติบุคคล บรรดาบุคคลดังกล่าวตามวรรคหนึ่งที่ได้เห็นชอบให้กระทำการนั้นหรือได้เป็นผู้กระทำการดังกล่าว ต้องร่วมกันรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายนั้น”

⁵¹ พลประสิทธิ์ ฤทธิรักษา. (2540). “ข้อคิดพระราชบัญญัติความรับผิดชอบทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 ข้อจำกัดหรือปกป้องคุ้มครองใคร.” วารสารกรมบัญชีกลาง, 38, 2. หน้า 9.

⁵² ชาญชัย แสงวงศ์. เล่มเดิม. หน้า 12-13.

หลักการในประมวลกฎหมายแพ่งดังกล่าวนี้ไม่เหมาะสมและไม่เพียงพอ³³ จึงเป็นที่มาของการร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539

สำหรับเหตุผลและความเป็นมาของการตราพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 เนื่องจากเห็นว่าหลักกฎหมายที่ใช้อยู่ในปัจจุบันที่กำหนดให้เจ้าหน้าที่ต้องรับผิดชอบในผลละเมิดที่ได้กระทำในระหว่างการปฏิบัติหน้าที่เสมอไปโดยนำมาตรา 76 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งเป็นหลักกฎหมายที่ใช้บังคับระหว่างเอกชนที่กระทำละเมิดกับเอกชนด้วยกัน โดยนำเรื่องความรับผิดของนิติบุคคลที่มีต่อบุคคลภายนอกในความเสียหายที่เกิดจากผู้แทนของนิติบุคคลมาใช้ ซึ่งบทบัญญัติดังกล่าวกำหนดถึงสิทธิในการใช้สิทธิไล่เบียดกับเจ้าหน้าที่ในภายหลังได้ด้วย ทำให้หน่วยงานราชการมีสภาพเพียงรับผิดชอบไปก่อนแล้วไล่เบียดจากข้าราชการได้ ทำนองเดียวกับความรับผิดของนายจ้างหรือตัวการ แทนลูกจ้างหรือตัวแทนตามมาตรา 425 มาตรา 426 และมาตรา 427 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์การใช้หลักกฎหมายตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมแก่เจ้าหน้าที่ เพราะ การที่เจ้าหน้าที่ดำเนินกิจการต่างๆ ของหน่วยงานของรัฐนั้น หาได้เป็นไปเพื่อประโยชน์อันเป็นการเฉพาะตัวไม่ การปล่อยให้ความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ในกรณีที่ปฏิบัติงานในหน้าที่และเกิดความเสียหายแก่เอกชนเป็นไปตามหลักกฎหมายเอกชนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ จึงเป็นการไม่เหมาะสม ก่อให้เกิดความเข้าใจผิดว่าเจ้าหน้าที่จะต้องรับผิดชอบ ประกอบกับการใช้สิทธิไล่เบียดของหน่วยงานของรัฐต่อเจ้าหน้าที่จนเต็มจำนวน ทั้งที่บางกรณีเกิดขึ้นโดยความไม่ตั้งใจหรือความผิดพลาดเล็กน้อย จนกลายเป็นปัญหาทำให้เจ้าหน้าที่ไม่กล้าตัดสินใจดำเนินการตามหน้าที่ จึงต้องตราพระราชบัญญัตินี้³⁴

2.3 ลักษณะของการกระทำละเมิดและการดำเนินคดีอุบัติเหตุ

การประกอบกิจการด้านขนส่งทางบกโดยรถยนต์นั้น นับได้ว่าเป็นกิจการที่เข้ามาเกี่ยวข้องกับสาธารณะชนโดยตรงและตลอดเวลา การเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับรถยนต์นั้นถือเป็นเรื่องที่สามารถเกิดขึ้นได้ทุกวินาที เพียงแต่ความรุนแรงของการเกิดเหตุจะมีลักษณะที่แตกต่างกันออกไป และนับวันการเกิดอุบัติเหตุก็จะสูงขึ้นเมื่อเทียบกับอัตราของผู้ได้รับอนุญาตให้ขับขี่รถยนต์สาธารณะในแต่ละประเภทมีจำนวนรวมกันทั้งสิ้นถึง 2,519,645 ราย³⁵ โดยแยกเป็น

³³ พลประสิทธิ์ ฤทธิรักษา. เล่มเดิม. หน้า 10.

³⁴ ร่างที่ สกค.ตรวจพิจารณาแล้ว(2538,10 ธันวาคม).“บันทึกหลักการและเหตุผล ประกอบร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ....”. วารสารกม.ปกครอง, 3,14. หน้า 40 - 45.

³⁵ ฝ่ายสถิติ กลุ่มวิชาการและวางแผน สำนักจัดระบบการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก. (2548).

1. ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตชนิดหนึ่ง จำนวน 64,540 ราย
2. ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตชนิดสอง จำนวน 1,933,670 ราย
3. ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตชนิดสาม จำนวน 480,149 ราย
4. ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตชนิดสี่ จำนวน 41,293 ราย⁵⁶

แม้ว่าการเกิดอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นจากตัวลูกจ้างเองซึ่งเป็นผู้กระทำให้เกิดการละเมิดเกิดขึ้น แต่ก็อาจเกิดจากการจัดระบบการบริหารงานขนส่งที่ผิดพลาด อันส่งผลมาถึงประสิทธิภาพของลูกจ้างในการปฏิบัติหน้าที่ด้วย ตลอดถึงการควบคุมดูแลรักษาอุปกรณ์ เครื่องมือ ยานพาหนะที่ใช้ในการประกอบกิจการ หลายครั้งพบว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลสืบเนื่องมาจากปัญหาทางฝ่ายนายจ้างเอง ไม่ว่าจะเป็นการจัดระบบการบริหารจัดการที่บกพร่อง หรือการควบคุมดูแลรถยนต์ที่เป็นอุปกรณ์ที่ใช้ในการประกอบกิจการขนส่งที่ไม่ได้มาตรฐาน ดังนั้นการกำหนดความรับผิดชอบให้อยู่ที่ฝ่ายลูกจ้างแต่โดยลำพังและให้นายจ้างสามารถไล่เบี้ยลูกจ้างได้ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ซึ่งถือเป็นหลักทั่วไปนั้นอาจไม่เหมาะสมในสภาพความเป็นจริงของการทำงาน เพราะนอกจากลูกจ้างจะต้องรับภาระในการชดเชยค่าสินไหมทดแทนแล้ว ลูกจ้างยังต้องรับภาระในการถูกดำเนินคดีอาญาซึ่งมีโทษถึงจำคุกอีกด้วย

การดำเนินคดีภายหลังรถยนต์ประสบอุบัติเหตุที่อาจแยกพิจารณาออกได้เป็น

1) การเกิดอุบัติเหตุในคดีที่ไม่มีผู้บาดเจ็บ ไม่มีผู้เสียชีวิต

การดำเนินการของพนักงานสอบสวนภายหลังการเกิดเหตุในแต่ละครั้ง พนักงานสอบสวนมักจะตั้งข้อหาลูกจ้างที่ทำหน้าที่ขับรถยนต์ในความผิดจากเหตุการณ์ดังกล่าวตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกมาตรา 43 (4) ซึ่งถ้าความผิดที่เกิดขึ้นไม่ชัดเจนที่จะเป็นความผิดในข้อหาหรือฐานความผิดอื่นก็จะปรับเข้าเป็นความผิดในฐานนี้⁵⁷ ในข้อหาความผิดฐานกระทำโดยประมาทอันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคล หรือทรัพย์สิน⁵⁸ ซึ่งต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 400 บาทถึง 1,000 บาท ตามมาตรา 157 (ไม่เกี่ยวกับคดีอาญาเพราะในการกระทำความผิดทางอาญานั้น การกระทำความผิดโดยประมาทเป็นเหตุให้ทรัพย์สินของผู้อื่นเสียหายนั้น ไม่มีกฎหมายบัญญัติว่าเป็นความผิด ซึ่งเป็นไปตามหลัก “ไม่มีผิดความผิด และ ไม่มีโทษโดยไม่มีกฎหมาย” (“nullum crimen, nulla poena sine lege”)⁵⁹ ถ้าผู้ขับขี่รับสารภาพว่ากระทำผิด หรือพนักงานสอบสวนได้ทำการเปรียบเทียบ

⁵⁶ แหล่งเดิม.

⁵⁷ นัยนา เกิดวิชัย. (2540, ธันวาคม). คำอธิบายเรียงมาตรา พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 . หน้า 66.

⁵⁸ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522. มาตรา 43.

⁵⁹ ทวีเกียรติ มินะกนิษฐ. (2549). กฎหมายอาญาหลักและปัญหา. หน้า 14.

ปรับผู้ขับขี่แล้ว ในส่วนคดีตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ก็เป็นอันเลิกกัน⁶⁰ แม้คู่กรณีจะยังไม่สามารถตกลงในเรื่องค่าสินไหมทดแทนแก่กันได้ก็ตาม คู่กรณีต้องไปฟ้องเรียกค่าสินไหมทดแทนเป็นคดีแพ่งฐานละเมิด⁶¹กันเอง และพนักงานสอบสวนก็ไม่มีอำนาจยึดรถไว้ได้

2) หากมีผู้ได้รับบาดเจ็บหรือตาย สิ่งที่ต้องดำเนินการจะแยกพิจารณาได้ดังนี้

หากถูกจ้างที่ทำหน้าที่ขับรถยนต์ที่ก่อให้เกิดความเสียหายไม่หลบหนี พนักงานสอบสวนก็จะพิจารณาลักษณะของการเกิดเหตุดังกล่าว ว่ามีผู้ที่ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตหรือไม่ กล่าวคือ หากมีผู้เสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บ พนักงานสอบสวนก็จะตั้งข้อหาแก่พนักงานขับรถยนต์ที่มีหลักฐานทราบแน่ชัดว่าเป็นผู้ก่อเหตุ หรือพนักงานขับรถยนต์ของทั้งสองฝ่ายที่ยังไม่ทราบแน่ชัดว่าฝ่ายใดเป็นผู้ก่อเหตุ ฐานกระทำโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 291 หรือฐานกระทำโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ตามมาตรา 300 และจะควบคุมตัวพนักงานขับรถยนต์คันเกิดเหตุเพื่อดำเนินคดีกับบุคคลดังกล่าวไว้ได้ไม่เกิน 48 ชั่วโมง⁶² ซึ่งหากในช่วงระยะเวลาดังกล่าวพนักงานขับรถยนต์ที่ตกเป็นผู้ต้องหาไม่ได้รับการประกันตัว พนักงานสอบสวนก็จะต้องไปดำเนินการเพื่อขอให้ศาลออกหมายจับผู้ต้องหาไว้ในชั้นสอบสวน ซึ่งในช่วงเวลาดังกล่าวนี้ถูกจ้างหรือผู้ประกอบการขนส่ง หรือตัวแทนผู้สำรวจภัยของบริษัทประกันภัยในกรณีที่เกิดเหตุได้ทำประกันภัยอุบัติเหตุไว้จะต้องจัดเตรียมเอกสารและหลักฐานเพื่อใช้ในการประกันตัวผู้ขับขี่ในชั้นพนักงานสอบสวนไว้ด้วย

สำหรับการประกันตัวพนักงานขับรถยนต์ที่ถูกตั้งข้อหาฐานขับรถโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย หรือได้รับอันตรายสาหัสนั้น จากการศึกษาพบว่า การให้การประกันตัวผู้ต้องหา นั้นมิได้ยึดถือหลักเกณฑ์ที่ตายตัวอย่างไร กล่าวคือ ซึ่งหากเป็นเรื่องที่เกิดขึ้นในท้องที่ที่เกิดนอกเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งก็คือท้องที่สถานีตำรวจภูธรอำเภอต่างๆ (สภ.อ.) ในทางปฏิบัติ พนักงานสอบสวนจะทำการนัดหมายคู่กรณีทั้ง 2 ฝ่ายมาเจรจากันในภายหลังแต่จะยังไม่สรุปสำนวนการสอบสวนเพื่อส่งให้กับพนักงานอัยการสั่งฟ้อง แต่จะรอให้คู่กรณีทั้งสองฝ่ายมาทำการเจรจากันในเบื้องต้นก่อน สำหรับตัวพนักงานขับรถยนต์ซึ่งเป็นผู้ก่อเหตุ นั้นหากได้รับการประกันตัวไป พนักงานสอบสวนก็จะนัดหมายให้คู่กรณีทั้งสองฝ่ายมาพบกันอีกครั้ง ซึ่งในนัดที่ 2 นี้ส่วนใหญ่จะให้ระยะเวลาประมาณ 12 วัน นับจากวันที่คู่กรณีได้มาทำการเจรจากันในครั้งแรก โดยในนัดที่ 2 นี้ นายประกันจะต้องนำตัวผู้ขับขี่มาทำการรายงานตัวต่อพนักงานสอบสวนด้วย สำหรับกรณีที่

⁶⁰ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522. มาตรา 157.

⁶¹ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420, มาตรา 437.

⁶² ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 87 วรรค 3.

การเกิดเหตุเกิดขึ้นในเขตท้องที่ของตำรวจทางหลวงแล้วในทางปฏิบัติจะมีได้ยึดถือเรื่องระยะเวลา 12 วัน เป็นเกณฑ์ แต่จะพิจารณาความพร้อมของคู่กรณีทั้ง 2 ฝ่าย เป็นเกณฑ์มากกว่า

3) การดำเนินการในส่วนของรถยนต์บรรทุกที่ประสบอุบัติเหตุ

(1) หากผู้ขับขี่ที่ก่อให้เกิดความเสียหายไม่หลบหนี และเข้าแสดงตัวต่อพนักงานสอบสวน ผู้ขับขี่คนดังกล่าวก็จะไม่ถูกตั้งข้อหาฐานหลบหนีไม่ช่วยเหลือผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการเกิดอุบัติเหตุดังกล่าวซึ่งเป็นไปตามมาตรา 78 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522⁶³ ซึ่งกฎหมายให้สันนิษฐานไว้เลยว่าผู้ขับขี่นั้นเป็นผู้ผิดไม่ว่าตามข้อเท็จจริงของการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนั้นจะเป็นเพราะความผิดของผู้ขับขี่คนดังกล่าวหรือไม่ก็ตาม นอกจากนั้นพนักงานสอบสวนก็สามารถปล่อยรถที่ยึดไว้ได้ ภายหลังจากที่พนักงานสอบสวนได้ส่งมอบเอกสารที่จำเป็นจากผู้ขับขี่หรือจากผู้ประกอบการของผู้ก่อเหตุที่สังกัดอยู่แล้ว ทั้งนี้โดยไม่ต้องคำนึงว่าคู่กรณีจะได้มีการเจรจาใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่กันแล้วหรือยังภายหลังที่พนักงานสอบสวนได้ทำการตรวจสภาพความเสียหายของรถยนต์แล้ว

(2) แต่หากผู้ขับขี่หลบหนี นอกจากความรับผิดชอบในทางอาญาที่ผู้ขับขี่ซึ่งได้หลบหนีไปดังกล่าวจะถูกตั้งข้อหาฐานกระทำโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 291 หรือ กระทำโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัสตามมาตรา 300 แล้ว ผู้ขับขี่รถยนต์ที่หลบหนียังถูกตั้งข้อหาฐานเป็นผู้ก่ออุบัติเหตุและไม่อยู่ช่วยเหลือหรือแสดงตนต่อเจ้าพนักงานในท้องที่เกิดเหตุซึ่งกฎหมายให้สันนิษฐานว่าเป็นผู้ผิดตามมาตรา 78 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 อีกด้วย ส่วนรถยนต์ที่ถือว่าเป็นทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำ ความผิดพนักงานสอบสวนก็จะทำการยึดไว้ จนกว่าจะได้มีการเจรจาเพื่อช่วยเหลือเรื่องค่าสินไหมทดแทนแก่ญาติของผู้เสียชีวิตด้วย ส่วนจะตกลงกันได้หรือไม่ ไม่ต้องพิจารณา โดยจะต้องมีเอกสารที่จำเป็นประกอบไปด้วย เช่นหลักฐานใบอนุญาตขับขี่ของคนขับรถ หรือรายละเอียดเกี่ยวกับการประกอบการของผู้ประกอบการ เช่นหนังสือมอบอำนาจ หนังสือคำร้องขอคืนรถยนต์ หรือจนกว่า

⁶³ มาตรา 78 “ผู้ใดขับรถหรือขับขี่ หรือควบคุมสัตว์ในทางซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น ไม่ว่าจะด้วยความผิดของผู้ขับขี่ หรือผู้ขี่ หรือควบคุมสัตว์หรือไม่ก็ตาม ต้องหยุดรถ หรือสัตว์ และให้ความช่วยเหลือตามสมควร และพร้อมทั้งแสดงตัวและแจ้งเหตุต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ที่ใกล้เคียงทันที กับต้องแจ้งชื่อตัว ชื่อสกุลและที่อยู่ของตนและหมายเลขทะเบียนรถแก่ผู้ได้รับความเสียหายด้วย

ในกรณีที่ผู้ขับขี่หรือผู้ขับขี่หรือผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์หลบหนีไปหรือไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ณ สถานที่เกิดเหตุ ให้สันนิษฐานว่าเป็นผู้กระทำความผิดและให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจยึดรถคันที่ผู้ขับขี่หลบหนีหรือไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ภายในหกเดือนนับแต่วันเกิดเหตุ ให้ถือว่ารถนั้นเป็นทรัพย์สินซึ่งได้ใช้ในการกระทำความผิดหรือเกี่ยวกับการกระทำความผิดและให้ตกเป็นของรัฐ”

คดีจะถึงที่สุด หรือ ได้ตัวผู้จับขัง กล่าวคือ ไม่ว่าจะเป็เพราะผู้จับขังมาขอตัวเองหรือถูกจับได้ก็ตาม
อำนาจในการยึดรถของพนักงานเจ้าหน้าที่จะสิ้นสุดลงทันที⁶⁴

การดำเนินการในนัดที่สอง

1. คู่กรณีทั้ง 2 ฝ่ายจะต้องมาทำการเจรจาในเรื่องค่าสินไหมทดแทนให้แก่คนเจ็บและ
ผู้เสียชีวิต จากการเกิดอุบัติเหตุซึ่งหากตกลงกันได้พนักงานสอบสวนก็จะจัดทำบันทึก เพื่อนัดคดีใช้
ค่าสินไหมทดแทนในนัดต่อไป

2. หากตกลงกันไม่ได้ พนักงานสอบสวนก็จะทำบันทึกการดำเนินการในแต่ละครั้งไว้
ในสำนวนคดี

3. ภายหลังจากที่ได้มีการเจรจากันแล้ว ไม่ว่าจะเจรจาตกลงกันได้หรือไม่ได้ก็ตาม
พนักงานสอบสวน ก็จะทำการสรุปสำนวน เพื่อส่งเรื่องให้อัยการดำเนินการพิจารณา ทำความเห็น
ส่งฟ้องหรือไม่ฟ้องต่อไป⁶⁵

4. หากพนักงานอัยการมีความเห็นควรส่งฟ้อง สำนวนก็จะถูกเสนอไปให้ศาลเป็นผู้
พิจารณาพิพากษาต่อไป ในขั้นนี้เอกสารการชดใช้ค่าเสียหายและคำแถลงขอให้มีการรอกการลงโทษ
อาญา มีส่วนสำคัญสำหรับการพิจารณาคดีของศาล⁶⁶

5. แต่หากพนักงานอัยการมีความเห็นควรส่งไม่ฟ้อง สำนวนก็จะถูกส่งไปยังผู้ว่าราชการ
จังหวัด เพื่อทำความเห็นต่อไปซึ่งส่วนใหญ่ ผู้ว่าราชการจังหวัดจะเห็นชอบตามที่พนักงานอัยการ
เสนอ⁶⁷

4) การเจรจาเพื่อชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

ในการเจรจาเพื่อชดใช้ค่าสินไหมทดแทนนั้น หลายครั้งพบว่าไม่สามารถตกลงกัน
ได้เนื่องจากหากเป็นกรณีที่คู่กรณีทั้งสองฝ่ายมีประกันภัยและตัวแทนผู้สำรวจภัยบริษัทประกันภัย
เข้าร่วมมาเป็นคู่เจรจาด้วย การกำหนดมาตรฐานการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในแต่ละบริษัท
ประกันภัยยังไม่มีความแน่นอน คงขึ้นอยู่กับความต้องการของคู่กรณีแต่ละฝ่ายเป็นกรณีๆ ไป แยก
ออกได้เป็น

(1) กรณีที่ทำให้เขาถึงตาย การจ่ายค่าสินไหมทดแทนไม่ปรากฏว่ามีหลักเกณฑ์ที่
ตายตัว ขึ้นอยู่กับความยินยอมของคู่กรณีฝ่ายที่ได้รับความเสียหายเป็นเกณฑ์ กล่าวคือ ผู้ที่ได้รับความ
ความเสียหายก็ประสงค์ที่จะได้รับค่าสินไหมทดแทนเป็นจำนวนเงินสูง โดยที่ทายาทหรือผู้มีส่วน

⁶⁴ นัยนา เกิดวิเชียร. เล่มเดิม. หน้า 123.

⁶⁵ ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 142.

⁶⁶ ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 143.

⁶⁷ ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 145.

ได้เสียก็ไม่ทราบถึงสิทธิประโยชน์ต่างๆที่จะสามารถเรียกร้องเอาแก่ผู้ก่อเหตุได้ ส่วนตัวแทนซึ่งทำหน้าที่สำรวจภัยของบริษัทประกันภัยก็มีความต้องการที่จะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เสียหายตามที่ตนเห็นว่าเหมาะสม จนทำให้เกิดปัญหาที่ไม่สามารถตกลงกันได้ ในชั้นพนักงานสอบสวน ปัญหาส่วนใหญ่จะไปตกอยู่กับพนักงานขับรถยนต์ที่เป็นผู้ก่อเหตุที่จะตกเป็นผู้ต้องหา และที่จะต้องถูกดำเนินคดีที่ใจจดใจจ่อเพื่อให้คู่กรณีฝ่ายที่ได้รับความเสียหาย กับตัวแทนของบริษัทประกันภัยสามารถตกลงเรื่องค่าสินไหมทดแทนกันได้ ทั้งนี้ก็เพื่อที่จะได้นำข้อตกลงประนีประนอมยอมความระหว่างคู่กรณีดังกล่าวไปแสดงต่อศาลเพื่อขอให้ศาลใช้ดุลพินิจรอการลงโทษในชั้นพิจารณาคดีนั่นเอง ซึ่งส่วนใหญ่แล้วก็จะชดใช้ให้กันเป็นเงินจำนวนหนึ่งมอบให้กับทายาทของผู้เสียชีวิตไป

(2) สำหรับในกรณีที่ทำให้เขาบาดเจ็บ การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ที่ได้รับบาดเจ็บ ตัวแทนสำรวจภัยของบริษัทประกันภัยก็จะใช้หลักเกณฑ์ในการพิจารณาคือ

1 การชดใช้เป็นค่ารักษาพยาบาล ซึ่งก็จะจ่ายให้แก่คู่กรณีตามใบเสร็จรับเงินที่คู่กรณีได้จ่ายให้แก่โรงพยาบาลไปก่อน หรือในบางครั้งทางตัวแทนผู้สำรวจภัยของบริษัทประกันภัยก็จะใช้วิธีออกหนังสือรับรองค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลสำหรับผู้ป่วยรายนั้นให้แก่โรงพยาบาลไว้เลยเพื่อเป็นหลักประกันให้แก่โรงพยาบาลในเรื่องค่ารักษาพยาบาลที่จะเกิดขึ้น

2 ค่าขาดประโยชน์ทำมาหาได้ในช่วงระยะเวลาที่ผู้ป่วยเข้ารับการรักษาดังข้าง
โรงพยาบาล ทางบริษัทประกันภัยจะจ่ายให้โดยพิจารณาจากหนังสือรับรองแพทย์ที่ระบุให้ผู้ป่วยสามารถพักรักษาตัว โดยคำนวณจากฐานเงินเดือนของผู้ป่วยที่จะได้รับจากบริษัทที่ผู้ป่วยทำงานอยู่ ซึ่งจะไม่ต่ำกว่าค่าจ้างขั้นต่ำตามที่กฎหมายคุ้มครองแรงงานกำหนดไว้

3 ค่าเสียหาย (ค่าทำขวัญ) ตัวแทนผู้สำรวจภัยจะจ่ายให้แก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายภายใต้ความเห็นชอบของบริษัทประกันภัย ซึ่งจะขึ้นอยู่กับการตกลงเจรจาเป็นกรณีๆ ไป

ซึ่งความล่าช้าของการดำเนินคดีที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่จะอยู่ในช่วงของการเจรจาเพื่อชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในช่วงเวลาดังกล่าวนี้เองที่ทำให้การดำเนินคดีล่าช้า

(3) ในส่วนของความเสียหายที่เกิดขึ้นกับทรัพย์สินต่างๆ หากเป็นรถยนต์ที่ได้รับ ความเสียหายทางบริษัทประกันภัยก็จะออกหลักฐาน(ใบเคลม)ให้ไว้แก่คู่กรณีที่เป็นฝ่ายถูกเพื่อนำไปแสดงต่ออู่ซ่อมรถยนต์ในเครือของบริษัทประกันภัย เพื่อทำการซ่อมแซมในภายหลัง

(4) หากคู่กรณีไม่สามารถตกลงในเรื่องค่าสินไหมทดแทนกันได้ พนักงานสอบสวนก็จะทำการบันทึกคดีสำนวนไว้เพื่อเสนอต่อพนักงานอัยการต่อไป การดำเนินการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนก็จะถูกหยิบยกขึ้นมาพิจารณาอีกครั้ง โดยศาลจะเป็นผู้กำหนดให้ตามควรแก่พฤติการณ์และความร้ายแรงแห่งละเมิด เป็นไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 438

จากขั้นตอนการดำเนินคดีอุบัติเหตุต่างๆ ตามที่กล่าวมาข้างต้น ก็เพื่อที่จะแสดงให้เห็นถึงภาระหน้าที่ ความรับผิดชอบของลูกจ้างอีกด้านหนึ่งที่จะต้องประสบ ภายหลังจากเกิดอุบัติเหตุ ทั้งที่ในบางครั้งต้นเหตุของความเสียหายที่เกิดขึ้นอาจมีได้มาจากตัวลูกจ้างเอง แต่เป็นเพราะระบบการบริหารงาน หรือความบกพร่องของอุปกรณ์ ที่ลูกจ้างไม่สามารถพิสูจน์ ในขณะที่ผู้ประกอบการแทบจะไม่เคยถูกตั้งข้อหาจากเหตุการณ์ดังกล่าวแต่อย่างใดเลย⁶⁸

สำหรับเหตุผลในการนำบทบัญญัติในเรื่องความรับผิดเพื่อการกระทำของผู้อื่นในส่วนที่เกี่ยวกับนายจ้างและลูกจ้างมาเปรียบเทียบกับกรปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่และหน่วยงานของรัฐนั้นก็ด้วยความประสงค์ที่จะแสดงให้เห็นถึงแนวคิด ความเป็นมา และการนำหลักทฤษฎีต่างๆ มาปรับใช้กับความรับผิดในทางละเมิดที่มีผลต่อบุคคลภายนอก เพื่อให้ได้รับการเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้น โดยมองว่าหากนำหลักเกณฑ์ในแนวคิดความรับผิดเพื่อการกระทำของผู้อื่นตามพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดกับเจ้าหน้าที่มาปรับใช้กับความรับผิดเพื่อการกระทำของผู้อื่นในส่วนที่เกี่ยวกับนายจ้างลูกจ้าง ในกิจการบางประเภท ที่มีผลกระทบต่อประชาชนโดยตรง เช่นกิจการขนส่งทางบกโดยรถยนต์น่าจะเป็นประโยชน์และเป็นการแก้ปัญหาได้ดีกว่าการนำหลักกฎหมายทั่วไปมาใช้บังคับกับการกระทำดังกล่าว

2.4 ความหมายและประเภทของการขนส่งทางบกโดยรถยนต์

เมื่อพิจารณาถึงความหมายของการขนส่งทางบกแล้วจะเห็นได้ว่าไม่สามารถที่จะหาคำจำกัดความที่แน่นอนได้ แต่จะขึ้นอยู่กับกรให้ความสำคัญในกฎหมายหรือพระราชบัญญัตินั้นๆ เองว่าจะให้คำนิยามศัพท์เช่นไร ดังจะเห็นได้จาก

1) “การขนส่ง” ตามความหมายของ Prof. G . Lloyd Wilson ศาสตราจารย์ในวิชาการขนส่งและบริการสาธารณะแห่งมหาวิทยาลัย Pennsylvania ได้ให้คำจำกัดความการขนส่งว่า“เป็นการเคลื่อนย้ายบุคคลหรือผู้โดยสาร และสินค้า หรือ โภคภัณฑ์ จากที่แห่งหนึ่ง ไปสู่อีกแห่งหนึ่ง โดยอุปกรณ์หรือสิ่งต่าง ๆ แห่งการขนส่ง”⁶⁹

2) ความหมายในพจนานุกรมราชบัณฑิตยสถาน⁷⁰

“ขน” หมายถึง เอาสิ่งของจำนวนมาก บรรทุก หรือหาบ หามด้วยอาการใด ๆ ก็ตาม จากแห่งหนึ่ง ไปอีกแห่งหนึ่ง

⁶⁸ ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 232

⁶⁹ รังสรรค์ แขวงโสภ. (2532). หัวข้อการบรรยายการขนส่งทั่วไป. หน้า 1.

⁷⁰ พจนานุกรมราชบัณฑิตยสถาน. (2549). องค์การคำของครูสภา. หน้า 68.

“ส่ง” หมายถึง การยื่นให้ ยื่นให้ถึงมือ พาไปให้ถึงที่

“ขนส่ง” หมายถึง ธุรกิจที่เกี่ยวกับขนและส่ง

3) ความหมายตามพจนานุกรมไทย⁷¹

“ขน” หมายถึง การนำเอาของมาก ๆ จากที่แห่งหนึ่งไปไว้ในอีกแห่งหนึ่ง

“ส่ง” หมายถึง การยื่นให้ถึงมือ พาไปให้ถึงที่

“ขนส่ง” หมายถึง ธุรกิจเนื่องด้วยการนำไปและนำมา หรือ ขนและส่ง

4) ความหมายตามสารานุกรมไทย

“การขนส่ง” หมายถึง การเคลื่อนที่ของมนุษย์ สัตว์ สิ่งของ จากที่แห่งหนึ่งไปยังอีกแห่งหนึ่งตามความประสงค์ของมนุษย์

5) ความหมายตามพระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. 2497 มาตรา 4

“การขนส่ง” หมายถึง การลำเลียง หรือเคลื่อนย้ายบุคคล หรือสิ่งของ ด้วยเครื่องมือ อุปกรณ์การขนส่งซึ่งเครื่องมืออุปกรณ์การขนส่งนี้ หมายถึง ยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งรวมทั้งเครื่องทุ่นแรง

6) ความหมายตามหลักวิชาเศรษฐศาสตร์⁷²

“การขนส่ง” หมายถึง กิจกรรมทางด้านเศรษฐกิจอย่างหนึ่ง ที่จะจัดให้มีการเคลื่อนย้ายคนสัตว์ และสิ่งของ จากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง ณ เวลาใดเวลาหนึ่ง

7) ความหมายตามกฎหมายกระทรวงฉบับที่ 12 (พ.ศ.2541) ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 ข้อ 1.⁷³

“งานขนส่งทางบก” ให้ความหมายว่า การลำเลียงหรือเคลื่อนย้ายบุคคล สัตว์ หรือสิ่งของด้วยยานพาหนะขนส่งทางบกซึ่งเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์กำลังไฟฟ้า พลังงานอื่น ทั้งนี้ ไม่รวมถึงการเคลื่อนย้ายบุคคลหรือสัตว์ที่เจ็บป่วย และการขนส่งในงานดับเพลิง หรืองานบรรเทาสาธารณภัย

8) ความหมายในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 4⁷⁴

“การขนส่ง” หมายถึง การขนคน สัตว์ หรือ สิ่งของ โดยทางบกด้วยรถ

⁷¹ ชีระเดช รุ่งมงคล. (2548). การขนส่งเบื้องต้น. หน้า 2-3.

⁷² แหล่งเดิม.

⁷³ กฎกระทรวงฉบับที่ 12 (2541) ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 ข้อ 1.

⁷⁴ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522. มาตรา 4.

จากคำจำกัดความตามกฎหมายต่าง ๆ ที่กล่าวมาข้างต้น อาจสรุปความหมายของการขนส่งได้ว่า หมายถึง การจัดการให้มีการเคลื่อนย้ายบุคคล สัตว์ หรือสิ่งของต่าง ๆ ด้วยเครื่องมือและอุปกรณ์ในการขนส่ง จากที่แห่งหนึ่ง ไปยังที่อีกแห่งหนึ่ง ตามความประสงค์และเกิดอรรถประโยชน์ตามต้องการ⁷⁵

อาจแยกประเภทของการขนส่งทางบกโดยรถยนต์ออกได้เป็น 2 กลุ่มใหญ่ได้แก่ การขนส่งผู้โดยสาร และการขนส่งสินค้า

2.4.1 การขนส่งผู้โดยสารโดยหน่วยงานของรัฐ

1) องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) มีฐานะเป็นนิติบุคคลที่จัดขึ้นโดยพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพพ.ศ. 2518 ทำหน้าที่ในการขนส่งผู้โดยสารในเขตพื้นที่กรุงเทพ และปริมณฑล

2) บริษัทขนส่ง (บ.ข.ส.) มีฐานะเป็นนิติบุคคล เป็นองค์กรที่จัดตั้งขึ้นโดยประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยบริษัท จำกัด มีกระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นซึ่งตามพระราชบัญญัติวิธีการจัดทำประมาณรายจ่ายประจำปี พ.ศ. 2505 กำหนดให้กิจการที่รัฐเป็นผู้ถือหุ้นเกิน 50% ให้ถือว่าเป็นรัฐวิสาหกิจ มีวัตถุประสงค์ในการทำหน้าที่ในการขนส่งผู้โดยสารจากกรุงเทพฯสู่ต่างจังหวัด

2.4.2 การขนส่งผู้โดยสารโดยผู้ประกอบการเอกชน

1) รถร่วมบริการ, สหกรณ์รถผู้โดยสาร

2) บริษัทเอกชนที่ทำสัญญากับบริษัท ขนส่ง จำกัด ที่ทำหน้าที่ขนส่งผู้โดยสารจากกรุงเทพฯสู่ต่างจังหวัด

2.4.3 การขนส่งสินค้า แบ่งออกเป็น 3 ประเภท ซึ่งมีแนวปฏิบัติและลักษณะเช่นเดียวกับกิจการขนส่งในสหภาพยุโรป ที่วางกรอบการกำกับดูแลกิจการตามลักษณะของบริการที่แตกต่างกัน ดังนี้

1) การขนส่งสินค้าโดยหน่วยงานของรัฐ องค์การขนส่งพัสดุภัณฑ์ (ร.ส.พ.)

2) การขนส่งสินค้าโดยผู้ประกอบการเอกชน

การขนส่งสินค้าส่วนบุคคล หมายถึง การขนส่งสินค้าเพื่อการค้าหรือ ธุรกิจของตนเองที่ไม่สามารถรับจ้างขนส่งทั่วไปได้ เว้นแต่จะมีใบอนุญาตขนส่งทั่วไปประกอบ การควบคุมกำกับดูแลด้านเศรษฐกิจจะไม่เข้มงวดมากนัก ก่อนข้างจะปล่อยเสรีแต่ควบคุมมิให้มีการแข่งขันกับกิจการขนส่งสินค้าทั่วไปในลักษณะที่ไม่เป็นธรรม แต่ในพระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้ให้

⁷⁵ ซีระเดช รวิมงคล, เล่มเดิม, หน้า 3.

ความหมายไว้ว่า หมายถึง การขนส่งเพื่อการค้าหรือธุรกิจของตนเองด้วยรถที่มีน้ำหนักเกินกว่าหนึ่งพันกิโลกรัม⁷⁶

การขนส่งสินค้าทั่วไป หมายถึง การขนส่งสินค้าทั่วไปเพื่อสินค้า โดยต้องจัดให้มีผู้ขับขี่ยานพาหนะ สถานที่จัดเก็บสินค้าที่ได้มาตรฐาน และการประกันภัยที่กำหนด ซึ่งครอบคลุมกำกับดูแลและเข้มงวดกว่าการขนส่งสินค้าส่วนบุคคล โดยเฉพาะการกำกับดูแลด้านอัตราค่าบริการและการแข่งขัน⁷⁷

การขนส่งสินค้าอันตราย หมายถึง การขนส่งสินค้าประเภทวัตถุอันตรายตามที่กฎหมายกำหนดการขนส่งประเภทนี้ควรได้รับการดูแลด้านความปลอดภัย เป็นพิเศษแตกต่างจากการขนส่งสินค้าทั่วไปหรือการขนส่งส่วนบุคคล เช่น การดูแลมาตรฐานของพาหนะที่สูงกว่าการขนส่งสินค้าธรรมดา การควบคุม จัดเก็บสินค้าอันตรายที่ถูกต้อง และการดูแลความรู้ความสามารถของพนักงานขนส่งและพนักงานขับรถเป็นพิเศษ⁷⁸

2.5 สภาพการทำงานของพนักงานขับรถขนส่งสินค้าของเอกชนโดยทั่วไป

เพื่อที่จะแสดงให้เห็นถึงสภาพการทำงานของผู้จ้างที่ทำหน้าที่ขนส่งสินค้าในสถานประกอบการของเอกชน ผู้เขียนจึงขอเสนอถึงขั้นตอนการทำงานของพนักงานขับรถขนส่งสินค้าประเภทรถสิบล้อในสถานประกอบการของเอกชน ซึ่งแม้จะค่อนข้างมีมาตรฐานแต่ก็ยังมีข้อบกพร่องในหลายๆประการ นอกจากนั้นก็เพื่อแสดงให้เห็นถึงความรับผิดชอบของพนักงานขับรถบรรทุกที่นอกเหนือจากการขับรถแล้ว ยังมีหน้าที่อื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขับรถที่อาจถือว่าเป็นปัจจัยในการก่อให้เกิดการละเมิดขึ้นได้

จากการศึกษาพบว่าโดยปกติแล้วการทำงานของพนักงานขับรถบรรทุกประเภทที่เป็นการขนส่งสินค้าในกิจการของตนเองนั้นจะเริ่มต้นขึ้นตั้งแต่ ตัวแทนจำหน่ายสินค้าของบริษัทหรือ ลูกค้าโดยทั่วไปได้แสดงความจำนงในการที่จะซื้อสินค้ามายังฝ่ายขาย ซึ่งจะเป็นการสั่งซื้อสินค้าล่วงหน้าก่อนวันที่จะได้รับสินค้าประมาณ ๒ วัน ไม่ว่าจะกระทำด้วยการโทรศัพท์ หรือ โทรสารก็ตาม เมื่อฝ่ายขายได้รับแจ้งการสั่งซื้อสินค้าแล้วก็จะดำเนินการแจ้งผลการสั่งซื้อสินค้าทั้งหมดในแต่ละวัน ไปยังฝ่ายผลิต และฝ่ายขนส่งเพื่อจะได้วางแผนและกำหนดมาตรการในการ

⁷⁶ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 4 (5).

⁷⁷ สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์. (2549). โครงการศึกษาเพื่อกำหนดยุทธศาสตร์เชิงรุกในการเปิดเสรีการค้าบริการสาขาการขนส่งทางถนน. หน้า 14.

⁷⁸ แหล่งเดิม.

⁷⁹ สถานประกอบการขนส่งเอกชน. (2546). การปฏิบัติงานฝ่ายขนส่ง.ISO 9002. หน้า 10.

จัดส่งสินค้าให้ทันตามกำหนด (ในที่นี่จะกล่าวถึงเฉพาะขั้นตอนและกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับขนส่งเท่านั้น)

ภายหลังจากที่ได้รับคำสั่งซื้อแล้ว กระบวนการในการขนส่งสินค้าจึงเริ่มขึ้น สำหรับสถานประกอบการที่มีมาตรฐานในการขนส่งสินค้าอยู่บ้าง ได้มีการกำหนดมาตรฐานขั้นตอนการปฏิบัติงานขึ้นเพื่อให้การขนส่งเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพหลายประการ ทั้งนี้ก็เพื่อแสดงให้ลูกค้าเกิดความมั่นใจในผลิตภัณฑ์ และเป็นการประกันคุณภาพของสินค้าก่อนถึงมือผู้บริโภค อีกทั้งเพื่อให้การบริหารการจัดการขนส่งเป็นไปอย่างมีระบบ ซึ่งมาตรฐานขั้นตอนการปฏิบัติงานจะใช้ครอบคลุมตั้งแต่ขั้นตอนการรับคำสั่งซื้อสินค้าจากลูกค้า จนถึงการตรวจเช็คสภาพรถยนต์ภายหลังเดินทางกลับ โดยมีรายละเอียดและขั้นตอนการทำงานที่คล้ายคลึงกัน

2.5.1 รายละเอียดของขั้นตอนของการขนส่งสินค้า

กระบวนการในการขนส่งสินค้าในแต่ละองค์กรคงมีลักษณะและขั้นตอนของการทำงานที่ไม่แตกต่างกันมากนัก เพื่อให้เกิดความเข้าใจในลักษณะของการทำงานขนส่งว่ามีกระบวนการเช่นไร ผู้เขียนจึงใคร่ขออธิบายขั้นตอนเพื่อให้เกิดความเข้าใจในกิจการขนส่งสินค้าในสถานประกอบการของเอกชนว่ามีลักษณะเช่นไร ทั้งนี้ก็เพื่อที่จะชี้ให้เห็นถึงข้อบกพร่องในระบบการบริหารการขนส่งทางบก โดยรถยนต์ที่มีผลต่อการกระทำละเมิดที่เกิดขึ้น ซึ่งปรากฏว่าภายหลังการเกิดเหตุแล้วคนส่วนใหญ่ก็จะมักมองข้ามไปว่าผลของการกระทำละเมิดที่เกิดขึ้นนั้นเป็นความประมาทเลินเล่อของลูกค้าที่ทำหน้าที่ขับรถยนต์เท่านั้น ส่วนผู้ประกอบการแล้วมิได้เป็นผู้กระทำละเมิดร่วมด้วยเพียงแต่กฎหมายต้องการให้เข้ามาร่วมรับผิดชอบด้วยเท่านั้นเอง ทั้งที่ในความเป็นจริงแล้วการจัดระบบการขนส่งที่ขาดประสิทธิภาพก็อาจเป็นฐานที่ทำให้เกิดการละเมิดขึ้นเช่นเดียวกัน

1) กระบวนการในการขนส่งสินค้าจะเริ่มจากเมื่อมีรายงานการสั่งสินค้าจากลูกค้าส่งไปยังแผนกบริการลูกค้า (Customer Services (CS))/ฝ่ายขาย (Sale Department) ทางฝ่ายขายก็จะส่งข้อมูลรายการสั่งซื้อสินค้าของลูกค้าเข้าไปตามหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งได้แก่

ฝ่ายผลิต เพื่อตรวจเช็คว่ามีสินค้าที่จะผลิตมีจำนวนเพียงพอไปกับจำนวนยอดการสั่งซื้อหรือไม่ ซึ่งหากไม่มีสินค้าหลงเหลืออยู่ในคลังสินค้าก็จะได้ทำการผลิตสินค้าตามความต้องการของลูกค้า

ฝ่ายคลังสินค้า เพื่อตรวจสอบว่าสินค้าคงคลังมีจำนวนเพียงพอในการจัดส่งหรือไม่

ฝ่ายขนส่ง เพื่อจัดเตรียมยานพาหนะที่จะใช้ในการขนส่งสินค้าตามยอดรายการสั่งซื้อ จากนั้นจึงจะทำการพิมพ์รายงานการสั่งซื้อ (Print Daily Route) เพื่อให้ทางแผนกเดินรถ/ฝ่ายขนส่งพิจารณาเพื่อนำไปทำการแยกกลุ่มสายงานการเดินทางขนส่งประจำวันว่ามีลูกค้าที่จะต้องไปทำการส่งสินค้า (Order) อยู่ในเส้นทางสายใดบ้าง

2) แผนกเดินรถ/ฝ่ายขนส่ง จะนำรายละเอียดจำนวนสินค้าที่ลูกค้าหรือเอเจนต์สั่งซื้อมา พิจารณาความเหมาะสมของจำนวนสินค้าในแต่ละเส้นทางว่ามีมากน้อยเพียงใด จากนั้นจึงจะทำการแยกสายงานการส่งสินค้าโดยจัดทำเป็นรายงานการขนส่งสินค้าซึ่งเรียกว่า(Delivery Note (DN)) เพื่อใช้เป็นหลักฐานในการขนส่งสินค้าในเที่ยวนั้นๆ รวมทั้งจะทำการคำนวณตัวเลขของการสั่งซื้อสินค้าในแต่ละสายงานที่จะต้องเดินทางว่ามีจำนวนเพียงพอสำหรับรถยนต์ที่จะบรรทุกไปได้หรือไม่ จะต้องใช้รถยนต์ในแต่ละสายเป็นจำนวนกี่คัน

3) เมื่อการแยกสายงานการส่งสินค้าแล้วเสร็จ จึงจะพิมพ์ใบรายงานการออกสินค้า (Picking List) และใบรวมยอดสินค้า โดยจะทำการแจ้งสรุปยอดสินค้าแต่ละประเภท ในกรณีที่มีสินค้าหลายประเภท (Group No.) ที่ปรากฏในเอกสารใบรายงานการออกสินค้า (Picking List) มอบให้กับทางแผนกคลังสินค้าเพื่อใช้เป็นข้อมูลในการจัดเตรียมสินค้า และ คัดแยกสินค้า (Post Goods Issue) รอไว้ในการเคลื่อนเข้าผู้รถยนต์ที่จะใช้ในการขนส่งสินค้าในเที่ยวนั้นๆ

2.5.2 ตรวจสอบเส้นทางการเดินรถ คน รถยนต์ที่จะใช้ในการขนส่งสินค้า

1) ในขณะที่รอชุดยอดการส่งสินค้า (Picking List) แผนกเดินรถก็จะทำการเลือกพนักงานขับรถยนต์บรรทุกและรถยนต์ที่เห็นว่าเหมาะสม เพื่อทำหน้าที่ในการขับรถยนต์ในเส้นทางดังกล่าว จากนั้นแผนกเดินรถก็จะจัดพิมพ์สายงานประจำวันและติดประกาศเพื่อแจ้งให้พนักงานขับรถยนต์บรรทุกที่มีหน้าที่ได้ทราบ ซึ่งสายงานที่ดังกล่าวจะเป็นสายงานของการขึ้นสินค้าในช่วงเช้า และช่วงบ่ายของวันรุ่งขึ้นสำหรับในเส้นทางดังกล่าวนั่นเอง โดยปกติแล้วการขับรถยนต์ในแต่ละเส้นทางส่วนใหญ่แล้วจะเป็นพนักงานขับรถยนต์ที่ทำหน้าที่ขับรถยนต์ในเส้นทางดังกล่าวเป็นประจำอยู่แล้ว แต่ก็จะมีบางเส้นทางที่มีความยากลำบากหรือจะต้องใช้ระยะเวลาในการเดินทางเป็นเวลานาน พนักงานขับรถยนต์ที่มีประสบการณ์ในเส้นทางดังกล่าวก็จะไม่ค่อยอยากที่จะทำหน้าที่ในเส้นทางดังกล่าว นั้น เช่น เส้นทางการขับรถยนต์สายใต้ เนื่องจากจะต้องใช้ระยะเวลาในการเดินทางยาวนานมาก อาทิเช่น ในเส้นทางสายใต้ที่จะต้องเดินทางถึงจังหวัดปัตตานี หรือนราธิวาส บางครั้งจะต้องใช้ระยะเวลาเดินทางและระยะทางไปกลับรวมกันถึง 45 ชั่วโมงเป็นระยะทางถึง 2,500 กิโลเมตร หรือเส้นทางสายเหนือบางแห่ง เช่น แม่ฮ่องสอน ทำให้ผู้ที่ทำหน้าที่ในการจัดการรายการเดินรถไม่สามารถที่จะหาคนขับรถสำหรับเส้นทางดังกล่าวได้ หลายครั้งพบว่าในเส้นทางเดินรถที่มีความยากลำบากนั้นแทนที่จะเป็นพนักงานขับรถที่มีความชำนาญ แต่กลับเป็นพนักงานขับรถที่เพิ่งได้รับใบอนุญาตขับรถยนต์มาไม่นาน เนื่องจากพนักงานขับรถประเภทดังกล่าวพวกนี้เป็นพนักงานขับรถใหม่หรือเพิ่งเข้ามาทำงานได้ไม่นานนักจึงทำให้ไม่สามารถที่จะขัดคำสั่งเจ้าหน้าที่ที่ทำหน้าที่จัดการรายการเดินรถดังกล่าวได้ด้วยเกรงว่าจะส่งผลกระทบต่ออนาคตของการทำงานของตนเองได้ จึงทำให้เกิดช่องว่างที่อาจเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้

ให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น ในระหว่างการขนส่งได้ โดยที่ไม่มีมาตรการทางกฎหมายใดๆเข้ามาควบคุมการบริหารงานดังกล่าว

ดังนั้นจึงเห็นได้ว่า การบริหารการจัดการด้านขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนการวางแผนในด้านการขนส่งที่เหมาะสมรวมถึงการมีมาตรการทางกฎหมายตรวจสอบความพร้อมของพนักงานขับรถยนต์ จึงอาจเป็นหนทางหนึ่งที่จะช่วยในการแก้ปัญหาเรื่องอุบัติเหตุทางถนนได้

2) จากนั้นแผนกเดินรถจะจัดพิมพ์ใบสั่งงานขนส่งสินค้า 1 ชุดประกอบด้วย(ชาวเหลือง ฟ้า เขียว)เพื่อเป็นเอกสารที่ใช้ในการเดินทางสำหรับเที่ยวการขนส่งในรอบนั้น โดยใช้หลักฐานของการสั่งซื้อสินค้า และใช้ข้อมูลตามเอกสาร ใบรายงานประจำวันเป็นข้อมูลการสั่งซื้อสินค้าของลูกค้าที่ทางฝ่ายขายได้จัดส่งมา

3) ในการขนส่งสินค้าในแต่ละเที่ยวของการเดินทางนั้นแผนกเดินรถจะต้องเบิกเงินล่วงหน้าเพื่อจ่ายให้แก่คนขับรถยนต์เพื่อใช้ในการเดินทางในเที่ยววันนั้นๆ โดยจะต้องเขียนใบเบิกเงินสดย่อยแนบไปพร้อมกับใบสั่งงานเพื่อขอเบิกเงินจากทางบริษัทล่วงหน้า เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการเดินทางให้แก่ทางพนักงานขับรถยนต์ขนส่งสินค้าและ ผู้ช่วยพนักงานขับรถยนต์ขนส่งสินค้าในเที่ยววันนั้น โดยพิจารณาอัตราเบี้ยเลี้ยงสำหรับรถที่วิ่งในแต่ละเส้นทาง ซึ่งหากเป็นการเดินทางในเส้นทางสายเหนือ ได้ กลาง ตะวันออก อีสาน (จำนวน 2 คน+เคีกรถ 1 คน) สำหรับกรุงเทพฯ จะให้ (จำนวน 1 นาย+เคีกรถ 1 คน) ตามที่กำหนดไว้ เมื่อได้เงินสดเรียบร้อยแล้ว ก็จะนำมาแนบติดไว้กับใบสั่งงานขนส่งสินค้าเพื่อจ่ายให้แก่พนักงานในวันรุ่งขึ้น

2.5.3 การบรรทุกสินค้าขึ้นรถยนต์

1) การทำงานของฝ่ายขนส่งจะเริ่มขึ้นตั้งแต่เวลาประมาณ 05.00 น. ของวันรุ่งขึ้น โดยเจ้าหน้าที่ที่เข้าทำงานในช่วงเช้า จะนำใบสั่งงานขนส่งสินค้าพร้อมด้วยเงินสดที่จะมอบให้แก่พนักงานขับรถเพื่อใช้เป็นค่าใช้จ่ายในการเดินทางในแต่ละวัน โดยพิจารณาจากระยะทางการเดินทางที่มอบหมาย กล่าวคือ หากเป็นการขนส่งสินค้าในเขตกรุงเทพมหานครจะจ่ายเบี้ยเลี้ยงเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการเดินทางให้เป็นเงิน 100 บาท แต่หากเป็นการขนส่งสินค้านอกเขตกรุงเทพมหานคร จ่ายเบี้ยเลี้ยงให้แก่พนักงานขับรถเป็นจำนวนเงิน 200 บาท พร้อมอนุญาต ยกเว้นรายงานบางกลุ่มที่ออกเดินทางก่อน 05.00น. จะได้รับเบี้ยเลี้ยงและใบสั่งงานในตอนเย็นของวันก่อนออกเดินทางไปก่อนแล้ว

2) ประมาณ 06.00 น.พนักงานคลังสินค้าจะมารับเอกสารใบรายงานประจำวันพร้อมด้วยใบแจ้ง Group ที่ออกโดยทางแผนกเดินรถเพื่อใช้ในการจัดเตรียมสินค้าที่จะบรรทุกหลังจากนั้นพนักงานคลังสินค้าก็จะทำการคำนวณจำนวนยอดสินค้าทั้งหมด และนำรถยนต์มารอ ขึ้นสินค้าตามตารางคิวที่ได้ถูกกำหนดไว้ล่วงหน้าแล้ว

2.5.4 จัดเตรียม แยกประเภทสินค้าขณะขนถ่าย

1) พนักงานคลังสินค้าจะนำสินค้าทั้งหมดตามใบรายการสั่งซื้อ Picking Slip มารอไว้ที่บริเวณทางออกคลังสินค้า โดยจะต้องปฏิบัติตาม ดังนี้ เตรียมเอกสารสำหรับอุปกรณ์ที่จะต้องนำกลับคืนบริษัท อุปกรณ์ที่ใช้เป็นเครื่องทุ่นแรงในการเคลื่อนย้ายสินค้าลงจากรถยนต์ พร้อมลงชื่อผู้บันทึกการออกสินค้าจากคลังสินค้า เจ้าหน้าที่คลังสินค้าจะต้องดำเนินการ

- 2) ตรวจสอบความถูกต้องและส่งให้พนักงานขนส่งเซ็นรับ
- 3) รถยนต์แต่ละคันจะถูกเรียกเพื่อให้ไปจอดรอสั่งสินค้าตามช่องที่กำหนด
- 4) เมื่อรถยนต์เข้าจอดเทียบ ณ บริเวณที่จะขึ้นสินค้าแล้ว พนักงานขับรถยนต์บรรทุก และพนักงานคลังสินค้าจะทำการตรวจเช็ค พร้อมกันเพื่อตรวจสอบความถูกต้องก่อนออกเดินทาง ซึ่งการขนถ่ายสินค้าเข้าไปภายในรถจะกระทำให้แล้วเสร็จภายในเวลาไม่เกิน 45 นาที ในแต่ละรอบ โดยจะกำหนดโดยเจ้าหน้าที่ที่เรียกรถเข้าช่อง โดยในการขึ้นสินค้านั้น พนักงานขับรถยนต์ขนส่งสินค้า และ ผู้ช่วยพนักงานขับรถยนต์ขนส่งสินค้า จะจัดแยกสินค้า เพื่อความสะดวกในการขนส่งให้แก่แต่ละศูนย์ในกรณีที่การขนย้ายสินค้าจากคลังสินค้าเกิดขัดข้อง ทางแผนกเดินรถจะแจ้งให้พนักงานขับรถยนต์ขนส่งสินค้า และ ผู้ช่วยพนักงานขับรถยนต์ขนส่งสินค้า ได้ทราบ

2.5.5 มีการกำหนดมาตรการตรวจสอบสินค้าภายในรถขนส่งสินค้า มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

นอกจากหน้าที่ในการขับรถยนต์เพื่อขนส่งสินค้าแล้ว พนักงานขับรถยนต์ยังต้องมีหน้าที่ต่างๆดังต่อไปนี้อีกด้วย

- 1) พนักงานขับรถยนต์ขนส่งสินค้าและ ผู้ช่วยพนักงานขนส่งสินค้า จะทำการตรวจสอบสินค้าโดยใช้ Picking List ตรวจสอบยอดสินค้าว่าตรงกับที่ ทางคลังสินค้าได้จัดทำไว้หรือไม่
- 2) ในกรณีที่สินค้าไม่ครบตามจำนวน เนื่องจากสินค้าผลิตไม่ทันตามที่ลูกค้าสั่งในใบ TAX INVOICE / INVOICE / BILL เจ้าหน้าที่คลังสินค้า จะมีการตัดรายการสินค้าบางรายการออกก่อนที่จะนำสินค้าเข้ารถยนต์
- 3) แยกประเภทของสินค้าที่จะลงในลูกค้ารายแรกไม่ปะปนกัน เพื่อความสะดวกขนส่งให้ลูกค้า
- 4) สินค้าพร้อมที่จะส่งออก, รถยนต์พร้อมที่จะออก, พนักงานขับรถยนต์บรรทุกพร้อมที่จะออกเดินทาง

2.5.6 มีการกำหนดวิธีการในตรวจสอบสินค้าในขณะที่ส่งมอบให้ลูกค้า

1) มีการตรวจสอบความถูกต้องของสินค้าเมื่อรถยนต์ถึงที่ที่กำหนด โดยผู้รับสินค้าจะร่วมกับ พนักงานขับรถยนต์ขนส่งสินค้าเป็นผู้ตรวจสอบ ซึ่งเมื่อเห็นว่าถูกต้องตรงตามที่กำหนดแล้ว ผู้รับสินค้าก็จะลงชื่อรับสินค้า

2) มีการตรวจสอบจำนวนสินค้า โดย พนักงานขับรถยนต์ขนส่งสินค้าจะร่วมกับผู้รับสินค้า ทำการตรวจเช็คจากใบ TAX INVOICE/ INVOICE/BILL ซึ่งเมื่อครบตามจำนวนเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ผู้รับสินค้าก็จะเก็บใบ TAX INVOICE/ INVOICE/BILL ไว้เป็นหลักฐานในการชำระเงินต่อไป ซึ่งจะมีเอกสารบางส่วนถูกส่งไปยังส่วนบัญชี, และบางส่วนส่งไปยังฝ่ายขนส่ง เพื่อเก็บไว้เป็นหลักฐานต่อไป

2.5.7 ความรับผิดชอบของพนักงานขนส่งสินค้าในการขนส่งสินค้า

ในการขับรถยนต์ขนส่งสินค้านั้นนอกเหนือจากการทำหน้าที่ขับรถยนต์แล้ว พนักงานขับรถยนต์ยังต้องมีหน้าที่ในการดูแลสินค้าที่ขนส่งไปอีกด้วย

1) ในกรณีสินค้าไม่ครบจำนวน

(1) เมื่อสินค้าได้ถูกนำเข้ามาภายในรถยนต์แล้วจะถือเป็นความรับผิดชอบของพนักงานขับรถยนต์ขนส่งสินค้า และ ผู้ช่วยพนักงานขับรถยนต์ขนส่งสินค้าที่จะต้องรับผิดชอบสินค้าตามใบ TAX INVOICE/ INVOICE/BILL ดังกล่าว

(2) หากสินค้าขาดจำนวนภายหลังจากรถยนต์เดินทางไปถึงผู้รับสินค้าแล้วพนักงานขับรถยนต์ขนส่งสินค้าก็จะติดต่อกับมายังฝ่ายขนส่งเพื่อแจ้งให้ทราบ เพื่อทำการตรวจสอบไปยังคลังสินค้าทันทีว่าความผิดพลาดเกิดขึ้นจากสิ่งใด เพื่อหาผู้รับผิดชอบในการสูญหายของสินค้าดังกล่าว

2) มีการกำหนดมาตรการและวิธีการเมื่อรถยนต์ประสบปัญหาหรือเกิดเหตุขัดข้องในระหว่างการเดินทาง

(1) พนักงานขับรถยนต์ขนส่งสินค้าและผู้ช่วยพนักงานขับรถยนต์ขนส่งสินค้าจะต้องแจ้งกับมายังฝ่ายขนส่งในทันทีเพื่อแจ้งให้ทราบถึงอาการในเบื้องต้นเพื่อแจ้งให้ช่างได้ทราบถึงอาการที่เกิดขึ้น หากเป็นกรณีร้ายแรงและเป็นที่เกี่ยวไปในขณะที่สินค้ายังมีได้ส่งให้กับลูกค้ารายใดเลยก็จะมีการจัดให้นำรถยนต์ขึ้นไปถ่ายสินค้าในสถานที่ที่รถยนต์เสียพร้อมกับจัดให้มีเจ้าหน้าที่และช่างเพื่อออกไปดำเนินการซ่อมแซมทันที

(2) กรณีเกิดอุบัติเหตุในระหว่างการเดินทาง จะมีการปฏิบัติตามเอกสารเรื่อง การดำเนินการกรณีรถยนต์เสียระหว่างทาง หรือ ประสบอุบัติเหตุ

2.5.8 ตรวจสอบสภาพรถยนต์ภายหลังเสร็จสิ้นภารกิจในแต่ละเที่ยว

1) เมื่อพนักงานขับรถยนต์ขนส่งสินค้า นำรถยนต์กลับจากการส่งสินค้ามาถึงบริษัทเป็นที่เรียบร้อยแล้ว พนักงานขับรถยนต์ขนส่งสินค้าจะต้องแล้วนำอุปกรณ์ต่างๆที่ได้นำไปใช้ในการเดินทางกลับคืนยังบริษัทฯ

2) เนื่องจากกิจการขนส่งตามที่ได้ศึกษานี้ เป็นกิจการขนส่งผลิตภัณฑ์ประเภทอาหาร ฉะนั้นเมื่อพนักงานขับรถยนต์บรรทุกได้นำรถยนต์กลับเข้าบริษัทแล้วก็จะต้องนำรถยนต์เข้าล้างทำความสะอาดในโรงล้างรถที่กำหนดไว้ทุกเที่ยวภายหลังเสร็จสิ้นภารกิจ อีกทั้ง

3) ต้องนำรถยนต์เข้าเติมน้ำมันจนเต็มเพื่อเตรียมไว้สำหรับใช้ในเที่ยวการเดินทางในรอบต่อไป ซึ่งภายหลังจากที่ได้นำรถยนต์เข้าเติมน้ำมันดังกล่าวก็จะมีเจ้าหน้าที่มาทำการเปลี่ยนแผ่นบันทึกข้อมูล (TACHOGRAPH)⁸⁰ เพื่อนำข้อมูลที่ได้ไปบันทึกลงยังเครื่องคอมพิวเตอร์สำหรับใช้ในการตรวจการเดินทางในเที่ยวที่ผ่านมา ซึ่งวงจรการทำงานก็จะไปในลักษณะดังกล่าวนี้ ทุกครั้ง

4) จะต้องนำรถยนต์เข้าตรวจเช็คสภาพทั่วไปทุกเที่ยว โดยบันทึกลงในใบรายงานตรวจเช็คสภาพรถเมื่อรถยนต์กลับถึงโรงงาน ซึ่งถือเป็นการเสร็จสิ้นภารกิจในการขนส่งสินค้าในเที่ยวนั้น

จากขั้นตอนการปฏิบัติหน้าที่ของแรงงานที่ทำหน้าที่ในการขับรถยนต์ขนส่งสินค้า เห็นได้ว่านอกจากจะต้องทำหน้าที่ขับรถแล้วยังจะต้องทำหน้าที่ในการตรวจสอบสินค้าและจัดเรียงสินค้าในขณะที่สินค้ากำลังถูกบรรจุเข้าไปภายในรถยนต์ด้วย เพราะภายหลังจากที่สินค้าไปถูกบรรจุเข้าไปภายในรถยนต์เรียบร้อยแล้วความรับผิดชอบในการดูแลสินค้าในเที่ยวนั้นก็โอนไปยังพนักงานขับรถและทีมงานที่ร่วมเดินทางไปด้วยทันที ซึ่งหากมีความเสียหายหรือสูญหายไปของสินค้าพนักงานขับรถจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบในความเสียหายหรือสูญหายดังกล่าว

ดังนั้นในการศึกษาถึงสภาพการทำงานของแรงงานที่ทำหน้าที่ในการขับรถยนต์ขนส่งสินค้าประเภทรถยนต์บรรทุกนั้น นอกจากจะต้องพิจารณาในเรื่องสภาพการทำงานในการขับรถแล้วยังต้องพิจารณาถึงสภาพการทำงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง และอาจถือเป็นองค์ประกอบหนึ่งของการก่อให้เกิดการกระทำละเมิดบนท้องถนนได้

⁸⁰ TACHOGRAPH. เครื่องมือที่ใช้เพื่อตรวจสอบการเดินทางในแต่ละเที่ยวของการเดินทางที่ติดตั้งไว้ในรถยนต์บรรทุก.

2.5.9 สภาพความรับผิดเพื่อละเมิดจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากกิจการขนส่งทางบกโดยรถยนต์

การบังคับใช้กฎหมายลักษณะละเมิดในส่วนที่เกี่ยวกับความเสียหายที่เกิดขึ้นจากยานพาหนะของไทยนั้นมีมาตั้งแต่อดีต ก่อนใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ดังจะเห็นได้จากดั้งเดิมกฎหมายแพ่งมิได้แยกออกจากกฎหมายส่วนอาญา โดยเด็ดขาด ความรับผิดทางแพ่งส่วนใหญ่ยังคงรวมอยู่ในกฎหมายส่วนอาญา อาทิ ความรับผิดเพื่อความเสียหายต่อบุคคล จะใช้กฎหมายลักษณะวิวาท ลงปีสัป (มะเส็ง) มหาศักราช 1269 และพระอัยการพรมศักดิ์ จุลศักราช 955 (พ.ศ. 2136) ซึ่งเพิ่มเติมโดยฉบับ พ.ศ. 2297 บังคับ ส่วนความเสียหายต่อทรัพย์สินนั้นจะใช้ กฎหมายลักษณะโจรฉับ พ.ศ. 1910 และกฎหมายลักษณะเบ็ดเสร็จ ซึ่งจะรวมบทบัญญัติที่มีอายุต่างกัน บังคับ⁸¹

ครั้นเมื่อมีการแบ่งแยกกฎหมายส่วนอาญา และส่วนแพ่งออกจากกันโดยประกาศใช้กฎหมายลักษณะอาญา ตั้งแต่วันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2451 (ร.ศ.127) มาตรา 87 ความรับผิดส่วนแพ่ง และความผิดส่วนอาญาก็แยกจากกันโดยเด็ดขาด กฎหมายละเมิดเดิมยังคงเหลืออยู่ที่แต่เฉพาะละเมิดที่มีลักษณะเป็นการละเมิดทางแพ่งจริงซึ่งมีบัญญัติอยู่ในกฎหมายลักษณะเบ็ดเสร็จบางส่วน⁸² แต่เนื่องจากกฎหมายลักษณะเบ็ดเสร็จไม่อาจบังคับให้ผู้ก่อความเสียหายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เสียหายได้ ศาลไทยในสมัยนั้นจึงได้นำหลักกฎหมายของอังกฤษ ในเรื่องความประมาทเลินเล่อมาใช้วินิจฉัยในกรณีความเสียหายที่เกิดขึ้นจากยานพาหนะ ดังเนื้อหาในคำพิพากษาฎีกาที่วินิจฉัยไว้ก่อนมีประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่า การที่โจทก์ตั้งฟ้องคดีอุบัติเหตุทางยานพาหนะ ในรูปที่ว่าจำเลยหรือลูกจ้างของจำเลยประมาทเลินเล่อในการขับรถยนต์ทำให้โจทก์ได้รับบาดเจ็บ จำเลยต้องรับผิดในการกระทำของตนเองและของลูกจ้างของตนด้วย⁸³

เป็นที่ทราบกันดีอยู่แล้วว่ากิจการด้านขนส่งทางบกโดยรถยนต์นั้น เป็นกิจการที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อประชาชนหรือบุคคลภายนอกได้โดยตรงตลอดเวลา หลายครั้งพบว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทำให้มีผู้เสียชีวิต และผู้ที่ได้รับบาดเจ็บเป็นจำนวนมากนั้น ซึ่งภายหลังจากการเกิดอุบัติเหตุทุกครั้งบุคคลทั่วไปก็จะมองถึงความประมาทเลินเล่อของลูกจ้างซึ่งผู้ขับรถยนต์เป็นอันดับแรกว่าเป็นต้นเหตุของการก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น โดยที่มิได้พิจารณาไปถึงเหตุอื่นๆ ที่อาจเป็นต้นเหตุหรือมีส่วนร่วมที่น่าจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุของความเสียหายขึ้น ไม่ว่าจะเป็นเพราะ

⁸¹ ร.แสงกาด์. เล่มเดิม. หน้า 123 - 124, 132 - 133.

⁸² แหล่งเดิม.

⁸³ วันชัย ศศิโรจน์. (2525). กฎหมายเกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายต่อบุคคลที่เกิดจากอุบัติเหตุทางยานยนต์. หน้า 3.

1. ช่องว่างของกฎหมาย
2. สภาพความบกพร่องของระบบการจัดการงานขนส่งของผู้ประกอบกิจการ
3. สภาพความบกพร่องของอุปกรณ์กลไกภายในตัวรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่ง

ซึ่งสาเหตุต่างๆตามที่กล่าวมาข้างต้นนี้อาจเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้กิจการด้านขนส่ง โดยรถยนต์ของประเทศไทยได้รับการพัฒนาไปอย่างเชื่องช้า และถูกประชาชนส่วนใหญ่มองในแง่ลบ มาโดยตลอด ซึ่งจะได้อีกกล่าวต่อไป

บทที่ 3

มาตรการทางกฎหมายในการกำหนดความรับผิดเพื่อละเมิดของ นายจ้างและหน่วยงานของรัฐ

ในบทนี้จะได้ทำการศึกษาความรับผิดเพื่อละเมิดที่มีผลกับกิจการของนายจ้างและหน่วยงานของรัฐต่อการกระทำของลูกจ้างในทางการที่จ้าง และเจ้าหน้าที่ในการปฏิบัติหน้าที่ ที่เกิดขึ้นกับกิจการขนส่งโดยรถยนต์ตามกฎหมายของไทย และของต่างประเทศ เพื่อที่จะได้ทราบถึงแนวความคิดความรับผิดเพื่อการกระทำของผู้อื่นและที่มาของการบัญญัติกฎหมายดังกล่าว

3.1 เจื้อนไขความรับผิดของนายจ้างตามกฎหมายแพ่งในต่างประเทศ

หลักความรับผิดเพื่อการกระทำของบุคคลอื่นเป็นหลักกฎหมายที่กำหนดขึ้นเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้เสียหาย¹ เพื่อให้ได้รับการเยียวยาในความเสียหายที่เป็นผลมาจากการกระทำละเมิด กล่าวคือ เป็นหลักการที่บัญญัติขึ้นมาเพื่อเป็นการเพิ่มทางเลือกให้แก่ผู้เสียหายในการที่จะเลือกดำเนินคดีกับผู้กระทำละเมิดหรือนายจ้าง²

3.1.1 ประเทศอังกฤษ หลักความรับผิดเพื่อละเมิดจากการกระทำของผู้อื่น หรือ Vicarious Liability เป็นความรับผิดของนายจ้างเพื่อการกระทำละเมิดของลูกจ้าง ที่ถือเป็นหลักที่ว่า การกระทำของลูกจ้างนั้นนายจ้างจะต้องไม่ได้เป็นผู้กระทำละเมิดด้วย เพราะหากนายจ้างมีส่วนร่วมในการกระทำละเมิดด้วยแล้ว ความรับผิดดังกล่าวจะไม่ถือว่าเป็นการกระทำผิดเพื่อการกระทำของผู้อื่น แต่จะถือว่าเป็นความรับผิดเพื่อการกระทำของตนเองแทน จึงเห็นได้ว่าหลักความรับผิดเพื่อการกระทำของบุคคลอื่นในระบบกฎหมายของประเทศอังกฤษมีลักษณะที่ในการพิจารณาที่ไม่แตกต่างกับระบบกฎหมายของประเทศไทย กล่าวคือ ความรับผิดเพื่อละเมิดที่ลูกจ้างได้กระทำนั้นนายจ้างจะต้องมิได้มีส่วนผิด หรือเป็นผู้กระทำผิดด้วย ดังนั้นในการนำสืบความรับผิดตาม

¹ Paula Gillker and Silas Beckwith. Tort(London:Sweet & Maxwell,2000),P.172. (อ้างถึงใน ฐิติกันต์ เหลืองสุภาพรกุล. (2548). ความรับผิดของตัวการในการกระทำละเมิดของตัวแทน : ศึกษากรณีการเกิดสัญญาตัวแทน. หน้า 50.)

² แหล่งเดิม.

หลักความรับผิดเพื่อบุคคลอื่น กฎหมายอังกฤษจึงกำหนดให้ผู้เสียหายเป็นผู้มีหน้าที่พิสูจน์ความรับผิดของนายจ้างโดยจะต้องเข้าเงื่อนไขดังนี้คือ

- 1) นายจ้างและลูกจ้างจะต้องมีความสัมพันธ์ลักษณะที่เป็นนายจ้างและลูกจ้าง
- 2) ลูกจ้างได้กระทำความผิดต่อบุคคลอื่น
- 3) ในขณะที่กระทำละเมิดลูกจ้างได้กระทำการไปในทางการที่จ้าง³

3.1.2 ประเทศฝรั่งเศส ความรับผิดในการกระทำของผู้อื่นในส่วนที่เกี่ยวกับความรับผิดของนายจ้างในการกระทำของลูกจ้างในประเทศฝรั่งเศสนั้น ได้นำแนวคิดหลายทฤษฎีมาอธิบาย อาทิ

3.1.2.1 ทฤษฎีความผิด (Fault) ถือว่าบุคคลจะต้องรับผิดชดใช้ค่าสินไหมทดแทนต่อเมื่อได้กระทำความผิดแล้วก่อให้เกิดความเสียหาย ซึ่งจะต้องมีการพิสูจน์ความผิดของผู้กระทำในทุกรูปแบบ โดยผู้ที่กระทำละเมิดจะไม่ต้องรับผิดหากผู้เสียหายไม่สามารถพิสูจน์การกระทำผิดของผู้กระทำละเมิดได้

3.1.2.2 ทฤษฎีรับภัย (Risk), (Théorie du risqué) โดยหลักการในทฤษฎีรับภัยดังกล่าวเห็นว่า หลักเกณฑ์แห่งความรับผิดทางละเมิดนั้น ไม่จำเป็นที่ผู้ละเมิดจะต้องกระทำความผิดด้วยเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นและรู้ว่าผู้ใดเป็นผู้ทำหรือผู้ก่อความเสียหายแล้ว ก็ควรถือว่าผู้นั้นเป็นผู้ละเมิดไม่ว่าการกระทำที่ก่อความเสียหายนั้นจะผิดหรือถูก⁴ โดยทฤษฎีรับภัยดังกล่าวนี้ได้อธิบายถึงปัญหาในเรื่องความรับผิดในการกระทำของผู้อื่นในส่วนที่เกี่ยวกับความรับผิดของนายจ้างและลูกจ้าง โดยใช้ชื่อว่า “นายและผู้บังคับบัญชารับผิดเนื่องมาจากการกระทำของคนใช้และเสมียน”⁵ ซึ่งเป็นไปตามประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศส มาตรา 1384 ที่ได้กล่าวไว้ตอนหนึ่งว่า “นายและผู้บังคับบัญชายอมรับผิดต่อความเสียหายเนื่องมาจากคนใช้และเสมียนได้ก่อขึ้นในตำแหน่งหน้าที่นั้น” [THE FRENCH CIVIL CODE CHAPTER II. OF TORTS AND QUASI-TORTS Art.1384 “Masters and employers are responsible for the damage caused by their pupils or apprentices connection with the duties attached to their employment.”] โดยได้มีการกำหนดหลักเกณฑ์เพื่อใช้ในการพิจารณาออกเป็น 4 ประการ คือ⁶

1. นายจ้างจะต้องมีอำนาจบังคับบัญชา (subordination) เหนือเสมียนนั้น
2. เสมียนผู้ที่อยู่ใต้บังคับบัญชาจะต้องทำการเพื่อประโยชน์ของผู้บังคับบัญชา
3. คนใช้และเสมียนได้กระทำการที่ก่อความเสียหายที่เป็นความผิด

³ ณัฐกานต์ เหลืองสุภาพรกุล. เล่มเดิม. หน้า 61

⁴ จี๊ด เศรษฐบุตร. เล่มเดิม. หน้า 105.

⁵ แหล่งเดิม.

⁶ จี๊ด เศรษฐบุตร. หน้าเดิม.

4. การกระทำของคนใช้และเสมียนนั้นเป็นการกระทำในตำแหน่งหน้าที่

ความรับผิดชอบในการกระทำของผู้อื่นตามกฎหมายของฝรั่งเศสนั้นมีบัญญัติไว้ในมาตรา 1384 วรรคแรก และวรรค 5 ซึ่งวรรคแรกมีใจความดังนี้ “บุคคลใดต้องรับผิดชอบไม่เพียงแต่ความเสียหายที่ตนได้ก่อขึ้นโดยการกระทำของตนเองเท่านั้น ยังต้องรับผิดชอบในการกระทำของบุคคลอื่นซึ่งตนต้องรับผิดชอบและทรัพย์สินที่ตนได้ควบคุมดูแลอีกด้วย”[On est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde.⁷

วรรค 5 มีความว่า “นายจ้างและผู้บังคับบัญชาต้องรับผิดชอบในความเสียหาย ซึ่งลูกจ้างและผู้อยู่ใต้บังคับบัญชาของตนได้ก่อขึ้นในหน้าที่ที่ได้จ้างมา”[Les maîtres et les commettants (sont responsables), du dommage causé par leurs domestiques et préposés dans les fonctions auxquelles ils les ont employés;]⁸ คำว่า “ผู้บังคับบัญชา” ตามกฎหมายฝรั่งเศสมีความหมายกว้าง โดยได้รวมความหมายของคำว่า “นายจ้าง” เอาไว้ด้วย ส่วนคำว่า “ผู้ใต้บังคับบัญชา”(préposé) ก็มีความหมายกว้างกว่าคำว่า “ลูกจ้าง” กล่าวคือ แม้ไม่มีสัญญาจ้างแรงงานก็อาจเป็นผู้อยู่ใต้บังคับบัญชาได้⁹ ซึ่งแตกต่างจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทยที่การเป็นลูกจ้างและนายจ้างนั้นจะเกิดขึ้นได้จากนิติกรรมเท่านั้น จึงทำให้เห็นแนวคิดเกี่ยวกับเรื่องความรับผิดจากการกระทำของลูกจ้างในระบบกฎหมายของฝรั่งเศสที่ถือได้ว่า นายจ้างเป็นผู้ผิดเพราะถือว่าคนใช้(ลูกจ้าง)เป็นมือของนายจ้างที่ยื่นออกไป ซึ่งในกฎหมายของฝรั่งเศสไม่มีบทบัญญัติให้นายจ้างสามารถไล่เบี้ยเอาจากลูกจ้างได้ แต่กฎหมายไทยนั้นถือว่าลูกจ้างเท่านั้นเป็นผู้กระทำความผิด นายจ้างไม่ได้กระทำความผิดด้วย แต่กฎหมายต้องการให้นายจ้างมาร่วมรับผิดชอบด้วยเท่านั้น ซึ่งหลักการดังกล่าวนี้เห็นได้ชัดในกรณีที่กฎหมายไทยให้สิทธินายจ้างไล่เบี้ยลูกจ้างได้จนเต็มจำนวน แต่ในกฎหมายฝรั่งเศสไม่มีบทบัญญัติให้ไล่เบี้ยลูกจ้างได้

3.1.3 ประเทศเยอรมัน ความรับผิดเพื่อการกระทำของผู้อื่นในส่วนที่เกี่ยวกับนายจ้าง และลูกจ้างนั้นเป็นไปตามมาตรา 831 ประมวลกฎหมายแพ่ง โดยมีใจความว่า “บุคคลใดจ้างผู้อื่นทำงานอย่างใดๆ จะต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหาย ซึ่งผู้รับจ้างได้ก่อขึ้นโดยมิชอบด้วยกฎหมายแก่บุคคลภายนอกในการปฏิบัติงานที่จ้าง หน้าที่ที่จะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนย่อมจะไม่เกิดขึ้น ถ้าหากผู้ว่าจ้างได้ใช้ความระมัดระวังตามธรรมดาในการเลือกผู้รับจ้าง และเมื่อผู้ว่าจ้างได้

⁷ ไพจิตร บุญญพันธ์ ข เล่มเดิม. หน้า 63.

⁸ แหล่งเดิม.

⁹ แหล่งเดิม.

จัดหาเครื่องมือเครื่องใช้ หรือควบคุมการที่ว่าจ้างได้ใช้ความระมัดระวังตามธรรมดาเกี่ยวกับการจัดหาหรือ การควบคุมงานที่ว่าจ้างดังว่ำนั้นด้วย หรือความเสียหายย่อมจะเกิดมีขึ้น แม้จะได้ใช้ความระมัดระวังถึงเพียงนั้นก็ตาม”[A person who employs another to do any work is bound to compensate for damage which the other unlawfully causes to a third party in the performance of his work. The duty to compensate does not arise if the employer has exercised ordinary care in the choice of the employee, and, where he has to supply appliances or implements or to superintend the work, has also exercised ordinary care as regards such supply or superintendence, or if the damage would have arisen; notwithstanding the exercise of such care.]¹⁰ ต่อมาได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมในเนื้อหาบางประการในปัจจุบันเป็น [Section 831 (1) A person who uses another person to perform a task is liable to make compensation for the damage that the other unlawfully inflicts on a third party when carrying out the task. Liability in damages does not apply if the principal exercises reasonable care when selecting the person deployed and, to the extent that he is to procure devices or equipment or to manage the business activity, in the procurement or management or if the damage would have occurred even if this care had been exercised.]¹¹ จากบทบัญญัติดังกล่าวทำให้เห็นหลักการที่สำคัญคือ ความรับผิดของนายจ้างในการกระทำของลูกจ้าง ถือว่าเป็นความรับผิดที่ตั้งอยู่บนพื้นฐานของความผิด (Liability based on fault) โดยที่กฎหมายเยอรมันไม่ได้พิจารณาว่าการกระทำของลูกจ้างนั้นเป็น “ความผิด”หรือไม่ กล่าวคือ แม้ลูกจ้างจะไม่ได้ตั้งใจหรือประมาทเลินเล่อก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่น นายจ้างก็ต้องรับผิดชอบถ้านายจ้างไม่สามารถพิสูจน์หักล้างข้อสันนิษฐานของกฎหมายได้ ความรับผิดของนายจ้างจะ ได้แก่ ความรับผิดในส่วนที่เกี่ยวกับการจัดหาลูกจ้างที่มาทำงาน ในการจัดหาเครื่องมือในการทำงาน หรือบกพร่องในการควบคุมบัญชา ซึ่งหากนายจ้างสามารถพิสูจน์ได้ว่าได้ใช้ความระมัดระวังในการเลือก อบรม หรือควบคุมบังคับบัญชาลูกจ้าง นายจ้างก็อาจไม่ต้องรับผิด¹²

จากที่กล่าวมาข้างต้นจึงทำให้เห็นความแตกต่างของแนวความคิด และทฤษฎีทางกฎหมายในส่วนที่เกี่ยวกับความรับผิดเพื่อการกระทำของผู้อื่น ที่เป็นความรับผิดของนายจ้างต่อการกระทำของลูกจ้างที่ได้กระทำไปในทางการที่ว่าจ้างในระบบกฎหมายของฝรั่งเศส และระบบกฎหมายของเยอรมัน กับระบบกฎหมายของไทยว่ามีความแตกต่างกัน ซึ่งแนวคิดที่แตกต่างกัน

¹⁰ แหล่งเดิม.

¹¹ World Legal Information Institute. Nov, 14, 2007, from http://www.Gesetze-im-internet.de/englisch_bgb/englisch_bgb.html#Section%20823

¹² สุนทร เล็กสกุลไชย. เล่มเดิม. หน้า 18.

ดังกล่าวนั้นส่งผลกระทบต่อไปถึงสิทธิในการไล่เบี่ยเอาแก่ผู้กระทำละเมิด หรือก่อให้เกิดความเสียหายว่า จะสามารถไล่เบี่ยได้จนเต็มจำนวนหรือบางส่วน ซึ่งยังมีความเห็นไม่ลงรอยกันนัก สำหรับประเด็นในเรื่องดังกล่าวนี้ ได้มีผู้ทำการศึกษาไว้แล้ว¹³ ผู้เขียนจึงไม่ขอกล่าวถึงในประเด็นนี้อีก แต่จะขอกล่าวเฉพาะแต่ประเด็นเรื่องความรับผิดชอบในส่วนของนายจ้าง เปรียบเทียบกับความรับผิดชอบหน่วยงานของรัฐในกิจการบางประเภท โดยเฉพาะกิจการขนส่ง โดยรถยนต์เท่านั้น

สำหรับประเด็นเรื่องความรับผิดชอบของนายจ้างในผลแห่งละเมิดที่ลูกจ้างได้กระทำไป ในทางที่ว่าการที่จ้างนั้น เนื่องจากในปัจจุบันนี้โลกมีวิวัฒนาการที่ทันสมัยไปเป็นอันมาก ไม่ว่าจะเป็นเรื่องเศรษฐกิจและสังคม และเทคโนโลยี จึงเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้นักนิติศาสตร์ของต่างประเทศ ได้ให้ความเห็นว่า ไม่ควรให้นายจ้างมีสิทธิไล่เบี่ยจากลูกจ้างอีกต่อไป ถ้าหากการกระทำละเมิดของลูกจ้างได้กระทำไปในทางที่จ้างและกระทำไปโดยประมาทเลินเล่ออย่างธรรมดา โดยไม่ถึงกับจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง โดยถือว่าการที่ลูกจ้างปราศจากความระมัดระวังตามสมควรแก่กรณีจนเป็นเหตุให้เกิดละเมิดขึ้นนั้น น่าจะถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของภาวะความเสี่ยงภัยทางธุรกิจของนายจ้าง (part of the employer's business risk) ซึ่งนายจ้างต้องรับผิดชอบแต่ลำพัง เช่นเดียวกับการที่คลังสินค้าถูกไฟไหม้เสียหาย หรือธุรกิจการค้าของคนต้องประสบความล้มเหลวอย่างหนึ่งอย่างใด¹⁴

สำหรับผู้ศึกษาเห็นว่า เนื่องจากสภาพการณ์ในปัจจุบันปรากฏว่ามีอาชีพต่างๆเกิดขึ้นมากมาย ซึ่งมีความสลับซับซ้อนและมีเทคโนโลยีขั้นสูงที่ยากต่อการที่ลูกจ้างจะเป็นผู้พิสูจน์ ถึงความเสียหายที่เกิดขึ้น แต่ในขณะที่ลูกจ้างยังคงต้องทำหน้าที่และเชื่อฟังในการบังคับบัญชาของผู้เป็นนายจ้าง โดยไม่อาจขัดขืนหรือต่อรองได้ สาเหตุประการหนึ่งก็อาจเป็นผลมาจากความเชื่อที่มีสืบต่อกันมาในอดีตว่า นายจ้างเป็นผู้มีบุญคุณต่อลูกจ้าง ส่วนลูกจ้างนั้นเปรียบเสมือนเป็นผู้ที่มาพึ่งบุญของนายจ้าง ดังนั้นในเรื่องของการบริหารจัดการองค์กรนั้นจึงเป็นหน้าที่ของนายจ้างแต่ผู้เดียว¹⁵ จะมีบ้างที่ให้ลูกจ้างเข้ามามีส่วนร่วมในการเสนอแนะในเรื่องที่เกี่ยวกับการบริหารงาน แต่ก็มีจำนวนน้อยมาก ดังนั้นหากลูกจ้างไม่ปฏิบัติตามคำสั่งตามที่นายจ้างมอบหมายก็อาจถูกเลิกจ้างหรือไล่ออกจากงาน ที่สร้างผลกระทบต่อแก่ครอบครัวของตนเองได้ในอนาคต ดังจะเห็นได้จากงานด้านขนส่งโดยรถยนต์ ที่มีลักษณะของการทำงานซึ่งอาจสร้างผลกระทบต่อสังคมโดยรวมอย่างรุนแรงได้ตลอดเวลา ในขณะที่หน่วยงานของรัฐเองก็ยังไม่สามารถหามาตรการใดๆมาเพื่อคุ้มครอง

¹³ แผลงเคิม.

¹⁴ John G Fleming, The law of torts (Sydney: The law book co. Ltd, 1971).p. 641-643 (อ้างถึงในสุนทร เล็กสกุลไชย. (2523). สิทธิไล่เบี่ยของนายจ้างที่มีต่อลูกจ้างในกรณีลูกจ้างกระทำละเมิด. หน้า34.)

¹⁵ วิชัย เอื้ออังกณากุล. (2523). อำนางบังคับบัญชาของนายจ้าง. หน้า 26.

บุคคลภายนอก หรือแม้แต่ตัวลูกจ้างผู้กระทำละเมิดเท่าที่ควร ซึ่งผู้เขียนจะได้นำเสนอให้เห็นถึงสภาพการณ์ทำงานและปัญหาต่างๆ ต่อไป

3.2 เงื่อนไขความรับผิดชอบของนายจ้างตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทย

อาจกล่าวได้ว่ากฎหมายลักษณะละเมิดของไทยแต่เดิมนั้นเป็นกฎหมายเฉพาะเรื่องที่กำหนดความผิดเป็นลักษณะๆ ไป โดยพัฒนามาจากจารีตประเพณีเดิม ที่ยอมรับสิทธิในการแก้แค้นที่กระเจายกันอยู่ในกฎหมายลักษณะต่างๆ เช่น กฎหมายลักษณะโจร กฎหมายลักษณะเบียดเสียด กฎหมายลักษณะอาชญาหลวง พระราชกำหนดต่างๆ และได้พัฒนาสืบต่อกันมาตั้งแต่สมัยสุโขทัย ยุชยา จนถึงสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น แม้จะได้มีการชำระสะสางกฎหมายในสมัยรัชกาลที่ 1 ที่เรียกว่า “กฎหมายตราสามดวง” แนวคิดเชิงกฎหมายก็ยังคงเป็นไปตามแนวทางในกฎหมายสมัยกรุงศรีอยุธยาอยู่นั่นเอง¹⁶

จนกระทั่งถึงในช่วงสมัยรัชกาลที่ 2,3 การติดต่อค้าขายกับต่างประเทศเป็นไปอย่างกว้างขวางแต่การพัฒนากฎหมายเพื่อมารองรับกับสัญญาต่างๆ ที่ได้ทำขึ้นกับชาวต่างชาตินั้น เป็นไปอย่างล่าช้าไม่ทันต่อสภาพของการเปลี่ยนแปลง ทำให้การทำสัญญากับต่างชาติในช่วงเวลาดังกล่าวไม่สามารถดำเนินการให้สำเร็จได้ จนกระทั่งในสมัยรัชกาลที่ 4 จึงได้โปรดเกล้าฯ ให้มีการปรับปรุงกฎหมายขึ้นใหม่อันเป็นผลสืบเนื่องมาจาก “สนธิสัญญาเบาริง” ที่ประเทศไทยได้ทำไว้กับประเทศอังกฤษ นอกจากนั้นยังมีความมุ่งหมายเพื่อให้ทัดเทียมกับกฎหมายของประเทศตะวันตก เฉพาะอย่างยิ่งปัญหาในเรื่องสิทธิสภาพนอกอาณาเขต ด้วยเหตุนี้พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 จึงได้ทรงโปรดเกล้าฯ ให้มีการจัดระบบกฎหมายและระบบการศาลขึ้นใหม่ นอกจากนั้นยังมีการตั้งกระทรวงยุติธรรมและก่อตั้งโรงเรียนกฎหมายขึ้นในช่วงเวลาดังกล่าวนี้เอง ทั้งยังได้โปรดเกล้าฯ ให้มีการร่างกฎหมายลักษณะอาญา ร.ศ. 127 ขึ้นใช้ใน พ.ศ. 2441 ซึ่งนับเป็นประมวลกฎหมายฉบับแรกของไทยที่มีลักษณะเป็นแบบประมวลกฎหมายสมัยใหม่อย่างตะวันตก หลังจากนั้นพระองค์ได้ทรงแต่งตั้งคณะกรรมการร่างประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ขึ้น และได้มีการแก้ไขประมวลกฎหมายดังกล่าวอย่างจริงจังในสมัยรัชกาลที่ 6¹⁷

วิวัฒนาการของการร่างประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทยในอดีตนั้น ก็เป็นผลสืบเนื่องมาจากปัญหาที่ชาวต่างชาติในสมัยนั้น ไม่ยอมรับในระบบกฎหมายของไทย เนื่องจากเห็น

¹⁶ เพชรน้อย สรรคนรานุรักษ์. (2533). ความมิชอบด้วยกฎหมายในละเมิด : ศึกษาในแง่ประวัติศาสตร์ และหลักกฎหมายเปรียบเทียบ. หน้า 8.

¹⁷ แหล่งเดิม.

ว่ามีความล้าสมัยและป่าเถื่อน พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 จึงทรงโปรดเกล้าฯ ให้มีการจัดระบบกฎหมายขึ้นมาใหม่ ในช่วงแรกได้มีการจัดทำกฎหมายอาญาขึ้นมาก่อน โดยเสร็จในกรมฯ ได้นำประมวลกฎหมายอาญาของอินเดียที่ประเทศอังกฤษได้จัดทำขึ้นโดยนำประมวลกฎหมายอาญาของตนมาเป็นต้นแบบ เพื่อใช้ในการศึกษาและเปรียบเทียบในการร่างกฎหมายลักษณะอาญา ร.ศ. 127 ของไทย

ส่วนกฎหมายแพ่งนั้นเดิมทีเป็นการร่างโดยกรรมการร่างกฎหมายชาวฝรั่งเศส ที่พยายามสร้างรูปแบบและระบบกฎหมายขึ้นมาใหม่ แต่ประสบปัญหาว่าไม่สามารถทำให้เข้าใจได้ ใช้เวลาการร่างอยู่นานแต่ก็ไม่สามารถร่างกฎหมายแพ่งได้สำเร็จ สุดท้ายพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 จึงได้ทรงโปรดเกล้าฯ แต่งตั้งกรรมการร่างขึ้นมาใหม่ กรรมการร่างชุดใหม่จึงได้นำประมวลกฎหมายแพ่งของญี่ปุ่น มาเป็นต้นแบบในการร่างประมวลกฎหมายแพ่งของไทย เนื่องจากเห็นว่าประมวลกฎหมายแพ่งของญี่ปุ่นนั้นมีลักษณะที่เข้าใจง่าย และเป็นประมวลกฎหมายที่นำมาจากประมวลกฎหมายของเยอรมันที่มีใช้กันมาเป็นเวลานานถึง 100 ปีมาแล้ว แต่เพื่อไม่ให้เป็นการเสียหน้าใจแก่ชนชาติฝรั่งเศสซึ่งเข้าร่วมเป็นกรรมการร่างประมวลกฎหมายแพ่งในขณะนั้นด้วย จึงยังคงรูปแบบกฎหมายของฝรั่งเศสไว้บางตอน นับแต่นั้นมาประมวลกฎหมายของไทยจึงได้เปลี่ยนจาก (Civil Code) อย่างฝรั่งเศส มาเป็นแบบ (Pandect Code) แบบเยอรมัน(บันทึกคำสัมภาษณ์พระยามานวราชเสวี)¹⁸

สำหรับประวัติการร่างพระราชบัญญัติมาตรา 420 – 422 และมาตรา 449 ถึง 452 แห่ง ป.พ.พ ซึ่งเป็นบทบัญญัติเกี่ยวกับความรับผิดชอบด้วยกฎหมายในละเมิดนั้น ได้มีการร่างขึ้นในหลายรูปแบบ โดยเป็นการร่าง ป.พ.พ. บรรพ 1-2 ฉบับ พ.ศ. 2468 และร่าง ป.พ.พ. บรรพ 1-2 ที่ใช้กันอยู่ในปัจจุบัน

การร่าง ป.พ.พ. บรรพ 1-2 ฉบับ พ.ศ. 2466 เดิมได้มีการยกร่างขึ้นเป็นแผนก 4 มิฉฉากรรม มาตรา 120 -137 แยกเป็น

หมวด 1: ความรับผิดชอบในมิจฉากรรม

หมวด 2: อดโตปการ

หมวด 3: ป้องกันชอบด้วยกฎหมาย คำสั่งชอบด้วยกฎหมายความจำเป็น¹⁹

¹⁸ เพชรน้อย สรรคบุรุษรักษ์. เล่มเดิม. หน้า 10 - 11

¹⁹ กองกรรมการชำระประมวลกฎหมาย. (2464, กั้นยาชน). คำแปลร่าง ป.พ.พ. บรรพว่าด้วยพันธะกรรม. หน้า 34 - 38.

ต่อมาได้มีการแก้ไขมาตรา 120 126 127 128 และมาตรา 131 ใหม่ โดยการแก้ไขมาตรา 120 และได้นำหลักเกณฑ์ในประมวลกฎหมายแพ่งเยอรมัน มาตรา 823 มาใช้เป็นแบบอย่าง เมื่อได้แก้ไขเพิ่มเติมเสร็จจึงได้มีการประกาศใช้ ป.พ.พ. ในปี 2466 โดยที่มีการเปลี่ยนแปลงเลขมาตราเป็น 186-203 แบ่งเป็น หมวด 1: ความจะต้องใหม่เพราะละเมิด หมวด 2: ยึดตัวเอง ป้องกันชอบด้วยกฎหมาย คำสั่งชอบด้วยกฎหมายความจำเป็น

สำหรับการร่าง ป.พ.พ. บรรพ 1-2 ฉบับปัจจุบันหลังจากที่ ป.พ.พ. ฉบับ พ.ศ. 2466 ประกาศใช้แล้ว ปรากฏว่ายังมีผู้เห็นว่า ป.พ.พ. ฉบับดังกล่าวยังมีข้อบกพร่องอยู่ในอีกหลายประการ จึงได้มีการพิจารณาให้ทำการตรวจชำระ บรรพ 1-2 ขึ้นมาใหม่ และทำการประกาศใช้ ป.พ.พ. บรรพ 1-2 ใหม่ในปี พ.ศ. 2468 โดยนำบทบัญญัติในเรื่องละเมิดไปไว้ในลักษณะ 5 เริ่มตั้งแต่มาตรา 420 ถึง 452

ในส่วนของบทบัญญัติที่ใช้เป็นต้นร่างของมาตรา 425 และมาตรา 426 พบว่ามาตรา 425 เดิมเป็นของกรมร่างกฎหมายซึ่งร่างครั้งแรกในปี พ.ศ. 2465 อยู่ในแผนก 4 เรื่อง มิจฉากรรม หมวด 1 ความรับผิดชอบในมิจฉากรรม มาตรา 122 บัญญัติว่า “ผู้ใช้ต้องรับผิดชอบร่วมกันกับผู้ใช้ในผลแห่งมิจฉากรรมซึ่งผู้รับใช้ได้กระทำไปในเขตงานที่รับใช้นั้น”²⁰ ต่อมาได้มีการร่างมาตรานี้ขึ้นใหม่ (พ.ศ. 2468) และแก้ไขเพิ่มเติมเปลี่ยนแปลงเลขมาตรา 188 189 และ 190 ซึ่งที่ประชุมได้ตรวจร่างมาตราเหล่านี้แล้วกรรมการบางท่านเห็นว่า มาตรา 188 ควรจะแยกข้อความในมาตรานี้เป็น 2 มาตราต่างหากคือ ว่าด้วยความรับผิดชอบของบิดามารดาฯ ผู้อนุบาลของผู้ไร้ความสามารถโดยไม่มีสัญญาผูกพันอย่างหนึ่ง กับความรับผิดชอบของครูบาอาจารย์ฯ มูลของนายจ้าง ฯลฯ ของบุคคลผู้ไร้ความสามารถโดยมีสัญญาผูกพันอีกอย่างหนึ่ง ส่วนมาตรา 189 ซึ่งเป็นเรื่องของความรับผิดชอบของนายจ้างที่มีต่อบุคคลภายนอกในผลแห่งละเมิดที่ถูกจ้างได้กระทำไปในทางการที่จ้างนั้น ที่ประชุมกันเห็นว่าถ้อยคำในร่างเดิมคืออยู่แล้วจึงตกลงกันไม่แก้ไข²¹

บทบัญญัติในมาตรา 189 ซึ่งต่อมาได้มีการปรับเปลี่ยนเป็นมาตรา 425 นั้นเป็นบทบัญญัติที่มาจากประมวลกฎหมายเยอรมัน มาตรา 831 และประมวลกฎหมายแพ่งญี่ปุ่น มาตรา 715 ส่วนมาตรา 426 นั้นมาจากประมวลกฎหมายแพ่งญี่ปุ่น มาตรา 715 วรรค 3 และกฎหมายลักษณะหนี้ สวิส มาตรา 55 วรรค 2

สำหรับกฎหมายแพ่งญี่ปุ่น มาตรา 715 นี้มาจากกฎหมายแพ่งเยอรมัน มาตรา 709 716 831 และมาตรา 840 (2) และกฎหมายลักษณะหนี้สวิส มาตรา 55 มีที่มาจากกฎหมายแพ่งเยอรมัน

²⁰ กองกรรมการชำระประมวลกฎหมาย. (2464). รายงานการประชุมกรรมการร่างกฎหมาย. หน้า 34

²¹ สุนทร เล็กสกุลไชย. เล่มเดิม. หน้า 17

มาตรา 831 และ มาตรา 840 โดยประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 426 นี้ร่างเดิมคือ มาตรา 190 และที่ประชุมได้ตรวจร่างมาตรานี้ในปี พ.ศ. 2468 และเห็นว่าถ้อยคำในร่างเดิมนี้อยู่แล้ว จึงตกลงที่จะไม่ได้แก้ไข²² ดังนั้นทั้งมาตรา 425 และมาตรา 426 ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทยจึงได้ใช้สืบต่อกันมาจนถึงปัจจุบัน

3.2.1 ความรับผิดชอบของนายจ้างตาม มาตรา 425

ความรับผิดชอบในทางละเมิดของนายจ้างต่อการกระทำของลูกจ้างในทางการที่จ้างตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทยนั้น มีบัญญัติอยู่ในมาตรา 425 ที่บัญญัติว่า “นายจ้างต้องร่วมกันรับผิดชอบกับลูกจ้างในผลแห่งละเมิดซึ่งลูกจ้างได้กระทำไปในทางการที่จ้าง” ซึ่งจากการศึกษาพบว่า เป็นบทบัญญัติที่นำมาจากประมวลกฎหมายแพ่งเยอรมันมาตรา 831 และกฎหมายแพ่งญี่ปุ่นมาตรา 715 โดยนำมาเฉพาะเพียงบางส่วน

ประมวลกฎหมายแพ่งเยอรมัน มาตรา 831 บัญญัติไว้ดังนี้

“บุคคลผู้ซึ่งจ้างผู้อื่นทำงานอย่างใดๆ จะต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนความเสียหายใดๆ ซึ่งผู้รับจ้างได้ก่อให้เกิดขึ้น โดยมีขอบด้วยกฎหมายแก่บุคคลภายนอกในระหว่างการปฏิบัติงานที่จ้าง หน้าที่ที่จะต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนย่อมจะไม่เกิดขึ้นถ้าหากผู้ว่าจ้างได้ใช้ความระมัดระวังตามควรในการเลือกหาผู้รับจ้าง และในเมื่อเขาจำต้องจัดหาเครื่องมือเครื่องใช้ หรือควบคุมกิจการงานนั้นเขาได้ใช้ความระมัดระวังตามควรในการจัดหาหรือควบคุม หรือเมื่อความเสียหายย่อมจะเกิดขึ้นได้แม้ว่าเขาจะได้ใช้ความระมัดระวังเช่นว่านั้นก็ตาม

อนึ่ง บุคคลผู้ซึ่งมีข้อสัญญากับผู้ว่าจ้าง รับหน้าที่ควบคุมกิจการงานดังได้ระบุไว้ในวรรคต้นตอนที่ 2 ย่อมมีความรับผิดชอบเหมือนกัน”[THE GERMAN CIVIL CODE TWENTY-FIFTY TITLE Unlawful Acts. 831. A person who employs another to do any work is bound to compensate for any damage which the other unlawfully causes to a third party in the performance of his work. The duty to compensate does not arise if the employer has exercised ordinary care in the selection of the employee, and, where he has to supply appliances or implements or to superintend the work, has also exercised ordinary care as regards such supply or superintendance, or if the damage would have arisen, notwithstanding the exercise of such care.

²² กองกรรมการชำระประมวลกฎหมาย. หน้าเดิม.

The same responsibility attaches to a person who, by contract with the employer, undertakes to take charge of any of the affairs specified in par. 1, sentence 2.]²³

ประมวลกฎหมายแพ่งญี่ปุ่น มาตรา 715 บัญญัติไว้ดังนี้

“ผู้ใดจ้างบุคคลอื่นให้ทำกิจการงานอย่างใด จำต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายที่ลูกจ้างได้กระทำไปในทางการที่จ้างต่อบุคคลภายนอก แต่บทบัญญัตินี้ย่อมไม่ใช้บังคับถ้า นายจ้างได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควร ในการจ้างลูกจ้างและในการควบคุมดูแลการงานนั้น หรือ ความเสียหายเช่นนั้นย่อมจะเกิดขึ้นอยู่เองทั้งๆ ที่ได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรแล้วก็ตาม

ผู้ที่ควบคุมดูแลกิจการงานแทนนายจ้าง ย่อมต้องรับผิดชอบดังที่บัญญัติไว้ในวรรคแรก เช่นกัน [THE CIVIL CODE OF JAPAN CHAPTER V UNLAWFUL ACT. Article 715. A person who employs another to carry out an undertaking is bound to make compensation for damage done to a third person by the employee in the course of the execution of the undertaking; however, this shall not apply, if the employer has exercised due care in the appointment of the employee and in the supervision of the undertaking or if the damage would have ensued even if due care been exercised.

2. A person who supervised the undertaking in place of the employer shall also assume the responsibility mentioned in the preceding paragraph.]²⁴

จากการศึกษารายงานการร่างเดิมของคณะกรรมการชำระประมวลกฎหมาย ครั้งแรก พ.ศ. 2464²⁵ พบว่าความรับผิดชอบของนายจ้างและลูกจ้าง ปรากฏอยู่ในแผนก 4 เรื่อง มิจฉากรรม หมวด 1 ความรับผิดชอบในมิจฉากรรม มาตรา 122 บัญญัติว่า “ผู้ใช้ต้องรับผิดชอบร่วมกันกับผู้รับใช้ในผลแห่งมิจฉากรรมซึ่งผู้ใช้ได้กระทำไปในเขตงานที่รับใช้นั้น”²⁶ ต่อมาได้มีการร่างมาตรานี้ขึ้นมาใหม่เมื่อ พ.ศ. 2466 โดยมีการเพิ่มเติมและเปลี่ยนแปลงเลขมาตราเป็น 189 โดยบัญญัติว่า “นายจ้างกับลูกจ้างจะต้องร่วมกันรับผิดชอบในผลแห่งลเมิด ซึ่งลูกจ้างได้กระทำไปในทางการที่จ้างนั้น”²⁷ โดยในประมวลกฎหมายดังกล่าวนี้ได้มีการยกอุทาหรณ์ขึ้นอธิบาย คือ ก.เป็นคนขับรถของ

²³ พจน ุษา ปากม. เล่มเดิม. หน้า 25

²⁴ แหล่งเดิม.

²⁵ คณะกรรมการชำระประมวลกฎหมาย. (2464, กันยายน). คำแปลร่างประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพที่ด้วยพันธุกรรม. หอจดหมายเหตุแห่งชาติ ไมโครฟิล์ม.มร6ย/18 หน้า 1.

²⁶ แหล่งเดิม.

²⁷ กรมร่างกฎหมาย. (2467, ตุลาคม). ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ พระพุทธศักราช 2466 บรรพ 1 และ 2 กับ อุทาหรณ์.

ข. ข. นายจ้างสั่งให้ ก. นำรถตรงไปราชการอาสาสมัครและให้คอยอยู่ที่นั่น ในขณะที่ไปนั้น ก. ขับรถ โคนกับรถอีกคันหนึ่งทำให้รถคันนั้นบุบสลาย และทำให้ ก. บาดเจ็บ ฉะนั้น ข. ผู้เป็นนายจ้างของ ก. ต้องรับผิดชอบ ค. ร่วมกับ ก. ด้วย ต่อมาในปี พ.ศ. 2468 จึงได้มีการแก้ไขเลขมาตราอีกครั้ง จากเดิม มาตรา 189 แก้ไขเป็นมาตรา 425 โดยบัญญัติว่า “นายจ้างต้องร่วมกันรับผิดชอบกับลูกจ้างในผลแห่ง ละเอียดซึ่งลูกจ้างได้กระทำไปในทางการที่จ้างนั้น”²⁸ ส่วนในเรื่องทางการที่จ้างนั้น ที่ประชุมปรึกษากันเห็นว่าถ้อยคำในร่างเดิมคืออยู่แล้วจึงตกลงไม่แก้ไข²⁹

สำหรับเรื่องของการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนนั้น เดิมบัญญัติอยู่ในมาตรา 123 แผนก 4 มิจฉากรรม หมวด 1 ที่บัญญัติว่า “ผู้ใช้ได้เสียค่าทดแทนให้แก่คนที่สามในการที่ผู้รับใช้ได้กระทำ มิจฉากรรมนั้น มีสิทธิจะได้รับจ่ายคืนจากผู้รับใช้”³⁰ และต่อมาในปี พ.ศ. 2466 จึงได้มีการแก้ไข เป็นมาตรา 190 บัญญัติว่า “นายจ้างซึ่งได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกไปเพราะละเมิด อันลูกจ้างได้ทำนั้น ชอบที่จะได้ชดใช้จ่ายลูกจ้างนั้น”³¹ และได้มีการยกอุทธรณ์ในการอธิบาย มาตราดังกล่าวขึ้นว่า ถ้า ข. ผู้เป็นนาย ก. ได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนให้ ค. เป็นเงิน 100 บาท ข. อาจ ฟ้องเรียกเงิน 100 บาทคืนจาก ก. คนขับรถของคนได้ ต่อมาในปี พ.ศ. 2468 ได้มีการแก้ไขอีกครั้ง โดยได้มีการแก้ไขเลขมาตราเป็นมาตรา 426 และมีการปรับเปลี่ยนข้อความเพียงเล็กน้อยแต่เนื้อหา และความหมายส่วนใหญ่คงเหมือนเดิมที่บัญญัติให้ “นายจ้างซึ่งได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ บุคคลภายนอกเพื่อละเมิดอันลูกจ้างได้ทำนั้น ชอบที่จะได้ชดใช้จากลูกจ้างนั้น” อันเป็นเนื้อหาที่ใช้ กันอยู่จนถึงปัจจุบันนี้ ซึ่งที่มาของเนื้อหาดังกล่าวมีที่มาจากประมวลกฎหมายแพ่งญี่ปุ่น มาตรา 715 วรรค 3 และกฎหมายลักษณะหนี้สวีต มาตรา 55 วรรค 2

ประมวลกฎหมายแพ่งญี่ปุ่นมาตรา 715 วรรค 3 บัญญัติว่า “บทบัญญัติในสองวรรคก่อน ไม่ตัดสิทธิ นายจ้าง หรือผู้ที่ควบคุมดูแลแทนในอันที่จะเรียกชดใช้เอาจากลูกจ้าง”³² ซึ่งกฎหมายแพ่ง ญี่ปุ่นตามมาตรา 715 นี้ก็มีที่มาจากกฎหมายแพ่งเยอรมัน ในมาตรา 709 716 831 และ 840 (2) นั้นเอง

²⁸ กรมร่างกฎหมาย. (2468). *ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ พุทธศักราช 2468 บรรพ 1 และ 2 กับ อุทธรณ์*.

²⁹ สุนทร เล็กสกุลไชย. เล่มเดิม. หน้า 17.

³⁰ คณะกรรมการชำระประมวลกฎหมาย. หน้าเดิม.

³¹ แหล่งเดิม.

³² 3. THE CIVIL CODE OF JAPAN CHAPTER V UNLAWFUL ACT. Article 715. 3. The provisions of the preceding two paragraphs shall not preclude the employer or the supervisor from demanding reimbursement from the employee.

กฎหมายลักษณะหนี้สวิส มาตรา 55 วรรค 2 บัญญัติว่า “นายจ้างมีสิทธิไล่เบี่ยเอาแก่บุคคลที่เป็นต้นเหตุก่อให้เกิดความเสียหายนั้นๆ ในฐานะที่ต้องรับผิดชอบในความเสียหาย”³³ ซึ่งกฎหมายลักษณะหนี้ของสวิสนี้มีที่มาจากกฎหมายแพ่งของเยอรมันในมาตรา 831 และมาตรา 840 ซึ่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 426 นี้มีร่างเดิมคือ มาตรา 190 ซึ่งเมื่อที่ประชุมได้ทำการตรวจร่างมาตรานี้ในปี พ.ศ. 2468 แล้วเห็นว่าถ้อยคำในร่างเดิมนี้อยู่แล้ว จึงตกลงที่จะไม่แก้ไข³⁴

จึงเห็นได้ว่าความรับผิดชอบของนายจ้างในผลแห่งละเมิดที่ลูกจ้างได้กระทำไปในการที่ว่าจ้างในกฎหมายของไทยนั้น คณะกรรมการร่างกฎหมายของไทยมิได้มีการบัญญัติหลักกฎหมายขึ้นมาใหม่แต่ประการใด คงพิจารณาแต่เพียงว่ากฎหมายที่ใช้อยู่ในต่างประเทศมีกฎหมายใดเหมาะสมและสมควรนำมาใช้กับประเทศไทยบ้างเท่านั้น

เมื่อพิจารณาความหมายของคำว่า “ละเมิด” ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 425 ของไทยแล้ว การกระทำของลูกจ้างที่เป็นต้นเหตุที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่นนั้น ต้องมีลักษณะที่เป็นการทำละเมิดตามมาตรา 420 ต่อบุคคลอื่นเสียก่อน นายจ้างจึงต้องร่วมรับผิดชอบด้วย แต่หากการกระทำของลูกจ้างไม่เป็นละเมิดแล้วนายจ้างก็ไม่ต้องรับผิดชอบแม้จะเกิดความเสียหายขึ้นแก่บุคคลอื่นก็ตาม อาจกล่าวได้ว่าความรับผิดชอบเพื่อการกระทำของผู้อื่นตามมาตรา 425 ในส่วนที่เกี่ยวกับนายจ้างลูกจ้างนั้น ถือหลักว่านายจ้างจะต้องมิได้มีส่วนกระทำละเมิดอยู่ด้วย โดยที่ความเสียหายที่ปรากฏนั้นจะต้องเป็นความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการจงใจหรือประมาทเลินเล่อของลูกจ้างแต่โดยลำพัง เพียงแต่กฎหมายประสงค์ให้นายจ้างเข้ามามีส่วนชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายเท่านั้นเอง ดังจะเห็นได้จากการที่กฎหมายบัญญัติให้นายจ้างสามารถไล่เบี่ยเอาแก่ลูกจ้างในความเสียหายที่เกิดขึ้นได้ ดังที่ปรากฏในมาตรา 426 ที่มีใจความว่า “นายจ้างซึ่งได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกเพื่อละเมิดอันลูกจ้างได้ทำนั้นชอบที่จะได้ชดใช้จากลูกจ้างนั้น” ซึ่งเท่ากับว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นอันเป็นผลมาจากการกระทำละเมิดของลูกจ้างนั้น เป็นความผิดของลูกจ้างแต่โดยลำพังเท่านั้น โดยนายจ้างมิได้เป็นผู้กระทำละเมิดด้วย ซึ่งแตกต่างกับแนวคิดในระบบกฎหมาย Civil Law อย่างเช่น ระบบกฎหมายของฝรั่งเศส หรือในระบบกฎหมายของเยอรมันอย่างสิ้นเชิง³⁵ กล่าวคือในระบบกฎหมายของเยอรมันนั้น ความรับผิดชอบของนายจ้างในการกระทำละเมิดของลูกจ้างนั้น ถือว่าเป็นความรับผิดชอบที่ตั้งอยู่บนพื้นฐานของความผิด (Liability based on fault) ของตัวนายจ้าง

³³ L'employeur a son recours contre la personne que a cause' le pre'judice, en tant Qu'elle est responsable du dommage

³⁴ สุนทร เล็กสกุลไชย. เล่มเดิม. หน้า 18.

³⁵ สุนทร เล็กสกุลไชย. เล่มเดิม. หน้า 26.

เอง ในการคัดเลือกลูกจ้าง หรือ ความผิดอันเนื่องมาจากความบกพร่องในการควบคุมบังคับบัญชา หรือจัดหาอุปกรณ์เครื่องมือเครื่องใช้ ซึ่งเป็นข้อสันนิษฐานความผิดที่นายจ้างสามารถพิสูจน์หักล้างได้ แต่ในกฎหมายเยอรมันกลับมิได้พิจารณาถึงความผิดของลูกจ้างแต่ประการใด แต่ในขณะที่มาตรา 425 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ความรับผิดชอบของนายจ้างจะต้องขึ้นอยู่กับความผิดที่ลูกจ้างได้ก่อขึ้นเป็นเงื่อนไขในการพิจารณา ซึ่งทำให้เกิดข้อสงสัยว่าความรับผิดชอบของนายจ้างและลูกจ้างตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่ใช้อยู่ในปัจจุบันนั้น เหมาะสมกับกิจการบางประเภทที่ส่งผลกระทบต่อประชาชน โดยตรงมากกว่า เช่นกิจการด้านขนส่งโคจรยนต์หรือไม่ ซึ่งผู้ศึกษาพบเห็นสภาพปัญหาจากลักษณะของการทำงานดังกล่าวหลายประการ อาทิ

1) ปัญหาที่เกี่ยวกับลักษณะและสภาพของการทำงานเอง กล่าวคือ งานด้านขนส่งทางบกโคจรยนต์นั้นเป็นงานที่จะต้องเข้าไปเกี่ยวข้องและสัมผัสกับประชาชนหรือบุคคลภายนอกโดยตรงทุกวัน และเสมอๆ ความพร้อมของอุปกรณ์และผู้ควบคุมรถยนต์จึงเป็นปัจจัยสำคัญของการทำงาน ในขณะที่ปัจจุบันยังมิได้มีการกำหนดเป็นหลักประกันในความปลอดภัยของชีวิตและทรัพย์สินให้แก่ประชาชนโดยรวม

2) เป็นที่ยอมรับกันว่าวิวัฒนาการของโลกได้เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว เทคโนโลยีมีความล้ำสมัยก้าวไปไกลมาก อุปกรณ์ที่ใช้ในการเคลื่อนย้ายบุคคลหรือสิ่งของจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง เช่นรถยนต์หรืออุปกรณ์มีติดตั้งไว้ภายในรถยนต์มีประสิทธิภาพสูงมาก แต่ในขณะที่บุคลากรที่ทำหน้าที่ควบคุมยังคงเป็นบุคคลในกลุ่มเดิมๆ ซึ่งเป็นผู้ที่ด้อยโอกาสในสังคม เนื่องจากเป็นแรงงานราคาถูก

3) ในขณะที่หลักการความรับผิดชอบเพื่อการกระทำของผู้อื่นในทางละเมิด ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทยนั้น ระบุให้นายจ้างเข้ามาร่วมรับผิดชอบกับลูกจ้างในผลแห่งละเมิดที่ลูกจ้างได้กระทำไปในทางการที่ว่าจ้าง แต่สามารถโต้แย้งในเรื่องค่าสินไหมทดแทนที่ได้จ่ายแทนลูกจ้างไปคืนได้ จึงเท่ากับว่าในความเป็นจริงแล้วนายจ้างไม่ได้รับความเสียหายหรือเข้ามามีส่วนร่วมรับผลจากความเสียหายที่เกิดขึ้นแต่ประการใดเลย ทั้งที่ในบางกรณีความเสียหายที่เกิดขึ้นอาจเป็นเพราะระบบการทำงานหรืออาการกลไกของเครื่องจักรเองที่อาจเป็นสาเหตุอันนำมาสู่การก่อให้เกิดการละเมิดขึ้นมาก็ได้ ดังจะเห็นได้จากกรณีรถทัวร์โดยสารปรับอากาศชั้น 2 (ปอ.2) สายระหว่างกรุงเทพ - ยโสธร ที่ประสบเหตุไฟลุกไหม้ขึ้นที่ห้องเครื่องยนต์บริเวณท้ายรถ ซึ่งทำให้มีผู้เสียชีวิตถึง 29 ศพ³⁶

³⁶ เกลินิวส์. (2550,21มีนาคม). ไฟไหม้-ทัวร์มรณะของ29ศพเผาทั้งเป็นผู้โดยสาร. หน้า 15.

ภายหลังการเกิดเหตุ ในคอนแรกมีผู้สันนิษฐานความเสียหายที่เกิดขึ้นว่าน่าจะมาจากผู้ขับรถยนต์ที่กระทำโดยประมาทเลินเล่อ จนกระทั่งกรณีดังกล่าวนี้มีผู้เสียชีวิตถึง 30 รายและเป็นที่สนใจของประชาชนจนเป็นข่าวศึก โครมยังหน้าหนังสือพิมพ์รายวันทุกฉบับ จึงทำให้มีการพิสูจน์หาสาเหตุของอุบัติเหตุดังกล่าวขึ้นอย่างจริงจัง จนในที่สุดผลจากการสรุปการตรวจพยานหลักฐานของ กองพิสูจน์หลักฐาน สำนักงานนิติวิทยาศาสตร์ตำรวจ กองวิทยาการภาค 1 สำนักงานตำรวจแห่งชาติ จึงได้ให้ความเห็นว่า สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุดังกล่าวมาจากความบกพร่องของเสื้อเกียร์อยู่ในสภาพเก่ามีร่องรอยของการแตกร้าวและใช้การมานาน เมื่อมีการกระชากเพื่อชะลอความเร็วจึงทำให้เสื้อเพลาลอยลงมา ทำให้เพลากลางหยุดจากข้อต่อเพื่อง่ายไปกระแทกทั้งน้ำมันทำให้ประกายไฟไหม้ไปยังเครื่องยนต์ จนเป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิตดังกล่าว³⁷

คดีตามคำพิพากษาศาลแพ่งคดีแดงที่ 1011/2549 จำเลยที่ 1 ทำหน้าที่เป็นพนักงานขับรถยนต์ขนส่งมวลชนกรุงเทพ ซึ่งเป็นบริษัทเดินรถร่วม สาย 207 จำเลยที่ 1 ย่อมต้องทราบดีว่าประตุลมที่ติดตั้งยังรถยนต์คันเกิดเหตุดังกล่าวชำรุดใช้การไม่ได้ ควรให้ช่างซ่อมแซมแต่จำเลยกลับนำมาใช้โดยใช้สายยางรัดประตุ ซึ่งเท่ากับเป็นการขาดความระมัดระวัง เมื่อจำเลยที่ 1 ขับรถยนต์มาด้วยความเร็ว ทำให้บุตร โจทก์พลัดตกลงมาจากรถ ศีรษะกระแทกพื้นอย่างรุนแรงทำให้บุตร โจทก์เสียชีวิต ส่วนจำเลยที่ 2 ซึ่งเป็นเจ้าของรถและเป็นผู้ประกอบกิจการเดินรถ ร่วมกับจำเลยที่ 4 ต้องร่วมรับผิดชอบในผลแห่งละเมิดฐานเป็นนายจ้าง ส่วนจำเลยที่ 5 เป็นผู้รับสัมปทานจากจำเลยที่ 6 ซึ่งเป็นองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำเลยทั้งหมดจึงต้องร่วมรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนและค่าขาดรายได้อุปการะแก่โจทก์ทั้งสองเป็นจำนวนเงิน 10,747,000 บาท³⁸

จากตัวอย่างของการเกิดเหตุตามที่กล่าวมา ทำให้เห็นได้ว่าศาลมองเรื่องความบกพร่องของอุปกรณ์กลไกของรถยนต์ที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้น เป็นหน้าที่ความรับผิดชอบของลูกจ้างที่บกพร่องไม่ตรวจตราให้ดี ทั้งที่ในความเป็นจริงแล้วการจะเกณฑ์ในลูกจ้างที่ทำหน้าที่ขับรถยนต์จะต้องทราบถึงความชำรุดบกพร่องของกลไกภายในรถยนต์เสมอไปนั้น อาจไม่สามารถทำได้ในสภาพของความเป็นจริงในปัจจุบัน เมื่อเทียบกับระดับการศึกษาอบรม ที่ลูกจ้างได้รับ ตลอดถึงความชำรุดบกพร่องซึ่งเป็นทางเทคนิค โดยเฉพาะที่เป็นเรื่องยากสำหรับลูกจ้างที่มีหน้าที่ขับรถเท่านั้น ทั้งที่กิจการด้านขนส่งนั้นเป็นกิจการสาธารณะที่อาจสร้างผลกระทบต่อประชาชนได้โดยตรง

³⁷ เกล็นิวส์. (2550,4 พฤษภาคม). ตายถึง 30 ศพจวกลูกสาวพรณเกล้าไรการดูแล. หน้า 13.

³⁸ คำพิพากษาศาลแพ่งคดีแดงที่ 1011/2549

เมื่อนำเหตุการณ์ดังกล่าวมาพิจารณาและตั้งข้อสมมุติฐานว่า หากอุบัติเหตุดังกล่าวไม่มีผู้เสียชีวิต มีแต่ผู้ที่ได้รับบาดเจ็บ หรือมีผู้เสียชีวิตเป็นจำนวนไม่มากนัก ซึ่งไม่ได้รับความสนใจจากประชาชนมากนัก การพิสูจน์พยานหลักฐานเพื่อแสดงให้เห็นถึงที่มาของอุบัติเหตุดังกล่าวอาจไม่ได้รับความสนใจเท่าที่ควร อันอาจส่งผลให้พนักงานขับรถยนต์กลายเป็นผู้กระทำผิดและต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนในที่สุด ซึ่งแม้ผู้ที่ได้รับความเสียหายอาจจะได้รับการชดเชยจากนายจ้างในการกระทำละเมิดของลูกจ้างในการขับรถยนต์โดยถือว่าเป็นการกระทำในทางการที่ว่างก็ตาม แต่เมื่อนายจ้างได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกไปแล้ว นายจ้างก็ยังสามารถมาไล่เบี้ยเอาค่าลูกจ้างได้ ซึ่งเท่ากับว่านายจ้างมิได้มีส่วนร่วมในผลแห่งความเสียหายดังกล่าวเลยแต่ประการใด ทั้งที่ในความเป็นจริงแล้วไม่อาจถือเช่นนั้นได้โดยสนิทใจ นอกจากนั้นในการที่กฎหมายมองว่าการกระทำละเมิดในทางการที่ว่างตามมาตรา 425 นั้นเป็นความผิดของลูกจ้างแต่โดยลำพังยังอาจส่งผลให้นายจ้างขาดการดูแลเอาใจใส่ หรือพัฒนาระบบงานของตนเองอย่างจริงจัง ทั้งการที่ลูกจ้างนำสืบเพื่อแสดงให้เห็นถึงความผิดพลาดในระบบการทำงานของนายจ้างหรือความบกพร่องในการตรวจสอบอุปกรณ์ เพื่อให้นายจ้างต้องเข้ามาร่วมรับผิดชอบกับตน หรือรับผิดชอบโดยลำพัง โดยถือว่าเป็นความประมาทเลินเล่อของนายจ้างในการไม่ดูแลเอาใจใส่ต่อระบบการทำงาน และอุปกรณ์การทำงานก็เป็นเรื่องที่แทบจะไม่มีโอกาสเป็นไปได้เลย

4) ในขณะที่บทบัญญัติของกฎหมาย ในส่วนที่เกี่ยวกับการให้ความคุ้มครองแก่ลูกจ้างที่ทำหน้าที่ขับรถยนต์นั้นยังมีช่องว่างในหลายประการ ซึ่งจะได้กล่าวต่อไป

3.2.2 สิทธิการไล่เบี้ยของนายจ้างตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 426

สิทธิการไล่เบี้ยของนายจ้างตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 426 ที่บัญญัติว่า “นายจ้างซึ่งได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกเพื่อละเมิดที่ลูกจ้างได้ทำนั้นชอบที่จะได้รับชดเชยจากลูกจ้างนั้น” [Section 426 The employer who has made compensation to a third person for a wrongful act committed by his employee is entitled to reimbursement from such employee.]³⁹ โดยที่มาตรา 426 นี้มีที่มาจากประมวลกฎหมายแพ่งญี่ปุ่น มาตรา 715 วรรค 3 และกฎหมายลักษณะหนี้สวิส มาตรา 55 วรรค 2

ประมวลกฎหมายแพ่งญี่ปุ่น มาตรา 715 วรรค 3 บัญญัติว่า “นายจ้างสามารถเรียกค่าชดเชยที่นายจ้างจ่ายไปจากการกระทำละเมิดของลูกจ้างแก่บุคคลภายนอกได้”⁴⁰ [The provisions of the preceding two paragraphs shall not preclude the employer or supervisor from demanding

³⁹ พงษ์ ปุณฺณปาคม. เล่มเดิม. หน้า 3.

⁴⁰ รายงานการประชุมกรรมการร่างกฎหมาย พ.ศ. 2465. หน้าเดิม.

reimbursement from the employee.]⁴¹ โดยที่กฎหมายแพ่งญี่ปุ่น มาตรา 715 นี้มาจากกฎหมายแพ่งเยอรมัน มาตรา 709, 716, 831 และ 840(2)

กฎหมายลักษณะหนี้สวิส มาตรา 55 วรรค 2 ซึ่งบัญญัติว่า “นายจ้างสามารถเรียกค่าชดใช้จากลูกจ้างที่ก่อความเสียหายแก่บุคคลภายนอกซึ่งคนได้จ่ายไปแล้ว” คำแปลภาษาฝรั่งเศส [L’employeur a son recours contre la personne que a cause le per’judice, en tant Qu’elle est responsable ud dommage]⁴² โดยที่กฎหมายลักษณะหนี้สวิส มาตรา 55 นี้มาจากกฎหมายแพ่งเยอรมัน มาตรา 831 และมาตรา 840 และประเทศไทยได้นำกฎหมายบัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งของไทย ซึ่งร่างเดิมคือมาตรา 190 โดยที่ประชุมเมื่อได้ตรวจร่างมาตรานี้แล้วก็ได้นำมาบัญญัติไว้เลยโดยมิได้ทำการแก้ไขแต่ประการใดเมื่อปี พ.ศ. 2468

สิทธิของการไล่เบี้ยของนายจ้างในผลแห่งละเมิดที่ลูกจ้างได้กระทำไปในทางการที่ว่าจ้าง ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 426 ของไทยนั้น ต้องเป็นกรณีที่ลูกจ้างเป็นผู้กระทำละเมิดแต่โดยตรงและโดยลำพัง โดยที่นายจ้างมิได้มีส่วนเข้ามาเป็นผู้ร่วมกระทำละเมิดด้วย แต่งานที่ลูกจ้างได้ทำนั้นเป็นงานของนายจ้าง ที่ลูกจ้างได้กระทำละเมิดในระหว่างการทำงานที่ว่าจ้าง แม้กฎหมายจะบัญญัติให้นายจ้างต้องเข้ามาร่วมกับลูกจ้างในผลแห่งการกระทำละเมิดอย่างนี้ ร่วมกันตาม ป.พ.พ มาตรา 291 ก็ตามแต่เนื่องจากการกระทำละเมิดนั้น นายจ้างมิได้เข้ามามีส่วนร่วมด้วย ฉะนั้นเมื่อนายจ้างซึ่งได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกไปแล้วจึงชอบที่จะไล่เบี้ยเอากับลูกจ้างได้ แต่จากสภาพความเป็นจริงที่ปรากฏอยู่ในปัจจุบันพบว่า มีงานบางประเภทที่มีลักษณะและระบบการทำงานที่ไม่อาจกล่าวได้ว่านายจ้างมิได้มีส่วนร่วมในการกระทำละเมิดด้วย อาทิ ในกิจการขนส่งโดยรถยนต์ จากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในปัจจุบันหลายครั้งพบว่าเป็นเพราะระบบการทำงานของนายจ้างเองที่ไม่มีประสิทธิภาพ หรือ เป็นเพราะความบกพร่องในขั้นตอนของการดูแลเอาใจใส่ไม่ตรวจสอบสภาพของอุปกรณ์ของนายจ้างสำหรับรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่งอย่างเหมาะสม ในขณะที่ลูกจ้างเองก็ไม่อยู่ในฐานะที่จะสามารถสืบค้นหาพยานหลักฐานมากล่าวอ้างเพื่อให้นายจ้างเข้ามามีส่วนรับผิดชอบในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกโดยที่ไม่สามารถไล่เบี้ยเอาแก่ตัวลูกจ้างได้ ดังนั้นการพิจารณาแต่เพียงผลของการกระทำละเมิดในขณะที่เกิดเหตุเท่านั้นอาจไม่เป็นธรรมแก่ตัวลูกจ้างซึ่งเป็นผู้ขับขี่รถยนต์ในทางการที่จ้างให้แก่ตัวนายจ้าง

⁴¹ พจน์ ปุษาปาคม. เล่มเดิม. หน้า 16.

⁴² สุนทร เล็กสกุลไชย. เล่มเดิม. หน้า 18.

สำหรับสิทธิของการใช้สิทธิไล่เบียดของนายจ้างนั้นยังมีความเห็นของนักนิติศาสตร์ต่างประเทศหลายท่าน โดยเฉพาะความเห็นของศาสตราจารย์จอห์น จีเฟลมมิ่ง (John G Flemming)⁴³ ที่เห็นว่า นายจ้างไม่ควรมีสิทธิไล่เบียดจากลูกจ้างได้ หากการกระทำละเมิดของลูกจ้างได้กระทำไป ในทางที่ถือว่าจ้าง และกระทำละเมิดด้วยความประมาทเลินเล่อธรรมดาเท่านั้น ไม่ถึงกับเป็นการจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง โดยถือว่าการที่ลูกจ้างปราศจากความระมัดระวังตามควรแก่กรณีจนเป็นเหตุให้เกิดละเมิดขึ้นนั้น น่าจะถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของภาวะการณ์เสี่ยงภัยทางธุรกิจของนายจ้างเอง เช่นเดียวกับการที่คสังสินค้าถูกไฟไหม้เสียหาย หรือธุรกิจการค้าของคนต้องประสบความล้มเหลวอย่างหนึ่งอย่างใด⁴⁴ ซึ่งการใช้สิทธิไล่เบียดตามความเห็นของนักนิติศาสตร์ตามที่กล่าวมา ก็ไปสอดคล้องกับหลักเกณฑ์ที่ใช้ในพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 นั่นเอง

3.3 เจือนไขความรับผิดของหน่วยงานของรัฐในต่างประเทศ

3.3.1 ประเทศอังกฤษ แต่เดิมในระบบกฎหมายของอังกฤษมีหลัก “King can do no wrong” ทั้งนี้ก็เพื่อไม่ให้กษัตริย์หรือรัฐไม่ต้องรับผิดในการกระทำของตน ส่วนเจ้าหน้าที่ของรัฐหากไปก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้อื่นก็จะต้องรับผิดเป็นการส่วนตัว แม้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นจะเป็นผลมาจากการปฏิบัติราชการตามหน้าที่ก็ตาม แต่ก็มีหลายครั้งที่รัฐบาลยินยอมจ่ายค่าเสียหายให้แก่เจ้าหน้าที่ของรัฐที่ถูกฟ้องร้อง⁴⁵ ต่อมาจึงได้มีการตรากฎหมาย “Crown Proceedings Act 1947” ที่อนุญาตให้ออกชนสามารถฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายจากรัฐได้เหมือนเอกชน ซึ่งเป็นการฟ้องหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องหรือจะฟ้องต่อเจ้าหน้าที่ของรัฐก็ได้ ซึ่งก็เป็นหลักทำนองเดียวกับการดำเนินคดีของเอกชนระหว่างนายจ้างและลูกจ้าง กล่าวคือ เมื่อผู้เสียหายฟ้องร้องเอากับหน่วยงานของรัฐและหน่วยงานของรัฐได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนไปแล้วก็สามารถมาฟ้องไล่เบียดเอากับเจ้าหน้าที่ของรัฐได้ในที่สุด แต่จะมีกฎหมายบางประเภทที่ยกเว้นความรับผิดของเจ้าหน้าที่ของรัฐไว้โดยตรง เช่น ผู้ทำหน้าที่ตัดสินคดี เจ้าหน้าที่ในการสาธารณสุขหรือการไปรษณีย์⁴⁶

จึงเห็นได้ว่าความรับผิดในทางละเมิดของรัฐในระบบกฎหมายของอังกฤษ ไม่ได้มีการแบ่งแยกกฎหมายเอกชนและกฎหมายมหาชนออกจากกัน แต่เป็นความรับผิดที่อาศัยหลักเกณฑ์ของ

⁴³ John G Fleming, The law of torts (Sydney : The law book co.Ltd,1971), p. 641-643 (อ้างถึงใน ศูนย์ เล็กสกุลไชย, 2533:18)

⁴⁴ แหล่งเดิม.

⁴⁵ ชัยวัฒน์ วงศ์วัฒนสานต์. เล่มเดิม. หน้า 275 - 283.

⁴⁶ แหล่งเดิม.

Common law (Law of Torts) เมื่อเจ้าหน้าที่ของรัฐกระทำละเมิดก็จะต้องขึ้นศาลยุติธรรมและรับผิดชอบในการกระทำละเมิดของตนเหมือนกับบุคคลอื่น⁴⁷

ในระบบกฎหมายของอังกฤษได้กำหนดกฎเกณฑ์ความรับผิดชอบของรัฐกรณีที่องค์กรเจ้าหน้าที่ของรัฐกระทำละเมิดขึ้นทั้งในลักษณะที่องค์กรเจ้าหน้าที่ของรัฐละเมิดหน้าที่ที่จะต้องปฏิบัติโดยทั่วไป และในกรณีที่องค์กรเจ้าหน้าที่ของรัฐกระทำการละเมิดสิทธิของบุคคลอื่น โดยแยกเป็น

1) โครงสร้างความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่โดยแยกได้เป็น 3 ลักษณะ

- (1) องค์กรประกอบความรับผิดตามประเภทของการละเมิด
- (2) องค์กรประกอบความรับผิดในลักษณะทั่วไป
- (3) ความรับผิดต่อกฎหมาย

(1) องค์กรประกอบความรับผิดตามประเภทของการละเมิด เป็นผลมาจากการที่ศาลได้พัฒนาหลักการว่าด้วยความรับผิดทางละเมิด โดยอาศัยองค์ประกอบของความรับผิดในแต่ละประเภทเป็นสำคัญ กล่าวคือเฉพาะแต่การอ้างว่ามีความเสียหายเกิดขึ้นจากการกระทำของบุคคลใดบุคคลหนึ่ง ไม่ว่าจะเป็นการกระทำที่เกิดขึ้นโดยเจตนาหรือประมาทเลินเล่อหรือไม่ ยังไม่เป็นการเพียงพอที่จะทำให้บุคคลผู้กระทำการอันก่อให้เกิดความเสียหายต้องรับผิด การที่บุคคลจะต้องรับผิดในความเสียหายที่ตนได้ก่อให้เกิดขึ้นก็ต่อเมื่อบุคคลนั้นได้กระทำการครบองค์ประกอบของละเมิด ประเภทต่างๆ ที่ศาลได้พัฒนาขึ้น

ดังนั้นการที่ผู้เสียหายจะฟ้องร้องผู้กระทำละเมิดนั้น ผู้เสียหายต้องบรรยายฟ้องให้ครบองค์ประกอบความรับผิดทางละเมิด และให้ตรงกับประเภทของคำฟ้องที่ศาลได้พัฒนาขึ้นด้วย จึงเกิดปัญหาที่ทำให้เกิดความสับสนของผู้ฟ้องคดี จนกระทั่งในปี ค.ศ. 1852 รัฐสภาจึงได้ยกเลิกประเภทคำฟ้องต่างๆเสียโดยตราเป็น Common Law Procedure Act ขึ้น ทำให้การฟ้องคดีไม่ต้องเลือกประเภทของคำฟ้องอีก เพียงแต่ต้องบรรยายข้อเท็จจริงที่ใช้เป็นฐานในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเท่านั้น แต่ในทางปฏิบัติศาลก็ยังคงใช้พิจารณาความรับผิดตามเงื่อนไขของละเมิดแต่ละประเภทมาจนถึงปัจจุบัน

(2) องค์กรประกอบความรับผิดในลักษณะทั่วไป ซึ่งเป็นการพัฒนาความรับผิดทางละเมิดที่ไม่ต้องอาศัยสิทธิอย่างใดอย่างหนึ่งเป็นฐานในการฟ้องร้องดำเนินคดี อันได้แก่ความรับผิดอันเนื่องมาจากการละเมิดหน้าที่ที่กฎหมายกำหนดให้ปฏิบัติ และการละเมิดหน้าที่นั้นก่อให้เกิดความเสียหาย บุคคลที่มีหน้าที่ดังกล่าวต้องรับผิดใช้ค่าสินไหมทดแทนความเสียหายขึ้น

⁴⁷ วรเจตน์ ภาคีรัตน์. เล่มเดิม. หน้า 555 - 581.

ความรับผิดชอบเนื่องมาจากการทำโดยประมาท (negligence) ซึ่งบุคคลจะต้องรับผิดชอบในการกระทำโดยประมาทก็ต่อเมื่อการกระทำดังกล่าวก่อให้เกิดความเสียหายแก่สิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดโดยเฉพาะ ซึ่งทำให้ขอบเขตความรับผิดชอบขยายออกไปเป็นอย่างมาก ต่อมาศาลได้มีการพัฒนาขอบเขตความรับผิดชอบให้แคบลง โดยกำหนดให้ความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการกระทำโดยประมาทไม่ใช่ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับสิทธิที่กฎหมายคุ้มครองในลักษณะที่เป็นรูปธรรม ศาลจะปฏิเสธไม่ให้บุคคลผู้กระทำการด้วยความประมาทต้องรับผิดชอบโดยอาศัยองค์ประกอบความรับผิดชอบนี้

(3) ความผิดกฎหมาย โดยปกติแล้วการกระทำที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่สิทธิอย่างใดอย่างหนึ่งที่กฎหมายมุ่งคุ้มครองย่อมเป็นเครื่องบ่งชี้ถึงความไม่ชอบด้วยกฎหมายของการกระทำนั้นอยู่ในตัว เว้นแต่ผู้กระทำจะมีอำนาจกระทำได้ตามกฎหมาย

ส่วนการกระทำที่ก่อให้เกิดความเสียหายอันเกิดจากการกระทำละเมิดหน้าที่หรือการกระทำที่ก่อให้เกิดความเสียหายอันเนื่องมาจากความประมาทนั้น จะต้องพิสูจน์ต่อไปด้วยว่าการกระทำดังกล่าว ขัดกับหน้าที่ที่ต้องปฏิบัติหรือใช้ความระมัดระวังแล้วตามกฎหมายลายลักษณ์อักษรหรือไม่

การกระทำเจ้าหน้าที่ในระบบกฎหมายอังกฤษ ศาลอังกฤษได้พัฒนาหลักเกณฑ์ในการพิจารณาขึ้นมาเป็นพิเศษแตกต่างจากการพิจารณาในเรื่องละเมิด กรณีบุคคลทั่วไปกระทำละเมิด โดยศาลจะอาศัยอำนาจในการตรวจสอบจากกฎหมายลายลักษณ์อักษรที่รัฐสภาตราขึ้นและจาก กฎเกณฑ์ทางกฎหมายที่ศาลได้พัฒนาขึ้นและใช้สืบทอดกันมาเป็นกฎหมาย

สำหรับอำนาจในการตรวจสอบการกระทำขององค์กรเจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองที่ศาลอังกฤษได้รับมาจากกฎหมายลายลักษณ์อักษรนั้น จะขึ้นอยู่กับบทบัญญัติที่รัฐสภาตราขึ้น ส่วนอำนาจในการตรวจสอบการกระทำขององค์กรเจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองตามหลัก Common Law หรือที่เรียกว่า Supervisory Jurisdiction นั้นจะมีขอบเขตจำกัดเฉพาะการควบคุมตรวจสอบความชอบด้วยกฎหมายของการกระทำทางปกครองเท่านั้น กล่าวคือ เป็นการให้อำนาจศาลที่จะตรวจสอบการกระทำทางปกครองได้ ทั้งๆที่ไม่มีกฎหมายลายลักษณ์อักษรบัญญัติไว้ ซึ่งเป็นผลสืบเนื่องมาจากหลัก “ความมีอำนาจสูงสุดของรัฐสภา” เพราะโดยปกติแล้วองค์กรเจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองย่อมอาศัยอำนาจในการกระทำการต่างๆ จากกฎหมายที่รัฐสภาตราขึ้น เว้นแต่ในสถานการณ์พิเศษบางกรณีเท่านั้นที่ราชบัลลังก์อาจอ้างสิทธิพิเศษในการใช้อำนาจได้โดยไม่ต้องอาศัยกฎหมายลายลักษณ์อักษร หรือหน่วยงานทางปกครองซึ่งอาจอ้างอำนาจตามกฎหมาย Common Law ในการดำเนินการทางปกครองได้โดยไม่ต้องอาศัยกฎหมายลายลักษณ์อักษร ดังนั้น หากองค์กรเจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองกระทำการเกินขอบเขตอำนาจที่ตนได้รับจากกฎหมายที่ตราขึ้น โดยรัฐสภา ย่อมถือว่าองค์กรเจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองละเมิดเจตจำนงของรัฐสภาซึ่งเป็นองค์กรสูงสุดในระบบกฎหมายของ

อังกฤษ การกระทำดังกล่าวย่อมไม่ชอบด้วยกฎหมายและศาลย่อมเข้ามาควบคุมตรวจสอบการกระทำนั้นได้

นอกจากนั้นหลักดังกล่าวแล้วยังพบว่าในระบบกฎหมายของอังกฤษนั้น ศาลได้เข้ามามีบทบาทเป็นอย่างมากในการพิจารณาการกระทำละเมิดขององค์กรเจ้าหน้าที่ โดยได้พัฒนาหลักเกณฑ์ที่ใช้ในการตรวจสอบการกระทำขององค์กรฝ่ายปกครองที่เป็นการกระทำที่ไม่ชอบด้วยกฎหมายขึ้นมา คือ

“หลักการกระทำเกินขอบอำนาจ” (ultra vires doctrine) ที่ศาลได้เป็นผู้พัฒนาขึ้นเพื่อใช้ดุลพินิจในการตรวจสอบการกระทำขององค์กรฝ่ายปกครอง เช่นการกระทำของเจ้าหน้าที่ที่ได้กระทำลงเกินขอบอำนาจที่กฎหมายกำหนด หรือไม่มีอำนาจ หรือการใช้ดุลพินิจที่ผิดพลาด แต่ก็เป็นการเข้าไปตรวจสอบในลักษณะที่ค่อนข้างจำกัด⁴⁸

“หลักความยุติธรรมตามธรรมชาติ (natural justice) ที่ศาลได้ใช้เป็นเครื่องมือในการตรวจสอบขั้นตอนการพิจารณาเรื่องทางปกครองว่าเป็นไปอย่างถูกต้องหรือไม่ ซึ่งโดยหลักการแล้วในการตรวจสอบการใช้อำนาจของเจ้าหน้าที่นั้นศาลจะตรวจสอบแต่เพียงว่าเป็นการใช้อำนาจภายในกรอบของกฎหมายหรือไม่เท่านั้น แต่หากเป็นเรื่องดุลพินิจแล้วศาลก็จะไม่เข้าไปวินิจฉัยในประเด็นดังกล่าว⁴⁹

3.3.1.1 หลักเกณฑ์ในการพิจารณาการกระทำของเจ้าหน้าที่

ในกรณีที่เป็นการกระทำของเจ้าหน้าที่ที่มีกฎหมายบัญญัติให้กระทำได้ แต่การกระทำของเจ้าหน้าที่ดังกล่าวไปก่อความเสียหายให้แก่บุคคลอื่น ฝ่ายปกครองย่อมไม่ต้องรับผิดชอบการกระทำที่เกิดขึ้น (Defence of statutory authority) ยกเว้นว่าเป็นการกระทำที่เกินขอบอำนาจ แม้จะมีกฎหมายให้อำนาจไว้หากการกระทำดังกล่าวเป็นไปตามเจตนาอื่น ๆ สำหรับความรับผิดชอบละเมิดแล้วฝ่ายปกครองก็ต้องรับผิดชอบ

สำหรับความรับผิดในกรณีฝ่ายปกครองละเมิดหน้าที่นั้น ศาลได้กำหนดเงื่อนไขในการจำกัดความรับผิดในความเสียหายขึ้น ทั้งนี้โดยมุ่งหมายเพื่อไม่ให้ฝ่ายปกครองต้องรับผิดมากเกินไป

สำหรับความรับผิดของฝ่ายปกครองอันเนื่องมาจากการกระทำโดยประมาทและเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายนั้น ถือว่าเป็นความผิดกฎหมายต่อเมื่อเป็นการกระทำโดยไม่ใช้ความระมัดระวังต่อหน้าที่โดยพิจารณาจากสภาพภายนอกในขณะนั้น

⁴⁸ แหล่งเดิม.

⁴⁹ แหล่งเดิม.

การที่ฝ่ายปกครองจะต้องเข้ามารับผิดชอบหรือร่วมรับผิดชอบกับเจ้าหน้าที่ที่กระทำให้เกิดความเสียหายต่อบุคคลอื่นนั้น จะต้องเป็นกรณีที่เจ้าหน้าที่ได้กระทำการดังกล่าวโดยเจตนาหรือประมาทเลินเล่อ ซึ่งเจตนาแม้ผู้กระทำจะไม่ได้ต้องการให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินก็อาจถือว่าเป็นการกระทำโดยเจตนาได้ ส่วนการกระทำโดยประมาทเลินเล่อนี้จะพิจารณาจากการใช้ความระมัดระวังในภาวะและพฤติการณ์เหมือนกับวิญญูชนทั่วไปจะประพฤติกฎีปฏิบัติหรือไม่ ซึ่งในการพิจารณาการกระทำโดยประมาทนั้น ในระบบกฎหมายอังกฤษถือเป็นรูปแบบหนึ่งของความผิดและเป็นประเภทหนึ่งของการกระทำละเมิดโดยทั่วไปด้วย

ความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผล ซึ่งจะต้องพิจารณาว่าการกระทำนั้นเป็นสาเหตุที่ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นหรือไม่ อีกทั้งผู้กระทำสามารถคาดหมายได้อย่างวิญญูชนทั่วไปได้หรือไม่ว่าจะมีผลเสียหายเกิดขึ้นจากการกระทำดังกล่าว

ดังนั้นจึงเห็นได้ว่าการพิจารณาความรับผิดในทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ในระบบกฎหมายของอังกฤษได้มีการแยกหลักเกณฑ์ที่ใช้ในการพิจารณาออกเป็น 2 ลักษณะ

1) ความรับผิดทางละเมิดที่มีการกำหนดองค์ประกอบความรับผิดในลักษณะทั่วไป ซึ่งเป็นความรับผิดที่มีการกำหนดองค์ประกอบความรับผิด โดยไม่เชื่อมโยงกับสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใด โดยเฉพาะแยกได้เป็น

(1) ความรับผิดเนื่องจากละเมิดหน้าที่ที่กฎหมายลายลักษณ์อักษรกำหนดให้ต้องปฏิบัติ (breach of statutory duty) เป็นผลมาจากคดี Ashby V.White ซึ่งเกิดขึ้นในช่วงศตวรรษที่ 18 อันเป็นผลมาจากกรณีที่โจทก์ได้รับความเสียหายจากการที่เจ้าหน้าที่ซึ่งได้รับการพิสูจน์แล้วว่าทุจริต ได้กระทำการอันขัดต่อหน้าที่ตามกฎหมายเลือกตั้ง ส่งผลให้โจทก์ไม่ได้รับคะแนนเสียงเลือกตั้งและ โจทก์ไม่สามารถขอเยียวยาสิทธิในทางอื่นได้ โจทก์จึงฟ้องเรียกค่าสินไหมทดแทนความเสียหายซึ่งศาลได้รับคำฟ้องของโจทก์ไว้พิจารณาโดยให้เหตุผลว่าเมื่อโจทก์มีสิทธิโจทก์ย่อมสามารถฟ้องคดีเพื่อปกป้องคุ้มครองสิทธิของตนได้

คดีนี้เป็นคดีที่ศาลยอมรับว่าการกำหนดประโยชน์เอาไว้ในกฎหมายในทางที่เป็นคุณแก่บุคคลย่อมถือว่าประโยชน์นั้นเป็นสิทธิที่บุคคลนั้นอาจเรียกร้องได้ และถึงแม้ว่าสิทธิดังกล่าวจะไม่ใช้สิทธิที่ Common Law รับรองและคุ้มครองให้ดังที่เป็นมาแต่เดิม แต่ศาลถือว่าเป็นความรับผิดอันเกิดจากการบิดเบือนการใช้อำนาจในตำแหน่งหน้าที่

ต่อมาศาลก็ได้จำกัดขอบเขตความรับผิดลงแต่กำหนดเงื่อนไขความรับผิดเพิ่มขึ้นโดยศาลได้วางหลักของการพิจารณาไว้ในคดี Atkinson V.New Castle Waterworks Co. โดยให้เหตุผลว่า หน้าที่ที่ฝ่ายปกครองต้องปฏิบัติตามกฎหมายลายลักษณ์อักษรนั้น จะต้องเป็นหน้าที่ที่สอดคล้องกับความประสงค์ของรัฐสภาในการตรากฎหมายนั้นขึ้นมาด้วย กล่าวคือ

หน่วยงานทางปกครองต้องรับผิดชอบในกรณีที่ต้องกรเข้าหน้าที่ของตนกระทำละเมิดหน้าที่และก่อให้เกิดความเสียหาย ถึงแม้ว่าการกระทำดังกล่าวจะเกิดขึ้น โดยที่เจ้าหน้าที่ไม่มีความผิดคือ ไม่มีเจตนาหรือไม่ประมาทเลินเล่อก็ตาม

(2) ความรับผิดชอบอันเกิดจากการกระทำโดยประมาท ในระบบกฎหมายอังกฤษ ได้มีการพัฒนาขึ้นในช่วงปลายศตวรรษที่ 19 โดยถือว่าการกระทำโดยประมาทนั้นเป็นทั้งรูปแบบและประเภท ความผิดอย่างหนึ่งซึ่งมีโครงสร้างความรับผิดชอบเป็นเอกเทศแยกต่างหากจากการรับผิดทางละเมิดประเภทอื่น ซึ่งแยกได้เป็น 3 ประเภท

1. หน้าที่ที่จะต้องใช้ความระมัดระวัง กล่าวคือ เป็นการพิจารณาถึงการกระทำของบุคคลที่ได้กระทำโดยประมาทเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายต่อบุคคลอื่นนั้นจะต้องรับผิดชอบเมื่อบุคคลนั้นมีหน้าที่ที่จะต้องใช้ความระมัดระวังต่อบุคคลที่ได้รับความเสียหายจากการไม่ระมัดระวังนั้น

2. การละเมิดหน้าที่ที่ต้องใช้ความระมัดระวัง เป็นการกระทำละเมิดจากการที่บุคคลผู้กระทำไม่ใช้ความระมัดระวัง ทั้งที่อาจใช้ความระมัดระวังเพียงผลเสียหายที่จะเกิดขึ้นได้

ความเสียหายจะต้องเป็นความเสียหายที่เห็นประจักษ์ และสมเหตุสมผลว่าเป็นผลสืบเนื่องมาจากการกระทำที่ละเมิดหน้าที่นั้น โดยในระบบศาลอังกฤษจะพิจารณาความสัมพันธ์และผลจากการคาดหมายผลเสียหายที่เกิดขึ้นว่าผลมาจากการกระทำของบุคคลที่ละเมิดหน้าที่หรือไม่

2) ความรับผิดทางละเมิดที่มีการกำหนดองค์ประกอบเฉพาะเรื่อง เป็นความรับผิดที่มีวัตถุประสงค์ในการคุ้มครองสุขภาพอนามัย เสรีภาพของบุคคล เกียรติยศชื่อเสียง ทรัพย์สิน ตลอดจนความน่าเชื่อถือในทางธุรกิจของบุคคลเป็นสำคัญ

ในระบบกฎหมายของอังกฤษยังได้มีการขยายความเสียหายและค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการกระทำละเมิดขององค์กรเจ้าหน้าที่ โดยผู้เสียหายจากการกระทำละเมิดอาจร้องขอต่อศาลให้ศาลออกคำสั่งให้เจ้าหน้าที่ปฏิบัติ หรือคว่นการปฏิบัติได้ แต่ศาลจะออกคำสั่งให้องค์กรเจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองปฏิบัติหรือคว่นปฏิบัติได้ก็ต่อเมื่อองค์กรเจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองนั้น ไม่มีดุลพินิจในการดำเนินกิจกรรมทางปกครองในเรื่องนั้นอยู่เลย เพราะหากเป็นกรณีที่ต้องกรเข้าหน้าที่ฝ่ายปกครองมีดุลพินิจแล้ว ศาลย่อมไม่อาจกำหนดมาตรการให้เจ้าหน้าที่ดำเนินการ ให้แน่นนอนลงไปได้ ในกรณีเช่นนี้บุคคลผู้ได้รับความเสียหายย่อมจะต้องใช้

สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเท่านั้น นอกจากนั้นในระบบกฎหมายอังกฤษก็ยังมีค่าสินไหมทดแทนที่ศาลกำหนดให้แม้ว่าจะไม่มีความเสียหายเกิดขึ้นจริงก็ตาม⁵⁰

3.3.2 ประเทศสหรัฐอเมริกา หลักความรับผิดชอบของหน่วยงานของรัฐต่อการกระทำของเจ้าหน้าที่ ที่มีต่อเอกชนนั้นเป็นไปตามกฎหมายละเมิดทั่วไป โดยเจ้าหน้าที่รัฐเป็นผู้รับผิดชอบโดยตรงในผลที่ตนทำละเมิด แม้ในบางกรณีรัฐหรือหน่วยงานของรัฐจะถูกฟ้องร้องก็สามารถไล่เบี้ยเอาจากเจ้าหน้าที่ของรัฐได้ในภายหลัง สำหรับปัญหาเรื่องการไล่เบี้ยได้เพียงใครหรือผู้ใดจะเป็นผู้รับผิดชอบนั้น หลักกฎหมายยังไม่แน่ชัด⁵¹

ในคดี U.S. v. Gilman, 347 U.S. 507 (1954) ซึ่งรัฐบาลฟ้องไล่เบี้ยพนักงานขับรถที่กระทำการโดยประมาทให้เกิดเสียหาย ศาลสูงสหรัฐวินิจฉัยว่า เจ้าหน้าที่ของรัฐไม่ต้องรับผิดชอบใช้การจะให้ผู้รับผิดชอบหรือไม่เป็นปัญหา นโยบายที่รัฐสภาจะต้องรับผิดชอบในการวางหลักกฎหมาย และศาลเห็นว่าการจะฟ้องไล่เบี้ยเจ้าหน้าที่หรือไม่เป็นรูปแบบของเรื่องทางวินัย ซึ่งการสูญเสียต้องชดใช้เงินนับเป็นภาระยิ่งกว่าการเสีย อาวุโส หรือการโยกย้ายตำแหน่ง และเป็นที่น่าพิเคราะห์มากว่ากำลังขวัญและประสิทธิภาพของข้าราชการนั้นเป็นสิ่งที่ควรนำมาเสี่ยงกับการนำหลักเรื่องการฟ้องไล่เบี้ยมาใช้หรือไม่⁵²

อาจกล่าวได้ว่าหลักการในเรื่องความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ในระดับมลรัฐ และในระดับสหรัฐนั้นมีความไม่แน่นอน บางมลรัฐก็วินิจฉัยให้เจ้าหน้าที่ที่ต้องรับผิดในผลแห่งละเมิดแม้จะได้รับความว่าเป็นการกระทำโดยประมาทก็ตาม แต่บางมลรัฐเช่นแคลิฟอร์เนียกลับกำหนดให้องค์กรของรัฐเป็นผู้รับผิดชอบในความเสียหายโดยตรงหากเป็นการกระทำไปในหน้าที่ ส่วนเจ้าหน้าที่ของรัฐนั้นจะต้องรับผิดก็ต่อเมื่อเจ้าหน้าที่ของรัฐกระทำการโดย “ฉ้อฉล ทุจริต หรือเจตนาร้ายเท่านั้น”⁵³ ทำให้นักกฎหมายอเมริกันรู้สึกไม่พอใจในระบบที่เป็นอยู่ แม้จะมีผู้เห็นว่าการให้เจ้าหน้าที่ของรัฐต้องรับผิดในผลแห่งละเมิดที่ได้กระทำในการปฏิบัติหน้าที่จะทำให้เจ้าหน้าที่ของรัฐเพิ่มความระมัดระวังในการทำงานมากขึ้นก็ตาม แต่ก็ยังมีผู้เห็นว่าการวางหลักดังกล่าวนี้มีลักษณะกว้างเกินไป จนอาจทำให้เจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานไม่กล้าตัดสินใจที่จะดำเนินการ เพราะเกรงว่าตนเองจะถูกฟ้องร้องเรียกค่าเสียหาย และทำให้งานล่าช้าลงเพราะแต่ละคนพยายามหาวิธีการเอาตัวรอดมากไป⁵⁴ และในระบบงานปัจจุบันยังมีความซับซ้อนขึ้นความเสียหายที่เกิดขึ้นอาจเป็น

⁵⁰ แหล่งเดิม.

⁵¹ ชัยวัฒน์ วงศ์วัฒนศานต์. หน้าเดิม.

⁵² แหล่งเดิม

⁵³ แหล่งเดิม

⁵⁴ แหล่งเดิม

ความผิดพลาดของระบบราชการเองปะปนอยู่ด้วยก็ได้ จนได้มีการสัมมนาระหว่างนักกฎหมาย นักเศรษฐศาสตร์ และนักรัฐศาสตร์ ที่คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยโมอามี ในปี ค.ศ. 1977 โดยได้มีผู้ให้ข้อสังเกตในการสัมมนาว่า “การให้เจ้าหน้าที่ของรัฐต้องรับผิดชอบในผลละเมิดเสมอไปจะไม่เป็นธรรม เพราะเจ้าหน้าที่ที่สุจริตแต่ฉลาดน้อยก็ยังไม่ก่อให้เกิดผลละเมิดและต้องรับผิดชอบหลีกเลี่ยงไม่ได้

3.3.3 ประเทศเยอรมัน ปัญหาในเรื่องความรับผิดชอบของหน่วยงานของรัฐต่อการกระทำละเมิดของเจ้าหน้าที่ที่ได้กระทำให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่นในระบบกฎหมายของเยอรมันนั้นมิได้มีการแบ่งแยกกฎหมายในเรื่องความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ออกเป็นการเฉพาะ แต่มีบัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่ง ในมาตรา 839 ที่บัญญัติว่า “เจ้าหน้าที่ผู้ใดจงใจหรือประมาทเลินเล่อกระทำการละเมิดหน้าที่ทางการงานซึ่งเขาได้รับมอบหมายต่อบุคคลภายนอก จะต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่บุคคลภายนอกนั้น เพื่อความเสียหายใดๆ อันเกิดขึ้นแต่การละเมิดนั้น ถ้าความประมาทเลินเล่อเป็นแต่เพียงให้ถือเอาได้ว่าเป็นความผิดของเจ้าพนักงานผู้นั้น เขาจะต้องรับผิดก็ต่อเมื่อผู้เสียหายไม่สามารถจะได้รับความเสียหายจากทางอื่น

เจ้าพนักงานผู้ใดกระทำการละเมิดหน้าที่การงานในการพิพากษาอรรถคดี ไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายใดๆ อันเกิดแก่การนั้น เว้นแต่การละเมิดหน้าที่นั้นอาจถูกลงโทษได้ด้วยการดำเนินคดีในทางอาญา บทบัญญัตินี้ไม่ใช้ในการละเมิดหน้าที่ซึ่งเป็นการปฏิบัติไม่ปฏิบัติหรือกระทำการล่าช้าในการกระทำตามหน้าที่

หน้าที่ในการใช้ค่าสินไหมทดแทนย่อมไม่เกิดขึ้น ถ้าหากผู้เสียหายจงใจหรือประมาทเลินเล่อที่จะบิดเบือนความเสียหายนั้น โดยหันมาใช้การเยียวยาทางกฎหมายแทน”⁵⁵

สำหรับเหตุผลของการเข้ามารับผิดชอบของหน่วยงานของรัฐในระบบกฎหมายของเยอรมันนั้น อาจพิจารณาได้จากหลักเกณฑ์ที่ปรากฏในรัฐธรรมนูญ ค.ศ. 1949 มาตรา 34 ที่กำหนดให้หน่วยงานของรัฐจะต้องรับผิดชอบในการกระทำละเมิดของเจ้าหน้าที่ด้วยเหตุที่เจ้าหน้าที่ดำเนินการต่างๆ ไปก็เพื่อประโยชน์ของรัฐ⁵⁶ ดังนั้นรัฐจึงควรต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนความเสียหายที่เกิดขึ้นให้กับผู้เสียหาย เว้นแต่เป็นกรณีที่เป็นกรณีก่อการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงเท่านั้น รัฐจึงจะสามารถไล่เบี้ยเอาค่ากับเจ้าหน้าที่ได้

จากบทบัญญัติของกฎหมายดังกล่าวจึงทำให้เห็นได้ว่า ในระบบกฎหมายของประเทศเยอรมันนั้น มิได้แยกการกระทำละเมิดของลูกจ้างกับเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานของรัฐออกจากกัน

⁵⁵ พจน์ ปุษปาคม. หน้าเดิม.

⁵⁶ กิติกุล กิตติวโรดม. เล่มเดิม. หน้า 25.

อย่างเด็ดขาด แต่ยังคงรวมอยู่ในประมวลกฎหมายแพ่งเช่นเดียวกัน เพียงแต่แยกประเภทของการกระทำออกมาเป็นอีกมาตราหนึ่งเท่านั้น จึงอาจกล่าวได้ว่าการจะให้เจ้าหน้าที่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในกรณีละเมิดที่กระทำให้เกิดความเสียหายแก่ผู้อื่นในระบบกฎหมายของเยอรมันนั้นจะกระทำได้อต่อเมื่อเจ้าหน้าที่นั้นกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงเท่านั้น และนอกจากนั้นผู้เสียหายยังจะต้องได้พยายามใช้สิทธิที่จะอุทธรณ์ หรือเรียกร้องให้หน่วยงานของรัฐชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแล้วเท่านั้น หากผู้เสียหายไม่ได้ใช้สิทธิดังกล่าวต่อหน่วยงานของรัฐแล้ว สิทธิในการเรียกร้องเอาค่าสินไหมทดแทนจากเจ้าหน้าที่ก็เป็นอันระงับไป แต่หากเป็นความประมาทเลินเล่ออย่างธรรมดาแล้วผู้ที่ได้รับความเสียหายจะฟ้องเจ้าหน้าที่ไม่ได้ อีกทั้งหน่วยงานของรัฐก็ไม่สามารถไล่เบียดเอาจากเจ้าหน้าที่ได้เช่นกัน ซึ่งต่างจากกฎหมายเดิมที่กำหนดให้เอกชนที่ได้รับความเสียหายจากการถูกระทำละเมิดจะต้องฟ้องร้องเจ้าหน้าที่เป็นการส่วนตัวต่อศาลยุติธรรม หากการกระทำของเจ้าหน้าที่นั้นได้กระทำโดยความจงใจหรือประมาทเลินเล่อจนเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายขึ้น โดยรัฐจะไม่ต้องเข้ามาร่วมรับผิดชอบในการกระทำละเมิดดังกล่าว ซึ่งเป็นไปตามหลัก The Prussian Code of Common Law of 1794 Title 11 Chapter 10⁵⁷ จนกระทั่งในเวลาต่อมาเนื่องจากเจ้าหน้าที่ของรัฐถูกฟ้องร้องกันเป็นจำนวนมาก จึงได้มีการกำหนดให้การฟ้องร้องเจ้าหน้าที่นั้นจะต้องขึ้นอยู่กับความเห็นชอบของหน่วยงานของรัฐที่เจ้าหน้าที่ผู้นั้นสังกัดอยู่ด้วย⁵⁸

3.3.4 ประเทศฝรั่งเศส ปัญหาในเรื่องความรับผิดชอบของหน่วยงานของรัฐในการกระทำของเจ้าหน้าที่ ในช่วงศตวรรษที่ 18 มีลักษณะไม่แตกต่างกับหลักการของประเทศไทย กล่าวคือ หน่วยงานของรัฐไม่ต้องรับผิดชอบในการกระทำของเจ้าหน้าที่ในการปฏิบัติหน้าที่⁵⁹ ยกเว้นในกรณีที่รัฐเข้ามาดำเนินการในฐานะเช่นเดียวกับเอกชนซึ่งจะเห็นได้จากรัฐธรรมนูญฉบับ L'An VII มาตรา 75 ที่ได้บัญญัติห้ามมิให้ผู้เสียหายฟ้องข้าราชการให้ต้องรับผิดชอบ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจาก Conseil d'Etat ก่อน ซึ่งในทางปฏิบัติแทบจะไม่มีการอนุญาตให้ฟ้องคดีเลยก็ว่าได้ จึงเป็นผลให้ข้าราชการไม่ต้องรับผิดชอบในการปฏิบัติหน้าที่เลย

ต่อมามาตรา 75 ได้ถูกยกเลิกโดย decret ลงวันที่ 19 กันยายน 1870 นอกจากนั้นศาลในคดีขัดกันยังได้วางหลักการเรื่องการแบ่งแยกหน้าที่ทางปกครองและการยุติธรรมไว้ในคดี Pelletier, T.C.30 juill, 1873 โดยพิพากษาว่าเจ้าหน้าที่ของรัฐจะถูกฟ้องต่อศาลยุติธรรมได้เฉพาะกรณี

⁵⁷ แหล่งเดิม.

⁵⁸ สุจิน ชื่อสุวรรณ. (2532). ความรับผิดชอบทางละเมิดของข้าราชการ. หน้า 100.

⁵⁹ ฤทัย หงส์ศิริ. (2539, ธันวาคม). การบรรยายหลักกฎหมายปกครอง เรื่องความรับผิดชอบฝ่ายปกครอง. หน้า 10.

ที่เป็นการกระทำความผิดต่อส่วนตัวเท่านั้น ซึ่งผลจากคดีดังกล่าวนี้เองจึงได้มีการแยกความรับผิดของฝ่ายปกครองออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่

1) ความรับผิดของรัฐเนื่องจากความบกพร่องหรือความผิดของทางราชการหรือหน่วยงานของรัฐ (faute de service) และ

2) ความรับผิดส่วนตัวของเจ้าหน้าที่ของรัฐอันเนื่องมาจากการกระทำละเมิดโดยเหตุส่วนตัว (faute personnelle)

ถ้าเกิดความเสียหายเนื่องจากความบกพร่องหรือความผิดของหน่วยงานของรัฐ รัฐต้องรับผิดและผู้เสียหายต้องฟ้องคดีต่อศาลปกครอง ถ้าความเสียหายเกิดจากความผิดของเจ้าหน้าที่อันเนื่องมาจากเหตุส่วนตัว เจ้าหน้าที่ต้องรับผิดเป็นการส่วนตัวและผู้เสียหายต้องฟ้องคดีต่อศาลยุติธรรม⁶⁰

ลักษณะของการกระทำที่ฝ่ายปกครองในฝรั่งเศสพิจารณาให้ต้องรับผิด⁶¹

1) ความรับผิดส่วนตัวของเจ้าหน้าที่ เป็นไปตามมาตรา 75 ของรัฐธรรมนูญฉบับปีที่ 8 แห่งสมัยปฏิวัติ (The Constitution of the year VII of the Revolutionary era(1800)) โดยห้ามฟ้องเจ้าหน้าที่สำหรับการปฏิบัติหน้าที่ราชการ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากสภาแห่งรัฐ ต่อมามีการยกเลิกโดยกฤษฎีกา (décret) ลงวันที่ 19 ก.ย. 1870 ด้วยเหตุผลที่ต้องการให้ความรับผิดของเจ้าหน้าที่เป็นไปอย่างกว้างขวาง และเพื่อให้เกิดความเป็นธรรมขณะเดียวกัน ศาลคดีซัดกันได้วางหลักการแบ่งแยกอำนาจบริหารและตุลาการในคดี Pelletier

2) ความรับผิดของหน่วยงานเป็นความผิดที่เกิดจากการปฏิบัติหน้าที่ในการจัดทำบริการสาธารณะ ซึ่งรัฐจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบ ส่วนเจ้าหน้าที่ไม่ต้องรับผิดเป็นการส่วนตัว ความรับผิดของหน่วยงานมีทั้งกรณีที่มีความเสียหายเกิดจากความผิดจากการไม่ปฏิบัติตามวิธีดำเนินการที่กฎหมายกำหนด

3) ความรับผิดร่วมกันระหว่างเจ้าหน้าที่และหน่วยงานของรัฐ เมื่อการกระทำของเจ้าหน้าที่มีการแบ่งแยกกันออกมาอย่างชัดเจนว่าหากไม่ใช่เป็นกรณีของการปฏิบัติหน้าที่แล้ว เจ้าหน้าที่จะต้องรับผิดเป็นการส่วนตัว แต่หากเป็นการปฏิบัติหน้าที่แล้วก็จะต้องมาพิจารณาอีกว่าเป็นการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงหรือไม่ หากเป็นการประมาทเลินเล่อธรรมดา เจ้าหน้าที่ก็ไม่ต้องรับผิด เพื่อให้ผู้เสียหายได้รับหลักประกันมากยิ่งขึ้น นักนิติศาสตร์จึงได้สร้างทฤษฎีความรับผิดร่วมกันขึ้นมา โดยแยกเป็น

⁶⁰ กิติกุล กิตติวโรดม. หน้าเดิม.

⁶¹ สุเทพ ลุนหาล้า. เล่มเดิม. หน้า 27.

3.1 ทฤษฎีความผิดร่วมกัน (Cumul de faute)

แม้การกระทำของเจ้าหน้าที่จะเป็นความผิดต่อส่วนตัวแต่ก็อาจเกิดขึ้นร่วมกับการกระทำของหน่วยงานของรัฐได้

3.2 ทฤษฎีความรับผิดชอบร่วมกัน (Cumul de responsabilite)

เป็นแนวความคิดที่พัฒนาจากความผิดร่วมกันในกรณีที่มีความผิดส่วนตัวไม่อาจขาดจากความผูกพันกับบริการหรือหน่วยงานได้ Lemonnier Delville

3.4 เงื่อนไขความรับผิดหน่วยงานของรัฐตามพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539

พัฒนาการความรับผิดเพื่อการกระทำของผู้อื่น ในส่วนที่เกี่ยวกับการกระทำของเจ้าหน้าที่ในการปฏิบัติหน้าที่นั้น เดิมศาลยุติธรรมได้วินิจฉัยความรับผิดของเจ้าหน้าที่โดยอาศัยบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 76 ประกอบมาตรา 420 โดยถือว่าการกระทำของเจ้าหน้าที่ของรัฐเป็นการกระทำตามหน้าที่ของผู้แทนของนิติบุคคล หรือผู้มีอำนาจกระทำการแทนนิติบุคคล ดังนั้นเมื่อเจ้าหน้าที่ของรัฐก่อให้เกิดความเสียหายแก่เอกชน หรือนิติบุคคล จึงต้องนำหลักเกณฑ์การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาเป็นหลักในการพิจารณา จนกระทั่งเมื่อพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 ออกใช้บังคับแล้วพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวก็ได้มีกำหนดหลักการเพื่อใช้ในการพิจารณาเป็นการเฉพาะแยกต่างหากจากหลักการในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์อย่างที่เคยใช้มาในอดีต อาจกล่าวได้ว่าความรับผิดเพื่อละเมิดในการกระทำของเจ้าหน้าที่มีวิวัฒนาการสืบต่อกันมาโดยอาจแบ่งแยกได้เป็น 3 ยุค⁶²

1) ยุคที่รัฐไม่ต้องรับผิด โดยถือว่าองค์กรของรัฐหรือฝ่ายปกครอง ทำหน้าที่เสมือนเป็นตัวแทนของพระมหากษัตริย์ เมื่อข้าราชการหรือหน่วยงานของรัฐได้กระทำการในหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายแต่ไปก่อความเสียหายให้แก่ประชาชนหรือบุคคลภายนอก การฟ้องร้องให้หน่วยงานของรัฐหรือทบวงการเมือง ให้ต้องรับผิดอันสืบเนื่องมาจากการกระทำดังกล่าวจึงไม่อาจกระทำได้ ยกเว้นเมื่อได้รับความยินยอมจากพระมหากษัตริย์ หลักการดังกล่าวนี้เทียบได้กับหลักที่ใช้ในประเทศอังกฤษ "The King can do no wrong" ซึ่งเท่ากับว่าโดยหลักการแล้ว การฟ้องร้องหน่วยงานของรัฐให้ต้องรับผิดไม่อาจกระทำได้ เว้นแต่กระทรวงหรือกรมนั้นจะยินยอมเข้ามาเป็นคู่ความใน

⁶² แหล่งเดิม.

คดี ดังจะเห็นได้จากหลักฐานทางประวัติศาสตร์ที่ปรากฏพบในหลายแหล่ง รวมถึงคำพิพากษาฎีกา ดังกล่าวอีกหลายเรื่อง⁶³

2) ยุคสองซึ่งเป็นยุคหลังจากที่ประเทศไทย เปลี่ยนแปลงการปกครองในระบบสมบูรณาญาสิทธิราชมาเป็นระบบประชาธิปไตย มีการแบ่งแยกระบบการปกครองออกอย่างเป็นระบบการกำหนดอำนาจหน้าที่ในแต่ละองค์กรจึงมีความแตกต่างกัน การให้หน่วยงานของรัฐต้องรับผิดชอบจากมาตรา 15 รัฐธรรมนูญ พ.ศ. 2487 และมาตรา 24 รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ฉบับชั่วคราว พ.ศ. 2490 จนกระทั่งถึงรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2492 จึงได้มีการรับรองสิทธิการฟ้องหน่วยงานของรัฐให้ต้องรับผิดชอบในการกระทำละเมิดของเจ้าหน้าที่เป็นครั้งแรก ในมาตรา 44 โดยกำหนดสิทธิของบุคคลที่จะฟ้องหน่วยงานของรัฐ ซึ่งเป็นนิติบุคคลให้รับผิดชอบในการกระทำของเจ้าหน้าที่ในฐานะเสมือนตัวการ หรือนายจ้างย่อมได้รับความคุ้มครอง ส่งผลให้ประชาชนสามารถฟ้องหน่วยงานของรัฐให้รับผิดชอบในความเสียหายจากการกระทำของเจ้าหน้าที่ได้โดยตรง โดยที่หน่วยงานของรัฐอาจที่จะปฏิเสธไม่ยอมเข้ามาเป็นคู่ความได้ ในส่วนของผู้เสียหายสามารถฟ้องคดีเอาคืนเจ้าหน้าที่ได้โดยตรง หรืออาจจะฟ้องหน่วยงานของรัฐเป็นจำเลยร่วมด้วยก็ได้ ในส่วนของคำพิพากษาศาลจะใช้หลักการในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 76 เป็นหลักในการพิจารณาการกระทำของเจ้าหน้าที่ ทั้งในเรื่องที่เป็นการปฏิบัติหน้าที่หรือ เป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติหน้าที่ที่เป็นการกระทำต่อบุคคลภายนอก หรือหน่วยงานของรัฐเองก็ตาม จึงอาจกล่าวได้ว่าหลักเกณฑ์ความรับผิดชอบของหน่วยงานของรัฐในการกระทำของเจ้าหน้าที่ที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่นนั้นพิจารณาจากหลักเกณฑ์ต่างๆ ได้ดังนี้

⁶³ คำพิพากษาฎีกาที่ 520/121 คดีระหว่างนางเนื่อง โจทก์ และกรมทหารเรือ จำเลย กรณีเรือกลไฟชื่อ จำเรียมของกรมทหารเรือได้แล่นไปโดนโป๊ะของโจทก์ได้รับความเสียหาย ศาลแพ่งตัดสินว่าตามกฎหมายทุกๆ ประเทศในเรื่องเรือรบของหลวงไปโดนเรือใครเข้าแล้ว เจ้าของเรือ ไม่มีอำนาจฟ้องร้องรัฐบาลให้ใช้ค่าเสียหายได้ นอกจากจะฟ้องกัปตันหรือนายท้ายผู้เดินเรือเท่านั้นจึงได้ยกฟ้องโจทก์ไป โจทก์อุทธรณ์ศาลอุทธรณ์ยื่น โจทก์ฎีกา ศาลฎีกาพิพากษาว่าการที่ศาลแพ่งและศาลอุทธรณ์พิพากษาว่าเรือสินค้าจะฟ้องเรือหลวงเรียกค่าเสียหายในการโดนกัน ไม่ได้นั้นถูกต้อง ศาลไม่มีอำนาจหน้าที่จะออกหมายเรียกกรมทหารเรือมาเป็นจำเลย แต่อย่างไรก็ตาม ศาลฎีกายังเห็นว่า ถ้ากรมทหารเรือมีความเต็มใจที่จะมาเป็นจำเลยคู่ความแล้วก็จะชำระให้ จึงได้ทำหนังสือแจ้งไปยังกรมทหารเรือว่าเต็มใจจะมาเป็นจำเลยหรือไม่ กรมทหารเรือตอบกลับมาว่าไม่เต็มใจจะเข้ามาเป็นจำเลย ศาลฎีกาจึงตัดสินว่ากรมทหารเรือได้ประพฤติตามอำนาจอันต้องด้วยกฎหมายแล้ว จึงพิพากษาขึ้นตามคำตัดสินของศาลอุทธรณ์และยกฎีกาของโจทก์เสีย

(1) การกระทำของเจ้าหน้าที่ที่ไปก่อความเสียหายนั้นจะต้องเป็นการกระทำในการปฏิบัติหน้าที่ หากเป็นการกระทำนอกหน้าที่แล้วหน่วยงานของรัฐไม่ต้องรับผิดชอบ เจ้าหน้าที่ของรัฐจะต้องรับผิดชอบเป็นการส่วนตัวในมาตรา 420 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

(2) หากการกระทำของเจ้าหน้าที่เป็นการกระทำในการปฏิบัติหน้าที่แล้ว ผู้เสียหายอาจฟ้องหน่วยงานของรัฐเป็นจำเลยร่วมด้วยได้ แต่ถึงอย่างไรเจ้าหน้าที่จะต้องรับผิดชอบเป็นการส่วนตัว ซึ่งหลักเกณฑ์ดังกล่าวนี้ก็เป็นหลักการเดียวกับที่ใช้ในการพิจารณาการกระทำของลูกจ้างที่ได้กระทำให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลภายนอกในทางหน้าที่ว่าจ้าง ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในปัจจุบันนั่นเอง โดยเห็นว่าความสัมพันธ์ระหว่างเจ้าหน้าที่กับหน่วยงานของรัฐนั้นเป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยระเบียบข้าราชการพลเรือน มิได้เกิดขึ้นจากความสัมพันธ์ในทางสัญญา อย่างเช่นเอกชนแต่ประการใด อย่างไรก็ตามศาลก็ยังนำบทบัญญัติในส่วนที่เกี่ยวกับนิติบุคคล และผู้กระทำการแทนนิติบุคคลมาปรับใช้ โดยถือว่าเจ้าหน้าที่เป็นผู้แทนของหน่วยงานของรัฐ ซึ่งเมื่อหน่วยงานของรัฐต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่บุคคลภายนอกแล้วสามารถไล่เบียดเอาจากเจ้าหน้าที่ได้

3) ยุคปัจจุบันซึ่งเป็นยุคภายหลังจากพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 ได้ประกาศใช้แล้ว โดยถือว่าผลของการกระทำละเมิดที่เจ้าหน้าที่ได้กระทำในระหว่างปฏิบัติหน้าที่ และก่อความเสียหายให้แก่บุคคลภายนอกนั้น รัฐเท่านั้นจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบในผลของการกระทำดังกล่าว โดยผู้เสียหายจะต้องฟ้องหน่วยงานของรัฐเท่านั้นเป็นจำเลย แต่ไม่อาจฟ้องเจ้าหน้าที่ให้ต้องรับผิดชอบได้ เว้นแต่การกระทำของเจ้าหน้าที่นั้นไม่ใช่เรื่องที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติหน้าที่ (เรื่องส่วนตัว) หรือแม้เป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติหน้าที่ก็ตาม แต่ก็เป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงเท่านั้น โดยเมื่อผู้เสียหายได้ใช้สิทธิฟ้องร้องหน่วยงานของรัฐและหน่วยงานของรัฐได้ทำการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกไปแล้ว หน่วยงานของรัฐก็ไม่สามารถใช้สิทธิไล่เบียดเอากับเจ้าหน้าที่ของรัฐได้ หากการกระทำของเจ้าหน้าที่เป็นเรื่องที่เกิดขึ้นในระหว่างการปฏิบัติหน้าที่ หรือเป็นการกระทำโดยประมาทธรรมดา อาจกล่าวได้ว่าสิทธิของหน่วยงานของรัฐในการเรียกร้องเอาค่าสินไหมทดแทนที่ได้จ่ายให้แก่ผู้เสียหายไปอันเนื่องมาจากการกระทำละเมิดของเจ้าหน้าที่ในการปฏิบัติหน้าที่ที่จะกระทำได้คือเมื่อเจ้าหน้าที่ จงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงเท่านั้น ดังนั้นหากเป็นกรณีที่เป็นความประมาทเลินเล่ออย่างธรรมดาแล้ว หน่วยงานของรัฐก็ไม่อาจทำการเรียกร้องได้ อย่างไรก็ตามแม้จะเป็นความเสียหายที่เกิดขึ้นโดยความจงใจ หรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงก็ตาม การเรียกร้องให้เจ้าหน้าที่ชดใช้ค่าเสียหายคืน โดยคำนึงถึงระดับความร้ายแรงแห่งการกระทำละเมิดและความเป็นธรรมในแต่ละกรณีเป็นเกณฑ์ โดยมีต้องใช้เต็มจำนวนของความเสียหายก็ได้ แต่

หากเป็นกรณีที่มีการกระทำละเมิดของเจ้าหน้าที่เป็นการกระทำในการปฏิบัติหน้าที่และมีใช้การปฏิบัติหน้าที่ร่วมกัน ก็จะต้องมีการแบ่งแยกความรับผิดชอบออกเป็นความรับผิดชอบส่วนตัวและความรับผิดชอบของหน่วยงานออกจากกัน

3.4.1 ความรับผิดชอบของหน่วยงานของรัฐ

ได้มีการนำทฤษฎีความรับผิดชอบมาประกอบในการพิจารณา โดยได้แบ่งออกมาเป็น 2 ลักษณะได้แก่

1) ทฤษฎีความรับผิดชอบอันเนื่องมาจากการการเสี่ยงภัย หรือทฤษฎีรับภัย ที่ถือว่าเมื่อมนุษย์ได้กระทำการใดๆขึ้นแล้วย่อมเป็นการเสี่ยงภัยอย่างหนึ่ง ดังนั้นเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้น ผู้กระทำจะต้องรับผิดชอบในผลแห่งการเสียหายนั้น โดยได้มีการกล่าวถึงทฤษฎีดังกล่าวนี้ด้วยเหตุผล 2 ประการอาทิ

เหตุผลในทางกฎหมาย ที่ว่าหลักการบังคับใช้คำสั่งใหม่ทดแทนความเสียหายที่เกิดขึ้น มิใช่เป็นการสงโทษอย่างเช่นคดีอาญา ดังนั้น การทดแทนความเสียหายอันเกิดจากการกระทำละเมิดจึงไม่ควรคำนึงถึงความผิด⁶⁴

เหตุผลในทางพฤติกรรม เป็นหลักเกณฑ์ที่พิจารณาถึงความเสียหายเป็นหลัก โดยถือว่าผู้เสียหายไม่สมควรที่จะตกเป็นผู้รับเคราะห์จากความเสียหายที่เขาไม่ได้เป็นผู้ก่อขึ้น⁶⁵

2) ทฤษฎีความรับผิดชอบอันเนื่องมาจากการกระทำผิด โดยถือว่าการกระทำที่จะเป็นละเมิดได้นั้นจะต้องปรากฏว่าเป็นการกระทำที่มีพื้นฐานมาจากความผิด จึงเท่ากับเป็นทฤษฎีที่เน้นองค์ประกอบด้านการกระทำ อันได้แก่ การกระทำโดยผิดกฎหมาย ทำให้เขาเสียหายและองค์ประกอบด้านจิตใจ ได้แก่ การกระทำอันเป็นความผิดจึงจะสามารถเรียกจ่ายค่าสินไหมทดแทนได้ ซึ่งหากยึดถือทฤษฎีดังกล่าวนี้ผู้เสียหายจะเรียกจ่ายค่าสินไหมทดแทนได้ก็ต่อเมื่อสามารถพิสูจน์ได้ว่ามีการกระทำอันเป็นความผิด⁶⁶

ในการพิจารณาว่าการกระทำใดของเจ้าหน้าที่จะถือว่าเป็นการกระทำละเมิดที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่น ตามพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 จะต้องเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องหรือสืบเนื่องมาจากการที่ตนกระทำหน้าที่ดังกล่าว โดยแยกพิจารณาได้เป็น

(1) การกระทำละเมิดในการปฏิบัติหน้าที่โดยทั่วไป

⁶⁴ สายสุตา นิงสานนท์. (2525). ความรับผิดเด็ดขาดในกฎหมายละเมิด. หน้า 39.

⁶⁵ แหล่งเดิม.

⁶⁶ แหล่งเดิม.

(2) การกระทำละเมิดในการปฏิบัติหน้าที่และเป็นการละเมิดที่เกิดขึ้นจากการกระทำของหน่วยงานทางปกครอง

(3) การปฏิบัติหน้าที่นั้นมีกฎหมายบัญญัติการใช้อำนาจไว้โดยเฉพาะ เช่น ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา หรือการดำเนินคดีที่จะต้องกระทำทางศาลยุติธรรม

(4) การออกกฎ คำสั่งทางปกครอง คำสั่งอื่น การละเลยต่อหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนดให้ต้องปฏิบัติหรือปฏิบัติหน้าที่ล่าช้าเกินสมควร⁶⁷

องค์ประกอบที่ใช้ในการพิจารณาความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 ซึ่งจะต้องประกอบด้วย

- 1) จะต้องมีกรกระทำ
- 2) การกระทำต้องมีลักษณะเป็นการจงใจ และประมาทเลินเล่อ
- 3) ต้องมีความเสียหาย
- 4) การกระทำต้องมีความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผล
 - (1) เหตุเหมาะสม หรือ ผลธรรมดา
 - (2) ทฤษฎีเงื่อนไข ทฤษฎีมูลเหตุเหมาะสม
- 5) แบ่งแยกการกระทำของเจ้าหน้าที่ออกได้เป็น
 - (1) การกระทำของเจ้าหน้าที่ในการปฏิบัติหน้าที่อาจแยกพิจารณาได้เป็น
 - (2) การกระทำในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่เป็นการกระทำทั่วไป

การกระทำในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่โดยการใช้อำนาจตามกฎหมายซึ่งเป็นการกระทำที่เจ้าหน้าที่อาศัยอำนาจมหาชนที่แสดงออกทางกฎหมายระดับพระราชบัญญัติ เป็นแหล่งที่มาของการกระทำ กล่าวคือ เป็นการที่เจ้าหน้าที่ใช้อำนาจตามกฎหมายในลักษณะที่เป็นอำนาจในทางปกครอง อาทิ การที่เจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองใช้อำนาจตามบทบัญญัติของกฎหมายต่างๆ ที่นอกเหนือจากประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา หรือเป็นการใช้อำนาจตามกฎหมายในกระบวนการยุติธรรมทางอาญาได้แก่ เช่น เจ้าหน้าที่ใช้อำนาจตามกฎหมายในกระบวนการยุติธรรม การกระทำของเจ้าหน้าที่เป็นการกระทำในฐานะส่วนตัว ได้แก่การกระทำที่มีใช่เป็นการกระทำเพื่อประโยชน์ของรัฐ หรือมีลักษณะที่อาจถือได้ว่าเป็นการกระทำเพื่อประโยชน์สาธารณะ

⁶⁷ สุเทพ อุณหลา. เล่มเดิม. หน้า 20

3.4.2 สิทธิการไล่เบี่ยของหน่วยงานของรัฐ

การใช้สิทธิไล่เบี่ยของหน่วยงานของรัฐในผลแห่งละเมิดที่เจ้าหน้าที่ได้กระทำให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลภายนอกนั้น อาจแยกพิจารณาได้เป็น

1) กรณีเจ้าหน้าที่ได้กระทำละเมิดในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่เป็นไปตามมาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 มีใจความว่า “หน่วยงานของรัฐต้องรับผิดต่อผู้เสียหายในผลแห่งละเมิดที่เจ้าหน้าที่ของตนได้กระทำในการปฏิบัติหน้าที่ ในกรณีนี้ผู้เสียหายอาจฟ้องหน่วยงานของรัฐดังกล่าวได้โดยตรง แต่จะฟ้องร้องเจ้าหน้าที่ไม่ได้

ถ้าการละเมิดเกิดจากเจ้าหน้าที่ซึ่งไม่ได้สังกัดหน่วยงานของรัฐแห่งใดให้ถือว่ากระทรวงการคลังเป็นหน่วยงานของรัฐที่ต้องรับผิดตามวรรคหนึ่ง”

จากบทบัญญัติดังกล่าว จึงเป็นการวางหลักให้หน่วยงานของรัฐ ต้องรับผิดต่อผู้เสียหายในผลแห่งละเมิดที่ “เจ้าหน้าที่” ได้กระทำ “ในการปฏิบัติหน้าที่” แต่ก็มีปัญหาว่าการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตามที่พระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 นั้น มีความหมายและขอบเขตเพียงใด จึงได้มีการพยายามวางกฎเกณฑ์เพื่อให้เกิดความสะดวกแก่การพิจารณา ซึ่งอาจจะเป็นการปฏิบัติหน้าที่ในลักษณะที่เป็นการกระทำโดยอาศัยโอกาสในการทำงาน การใช้อุปกรณ์ของรัฐ การรับคำตอบแทนในขณะที่กระทำละเมิด การกระทำการในช่วงเวลาที่ใกล้ชิดกับงานในหน้าที่ มูลเหตุจูงใจในการกระทำการ และการกระทำความผิดอาญาของเจ้าหน้าที่ อันเนื่องมาจากการกระทำในการปฏิบัติหน้าที่⁶⁸

2) กรณีเจ้าหน้าที่ได้กระทำละเมิดในขณะที่มิได้กระทำการปฏิบัติหน้าที่

เป็นไปตามมาตรา 6 แห่งพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 มีใจความว่า “ถ้าการกระทำของเจ้าหน้าที่มิใช่การกระทำการปฏิบัติหน้าที่ เจ้าหน้าที่ต้องรับผิดชอบในการนั้นเป็นการเฉพาะตัว ในกรณีนี้ผู้เสียหายอาจฟ้องเจ้าหน้าที่ได้โดยตรง แต่จะฟ้องหน่วยงานของรัฐไม่ได้”

3) การไล่เบี่ยเอาแก่เจ้าหน้าที่ให้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

กรณีรัฐอาจไล่เบี่ยเอาแก่เจ้าหน้าที่ได้ เป็นไปตามที่ได้กล่าวไว้ในมาตรา 8 ที่มีใจความว่า “ในกรณีที่หน่วยงานของรัฐต้องรับผิดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายเพื่อการละเมิดของเจ้าหน้าที่ ให้หน่วยงานของรัฐมีสิทธิเรียกให้เจ้าหน้าที่ผู้ทำละเมิดชดใช้ค่าสินไหมทดแทนดังกล่าวแก่หน่วยงานของรัฐได้ ถ้าเจ้าหน้าที่ได้กระทำการนั้นไปด้วยความจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง

⁶⁸ กนกศักดิ์ พ่วงลาภ. เล่มเดิม. หน้า 63

สิทธิเรียกให้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามวรรคหนึ่งจะมีได้เพียงใดให้คำนึงถึงระดับความร้ายแรงแห่งการกระทำและความเป็นธรรมในแต่ละกรณีเป็นเกณฑ์โดยมิต้องให้ใช้เต็มจำนวนของความเสียหายก็ได้

ถ้าการละเมิดเกิดจากความผิดหรือความบกพร่องของหน่วยงานของรัฐหรือระบบการดำเนินงานส่วนรวม ให้หักส่วนแห่งความรับผิดชอบดังกล่าวออกด้วย

ในกรณีที่การละเมิดเกิดจากเจ้าหน้าที่หลายคน มิให้นำหลักเรื่องลูกหนี้ร่วมมาใช้บังคับ และเจ้าหน้าที่แต่ละคนต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนเฉพาะส่วนของตนเท่านั้น”

จากบทบัญญัติดังกล่าวจึงทำให้เห็นได้ว่าเจ้าหน้าที่ที่จะต้องรับผิดชอบเป็นการส่วนตัวเพียง 2 ประการเท่านั้นคือ

1. กรณีที่ผลแห่งการกระทำละเมิดนั้นเกิดขึ้น โดยความจงใจ หรือเป็นกรณีที่ผลแห่งการละเมิดนั้นเกิดขึ้น โดยความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงเท่านั้น ดังนั้นหากเป็นกรณีที่เจ้าหน้าที่ประมาทเลินเล่ออย่างธรรมดาแล้วหน่วยงานของรัฐไม่สามารถไล่เบี้ยได้ อย่างไรก็ตามแม้การกระทำของเจ้าหน้าที่ที่ได้กระทำละเมิดไปในระหว่างปฏิบัติหน้าที่และเป็นการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง จนทำให้หน่วยงานของรัฐต้องรับผิดชอบต่อผู้เสียหายเพื่อชดใช้ค่าเสียหายไปก็ตาม การไล่เบี้ยของหน่วยงานของรัฐต่อเจ้าหน้าที่ที่เป็นผู้ก่อให้เกิดความเสียหายดังกล่าวก็จะต้องคำนึงถึงระดับความร้ายแรงแห่งการกระทำ และความเป็นธรรมในแต่ละกรณีประกอบด้วย ทั้งนี้เป็นไปตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 8 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 ที่มีใจความว่า “สิทธิเรียกให้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามวรรคหนึ่งจะมีได้เพียงใดให้คำนึงถึงระดับความร้ายแรงแห่งการกระทำและความเป็นธรรมในแต่ละกรณีเป็นเกณฑ์โดยมิต้องให้ใช้เต็มจำนวนของความเสียหายก็ได้”

2. นอกจากหลักเกณฑ์ในการใช้สิทธิไล่เบี้ยของหน่วยงานของรัฐตามที่กล่าวมาข้างต้นแล้ว หน่วยงานของรัฐยังต้องคำนึงถึงความผิด หรือความบกพร่องของหน่วยงานของรัฐ หรือระบบการดำเนินงานส่วนรวมอีกด้วย ซึ่งเป็นหลักเกณฑ์ที่บัญญัติไว้ในมาตรา 8 วรรคสาม แห่งพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 ที่มีใจความว่า “ถ้าการละเมิดเกิดจากความผิดหรือความบกพร่องของหน่วยงานของรัฐหรือระบบการดำเนินงานส่วนรวม ให้หักส่วนแห่งความรับผิดชอบดังกล่าวออกด้วย”

3.5 มาตรการทางกฎหมายในการให้ความคุ้มครองแรงงานส่งทางบกโดยรถยนต์

3.5.1 มาตรการทางกฎหมายต่างประเทศ

3.5.1.1 องค์การแรงงานระหว่างประเทศหรือ ILO (International Labour Organization: ILO) ได้เริ่มก่อตั้งขึ้นในปี ค.ศ.1991 (พ.ศ.2462) ณ กรุงเจนีวา ประเทศสวิสเซอร์แลนด์ โดยองค์การดังกล่าวเป็นองค์กรที่ทำหน้าที่กำหนดมาตรฐานการคุ้มครองแรงงานขั้นต่ำที่เป็นสากลเพื่อให้บรรดาประเทศสมาชิกเข้าไปปฏิบัติเพื่อให้การคุ้มครองแรงงาน และกำหนดมาตรฐานในการใช้แรงงานภายในของประเทศสมาชิกต่าง ๆ ให้สอดคล้องและเป็นไปในแนวทางเดียวกัน⁶⁹ โดยที่องค์การแรงงานระหว่างประเทศจะจัดให้มีการประชุมใหญ่ระหว่างประเทศสมาชิกขององค์การปีละครั้ง(International Labour Conference)⁷⁰ เพื่อรับรองอนุสัญญา (Convention) ที่มีลักษณะเป็นตราสารที่ประเทศสมาชิกขององค์การแรงงานระหว่างประเทศร่วมกันลงมติรับรองให้เป็นมาตรฐานขั้นต่ำแรงงานระหว่างประเทศ โดยกำหนดหลักการทางด้านแรงงานแต่ละเรื่องไว้ ซึ่งหากประเทศสมาชิกใดได้พิจารณาให้สัตยาบัน (Ratified) ก็จะต้องผูกพันที่จะปฏิบัติตามอนุสัญญานั้น ๆ แต่หากไม่ปฏิบัติตามข้อผูกพันที่ได้ให้สัตยาบันไว้ ประเทศสมาชิกอื่นๆ ตลอดจนทั้งนายจ้างและลูกจ้างสามารถร้องเรียน หรือประท้วงต่อองค์การแรงงานระหว่างประเทศได้

สำหรับข้อเสนอแนะ(Recommendation) นั้น ได้มีการกำหนดขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติตามอนุสัญญา หรือกำหนดนโยบาย การออกกฎหมาย หรือกฎข้อบังคับของแต่ละประเทศ ซึ่งหากประเทศสมาชิกใดเห็นชอบก็จะใช้วิธีการรับเอา เพื่อนำไปปฏิบัติ

สำหรับประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกขององค์การแรงงานระหว่างประเทศมาตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 6 โดยได้เข้าร่วมลงนามก่อตั้งเมื่อวันที่ 29 ตุลาคม พ.ศ. 2462 แต่ปรากฏว่าในช่วงเวลาดังกล่าวประเทศไทยประสบกับปัญหาหลายด้าน ไม่ว่าจะเป็นปัญหาด้านเศรษฐกิจ สังคม และการเมือง ทำให้การให้ความคุ้มครองแรงงานภายในประเทศไม่ประสบผลเท่าที่ควร จนกระทั่งในปี พ.ศ.2472 – 2475 ประเทศไทยได้มีการเปลี่ยนแปลงการปกครองจากระบบสมบูรณาสิทธิราชมาเป็นระบอบประชาธิปไตย รัฐบาลในขณะนั้นจึงได้มีการเปลี่ยนแปลงนโยบายสาธารณะ(Public Policy) โดยการนำเอาอนุสัญญาและข้อเสนอแนะต่างๆ ที่ได้จากการเข้าร่วมประชุมมากำหนดเป็น

⁶⁹ วีระ ศรีธรรมรักษ์. (2547). คำอธิบายกฎหมายแรงงาน. หน้า 6-7

⁷⁰ Ministry of Labour. Decemblem,7,2006, from http://www.mol.go.th/international_01.html.

มาตรฐานทางด้านแรงงานภายในประเทศ ขั้นต้น ได้มีการการจัดตั้งแผนกจัดหางาน ทั้งนี้เพื่อรองรับปัญหาคนว่างงานในช่วงเวลาดังกล่าว⁷¹

ในปัจจุบันองค์การแรงงานระหว่างประเทศได้ผ่านการรับรองอนุสัญญา เป็นจำนวน 183 ฉบับ โดยที่ประเทศไทยได้ให้สัตยาบัน เป็นจำนวน 14 ฉบับ ได้แก่⁷²

1. อนุสัญญาฉบับที่ 14 ว่าด้วยการหยุดพักผ่อนประจำสัปดาห์ (งานอุตสาหกรรม) พ.ศ. 2464 (Weekly Rest (Industry), 1921)
2. อนุสัญญาฉบับที่ 19 ว่าด้วยการปฏิบัติที่เท่าเทียมกัน (ค่าทดแทนกรณีประสบอุบัติเหตุ) พ.ศ. 2468 (Equality of Treatment (Accident Compensation), 1925)
3. อนุสัญญาฉบับที่ 29 ว่าด้วยแรงงานบังคับ พ.ศ. 2473 (Forced Labour, 1930)
4. อนุสัญญาฉบับที่ 80 ว่าด้วยการแก้ไขบทบัญญัติมาตรฐานท้ายบท พ.ศ. 2489 (Final Articles Revision, 1946)
5. อนุสัญญาฉบับที่ 88 ว่าด้วยการจัดบริการจัดหางาน พ.ศ. 2491 (Employment Service, 1948)
6. อนุสัญญาฉบับที่ 100 ว่าด้วยค่าตอบแทนที่เท่าเทียมกัน พ.ศ. 2494 (Equal Remuneration, 1951)
7. อนุสัญญาฉบับที่ 104 ว่าด้วยการเลิกโทษอาญา (คนงานพื้นเมือง) พ.ศ. 2498 (Abolition of Penal Sanctions (Indigenous Workers), 1955)
8. อนุสัญญาฉบับที่ 105 ว่าด้วยการยกเลิกแรงงานบังคับ พ.ศ. 2490 (Abolition of Forced Labour, 1957)
9. อนุสัญญาฉบับที่ 116 ว่าด้วยการแก้ไขบทบัญญัติมาตรฐานท้ายบท พ.ศ. 2504 (Final Article Revision (Revised), 1962)
10. อนุสัญญาฉบับที่ 122 ว่าด้วยนโยบายการมีงานทำ พ.ศ. 2507 (Employment Policy, 1964)
11. อนุสัญญาฉบับที่ 123 ว่าด้วยอายุขั้นต่ำ (งานใต้ดิน) พ.ศ. 2508 (Minimum Age (Underground Work), 1965)
12. อนุสัญญาฉบับที่ 127 ว่าด้วยน้ำหนักขึ้นสูง พ.ศ. 2510 (Maximum Weight, 1967)

⁷¹ กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน. (2537). 75 ปี แห่งความสัมพันธ์ไทยกับองค์การแรงงานระหว่างประเทศ. กระทรวงแรงงานและสวัสดิการสังคม, ม.ป.ศ., หน้า 171 - 174.

⁷² Thailand ratified 14 Conventions. Retrieved. December 7, 2006, from <http://www.ilo.org/ilolex/cgi-lex/ratific.pl?Thailand>.

13. อนุสัญญาฉบับที่ 138 ว่าด้วยอายุขั้นต่ำ พ.ศ. 2516 (Minimum Age, 1973)

14. อนุสัญญาฉบับที่ 182 ว่าด้วยการขจัดรูปแบบที่เลวร้ายที่สุดของการใช้แรงงานเด็ก พ.ศ. 2525 (Elimination of Worst Forms of Child Labour, 1990) แต่ไม่รวมถึงอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับมาตรการคุ้มครองในด้านสภาพการทำงาน (CONDITIONS OF WORK) ของการขนส่ง เช่นตามอนุสัญญาฉบับที่ 153 Hours of Work and Rest Periods (Road Transport) Convention, 1979 ชั่วโมงการทำงาน และช่วงเวลาพัก สำหรับการขนส่งทางถนน ปี 1979 และอนุสัญญาฉบับที่ 67 (Shelved) Hours of Work and Rest Periods (Road Transport) Convention, 1939 ได้มีการกำหนดรายละเอียดที่เกี่ยวกับชั่วโมงการทำงาน และเวลาพัก สำหรับแรงงานขับรถขนส่งสินค้าไว้

1) ชั่วโมงการทำงาน และระยะเวลาในการพักของแรงงานขับรถขนส่งสินค้า การให้ความคุ้มครองแรงงานขับรถขนส่งสินค้า ตามอนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศในส่วนที่เกี่ยวข้องกับชั่วโมงการทำงานและระยะเวลาในการพักได้มีกำหนดไว้ในอนุสัญญาฉบับที่ 153 ((Shelved) Hours of Work and Rest Periods (Road Transport) Convention, 1939)⁷³ สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

อนุสัญญานี้บังคับใช้กับ คนขับรถเพื่อเลี้ยงชีพ หรือเกี่ยวกับการขนส่งให้กับบุคคลที่ 3 หรือ ขนส่งสินค้าด้วยรถใช้ทำงานทั้งในและนอกประเทศบนถนน

(1) โดยที่อนุสัญญานี้ได้คำนึงถึงความหมายของ “ชั่วโมงการทำงาน” หมายถึง เวลาที่คนขับรถใช้ไปในการทำงานเลี้ยงชีพ

1. ขับรถและทำงานอื่นระหว่างเวลาที่รถวิ่ง
2. ทำงานย่อยที่เกี่ยวกับการขับรถ

(2) ช่วงเวลาการรอไม่ว่าจะอยู่บนรถ หรือสถานที่ทำงานซึ่งคนขับรถไม่มีอิสระจากงานที่ทำตามที่ต้องการ เวลาเหล่านั้นนับเป็นชั่วโมงการทำงาน ซึ่งต้องกำหนดรายละเอียดไว้ในแต่ละประเทศโดยผู้มีอำนาจหน้าที่ ด้วยการรวบรวมข้อคิดเห็นหรือ ด้วยวิธีการใดที่สอดคล้องกับแนวทางการปฏิบัติของชาติ⁷⁴

(3) ในเรื่องของระยะเวลาในการขับรถขนส่งนั้น ตามอนุสัญญาฉบับที่ 153 ได้กำหนดข้อจำกัดไว้ว่า

⁷³ C153 Hours of Work and Rest Periods (Road Transport) Convention, Retrieved. December 7, 2006, 1979. Article 5 from <http://www.ilo.org/ilolex/english/convdisp1.htm>.

⁷⁴ Article 4

1. ห้ามมิให้คนขับรถ ขับรถติดต่อกันเป็นเวลาเกินกว่า 4 ชั่วโมงโดยไม่พัก
[Article 5 1. No driver shall be allowed to drive continuously for more than four hours without a break.,]

2. ผู้มีอำนาจหน้าที่หรือคณะทำงานในแต่ละประเทศอาจให้อนุญาตให้ทำงานเกินกว่าที่กำหนดไว้ในย่อหน้าแรกตามแนวปฏิบัติของชาติ แต่ต้องไม่เกิน 1 ชั่วโมง [The competent authority or body in each country, taking into account particular national conditions, may authorize the period referred to in paragraph 1 of this Article to be exceeded by not more than one hour.]⁷⁵

3. เวลาขับรถมากที่สุด รวมการทำงานล่วงเวลาต้องไม่เกิน 9 ชม. ต่อวัน และไม่
เกิน 48 ชม. ต่อสัปดาห์ โดยที่เวลาขับรถรวมตามที่กล่าวมานี้ อาจคำนวณเวลาเฉลี่ยจากจำนวนวัน
หรือสัปดาห์ที่ผู้มีอำนาจหน้าที่ไว้ในแต่ละประเทศจำนวนเวลาขับรถทั้งหมดที่กล่าวไว้ในย่อหน้าที่
1 อาจลดลงในกรณีที่เป็นภาระขนส่งที่มีเงื่อนไข ผู้มีอำนาจหน้าที่ในแต่ละประเทศจะต้องกำหนด
รายละเอียดของการขนส่งประเภทนี้ และกำหนดจำนวนเวลาทั้งหมดที่จะบังคับใช้กับคนขับรถที่
เกี่ยวข้อง⁷⁶ [Article 6 1. The maximum total driving time, including overtime, shall exceed neither
nine hours per day nor 48 hours per week., 2 The total driving time referred to in paragraph 1 of
this Article may be calculated as an average over a number of days or weeks to be determined by
the competent authority or body in each country].

(4) ในเรื่องขอระยะเวลาในการพัก

1. ระยะเวลาพักตามที่กล่าวไว้ในย่อหน้าหนึ่งของมาตรา 5 นั้น อาจกำหนดเป็น
ช่วงโดยผู้มีอำนาจหน้าที่ก็ได้

2. ผู้มีอำนาจหน้าที่ในแต่ละประเทศอาจกำหนดเป็นกรณีไปเนื่องจากคนขับมี
เวลาพักเพียงพอจากการหยุดตามตารางเวลาที่กำหนดไว้ หรือตามลักษณะของงานที่ทำอย่างไม่
ต่อเนื่อง⁷⁷

3. ผู้รับจ้างขับรถมีสิทธิได้พักหลังจากทำงานติดต่อกันมาเป็นเวลา 5 ชั่วโมง
ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 4 ย่อหน้า 1 ของอนุสัญญา

⁷⁵ Article 5

⁷⁶ Article 6 paragraph 2-3

⁷⁷ Article 5 paragraph 3-4

4. จำนวนเวลาพักตามที่อ้างถึงในย่อหน้า 1 ของมาตรา 7⁷⁸ และที่เกี่ยวข้อง การแบ่งเวลาพักเป็นช่วงอาจกำหนดโดยผู้อำนาจหน้าที่ของแต่ละประเทศ⁷⁸

5. เวลาพักประจำวันของคนขับรถจะต้องมีอย่างน้อย 10 ช.ม.ต่อเนื่อง ในระหว่างเวลาใดภายใน 24 ช.ม. เริ่มต้นจากเวลาเริ่มทำงาน

6. เวลาพักอาจคำนวณเวลาเฉลี่ยจากช่วงเวลาทำงานที่กำหนดไว้โดยผู้มีอำนาจหน้าที่ในแต่ละประเทศ: แต่เวลาพักประจำวันจะต้องไม่น้อยกว่า 8 ช.ม. และจะต้องไม่ลดเหลือ 8 ช.ม. มากกว่าสี่สัปดาห์สองครั้ง

7. ผู้มีอำนาจหน้าที่ในแต่ละประเทศอาจจัดเวลาพักในช่วงเวลาที่แตกต่างกัน ขึ้นอยู่กับว่าขนส่งผู้โดยสารหรือขนส่งสินค้า และเวลาพักนั้นพักที่บ้านหรือสถานที่ใด และจะต้องถือปฏิบัติเรื่องจำนวนเวลาพักน้อยสุดตามที่กำหนดไว้ในย่อหน้า 1 และ 2 ของมาตรานี้

8. ผู้มีอำนาจในแต่ละประเทศอาจยกเว้นข้อความในย่อหน้า 1 และ 2 ของมาตรานี้เรื่องช่วงเวลาพักประจำวันและการกำหนดช่วงเวลาพักในกรณีที่มีคนขับรถ 2 คน

9. ระหว่างเวลาพักประจำวัน คนขับรถอาจไม่จำเป็นต้องอยู่ในตัวรถหรืออยู่ใกล้ตัวรถ ถ้าคนขับรถได้กระทำการระมัดระวังและป้องกันความปลอดภัยของรถและสิ่งของที่บรรทุกตามความจำเป็นแล้ว⁷⁹

(5) ข้อยกเว้นชั่วคราวในเรื่องชั่วโมงการขับรถและเวลาพัก จะกระทำได้อต่อเมื่อผู้มีอำนาจหน้าที่ในแต่ละประเทศ เห็นว่าเป็นการจำเป็นสำหรับการทำงานที่ไม่สามารถทดแทนกันได้ ดังนั้นการขยายเวลาขับรถ การขยายเวลาทำงานต่อเนื่อง และการลดเวลาพักประจำวันตามที่กำหนดไว้ มาตรา 5,6,7, และ 8 ของอนุสัญญา⁷⁹ จะกระทำได้อต่อเมื่อ

1. กรณีเกิดอุบัติเหตุ รถเสีย ความล่าช้าที่เกิดขึ้นอย่างไม่คาดหมาย การย้ายสถานที่บริการ หรือ การจรรยาหยุดชะงัก

ก. เหตุสุดวิสัย

ข. กรณีเร่งด่วนการยกเว้นตามความจำเป็นเพื่อให้การทำงานบริการสาธารณะดำเนินต่อไป

2. ตามภาวะของชาติหรือของท้องถิ่นไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรา 5 6 7 และ 8 ตามอนุสัญญา⁷⁹ ได้อย่างเคร่งครัด ผู้มีอำนาจหน้าที่ ในแต่ละประเทศอาจขยายเวลาขับรถ ขยาย เวลา

⁷⁸ Article 7

⁷⁹ Article 8

ทำงานต่อเนื่อง ลดช่วงเวลาที่พักประจำวัน ตามมาตรา 5 6 หรือ 8 กรณีเช่นนี้ประเทศนั้นจะต้องประกาศเพื่อเติมในสัปดาห์ซึ่งแจ้งเหตุผลว่าเป็นเรื่องของเงื่อนไขแห่งท้องถิ่นและเงื่อนไขแห่งชาติ⁸⁰

มาตรการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ สำหรับมาตรการที่อาจถือได้ว่าเป็นมาตรการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุตามข้อเสนอแนะขององค์การแรงงานระหว่างประเทศนั้น ได้แก่มาตรการในเรื่องการตรวจแรงงาน (การทำเหมืองแร่และการขนส่ง) ค.ศ. 1947 ปรากฏตามข้อเสนอแนะฉบับที่ 82 (R82 Labour Inspection (Mining and Transport) Recommendation, 1947)

อนุสัญญาว่าด้วย การตรวจแรงงาน ค.ศ. 1947 มีขึ้นเพื่อจัดระบบขององค์กรของการตรวจแรงงาน และอนุญาตให้ยกเว้นการบังคับใช้อนุสัญญากับกิจการเหมืองแร่และการขนส่งได้ ตามข้อบังคับและกฎหมายภายในประเทศ และ การจัดทำบทบัญญัติว่าด้วยกิจการเหมืองแร่และการขนส่งให้เพียงพอ เพื่อให้มีการบังคับใช้กฎหมายด้านสภาพการทำงานและการคุ้มครองคนงานให้มีประสิทธิภาพเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่ง โดยที่ประชุมใหญ่แนะนำว่าสมาชิกแต่ละประเทศควรปฏิบัติตามบทบัญญัติโดยเร่งด่วน เท่าที่สภาพการณ์ภายในประเทศจะอำนวยและรายงานถึงมาตรการต่างๆ ที่นำมาดำเนินการให้เกิดผลดังกล่าวแก่สำนักงานแรงงานระหว่างประเทศทราบตามที่คณะกรรมการร้องขอ

สมาชิกแต่ละประเทศขององค์การแรงงานระหว่างประเทศควรนำระบบการตรวจแรงงานที่เหมาะสมมาใช้กับกิจการเหมืองแร่และการขนส่ง อันเป็นกิจการตามคำนิยามของหน่วยงานที่ทรงอำนาจ เพื่อให้มั่นใจได้ถึงการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วย สภาพการทำงานและการคุ้มครองคนงานที่ได้รับการว่าจ้างให้ทำงาน⁸¹

3.5.1.2 สหภาพยุโรป⁸² ประเทศในสหภาพยุโรป (European Union - EU) เกิดขึ้นจากการรวมตัวกันของประเทศในทวีปยุโรป ซึ่งประกอบด้วยประเทศสมาชิกรวม 25 ประเทศ ซึ่งได้แก่ออสเตรีย เบลเยียม ไชปรีส เซก เดนมาร์ก เอสโทเนีย ฟินแลนด์ ฝรั่งเศส เยอรมนี กรีซ ฮังการี ไอร์แลนด์ อิตาลี ลัตเวีย ลิทัวเนีย ลักเซมเบิร์ก มอลต้า เนเธอร์แลนด์ โปแลนด์ โปรตุเกส สโลวาเกีย สโลวีเนีย สเปน สวีเดน และสหราชอาณาจักร มีประชากรรวมกันทั้งสิ้น 475 ล้านคน⁸³ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้เกิดความเป็นเอกภาพในด้านการเมือง เศรษฐกิจ และสังคม ภายใต้

⁸⁰ Article 9

⁸¹ International Labour Organization.,Internation Labour standards. Arpil,14,2006 form <http://www.ilo.org/ilolex/english/convdisp1.htm>

⁸² สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. (2548). โครงการศึกษาเพื่อกำหนดยุทธศาสตร์เชิงรุกในการเปิดเสรีการค้าบริการสาขาการขนส่งทางถนน. หน้า 4 - 9

⁸³ Europa Information sources. Arpil,14,2006 form http://europa.eu/geninfo/info/index_en.htm

แนวคิดในการสร้างสันติภาพให้เกิดขึ้นภายในภูมิภาค เริ่มจากการให้ความร่วมมือกันของประเทศสมาชิก ในการพัฒนาระบบเศรษฐกิจให้เกิดขึ้นภายในภูมิภาค ในลักษณะที่ต้องการให้เป็นตลาดเดียว (Single Market) เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันกับตลาดภายนอกทวีป จากการรวมตัวดังกล่าวทำให้เกิดการประหยัด และลดค่าใช้จ่ายภายในภูมิภาค

นอกจากนั้นยังยกเลิกการกีดกันทางการค้าระหว่างพรมแดน มีการเปิดเสรีในด้านการบริการ และการเคลื่อนย้ายการลงทุนภายในภูมิภาค และเพื่อให้เห็นนโยบายในการรวมตัวภายในภูมิภาคบรรลุวัตถุประสงค์ บรรดาประเทศสมาชิก ได้มีการร่วมกันตั้งสถาบันต่าง ๆ ขึ้น ไม่ว่าจะเป็น

- การร่วมกันตั้งคณะกรรมาธิการยุโรป
- คณะมนตรีแห่งสหภาพยุโรป
- รัฐสภายุโรป

สถาบันต่าง ๆ ที่ก่อตั้งขึ้นก็เพื่อทำหน้าที่ในการบริหารงานที่มีการตัดสินใจร่วมกันในด้านต่าง ๆ สำหรับกิจการขนส่งทางถนน แต่เดิมประเทศในกลุ่มสหภาพยุโรปได้มีความเข้มงวดในการประกอบการขนส่งเป็นอย่างมาก เนื่องจากต้องการปกป้องกิจการรถไฟที่ดำเนินการโดยรัฐ เพื่อให้ไม่ได้รับผลกระทบจากการเข้ามาแข่งขัน ซึ่งแนวทางหรือเนื้อหาของ การควบคุมเป็นไปในรูปของการจำกัดการเข้าสู่ตลาด และจำกัดการให้บริการบางประเภทที่อาจไปส่งผลกระทบต่อ การแข่งขันกับกิจการรถไฟ

หลังจากสงครามโลกครั้งที่ 2 แม้ว่าแนวทางการกำกับดูแลเปลี่ยนไปจากการควบคุมหรือจำกัดการแข่งขันข้ามสาขาเป็นความร่วมมือระหว่างกิจการขนส่งรถบรรทุกกับรถไฟ แต่กฎระเบียบต่างๆ ก็ยังไม่ได้ถูกยกเลิกเสียทีเดียว จนกระทั่ง ค.ศ. 1980 ถึง 1990 สหภาพยุโรปจึงได้เริ่มปฏิรูปกฎระเบียบและเปิดเสรีการขนส่งทางถนนมากขึ้น หลังปี ค.ศ. 1998 ตลาดการขนส่งสินค้าภายในสหภาพยุโรปได้เปิดเสรีระหว่างประเทศสมาชิกด้วยกันเองภายใต้แนวคิดตลาดเดียว

สหภาพยุโรป ได้แบ่งแยกการกำกับดูแลการขนส่งทางถนนออกเป็น ประเภทต่างๆ ตามใบอนุญาตซึ่งได้แก่

การประกอบกิจการขนส่งคนโดยสาร (Passenger Transportation)

- การขนส่งคนโดยสารประจำทาง
- การขนส่งคนโดยสารไม่ประจำทาง
- การขนส่งคนโดยสารแบบพิเศษ

การขนส่งสินค้า

- การขนส่งสินค้าทั่วไป

- การขนส่งวัตถุอันตราย
- การขนส่งสินค้าผู้คอนเทนเนอร์

การปฏิรูปกิจการขนส่งทางถนนภายใต้กรอบสหภาพยุโรปในช่วงแรก คือการออก Directive of 23 July 1962 หรืออีกชื่อหนึ่งคือ The First Council Directive โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดกรอบการเข้าสู่ตลาดของประเทศสมาชิก เพื่อให้กระทำโดยไม่ต้องขออนุญาตหรือถูกจำกัดโควต้าและต่อมาก็มีการออก Directive อีกหลายฉบับตามมา ซึ่งทำให้เกิดปัญหาในการรวบรวมกฎระเบียบให้อยู่ในรูปแบบที่เหมาะสม จนกระทั่ง 26 มี.ค. 1992 สหภาพยุโรปจึงได้มีการออก Council Regulation 881/92 ว่าด้วยเรื่องการเข้าสู่ตลาดการบริการขนส่งทางถนนภายในสหภาพยุโรปทดแทนของเดิมที่มีอยู่ ซึ่ง Council Regulation 881/92 นี้ ได้กำหนดขึ้นเพื่อเป็นแนวทางในการเปิดเสรีการขนส่งทางถนน โดยผู้ประกอบการที่จดทะเบียนของประเทศสมาชิกสามารถให้บริการข้ามประเทศหรือผ่านแดนได้ หากได้รับใบอนุญาตขนส่งระหว่างประเทศ (Community Authorization License) จะสามารถดำเนินการให้บริการได้โดยปราศจากข้อกำหนด

จนกระทั่งต่อมาก็ได้มีการปรับปรุง โดยวางเงื่อนไขที่ให้อนุญาตให้ผู้ประกอบการรับขนส่งของประเทศสมาชิกสามารถให้บริการขนส่งสินค้าในอีกประเทศหนึ่งได้ ซึ่งได้แก่ (Council Regulation 3118/93) แต่ทั้งนี้จะต้องอยู่ภายใต้ข้อบังคับของประเทศเจ้าบ้าน ในเรื่องต่าง ๆ เช่น ระยะเวลาในการขับขี่และพักผ่อน

ภายใต้ระบบกฎหมายของสหภาพยุโรป Directive ถือเป็นเพียงการกำหนดหลักการพื้นฐานระหว่างประเทศ เพื่อให้ประเทศสมาชิกลงไปปฏิบัติ โดยหากประเทศสมาชิกอาจมีแนวทางปฏิบัติและกฎระเบียบที่แตกต่างกันในรายละเอียดบางประเด็นก็ได้ แต่ต้องไม่ขัดกับหลักการพื้นฐานหรือแนวทางที่ Directive กำหนดไว้

ในด้านการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยทางถนนนั้น ประเทศในกลุ่มสหภาพยุโรป ได้เห็นถึงความสำคัญในด้านการกำกับดูแลกิจการขนส่งทางถนน เนื่องจากเห็นว่า การให้บริการด้านขนส่งทางถนนมีลักษณะที่อาจก่อให้เกิดความเสี่ยงและรบกวนผู้ขับขี่ ยานพาหนะอื่น คนเดินถนน หรือแม้กระทั่งผู้อาศัยที่อยู่ในละแวกใกล้เคียง หรืออาจก่อให้เกิดผลเสียต่อสิ่งแวดล้อมที่อาจส่งผลกระทบต่อภายนอกสูง (Externality Effect)

จึงได้มีการกำหนดนโยบายขึ้น ซึ่งได้แก่

- นโยบายที่เกี่ยวกับการดูแลด้านความปลอดภัย
- นโยบายที่เกี่ยวกับคุณสมบัติทางด้านวิชาชีพ ใบอนุญาตและการฝึกอบรม ผู้ขับขี่

รถบรรทุกและการขนส่งวัตถุอันตราย จึงได้มีการออก (Council Regulation (EEC) No 3820/85)

1) ชั่วโมงการทำงานและเวลาพักของแรงงานขับรถบรรทุก⁸⁴

สหภาพยุโรปได้มีการออกกฎหมายที่ชื่อว่า Council Regulation (EEC) No. 3820/85 ที่กำหนดกรอบระยะเวลาปฏิบัติงานของแรงงานที่ทำหน้าที่ในการขับรถบรรทุกและเวลาหยุดพัก ได้แก่⁸⁵

(1) เวลาขับรถ ระยะเวลาการขับรถสัปดาห์จะต้องไม่เกิน 9 ชม. และอาจขยายเวลาเป็น 10 ชม. ได้สองครั้งในหนึ่งสัปดาห์ ทุกสองสัปดาห์ (fortnight) เวลาขับรถทั้งหมดต้องไม่เกิน 90 ชั่วโมง ไม่ว่าจะขับรถในระหว่างเวลาพักหรือในเวลาพักประจำวัน และเวลาพักประจำ

(2) เวลาหยุดพักและเวลาพัก (breaks and rest periods) เมื่อขับรถเป็นเวลา 4 ชั่วโมงครึ่งแล้ว คนขับรถต้องหยุดพักอย่างน้อย 45 นาที เว้นแต่ว่าคนขับเริ่มต้นเวลาพัก เวลาหยุดพักอาจแบ่งเป็นช่วงๆ อย่างน้อยช่วงละ 15 นาที ตลอดเวลาขับรถ ระหว่างเวลาพัก คนขับรถอาจไม่ต้องทำงานอื่น และด้วยวัตถุประสงค์ของมาตรฐานนี้ เวลารอคอยและเวลาที่อยู่ในรถแต่ไม่ได้ขับรถไม่ได้ถือว่าเป็นการทำงานอื่น เวลาหยุดพักตามมาตรฐานนี้ไม่ถือเป็นเวลาพักประจำวัน⁸⁶

ทุก 24 ชั่วโมง คนขับรถจะต้องมีเวลาพักอย่างน้อย 11 ชั่วโมงต่อเนื่อง ซึ่งอาจลดเหลือเวลาพัก 9 ชั่วโมงต่อเนื่องได้แต่ไม่เกิน 3 ครั้งต่อสัปดาห์ ภายในเงื่อนไขว่าจะได้รับการชดเชยเวลาพักที่เหมาะสมก่อนสิ้นสุดสัปดาห์ถัดมา ในวันที่ไม่ได้ลดเวลาพักดังกล่าวไว้ในย่อหน้าแรก คนขับอาจแบ่งเวลาพักออกเป็น 2 ถึง 3 ช่วงในระหว่างเวลา 24 ชั่วโมง ช่วงละอย่างน้อย 8 ชั่วโมงติดต่อกัน ซึ่งในกรณีเช่นนี้ต้องมีเวลาพักรวมอาจเพิ่มขึ้นเป็น 12 ชั่วโมงเป็นอย่างน้อยเมื่อมีคนขับรถประจำการอย่างน้อย 2 คน ในช่วงเวลาขับรถ 30 ชั่วโมง คนขับรถคนใดคนหนึ่งอาจใช้เวลาพักอย่างน้อยไม่เกิน 8 ชั่วโมงติดต่อกัน ในแต่ละสัปดาห์ ช่วงเวลาพักครั้งหนึ่งๆ ตามที่ระบุไว้ในย่อหน้าที่ 1 และ 2 อาจขยายเวลาพักต่อสัปดาห์รวมเป็น 45 ชั่วโมงต่อเนื่องได้ และช่วงเวลาพักอาจลดเหลือ 36 ชั่วโมงต่อเนื่องเมื่อคนขับใช้เวลาพัก ณ สถานที่ตั้งประจำของรถ หรือ สถานที่ตั้งของคนขับ หรือ ลดเวลาเหลือน้อยที่สุด 24 ชั่วโมงติดต่อกันถ้าคนขับใช้เวลาพักในสถานที่อื่นใด การลดเวลาพักนี้ต้องได้รับการชดเชยด้วยเวลาพักที่มีช่วงระยะเวลาเท่าเทียมกัน ก่อนสิ้นสัปดาห์ที่สามที่ตามมานับจากสัปดาห์ที่ลดเวลาพัก

⁸⁴ Department for Transport .January 8,2007 form [http:// www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_roads/documents/page/dft_road_504982hscp](http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_roads/documents/page/dft_road_504982hscp)

⁸⁵ Department for Transport. January 8,2007 form <http://www.transport.ie/upload/general/3837-0.doc>

⁸⁶ Article 7

เวลาพักโคที่ถือเป็นการชดเชยการลดเวลาพักประจำวัน และหรือ ประจำ สัปดาห์ เวลาพักนี้จะต้องรวมกับเวลาพักอื่นอย่างน้อย 8 ชม.และต้องอนุญาตให้พักได้ตาม ความ ประสงค์ของคนขับ ณ สถานที่จอดรถ หรือ สถานที่ตั้งของคนขับ คนขับรถอาจใช้เวลาพักประจำวัน อยู่ในรถตามความเหมาะสมได้⁸⁷

2) ประเภทการจ่ายเงินและข้อห้าม

ห้ามมิให้จ่ายเงินให้คนขับรถไม่ว่าในรูปแบบการจ่ายเงินพิเศษ หรือจ่าย ค่าตอบแทนอื่นๆที่เกี่ยวข้องกับระยะทางการเดินทาง และ/หรือ จำนวนสินค้าที่ขนส่ง นอกเสียจาก ว่าการจ่ายเงินนั้นจะไม่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยในการเดินทาง⁸⁸

3) มาตรการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ

(1) การฝึกอบรมและประกาศนียบัตร(certificate of professional competence) การฝึกอบรมและประกาศนียบัตรทางวิชาชีพได้มีการออกคำสั่งที่ประชุมสภาว่าด้วยเรื่องระดับการ ฝึกอบรมคนขับรถขนส่งขั้นต่ำ ของ สหภาพยุโรป ลงวันที่ 16 ธ.ค. 1976 ⁸⁹ โดยกำหนดให้คนขับรถ เพื่อการบรรทุกสินค้าที่มีน้ำหนักเกินกว่า 7.5 เมตริกตัน ซึ่งบังคับใช้ตามระเบียบนี้ ถ้าคนขับมีอายุ ไม่ถึง 21 ปี คนขับรถนั้นจะต้องได้รับประกาศนียบัตรทางวิชาชีพ (certificate of professional competence) ซึ่งออกโดยหน่วยงานของรัฐเพื่อเป็นการยืนยันว่าคนขับรถนั้นได้ผ่านการฝึกอบรม การขับรถเพื่อการบรรทุกสินค้าทางถนนแล้ว

ข้อ (1) กรณีที่บุคคลใดมีใบอนุญาตขับขีรถยนต์และผ่านการฝึกอบรมทาง วิชาชีพครอบคลุมหัวข้อดังต่อไปนี้สามารถนับเป็นการฝึกอบรมสำหรับคนขับรถขั้นต่ำ โดยการ ฝึกอบรมขั้นต่ำเพื่อให้ได้ประกาศนียบัตรทางวิชาชีพด้านการขับรถตามมาตรา 5 (1) (b) หรือ (2) (c) อย่างน้อยวิชาที่อบรมต้องครอบคลุมถึงหัวข้อต่างๆ ดังต่อไปนี้

1. ความรู้เรื่องโครงสร้างและองค์ประกอบสำคัญของรถ (construction and main component parts)

ก. โครงสร้างและหน้าที่ : การเผาไหม้ภายในเครื่องยนต์

- น้ำมันหล่อลื่นและระบบความเย็น
- ระบบน้ำมันเชื้อเพลิง
- ระบบไฟฟ้า

⁸⁷ Article 8

⁸⁸ Article 10

⁸⁹ Article 5 (1) (b) Council Directive of 16 December 1976 on the minimum level of training for some road transport driver (76/914/EEC)

- ระบบเผาไหม้
 - ระบบส่งกำลัง (คลัช, เกียร์ เป็นต้น)
 - ข. ความรู้ทั่วไปเรื่องน้ำมันหล่อลื่น การป้องกันการแข็งตัวเป็นน้ำแข็ง
 - ค. การปลอดภัยในการเคลื่อนย้ายและเปลี่ยนยางรถยนต์
 - ง. ความรู้เรื่องโครงสร้าง การติดตั้ง และการดูแลรักษาอย่างถูกวิธี
 - จ. ความรู้เรื่อง ประเภท การทำงาน อะไหล่สำคัญ การเชื่อมโยง การใช้และการดูแล
เบรกประจำวัน และความรู้เรื่องอุปกรณ์เชื่อมต่อ
 - ฉ. ความรู้ที่สามารถระบุได้ถึงอาการที่รถเสีย
 - ช. ความรู้เรื่องการซ่อมแซมเล็กๆ น้อยๆ ด้วยเครื่องมือที่ถูกต้อง
 - ซ. ความรู้ทั่วไปเรื่องการบำรุงรักษา ปกป้องรถและการซ่อมแซมที่จำเป็น
2. ความรู้ทั่วไปเรื่องกระบวนการจัดการและการขนส่ง
- ก. ความสามารถในการอ่านแผนที่และความรู้เรื่องเส้นทางและภูมิประเทศ
 - ข. ความรู้เรื่องการใช้รถอย่างประหยัด
 - ค. ขั้นตอนการจัดการเรื่องประกันภัยเมื่อเกิดอุบัติเหตุหรือเหตุการณ์อื่นๆ เช่นการ
เกิดเพลิงไหม้
 - ง. ความรู้เรื่องกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ที่บังคับใช้กับรถขนส่งแต่ละประเภทที่
เกี่ยวข้อง
 - จ. ขนส่งสินค้าหรือขนส่งผู้โดยสาร
3. ลักษณะของคนขับรถบรรทุกขนส่งสินค้า:
- ก. มีความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับความรับผิดชอบของคนขับรถต่อใบรับสินค้า ผู้สินค้า
และการส่งสินค้าให้อยู่ในสภาพตามเงื่อนไขในสัญญา
 - ข. มีความรู้ในเรื่องรถ และเอกสารขนส่งซึ่งใช้ในการขนส่งสินค้าในประเทศและ
ขนส่งระหว่างประเทศ
 - ค. มีความรู้ทางเทคนิคในการยกสินค้าขึ้นรถหรือ ยกสินค้าออกจากรถและการใช้
อุปกรณ์ยกสินค้าเข้า-ออก
 - ง. มีความรู้เรื่องการป้องกันเบื้องต้นในการบรรทุกและเคลื่อนย้ายสินค้าอันตราย
4. มีประสบการณ์ในการขับรถบรรทุกขนส่งสินค้าหรือรถโดยสาร
- ก. ขับรถบรรทุกขนส่งสินค้า: ได้รับการฝึกหัดขับรถและการเคลื่อนย้ายรถบรรทุกที่มี
น้ำหนักบรรทุกมากกว่า 7.5 ตันเมตริกและใช้อุปกรณ์ต่อเชื่อมโดยในประกาศนียบัตรจะต้องออก
โดยภาครัฐหรือหน่วยงานที่ได้รับมอบหมายภายใต้การดูแลโดยตรงของรัฐ นอกจากนั้น

หน่วยงานภาครัฐอาจต้องการให้คนขับรถพกพาใบอนุญาตขับขี่ในระหว่างอยู่ในอาณาเขตและทะเบียนการขนส่งนานาชาติที่ลงทะเบียนไว้เพื่อให้ได้รับการอบรมขั้นสูงที่มีรายการมากกว่าที่ระบุไว้ในภาคผนวก ทั้งที่เป็นการอบรมที่จัดขึ้นแล้วหรือจะจัดขึ้นในอนาคต

หน่วยงานภาครัฐหรือหน่วยงานที่ได้รับมอบหมายจะให้การรับรองเรื่องความสมบูรณ์ครบถ้วนของโปรแกรมฝึกอบรมวิชาชีพและหน่วยงานที่ฝึกอบรมด้วยวิธีการตรวจสอบและทดสอบหน่วยงานและโปรแกรมนั้นภายใต้การดูแลควบคุมของรัฐ

3.5.1.3 ออสเตรเลีย⁹⁰ ออสเตรเลียมีระบบการปกครองโดยแบ่งแยกออกเป็นมลรัฐ ในลักษณะเช่นเดียวกับประเทศอังกฤษ เดิมการกำกับดูแลและควบคุมการขนส่งทางถนนอยู่ในความรับผิดชอบของมลรัฐและดินแดน (States and Territories) เป็นส่วนใหญ่ ส่วนรัฐบาลกลางจะทำหน้าที่ในการประสานงานและกำหนดนโยบายระดับชาติ ซึ่งแต่ละมลรัฐและดินแดนต่างก็ตรากฎหมาย และออกระเบียบต่าง ๆ เกี่ยวกับการขนส่งทางถนนของตนเอง เช่นกฎการใช้ถนนมาตรฐานขูดยาน และการออกใบอนุญาตขับขี่ เป็นต้น ซึ่งความแตกต่างในกฎหมายและระเบียบที่กำหนดโดยแต่ละพื้นที่ ทำให้เกิดปัญหาต่อประสิทธิภาพในการประกอบกิจการขนส่งเป็นอย่างมาก ด้วยเหตุนี้ในปี ค.ศ. 1991 จึงได้มีการตั้งองค์การอิสระชื่อ “National Road Transport Commission (NRTC)” ภายใต้พระราชบัญญัติ National Transport Commission Act 1991 เพื่อผลักดันกระบวนการปฏิรูปการกำกับดูแล ซึ่งจะมีการพัฒนานโยบายด้านการขนส่งที่จะกระตุ้นให้การขนส่งทางถนนในประเทศออสเตรเลียเกิดประสิทธิภาพ มีความปลอดภัย และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

NRTC ได้ดำเนินการตรากฎระเบียบในกิจการด้านขนส่ง เพื่อใช้เป็นกรอบในการตรากฎหมายของแต่ละมลรัฐและดินแดนให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน ได้แก่

- กฎหมายว่าด้วยค่าธรรมเนียมรถขนส่งขนาดใหญ่ (Heavy Vehicle Charges Legislation)
- กฎหมายว่าด้วยการออกใบอนุญาตขับขี่ (Driver Licensing Legislation)
- กฎหมายว่าด้วยการจดทะเบียนรถขนส่งขนาดใหญ่ (Heavy Vehicle Registration Legislation)
- กฎหมายว่าด้วยการขนส่งวัตถุอันตราย (Dangerous Goods Legislation)
- กฎหมายว่าด้วยการใช้ขูดยาน (Vehicle Operations Legislation)
- กฎหมายว่าด้วยการบังคับใช้กฎหมาย (Compliance & Enforcement Legislation)

⁹⁰ สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. เล่มเดิม. หน้า 59

ต่อมาในปีค.ศ.2004 NRTC ได้ปรับเปลี่ยนเป็น National Transport Commission (NTC)⁹¹ โดย NTC มีบทบาทในการกำหนดกฎเกณฑ์เพื่อเป็นกรอบให้การกำกับดูแลในมลรัฐต่างๆ มีความสอดคล้องไปในทิศทางเดียวกัน ด้วยการกำหนดเป้าหมายเพื่อผลักดันให้เกิดมาตรฐานและการปฏิรูปในด้านความปลอดภัย เช่น การกำหนดระยะเวลาในการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถ ระเบียบในการใช้ถนน มาตรฐานชวดยาน การควบคุมการออกใบอนุญาตขับขี่ ปัญหาการอ่อนล้าและความปลอดภัยของพนักงาน ดังนั้นเมื่อพิจารณาถึงการให้ความสำคัญของการใช้แรงงานขับรถยนต์บรรทุกขนส่งสินค้าจึงอาจแยกพิจารณาได้ดังนี้

1) สภาพการทำงาน ชั่วโมงการทำงานและระยะเวลาในการพักของแรงงานขับรถยนต์บรรทุก

National Transport Commission (NTC) ได้มีการให้ความสำคัญ โดยมีการกำหนดหน้าที่พิเศษสำหรับบุคคลที่อยู่ในกลุ่มการขนส่งซึ่งเป็นไปตามระเบียบในเรื่องที่เกี่ยวกับชั่วโมงการขับรถแห่งชาติ (National Driving Hours Regulation) โดยได้กำหนดหน้าที่พิเศษสำหรับนายจ้างและบุคคลที่เกี่ยวข้องในกลุ่มการขนส่งว่า ถ้านายจ้างรู้หรือมีเหตุผลที่ควรจะรู้ว่าการขับรรถนั้น คนขับจะต้องหรือ อาจจะต้องยอมขับรถในระยะเวลาที่เกินกว่ากฎหมายกำหนด นายจ้างก็จะมี ความผิดตามระเบียบนี้ซึ่งระเบียบนี้จะบังคับใช้กับบุคคลอื่นๆที่เกี่ยวข้องกับหน้าที่การขนส่งรวมถึงคนส่งหรือรับมอบสินค้าซึ่งได้มีการกำหนดค่านิยามความหมายของการใช้แรงงานขับรถยนต์บรรทุกขนส่งสินค้า ที่จะต้องถือปฏิบัติในเรื่องชั่วโมงการทำงาน การทำงานอื่น และข้อกำหนดเรื่องการพักตามระเบียบดังนี้ และเพื่อให้เกิดความเข้าใจอันดี ระเบียบดังกล่าวยังได้ให้ค่านิยามความหมายในเรื่องของการขนส่งไว้ด้วยซึ่งได้แก่

รถบรรทุกหนัก (Heavy Trucks) –หมายถึงรถบรรทุกที่รับน้ำหนักบรรทุก รวมมากกว่า 12 ตัน หรือรถลากและรถพ่วง trailer combinations ที่มีน้ำหนักรวมเกินกว่า 12 ตัน

เวลาขับรถ (Driving Time) –หมายถึงเวลาที่คนขับรถใช้ไปในการนั่งขับรถในที่นั่งคนขับของรถโดยสารและรถบรรทุกหนักซึ่งรวมถึงเวลาที่ขับรถคนเดียว หรือสองคน และรวมถึงเวลาที่สอนให้คนอื่นขับรถ

การทำงาน (Working) – การขับรถโดยสารหรือรถบรรทุกหนักและทำงาน อื่นๆที่เกี่ยวข้องกับรถ ดังเช่น

- การขนของเพื่อบรรทุกและการยกของออกจากรถ

⁹¹ National Transport Commission. February,2,2007 form <http://www.ntc.gov.au/>

- การตรวจตรา การบริการ หรือการซ่อมแซมเครื่องยนต์ การตรวจตรา และการดูแลเรื่องการบรรทุกของหรือการดูแลผู้โดยสารของรถโดยสาร

- การทำความสะอาดหรือถ่ายน้ำมันเครื่อง

- การทำงานด้านการตลาดเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของรถ

- การให้ความช่วยเหลือหรือกำกับดูแลกิจกรรมที่กล่าวมาก่อนหน้านี้ หรือ การบันทึกข้อมูล หรือการจัดทำเอกสารที่เกี่ยวข้องกับกฎระเบียบหรือเกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานของรถ

- การทำงานอื่นที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางด้วยรถ (เช่น การขับรถแบบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการเดินทางด้วยรถบรรทุกหนัก หรือ รถโดยสาร)

การพัก (Rest) - คือเวลาช่วงใดที่ไม่ขับรถหรือทำงานอื่นอย่างน้อยช่วงละ 15 นาที ซึ่งมีรายละเอียดตามตารางดังต่อไปนี้

มาตรการป้องกัน – การจัดการความอ่อนล้าของคนขับ การทำงานอื่น และการพัก

ตารางที่ 3.1 ชั่วโมงการทำงานมาตรฐาน - คนขับรถบรรทุกหนัก หนึ่ง และ สองคนขึ้นไป

ไม่ว่าช่วงเวลาเท่าใด....คนขับรถจะต้องไม่ขับรถ และ ทำงาน รวมเวลาทั้งหมด มากกว่า.....และต้องมีระยะเวลาพักไม่น้อยกว่า.....
5 ช.ม. 30 นาที	5 ช.ม.	30 นาที หรือให้พัก หนึ่ง หรือสอง ครั้ง ครั้งละ 15 นาที
24 ช.ม. *(หมายเหตุ 1)	14 ช.ม. (ขับรถนานมากที่สุด 12 ช.ม.)	10 ช.ม. รวมถึงเวลาพักต่อเนื่อง หนึ่งครั้ง 6 ช.ม. *(หมายเหตุ 2)
168 ช.ม. ต่อสัปดาห์	72 ช.ม.	96 ช.ม. รวมถึงเวลาพักต่อเนื่อง 24 ช.ม. *(หมายเหตุ 3)

ตารางที่ 3.2 คนขับรถโดยสาร คนเดียว เพื่อการค้า

ไม่ว่าช่วงเวลาเท่าใด....	คนขับรถจะต้องไม่ขับรถและทำงานรวมเวลาทั้งหมดมากกว่าและต้องมีระยะเวลาพักไม่น้อยกว่า.....
5 ช.ม. 30 นาที	5 ช.ม.	30 นาที หรือให้พัก หนึ่ง หรือสองครั้ง ครั้งละ 15 นาที
24 ช.ม.*(หมายเหตุ 1)	12 ช.ม.	12 ช.ม. รวมถึงเวลาพักต่อเนื่อง หนึ่งครั้ง 8 ช.ม.*(หมายเหตุ 2)
168 ช.ม. ต่อสัปดาห์	72 ช.ม.	96 ช.ม.
672 ช.ม.(4 สัปดาห์)	288 ช.ม.	384 ช.ม.หรือมเวลาพัก96 ช.ม.ไม่ว่าหนึ่งหรือสองครั้ง หรือ มีเวลาพักต่อเนื่องมากกว่า ครั้งละ24 ช.ม.หรือมากกว่า รวมแล้ว 96 ช.ม.*(หมายเหตุ 3)

ตารางที่ 3.3 คนขับรถโดยสาร 2 คนขึ้นไป

ไม่ว่าช่วงเวลาเท่าใด....	คนขับรถจะต้องไม่ขับรถและทำงานรวมเวลาทั้งหมดมากกว่าและต้องมีระยะเวลาพักไม่น้อยกว่า.....
5 ช.ม. 30 นาที	5 ช.ม.	30 นาทีหรือให้พัก หนึ่ง หรือสองครั้ง ครั้งละ 15 นาที
24 ช.ม.*(หมายเหตุ 1)	12 ช.ม.	12 ช.ม.รวมถึงเวลาพักต่อเนื่อง หนึ่งครั้ง 8 ช.ม.*(หมายเหตุ 2)
168 ช.ม. ต่อสัปดาห์	72 ช.ม.	96 ช.ม.
672 ช.ม.(4 สัปดาห์)	288 ช.ม.	384 ช.ม. หรือมเวลาพัก 96 ช.ม.ไม่ว่าหนึ่งหรือสองครั้ง หรือมีเวลาพักต่อเนื่องมากกว่า ครั้งละ24 ช.ม.หรือมากกว่า รวมแล้ว 96 ช.ม.*(หมายเหตุ 3)

หมายเหตุ

1. 24 ช.ม. หมายถึง 24 ช.ม. โดยไม่ต้องหมายถึงเที่ยงคืน ถึง เที่ยงคืน
2. กรณีที่เครื่องยนต์อยู่ในสภาพดีและมีห้องพักสำหรับให้คนขับนอน อาจไม่ต้องมีระยะเวลาพักต่อเนื่อง และ
3. อาจไม่ต้องมีระยะเวลาพักต่อเนื่อง 24 ช.ม.

2) มาตรการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ

(1) ในด้านการให้ความคุ้มครองแรงงานขับรถระดับบรรทุกขนสินค้า National Transport Commission (NTC) ได้มีมาตรการเพื่อให้การคุ้มครองแรงงานด้วยการ กำหนดแนวทางในการจัดการความอ่อนล้า (Transitional Fatigue Management Scheme - TFMS)

การจัดการความอ่อนล้าในการขับรถ การทำงานอื่น และ เวลาพัก (รัฐนิวเซาท์เวลส์) โดยถือว่าความอ่อนล้าเป็นสัญญาณของความเสี่ยงที่อาจทำให้เกิดอันตรายไม่เพียงแต่คนขับรถเองแต่รวมถึงผู้ใช้รถใช้ถนนคนอื่นๆ ในการรักษาความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนคนขับรถบรรทุกหนักและคนขับรถโดยสารจะได้รับอนุญาตให้ทำงานและทำงานอื่นๆภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้เท่านั้น และให้มีระยะเวลาพักขั้นต่ำ

กฎ ระเบียบเรื่องการขับรถ การทำงานอื่นและเวลาพักผ่อนได้กำหนดจำนวนเวลาการปฏิบัติงานบนท้องถนนในรัฐนิวเซาท์เวลส์ไว้สำหรับคนขับรถบรรทุกหนักในอุตสาหกรรมขนส่งและการขนส่งทางธุรกิจ โดยกำหนดกรอบการทำงานของการใช้รถ คนขับไม่เพียงใช้ความสามารถของตนเองในการขับรถเท่านั้น แต่ยังต้องรู้จักบริหารจัดการเรื่องความอ่อนล้าของตนอีกด้วย

ตามระเบียบการขับรถได้กำหนดระยะเวลาขับรถตามกฎหมายและการทำงานอื่นที่เกี่ยวกับการขับรถบรรทุกหนักหรือการขับรถขนส่ง การจำกัดเวลาทำงานก็เหมือนกับ การจำกัดความเร็วเพราะหมายถึงเวลาทำงานมากที่สุดที่คนขับยังอยู่ในสภาพที่สมบูรณ์ นั่นคือคนขับยังรู้สึกตื่น และระมัดระวัง ถ้ามีเหตุที่จะทำให้อ่อนล้าเช่นการนอนไม่เพียงพอในคืนก่อนคนขับก็จะต้องไม่พยายามขับรถตามระยะเวลาสูงสุดที่กำหนดไว้

คนขับต้องพักในระยะเวลาอย่างน้อยที่สุดแม้ว่าจะยังรู้สึกตื่นและระมัดระวัง ดังนั้นคนขับต้องเตรียมตัวพักผ่อนเพิ่มเติมระหว่างเวลาใดเวลาหนึ่งในเวลาที่เดินทาง ถ้ารู้สึกเหนื่อย ให้หยุด พักและนอน หยุดพักเพื่อชีวิต

ประเทศออสเตรเลีย ได้มีการให้ความสำคัญกับความอ่อนล้าของคนขับรถ โดยมีการยกขึ้นเป็นประเด็นถกเถียงในเรื่องสุขภาพทางอาชีพและความปลอดภัย

พระราชบัญญัติ เรื่องสุขภาพทางอาชีพและความปลอดภัย ปี 1983⁹² ได้กำหนดความรับผิดชอบของนายจ้างในเรื่องหลักประกันด้านสุขภาพ ความปลอดภัยและสวัสดิการในสถานที่ทำงาน การมีหน้าที่ดูแลจึงเป็นเรื่องของทุกๆ คนในสถานที่ทำงานที่จะต้องตระหนักถึงอันตรายที่อาจเกิดขึ้น และการป้องกันอุบัติเหตุ การบาดเจ็บและการเจ็บป่วยในที่ทำงาน ตามพรบ.นี้ได้กำหนดโทษขั้นรุนแรงหลายอย่างสำหรับนายจ้างที่ไม่สามารถปฏิบัติตาม พรบ.นี้ได้

ดังนั้นการขับรถ โดยลูกจ้างในระหว่างเวลาทำงานตีความได้ว่าเป็นการทำงานในสถานที่ทำงานซึ่งรวมถึงการขับรถบรรทุกหนักและรถโดยสาร

แนวทางระบบการรักษาความปลอดภัยในสถานที่ทำงานของนายจ้างจะต้องสอดคล้องกับระเบียบเรื่องชั่วโมงการขับรถแห่งชาติ (National Driving Hours Regulation) ซึ่งระเบียบนี้บัญญัติขึ้นเพื่อจำกัดเวลาในการขับรถ การทำงานอื่น และเวลาพัก การจำกัดนี้เพื่อเป็นการจัดสมดุลย์ให้กับการใช้รถใช้ถนนได้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงการจัดการความอ่อนล้า การปฏิบัติตามและการบังคับใช้กฎหมายการจำกัดเวลาขับรถไม่ได้เป็นเครื่องรับประกันว่าคนขับรถจะไม่อ่อนล้าในทุกๆ สถานการณ์จึงเป็นเรื่องสำคัญที่นายจ้างและคนขับรถจะต้องปฏิบัติตามหลักการที่กำหนดไว้และจะต้องฝึกปฏิบัติในการบริหารจัดการความอ่อนล้าในระยะเวลาขับรถที่จำกัดไว้ นั่นเพื่อเป็นเครื่องยืนยันได้ว่าได้ทำหน้าที่ในการรักษาความปลอดภัยในสถานที่ทำงาน

แนวทางนี้พัฒนาขึ้นให้เป็นทางเลือกเพื่อเป็นกฎเกณฑ์เรื่องชั่วโมงการขับรถที่ได้มาตรฐาน การเข้าสู่ระบบนี้ นายจ้างและพนักงานขับรถบรรทุกต้องเสนอวิธีการที่ดีกว่าในการจัดการกับความอ่อนล้าของคนขับรถซึ่งรวมถึงการตรวจสุขภาพเป็นประจำ การอบรมเรื่องการบริหารความอ่อนล้า และข้อผูกพันของนายจ้างที่ชัดเจน

เมื่อลงทะเบียนแล้วระบบนี้จะอนุญาตให้คนขับรถ ขับรถหรือทำงานอื่นได้ถึง 14 ชั่วโมงในทุกช่วงเวลา 24 ชั่วโมงและอนุญาตให้ปฏิบัติงานต่อเนื่องได้ทุกรอบ 14 วันแทนที่ 7 วัน ตามมาตรฐานชั่วโมงการขับรถ

ในขณะที่เวลาขับรถต่อวันกำหนดไว้ที่ 14 ช.ม.รวมถึงการทำงานอื่นของคนขับรถตามที่กำหนดไว้ใน TFMS (ไม่ว่าเวลาใดใน 24 ช.ม.)หรือขับรถอย่างเดียวตลอด 24 ช.ม.

3.5.1.4 ญี่ปุ่น⁹³ การขนส่งสินค้าในประเทศญี่ปุ่นได้รับอิทธิพลมาจากแนวคิดในการกำกับดูแลมาจากประเทศสหรัฐอเมริกา อันเป็นผลสืบเนื่องมาจากการเป็นประเทศผู้แพ้สงครามโลกครั้งที่ 2 โดยในช่วงแรกนั้นการควบคุมและกำกับดูแลกิจการด้านขนส่ง จะมีลักษณะเป็นการ

⁹² The Occupational Health and Safety Act 1983 (OH&S)

⁹³ สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. เล่มเดิม. หน้า 85 - 89

กระจายอำนาจไปยังส่วนภูมิภาค (Decentralized Regulatory System) เพื่อให้ทำหน้าที่ ด้วยการ จัดตั้งคณะกรรมการ อิสระขึ้นมาคณะหนึ่งเป็นอิสระ ทำหน้าที่ในการตัดสินใจวางกำหนดนโยบาย ต่างๆ แต่วิธีการดังกล่าวนี้ไม่ได้ได้รับความนิยมเท่าที่ควรในช่วงเวลานั้น

ในปี ค.ศ. 1953 ได้มีการปฏิรูปแนวทางในการกำกับดูแลกิจการทางถนนขึ้นมา ใหม่ โดยได้กำหนดอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแลกิจการทางถนนทั้งหมดให้แก่กระทรวงการ ขนส่ง (Ministry of Transport) ไม่ว่าจะเป็นเรื่อง มาตรการในการเข้าสู่กิจการด้านขนส่ง โดยจะใช้ มาตรการในการควบคุมด้วยการออกใบอนุญาต (License System) และควบคุมค่าระวาง และ ค่าธรรมเนียมของผู้ประกอบการ จนกระทั่งในปี ค.ศ. 1990 ก็ได้มีการปรับปรุงประสิทธิภาพของ ระบบการขนส่ง ขึ้นอีกครั้ง ด้วยการผ่อนคลายกฎระเบียบต่าง ๆ (Deregulation) ที่เกี่ยวกับงานด้าน ขนส่ง

สำหรับพัฒนาการในด้านการกำกับดูแลกิจการด้านขนส่งสินค้าในประเทศ ญี่ปุ่น พบว่าในปี ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1991 เป็นต้นมามาตรการขนส่งสินค้าส่วนใหญ่แล้วจะเป็นการขนส่ง สินค้าโดยรถบรรทุก ซึ่งมีปริมาณถึงร้อยละ 50 ของการขนส่งสินค้าทั้งหมด นอกจากนั้นก็แยก เป็นการขนส่งแถบทะเลชายฝั่งโดยเรือ ประมาณร้อยละ 45 นอกนั้นก็จะเป็นการขนส่งสินค้าโดยทาง รถไฟจนกระทั่งถึง ปี ค.ศ. 2000 การขนส่งสินค้าทางบก โดยรถยนต์บรรทุกก็เพิ่มปริมาณมากขึ้นถึง ร้อยละ 90.6 ของปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด โดยที่เป็นการขนส่งสินค้าโดยรถไฟ ร้อยละ 0.9 และเป็น การขนส่งสินค้าชายฝั่งโดยเรือ ร้อยละ 8.4 นอกจากนั้นยังพบว่าในปี 2001 มีผู้ประกอบการ ด้านการขนส่งสินค้าในประเทศญี่ปุ่นมากถึง 56,000 บริษัทฯ จึงเห็นได้ว่าการขนส่งสินค้าทางบก โดยรถยนต์บรรทุกสินค้าในประเทศญี่ปุ่นนั้นมีความสำคัญมากกว่าการขนส่งประเภทอื่น

ในปี ค.ศ. 1989 รัฐสภาของญี่ปุ่นได้ตรากฎหมายเพื่อปฏิรูปโครงสร้างการ กำกับดูแลธุรกิจการขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกขึ้นมา 2 ฉบับ ได้แก่ กฎหมายว่าด้วยธุรกิจการขนส่ง โดยรถบรรทุก (The Motor-Truck Transport Business Law) และกฎหมายว่าด้วยธุรกิจ Forwarding ซึ่งสินค้า (The Freight Forwarding Business Law) อันเป็นผลสืบเนื่องมาจากปัญหาของการขนส่งที่ ไม่มีประสิทธิภาพที่ทำให้ต้นทุนในการขนส่งมีปริมาณสูงขึ้นจนไม่สามารถแข่งขันกับต่างประเทศ ได้ ทำให้ทั้งภาครัฐและภาคเอกชนหันมาให้ความสำคัญกับการจัดการด้านขนส่งสินค้าในรูปแบบ ของการกระจายสินค้า (Distribution) โดยการใช้ระบบบริหารห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Management:SCM) มาเป็นวิธีการในการจัดการ โดยเริ่มวิธีการปฏิรูปด้วยการผ่อนคลายกฎระเบียบ (Deregulation) ในการเข้ามาประกอบกิจการขนส่ง แต่จะไปเข้มงวดเกี่ยวกับการกำกับดูแลทาง สังคมมากขึ้นแทน (Social Regulation)

มีการจัดตั้งสถาบันเพื่อกำกับดูแลเรื่องกฎหมาย และความปลอดภัย ที่บังคับให้บริษัทรับขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกต้องจัดให้มีผู้ตรวจสอบความปลอดภัย (Unko Kanrisha) ตามจำนวนรถบรรทุกที่บริษัทมีอยู่ ซึ่งผู้ตรวจสอบความปลอดภัยนั้นจะต้องมีคุณสมบัติตามที่กฎหมายกำหนด (ต้องสอบผ่านข้อสอบกลางของรัฐบาล) นอกจากนั้นแล้วยังมีกฎหมายเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยของรถบรรทุกที่บริษัทต้องปฏิบัติตาม ซึ่งได้แก่ กฎหมายยานยนต์บรรทุกสินค้าบนถนน (The Transport Vehicles on Road Act) ซึ่งบังคับให้รถรับจ้างบรรทุกสินค้าต้องขึ้นทะเบียนกับหน่วยงานของรัฐ เพื่อให้หน่วยงานรัฐสามารถตรวจสอบมาตรฐานความปลอดภัยของรถบรรทุกได้ เป็นต้น

สำหรับสถาบันกำหนดนโยบายและการกำกับดูแลธุรกิจขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกที่เกี่ยวข้องที่สำคัญมี 3 สถาบันได้แก่

1) กระทรวงที่ดิน สาธารณูปโภค และการขนส่ง (Ministry of Land, Infrastructure and Transport : MLIT) ซึ่งเดิมได้แก่กระทรวงขนส่ง (Ministry of Transport)

2) คณะกรรมการที่ปรึกษาของกระทรวง (Deliberate Council หรือ Shingikai) โดยคณะกรรมการที่ปรึกษาของกระทรวงดังกล่าวจะประกอบด้วยนักวิชาการผู้ทรงคุณวุฒิ ตัวแทนของกลุ่มผู้บริโภครวม โดยมิเจ้าหน้าที่ของกระทรวง MLIT เป็นกรรมการและเลขานุการ คณะกรรมการที่ปรึกษาบางคณะ

3) สหพันธ์สมาคมผู้ประกอบการขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกแห่งประเทศไทย (The Japan Federation Truck Associations) ซึ่งเป็นนิติบุคคลประเภทมูลนิธิมีผู้ประกอบการขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุก และสมาคมผู้ประกอบการขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกของทุกจังหวัดเป็นสมาชิก เรียกย่อ ๆ ว่า Zentokyo ทำหน้าที่รักษาผลประโยชน์ของสมาชิกที่เกี่ยวกับนโยบายและกฎหมายของรัฐ เช่น การคุ้มครองผู้ประกอบการที่เป็น SMEs มาตรการตอบสนองต่อกฎหมายสิ่งแวดล้อม กฎหมายภาษี กฎหมายการจราจรทางบก เป็นต้น

กฎหมายที่สำคัญที่สุดที่ให้อำนาจข้าราชการประจำของกระทรวง MLIT กำกับดูแลธุรกิจการขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกในประเทศญี่ปุ่นได้แก่

1) กฎหมายว่าด้วยธุรกิจขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุก (The Motor-trucking Business Act of 1990) (แก้ไขครั้งสุดท้ายปี ค.ศ. 2002)

2) กฎหมายว่าด้วยธุรกิจ Freight Forwarder (The Freight Forwarder Business Law) ซึ่งเป็นกฎหมายที่ให้อำนาจเจ้าหน้าที่กระทรวง MLIT กำกับดูแลการประกอบธุรกิจของผู้ประกอบการที่เป็น Freight Forwarders

3) กฎหมายว่าด้วยยานยนต์ขนส่งสินค้าบนถนน (The Transport Vehicles on Road: Doro Unso Sharyo Ho) ซึ่งให้อำนาจเจ้าหน้าที่กระทรวง MLIT กำกับดูแลเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยของรถบรรทุกโดยกำหนดให้รถบรรทุกที่ใช้ประกอบการต้องขึ้นทะเบียน และต้องตรวจสอบสภาพรถภายในระยะเวลาที่กำหนด

มาตรการป้องกันกรณีรถยนต์เกิดอุบัติเหตุ^{๙๔} การปฏิรูประบบการควบคุมดูแลการประกอบธุรกิจขนส่งสินค้า โดยรถบรรทุกในประเทศญี่ปุ่น ได้มีการเพิ่มความเข้มงวดเกี่ยวกับกฎระเบียบด้านความปลอดภัย (Social Regulation) ซึ่งรูปแบบวิธีการเพิ่มความเข้มงวดด้านความปลอดภัยทางกฎหมายมีดังนี้

1) ความปลอดภัยของตัวรถบรรทุกที่ใช้ประกอบกิจการต้องเป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยยานยนต์ขนส่งบนถนน (The Transport Vehicles on Road: Doro Unso Sharyo Ho) ซึ่งเป็นกฎหมายที่ให้อำนาจเจ้าหน้าที่กระทรวง MLIT กำกับดูแลเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยของรถบรรทุกที่ใช้ประกอบธุรกิจขนส่ง โดยมีบทบัญญัติกำหนดให้รถบรรทุกที่ใช้ประกอบการต้องขึ้นทะเบียนตามระบบขึ้นทะเบียน (Registration System) และกำหนดให้ต้องตรวจสอบภายในระยะเวลาที่กำหนด

2) สภาพความพร้อมของคนขับรถบรรทุก โดยกฎหมายว่าด้วยธุรกิจขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุก กำหนดให้มีระบบผู้ตรวจสอบความปลอดภัย (Safety Inspector: Unko Kanrisha) ซึ่งต้องมีคุณสมบัติตามที่กฎหมายกำหนด และบริษัทผู้ประกอบการต้องจัดให้มีจำนวนผู้ตรวจสอบความปลอดภัยตามสัดส่วนรถบรรทุกที่บริษัทมี (รายละเอียดกำหนดโดยกระทรวง MLIT) โดยหน้าที่ของผู้ตรวจสอบความปลอดภัยคือ การตรวจสอบสภาพบริหารจัดการธุรกิจของบริษัทว่าทำให้คนขับต้องทำงานขับรถวันละกี่ชั่วโมงมีการพักผ่อนเพียงพอหรือไม่บันทึกการทำงานขับรถ ฯลฯ

3) กฎหมายการจราจรทางบก(The Road Traffic Act)ซึ่งเป็นกฎหมายที่ลงโทษคนขับรถบรรทุกสินค้าที่ขับรถภายใต้อิทธิพลสุรา หรือคนขับรถบรรทุกสินค้าที่ขับรถก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สิน และชีวิตร่างกายของบุคคลอื่น โดยเจตนาซึ่งเจ้าหน้าที่จะนำประมวลกฎหมายอาญามาบังคับใช้ประกอบด้วย ทำให้โทษอาญาที่ลงแก่คนขับรถบรรทุกเป็นโทษที่เข้มงวด

^{๙๔} สถาบันการขนส่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. เล่มเดิม. หน้า 102-111

4) การติดตั้งเครื่องจำกัดความเร็ว (Speed Limiter) ซึ่งเป็นเครื่องจำกัดความเร็วของรถบรรทุก โดยกระทรวง MLIT อาศัยอำนาจตามกฎหมายว่าด้วยธุรกิจขนส่งสินค้า โดยการออกกฎกระทรวงกำหนดให้รถบรรทุกใหม่ที่น่าออกใช้ประกอบการต้องติดตั้งเครื่องจำกัดความเร็วในเดือนกันยายน ปี ค.ศ. 2003 โดยในปัจจุบัน (ปี ค.ศ. 2005) รถบรรทุกที่ใช้ประกอบการมีอยู่ประมาณ 400,000 คันทั่วประเทศ มีรถบรรทุกที่ติดตั้งเครื่องจำกัดความเร็วประมาณ 120,000 คัน ผู้ประกอบการที่ฝ่าฝืนอาจถูกสั่งพักการประกอบกิจการ หรืออาจถูกถอนใบอนุญาตได้

5) การกำหนดให้ผู้ว่าจ้างต้องรับผิดชอบร่วมกับผู้รับจ้างขนส่งในกรณีที่มีการบรรทุกสินค้าเกินพิกัด มาตรา 58 ของกฎหมายว่าด้วยธุรกิจการขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุก ได้กำหนดให้ผู้ว่าจ้างขนส่งสินค้าต้องรับผิดชอบทางอาญาร่วมกับผู้รับจ้างขนส่งในกรณีที่มีการบรรทุกสินค้าเกินกำหนด กฎหมายดังกล่าวและกฎหมายการจราจรทางถนน (The Road Traffic Act) มีบทบัญญัติให้อำนาจรัฐมนตรีกระทรวง MLIT ที่จะลงโทษทางอาญาแก่ผู้ว่าจ้างขนส่งได้ หากเป็นการกระทำผิดซ้ำ เป็นต้น

มีการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในตลาดบริการขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกในประเทศญี่ปุ่นดังนี้

1) เครื่องบันทึกข้อมูลแบบดิจิทัล คือเครื่องมือบันทึกข้อมูลระบบดิจิทัล ที่บันทึกข้อมูลทั้งหมดที่เคยเป็นกล่องดำเกี่ยวกับพฤติกรรมของคนขับรถบรรทุก (เช่น ขับรถเร็วเกินไป ขับรถโดยประมาท ชู้งาน) ข้อมูลที่บันทึกลงแผ่น IC จะทำให้บริษัทผู้ประกอบการสามารถนำไปใช้เพื่อทำให้การบริการจัดการเกี่ยวกับความปลอดภัยของการขับรถดีขึ้น (เพราะมีข้อมูลที่เกี่ยวกับความเร็วที่คนขับใช้ ระยะทาง ระยะเวลาที่มีการขับรถ ระยะห่างจากรถคันหน้า อุณหภูมิในรถ จะถูกต้องและละเอียดมาก) และการบริการจัดการเกี่ยวกับประสิทธิภาพดีขึ้น ทำให้บริษัทผู้ข้อมูลที่เคยเป็นกล่องดำเกี่ยวกับพฤติกรรมของคนขับอย่างถูกต้อง และละเอียดมากโดยใช้ต้นทุนต่ำมาก

2) การนำระบบ GPS มาใช้เพื่อให้ทราบตำแหน่งของรถบรรทุกแบบทันเวลา (Real Time) ในปัจจุบันผู้ประกอบการญี่ปุ่นได้นำระบบ Global Position System : GPS มาใช้โดยการติด GPS แอนเทนนาไว้บนหัวรถบรรทุกของบริษัทเพื่อระบุว่ารถของบริษัทอยู่ ณ ตำแหน่งใดบ้าง มีการติดตั้งระบบเซนเซอร์ความเร็วสูง ทำให้มีการบันทึกความเร็วของรถไว้อย่างละเอียด มีการติดตั้งระบบเซ็นเซอร์อุณหภูมิ ทำให้ทราบว่าอุณหภูมิในตัว Trailer ที่ใช้เก็บสินค้าประเภทเน่าเสียได้ เช่นอาหารสด และผลไม้มีอุณหภูมิเท่าใด ซึ่งทั้งเสาอากาศ GPS เซนเซอร์ความเร็วสูง และเซนเซอร์อุณหภูมิจะเชื่อมต่อเข้ากับเครื่องคอมพิวเตอร์ที่ติดตั้งในส่วนหัวของรถบรรทุก และบันทึกข้อมูลทั้ง 3 ลงในแผ่น IC ประกอบกับระบบการติดต่อโดยผ่านมือถือ ซึ่งเชื่อมโยงกับระบบ

อินเตอร์เน็ต ทำให้บริษัทผู้ประกอบการขนส่งสามารถบริหารจัดการ “การเคลื่อนย้ายของรถบรรทุกของบริษัท” ได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

3) การนำเอาระบบ KIT System มาใช้แก้ปัญหาวิ่งรถเปล่า ปัญหาที่เกิดขึ้นเสมอในธุรกิจขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุก ได้แก่ รถบรรทุกของบริษัทขนส่งสินค้าเมื่อบรรทุกสินค้าไปส่งให้กับผู้ว่าจ้างแล้วมักจะต้องวิ่งรถเปล่ากลับมายังบริษัท ทั้งที่ต้องการจะบรรทุกสินค้าของผู้ว่าจ้างคนใหม่กลับมาด้วยในระหว่างทาง หรือในระยะทางที่ไม่ห่างจากผู้ว่าจ้างรายเดิม ก็จะมีผู้ว่าจ้างรายใหม่ที่ต้องการรถบรรทุกให้ขนส่งสินค้าของตนไปส่งในเส้นทางเดียวกัน เพื่อเป็นการแก้ปัญหาดังกล่าว ในปี ค.ศ. 1991 สหพันธ์สมาคมผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุก (The Japan Federation of Truck Associations) ได้นำเอาระบบ KIT มาใช้โดยมีสมาชิกคือ สหกรณ์ผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุก (Truck Cooperatives) เป็นสมาชิก และผู้ประกอบการก็จะ เป็นสมาชิกของสหกรณ์อีกต่อหนึ่ง ผู้ประกอบการจะมีระบบออนไลน์กับ KIT และส่งข้อมูลเกี่ยวกับผู้ว่าจ้างที่ต้องการรถบรรทุกโดยส่งข้อมูลไปยังสหกรณ์ และสหกรณ์ก็จะส่งต่อไปยังสมาชิกซึ่งเป็นบริษัทผู้ประกอบการ

3.5.2 มาตรการทางกฎหมายของไทย

3.5.2.1 พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541

1) สภาพการทำงาน ชั่วโมงการทำงาน และระยะเวลาในการพักของแรงงานด้านการขนส่งงานด้านขนส่งโดยรถยนต์เป็นงานที่มีลักษณะของการทำงานที่แตกต่างจากงานประเภทอื่นๆ ซึ่งกฎกระทรวงฉบับที่ 12 (พ.ศ.2541) ซึ่งออกตามความในมาตรา 6 และมาตรา 22 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 ได้กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการเพื่อให้ความคุ้มครองไว้โดยมีหลักเกณฑ์ที่บัญญัติไว้ดังนี้

ข้อ 2 นายจ้างต้องกำหนดเวลาเริ่มต้นและเวลาสิ้นสุดของการทำงานปกติของลูกจ้างในงานขนส่งทางบกวันหนึ่งไม่เกิน 8 ชั่วโมง

ข้อ 3 ห้ามมิให้นายจ้างให้ลูกจ้างซึ่งทำหน้าที่ขับขี่ยานพาหนะทำงานล่วงเวลา เว้นแต่ได้รับความยินยอมเป็นหนังสือจากลูกจ้าง ในกรณีที่ได้รับความยินยอมจากลูกจ้าง นายจ้างอาจให้ลูกจ้างทำงานล่วงเวลาได้วันหนึ่ง ไม่เกินสองชั่วโมง เว้นแต่มีความจำเป็นอันเกิดจากเหตุสุดวิสัย อุบัติเหตุ หรือปัญหาการจราจร ซึ่งเท่ากับว่ากฎกระทรวงฉบับที่ 12 (พ.ศ.2541) นี้ อนุญาตให้แรงงานขับรถบรรทุกสามารถทำงานได้รวมเวลาทั้งสิ้น 10 ชั่วโมงต่อหนึ่งวันเท่านั้น แต่เมื่อเปรียบเทียบกับสภาพของการทำงานที่เป็นจริงในปัจจุบันจะเห็นว่าการทำงานขนส่งสินค้าตามกฎกระทรวงฉบับที่ 12 นั้นเป็นการกำหนดกรอบระยะเวลาในการขนส่งสินค้า

สำหรับการเดินทางในระยะสั้นเท่านั้น แต่หากเป็นการขนส่งสินค้าที่มีระยะยาวไกลหรือมีระยะของการเดินทางเกินกว่า 10 ชั่วโมงแล้ว กฎกระทรวงฉบับดังกล่าวมิได้กล่าวไว้

นอกจากนั้นยังพบหลักเกณฑ์ในเรื่องชั่วโมงการทำงานในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 โดยได้กล่าวไว้แต่เพียงกว้างๆ ไม่ต่างไปจากที่กล่าวไว้ในพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 แต่อย่างใด โดยกำหนดให้การปฏิบัติหน้าที่ขับรถในรอบยี่สิบสี่ชั่วโมงนั้น ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถปฏิบัติหน้าที่ขับรถติดต่อกันเกินสี่ชั่วโมงนับแต่ขณะเริ่มปฏิบัติหน้าที่ขับรถ แต่ถ้าในระหว่างนั้นผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถได้พักติดต่อกันเป็นเวลาไม่น้อยกว่าครึ่งชั่วโมง ก็ให้ปฏิบัติหน้าที่ขับรถต่อไปได้อีกไม่เกินสี่ชั่วโมงติดต่อกัน⁹⁵

แต่จากการศึกษาถึงลักษณะการทำงานขนส่งสินค้าในสถานประกอบการเอกชน พบว่าในการตรวจสอบชั่วโมงการเดินทางของการขนส่งสินค้าในแต่ละเที่ยวของการเดินทางเมื่อรถยนต์ถึงยังสถานที่ปลายทางนั้นจะมีชั่วโมงการทำงานซึ่งนับจากเวลาเริ่มต้นออกเดินทางจนถึงเมื่อรถยนต์กลับถึงบริษัทนั้น เป็นเวลาเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้เป็นส่วนใหญ่ โดยยังไม่มีมาตรการทางกฎหมายเข้ามาควบคุมแต่ประการใด คงปล่อยให้เป็นที่ของผู้ประกอบการที่จะหามาตรการแก้ไขกันเอง ดังจะเห็นได้จากการที่ผู้ประกอบการบางรายได้พยายามหาทางแก้ไขปัญหาด้วยการจัดให้มีแรงงานที่ทำหน้าที่ขับรถยนต์บรรทุกเป็นจำนวน 2 คนก็ตาม แต่ปัญหาที่ตามมาก็คือ การจัดแบ่งเวลาการทำงานของแรงงานขับรถยนต์บรรทุกทั้ง 2 คนที่รวมเดินทางไปด้วยนั้นจะใช้หลักเกณฑ์เช่นไร อีกทั้งขณะเมื่อแรงงานขับรถยนต์บรรทุกทุกคนที่หนึ่งกำลังทำหน้าที่ขับรถยนต์อยู่ในขณะที่อีกคนหนึ่งซึ่งร่วมเดินทางไปด้วยนั้นยังมิได้ปฏิบัติหน้าที่จะถือว่าเป็นเวลาการทำงานหรือเป็นเวลาพัก

2) มาตรการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ มาตรการป้องกันกรณีรถยนต์เกิดอุบัติเหตุในพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 มิได้มีการบัญญัติไว้เป็นการเฉพาะ แต่พบในกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการใช้แรงงานขับรถยนต์บรรทุกขนส่งสินค้า อาทิ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

3.5.2.2 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

โดยที่พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้บัญญัติไว้ใน หมวด 3 ในส่วนที่เกี่ยวกับการประกอบการขนส่ง สำหรับผู้ประกอบการ โดยได้มีการให้คำนิยามรายละเอียดที่เกี่ยวกับแรงงานขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกว่า

⁹⁵ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 103 ทวิ.

“การขนส่ง” หมายถึง การขนคน สัตว์ หรือสิ่งของโดยทางบกด้วยรถ นอกจากนั้นยังได้ให้ความหมายของคำว่า “การขนส่งส่วนบุคคล” ว่าหมายถึงการขนส่งเพื่อการค้า หรือธุรกิจของตนเองด้วยรถที่มีน้ำหนักเกินกว่าหนึ่งพันกิโลกรัม⁹⁶ ซึ่งการจะดำเนินกิจการเกี่ยวกับการขนส่งส่วนบุคคลได้นั้นจะต้องเป็นผู้ที่ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคลด้วย⁹⁷

นอกจากนั้นยังห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งใช้หรือยินยอมให้ผู้ใดปฏิบัติหน้าที่ขับรถที่ใช้ในการขนส่งหากปรากฏว่าขณะใช้หรือขณะยินยอมให้ปฏิบัติหน้าที่ขับรถ ผู้นั้นมีอาการ หรือกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้

- (1) เมาสุราหรือของมีนเมาอย่างอื่น
- (2) เสพยาเสพติดให้โทษตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษ
- (3) เสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทตามกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออก

ฤทธิ์ต่อจิตและประสาท

ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องคอยดูแลและป้องกันไม่ให้ผู้ซึ่งมีอาการหรือกระทำการตาม (1) (2) หรือ (3) ของวรรคหนึ่งปฏิบัติหน้าที่ขับรถ⁹⁸

สำหรับมาตราในด้านความปลอดภัย ในส่วนที่เกี่ยวกับคนขับรถมีปรากฏอยู่ในหมวดที่ 7 มาตรา 102 ที่ได้มีการบัญญัติไว้โดยกำหนดให้ ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตเป็นปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถตามมาตรา 92 ซึ่งรวมถึง ผู้ขับรถ ตาม (1) จะต้องไม่เสพหรือเมาสุราหรือของมีนเมาอย่างอื่น ไม่เสพยาเสพติดให้โทษตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษ ไม่เสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทตามกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทและจะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยในการขนส่งตามที่กำหนดในกฎกระทรวงด้วย⁹⁹ ซึ่งหากมีเหตุอันควรเชื่อว่าผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถผู้ใด ในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่นั้นมีสารอยู่ในร่างกายอันเกิดจากการเสพสุราหรือของมีนเมาอย่างอื่น หรือยาเสพติดให้โทษ หรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ให้ผู้ตรวจการหรือพนักงานฝ่ายปกครอง หรือตำรวจมีอำนาจตรวจหรือทดสอบ

⁹⁶ พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 4.

⁹⁷ พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 27.

⁹⁸ พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 40 ทวิ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 8) พ.ศ.2542.

⁹⁹ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 102.

หรือสั่งให้รับการตรวจหรือทดสอบว่าผู้นั้นมีสารนั้นๆ อยู่ในร่างกายหรือไม่¹⁰⁰ และนอกจากนั้นผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับขี่จะต้องไม่ขับรถในเวลาที่ยังมีอาการหรือจิตใจอ่อนความสามารถ¹⁰¹

3.5.2.3 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดมาตรการในการขับขี่รถยนต์ไว้ โดยห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถ ในขณะที่อ่อนความสามารถในอันที่จะขับในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น ในลักษณะกีดขวางการจราจร โดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคล หรือทรัพย์สิน, โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น¹⁰² นอกจากนั้นยังห้ามมิให้ผู้ขับขี่เสพหรือรับเข้าร่างกายไม่ว่าด้วยวิธีใดๆ ซึ่งวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทกลุ่มแอมเฟตามีน หรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทอย่างอื่นฯ โดยที่พระราชบัญญัตินี้ได้ให้อำนาจแก่พนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจจัดให้มีการตรวจสอบผู้ขับขี่ว่า ได้เสพหรือรับเข้าร่างกายไม่ว่าด้วยวิธีใดๆ ซึ่งวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทกลุ่มแอมเฟตามีน หรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท¹⁰³

เห็นได้ว่ามาตรการด้านการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุตามที่กล่าวมาข้างต้นนั้น ส่วนใหญ่จะเป็นการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในช่วงที่แรงงานขับรถยนต์บรรทุกเพื่อขนส่งสินค้ากำลังปฏิบัติหน้าที่ขับรถยนต์แล้วทั้งสิ้น โดยที่ยังไม่มีมาตรการหรือกฎหมายใดเข้ามาควบคุมหรือหามาตรการป้องกันก่อนที่แรงงานขับรถยนต์บรรทุกขนส่งสินค้านั้นจะออกปฏิบัติหน้าที่

สำหรับมาตรการจำกัดความเร็ว ซึ่งพบว่าได้มีการกำหนดไว้ในกฎกระทรวงฉบับที่ 6 (พ.ศ.2522) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 67 วรรคหนึ่งได้มีการกำหนดอัตราความเร็วที่ผู้ขับขี่จะสามารถขับรถยนต์ได้ดังนี้

(1) สำหรับรถยนต์บรรทุกที่มีน้ำหนัก รวมทั้งน้ำหนักบรรทุกเกิน 1,200 กิโลกรัม หรือรถบรรทุกโดยสาร ให้ขับในเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา หรือเขตเทศบาล ไม่เกินชั่วโมงละ 60 กิโลเมตร หรือนอกเขตดังกล่าวให้ขับไม่เกินชั่วโมงละ 80 กิโลเมตร

(2) สำหรับรถยนต์อื่นนอกจากรถที่ระบุไว้ใน(1) ขณะที่ลากจูง รถพ่วง รถยนต์ บรรทุกที่มีน้ำหนักบรรทุกรวมทั้งน้ำหนักบรรทุกเกิน 1,200 กิโลกรัม หรือรถยนต์สามล้อ ให้ขับในเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา หรือเขตเทศบาล ไม่เกินชั่วโมงละ 45 กิโลเมตร หรือนอก

¹⁰⁰ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 102 ทวิ.

¹⁰¹ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 103.

¹⁰² พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43.

¹⁰³ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 ทวิ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2535

เขตดังกล่าวให้ขับไม่เกินชั่วโมงละ 60 กิโลเมตร...¹⁰⁴ นั้นอาจถือได้ว่าเป็นมาตรการด้านการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุชนิดหนึ่ง แต่ก็ยังเป็นมาตรการที่ป้องกันในช่วงที่แรงงานขับรถยนต์บรรทุกขนส่งสินค้ากำลังปฏิบัติหน้าที่อยู่นั่นเอง ทั้งการกำหนดอัตราความเร็วดังกล่าวนี้ยังอาจส่งผลกระทบต่อชั่วโมงการทำงานของแรงงานขับรถยนต์บรรทุก

จะเห็นได้ว่ามาตรการตามกฎหมายอื่นๆ ในส่วนที่เกี่ยวกับการให้ความคุ้มครองแรงงานขับรถยนต์บรรทุกขนส่งสินค้าตามที่กล่าวมานั้น ส่วนใหญ่จะเป็นข้อห้ามมิให้แรงงานที่ทำหน้าที่ในการขับรถยนต์ปฏิบัติทั้งนั้น แต่ไม่มีบทบัญญัติในลักษณะที่เป็นการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุยังสถานประกอบการ ซึ่งถือว่าเป็นป้องกัน ณ สถานที่ต้นทางที่ยังไม่ได้รับการให้ความสำคัญเท่าที่ควร

3.6 มาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวกับความเสียหายที่เกิดขึ้นกับยานพาหนะในต่างประเทศ

เนื่องจากปัญหาในเรื่องความเสียหายที่เกิดขึ้นจากยานพาหนะนั้นเป็นปัญหาสำคัญ โดยเฉพาะในเรื่องการกำหนดค่าสินไหมทดแทน และปัญหาการระงับการพิสูจน์ ซึ่งประเด็นต่างๆ เหล่านี้ ทำให้ประเทศต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นประเทศในกลุ่มที่ใช้ระบบกฎหมายแบบ Common Law หรือประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายแบบ Civil Law ต่างก็พยายามหาวิธีการเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว

กลุ่มประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายแบบ Common Law ส่วนใหญ่จะประสบกับปัญหาในเรื่องของการกำหนดค่าสินไหมทดแทน ในขณะที่ประเทศในระบบกฎหมายแบบ Civil Law จะประสบกับปัญหาในเรื่องของการกำหนดการระงับการพิสูจน์ในความเสียหายที่เกิดขึ้น

กลุ่มประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายแบบ Civil Law ได้พยายามหาวิธีการต่างๆ เพื่อบรรเทาการระงับการพิสูจน์คดีของโจทก์ หรือผู้เสียหาย ด้วยการออกกฎหมายมาใช้บังคับกับความเสียหายอันเนื่องมาจากยานพาหนะ ซึ่งสามารถแบ่งแยกออกได้เป็น 2 ลักษณะ

ลักษณะที่ 1 เป็นกฎหมายที่กำหนดให้ความรับผิดชอบเกิดขึ้นจากยานพาหนะนั้น เป็นความรับผิดชอบอยู่บนพื้นฐานของความผิดของจำเลย แต่ผลักการระงับการพิสูจน์ถึงการไม่ต้องรับผิดชอบให้แก่จำเลยเป็นผู้พิสูจน์ แทนการที่โจทก์จะต้องพิสูจน์ตามหลักทั่วไป ซึ่งประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายนี้ได้แก่ เดนมาร์ก (Lov. nr. 124 af 15. maj 1930 S.15 (Act. No 124 ,15 th May,1903 section 15),สวีเดน (The Liability for loss or Damage Caused by Motor Vehicle Traffic Act (The

¹⁰⁴ กฎกระทรวงฉบับที่ 6 (พ.ศ.2522) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 67 วรรคหนึ่ง

Motor Damage act) 30 th June, 1916), ฟินแลนด์ ได้ออกกฎหมายความรับผิดโดยเด็ดขาดเพื่อความปลอดภัยจากยานพาหนะ¹⁰⁵

นอกจากนั้นยังได้มีการให้ความหมายของคำว่า ผู้ครอบครองโดยพิจารณาจากประโยชน์ของการใช้ยานพาหนะว่าเป็นของผู้ใด กล่าวคือถ้าการใช้ยานพาหนะนั้นเป็นไปเพื่อประโยชน์ของบุคคลนั้นแล้ว ก็ถือว่าผู้นั้นเป็นผู้ครอบครอง แม้การเรียกชื่อผู้ครอบครองในกฎหมายของแต่ละประเทศจะแตกต่างกันก็ตาม (เดนมาร์ก ใช้คำว่า Independent User เยอรมัน ใช้คำว่า Halter หรือ สวิสใช้คำว่า Keeper)¹⁰⁶ และไม่ว่าผู้ครอบครองจะขับรถด้วยตนเอง หรือยินยอมให้ผู้อื่นขับ หรือขับโดยลูกจ้างของตนเอง เพื่อขนส่งผู้โดยสารหรือสินค้าก็ตาม ก็ถือว่าผู้เป็นเจ้าของนั้นเป็นผู้ครอบครองและใช้ยานพาหนะนั้นด้วยตนเอง แต่ไม่ถือว่าผู้ขับเป็นผู้ใช้ ผู้ขับจึงเป็นเพียงบุคคลซึ่งมีหน้าที่ขับยานพาหนะแต่เพียงอย่างเดียวโดยไม่ได้ใช้ยานพาหนะนั้นด้วยตนเอง

นอกจากนั้นการพิจารณาถึงประโยชน์ของการใช้นี้ ก็ไม่จำเป็นต้องเป็นการถาวร แม้เพียงใช้ในระยะเวลาอันสั้นก็ต้องรับผิดเพื่อความปลอดภัยที่เกิดจากยานพาหนะนั้น และความเสียหายดังกล่าวก็รวมถึง ความบกพร่องในยานพาหนะนั้นเองด้วย โดยที่กฎหมายนี้ถือว่า เจ้าของหรือบุคคลซึ่งเป็นผู้ขับขั้นสุดท้าย ต้องรับผิดชอบในการดูแลยานพาหนะของตนให้อยู่ในภาวะและสถานภาพที่กฎหมายกำหนด

กล่าวโดยสรุป ความรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากยานพาหนะตามกฎหมายนี้ กฎหมายกำหนดให้ความรับผิดของผู้ขับจะจะเป็นไปตามหลักทั่วไป กล่าวคือ เป็นความรับผิดที่อยู่บนพื้นฐานของความผิด ซึ่งโจทก์จะต้องมีหน้าที่นำสืบถึงความผิดของผู้ขับขึ้นนั้น ซึ่งอาจเป็นลูกจ้างก็ได้ ในขณะที่ความรับผิดของเจ้าของ หรือที่กฎหมายเรียกว่าผู้ใช้ ซึ่งอาจเป็นนายจ้าง จะเป็นไปตามกฎหมายลักษณะนี้ ที่ผลกระทการพิสูจน์ไปให้เจ้าของหรือผู้ใช้ ที่ต้องตกเป็นจำเลยมีหน้าที่จะต้องพิสูจน์เพื่อปฏิเสธความผิดของตน¹⁰⁷

ลักษณะที่ 2 กฎหมายว่าด้วยความรับผิดโดยเด็ดขาดเพื่อความปลอดภัยที่เกิดจากยานพาหนะโดยประเทศที่ใช้หลักการดังกล่าว เช่น ฝรั่งเศส โปแลนด์ รัสเซีย เยอรมัน และนอร์เวย์

ฝรั่งเศส โปแลนด์ รัสเซีย มีบทบัญญัติให้บุคคลรับผิดโดยเด็ดขาดเพื่อความปลอดภัยที่เกิดจากยานพาหนะโดยบัญญัติอยู่ในประมวลกฎหมายแพ่งว่าด้วยหนี้ ที่ถือว่าความรับผิดเป็นมูลแห่งหนึ่งอย่างหนึ่ง

¹⁰⁵ วันชัย ศศิโรจน์. เล่มเดิม. หน้า 150 – 154.

¹⁰⁶ แหล่งเดิม.

¹⁰⁷ แหล่งเดิม.

เยอรมัน และนอร์เวย์ ได้บัญญัติกฎหมายขึ้นเป็นพิเศษเกี่ยวกับความรับผิดในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่ออุบัติเหตุทางยานพาหนะ โดยในเยอรมันใช้ชื่อว่า StVG Straßenverkehrsgesetz (Road Traffic Act)¹⁰⁸

ลักษณะทั่วไปของกฎหมายในลักษณะที่ 2 นี้ บัญญัติขึ้นมาก็เพื่อที่จะแก้ปัญหาในเรื่องภาระการพิสูจน์ของโจทก์ตามหลักกฎหมายทั่วไป โดยกำหนดให้เป็นข้อสันนิษฐานเด็ดขาดที่ถือว่าผู้ที่ทำหน้าที่ครอบครองยานพาหนะเป็นฝ่ายผิด แม้จะมีได้งใจหรือประมาทเลินเล่อก็ตาม กล่าวคือโจทก์มีหน้าที่พิสูจน์แต่เพียงว่าตนได้รับความเสียหายจากการกระทำของจำเลยในการใช้ยานพาหนะเท่านั้น ส่วนจำเลยจะมีหน้าที่พิสูจน์ให้ตนเองพ้นจากความผิดได้แต่เพียงตามที่กฎหมายกำหนดไว้ ซึ่งลักษณะคล้ายคลึงกับมาตรา 437 ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทย แต่จะต่างกันก็ในเรื่องของการตีความ ความหมายของผู้ครอบครองยานพาหนะซึ่งจะต้องรับผิดโดยเด็ดขาด ซึ่งกฎหมายนี้ถือว่าผู้ครอบครอง หมายถึง บุคคลซึ่งมีอำนาจปกครอง หรือควบคุมครอบครองตามความจำเป็นเหี้ยยานพาหนะนั้นตามความเป็นจริงในขณะที่เกิดอุบัติเหตุ และมีอิสระอย่างกว้างขวางในการใช้ยานพาหนะนั้นเพื่อความมุ่งหมายหรือเพื่อประโยชน์ของตนเอง นอกจากนั้นในกรณีที่มีการโอนการครอบครองเพียงชั่วคราว จากเจ้าของไปยังบุคคลอื่น แต่มิได้มีการโอนกรรมสิทธิ์ และมีความเสียหายเกิดขึ้นในขณะที่มีการโอนการครอบครองนั้น ถือว่าเจ้าของเป็นผู้ครอบครองที่จะต้องรับผิด ดังจะเห็นได้จากบทบัญญัติในส่วนที่เกี่ยวกับความรับผิด (Liability) ตามที่บัญญัติไว้ในกฎหมาย StVG Straßenverkehrsgesetz (Road Traffic Act)¹⁰⁹

มาตรา 7 การรับผิดของผู้ครอบครองยานพาหนะ [§ 7 Liability of the Keeper of a Vehicle]

(1) ถ้าบุคคลใดเสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บในกรณีการใช้งานยานยนต์ หรือ รถลาก (ถูกออกแบบมาให้พ่วงติดกับพาหนะ) ผู้ครอบครองยานยนต์ผูกพันเป็นผู้ที่จะต้องชดเชยฝ่ายที่ได้รับบาดเจ็บ [(1) If in the course of the operation of a motor vehicle or a trailer, designed to be taken along with a vehicle, a person is killed, the body or the health of a person is injured or an object is damaged, the keeper of the motor vehicle is obliged to compensate the injured party for the damage resulting therefrom.

(2) การชดเชย ไม่รวมในกรณีที่ อุบัติเหตุเกิดขึ้นเนื่องจากเหตุสุดวิสัย [(2) The duty to compensate is excluded if the accident is caused by force majeure.]

¹⁰⁸ แหล่งเดิม.

¹⁰⁹ แหล่งเดิม.

(3) บุคคลใดใช้ยานพาหนะโดยปราศจากความรู้ที่เพียงพอ และ ไม่เป็นที่ยินยอมจากผู้ครอบครองยานพาหนะนั้น บุคคลนั้นต้องรับผิดชอบในการจ่ายค่าชดเชยความเสียหายในแทนผู้ครอบครองยานพาหนะ นอกจากนี้ ผู้ครอบครองยานพาหนะนั้นยังคงรับผิดชอบต่อการจ่ายค่าชดเชยถ้าผู้ครอบครองยานพาหนะนั้นละเลยในการให้จัดการ ประโยคแรกของย่อหน้า ไม่ได้รวมถึงบุคคลที่เป็นลูกจ้างของผู้ครอบครอง ที่มีจุดประสงค์ในการใช้งานยานพาหนะนั้น หรือ ได้รับมอบหมายจากผู้ครอบครอง ประโยค 1 และ 2 ล้วนสามารถนำไปใช้กับ รถพ่วงได้ [(3) If somebody uses the vehicle without the knowledge and consent of the keeper of the vehicle that person is liable to pay compensation for the damage in the place of the keeper; in addition the keeper himself remains liable to pay compensation if the use of the motor vehicle was facilitated by his negligence. The first sentence of this paragraph does not apply if the person using the vehicle was employed by the keeper for the purpose of operating the vehicle or if he was entrusted with the vehicle by the keeper. Sentences 1 and 2 are to be applied accordingly to the use of a trailer]

มาตรา 18 ความรับผิดชอบของผู้ขับขี่ที่จะต้องจ่ายค่าชดเชย [§ 18 Liability of the Driver to Pay Compensation]

(1) ในสถานการณ์ที่เข้าข้อ 7 I ผู้ขับขี่ยานพาหนะยังคงต้องรับผิดชอบจ่ายค่าชดเชยตามกฎข้อ 8-15 ผู้ขับขี่ไม่ต้องรับผิดชอบถ้าความสูญเสียมิได้เกิดจากผู้ขับขี่ [(1) In the circumstances covered by § 7 I, the driver of the motor vehicle is also liable to pay compensation in accordance with the provisions of §§ 8-15. No liability exists if the damage was not caused by the blameworthy conduct of the driver.]

(2) กฎข้อ 16 ให้ใช้หลักการอนุมาณ [(2) The provisions of § 16 apply by way of analogy.]

(3) ถ้ากรณี ข้อ 17 ผู้ขับขี่ยานยนต์หรือส่วนพ่วงยังผูกพันที่จะต้องจ่ายค่าชดเชยความเสียหาย กฎข้อ 17 ยังครอบคลุมถึงความสัมพันธ์ระหว่างผู้ครอบครองกับผู้ขับขี่ของยานพาหนะที่เกี่ยวข้อง ผู้ครอบครองหรือผู้ขับขี่ของส่วนพ่วงที่เชื่อมกับยานพาหนะอื่นเมื่อขณะเกิดอุบัติเหตุ ผู้ครอบครองสัตว์ หรือ รถที่ใช้ระบบราง [(3) If in the cases in § 17 the driver of a motor vehicle or trailers is also obliged to pay compensation for the damage, the provisions of § 17 are to be applied accordingly to this duty in his relationship with the keepers and drivers of the other motor vehicles involved, with the keeper or drivers of the trailer connected to another motor vehicle involved at the time of the accident, with the keeper of the animal or with the railway undertaking.]

กฎหมายเยอรมันมีหลักเกณฑ์ในการพิจารณา กรณีผู้ครอบครองหลายคน ต้องรับผิดชอบร่วมกันฐานลูกหนี้ร่วม

มาตรา 17 ผู้ที่ต้องร่วมรับผิดชอบหลายคน[§17 Contribution among Several Persons Liable to Pay Compensation]

(1) ถ้าการสูญเสียเกิดจากยานยนต์หลายคัน และผู้ครอบครองผูกพันจ่ายค่าชดเชยให้กับบุคคลที่ 3 ความรับผิดชอบที่จะต้องจ่ายของผู้ครอบครอง และขอบเขตการชดเชยระหว่างรถแต่ละคันขึ้นอยู่กับสถานการณ์ โดยเฉพาะถ้าการสูญเสียเกิดจากฝ่ายหนึ่งอย่างชัดเจน หรือ หลายฝ่าย นอกจากนั้นยังใช้ได้กับความรับผิดชอบของหนึ่งในผู้ครอบครองพาหนะถ้าความสูญเสียเกิดจากผู้ครอบครองพาหนะอื่นในอุบัติเหตุครั้งนั้น[(1) If damage is caused by several motor vehicles and if the keepers of the vehicles involved are bound by law to pay compensation to a third party, the liability to pay compensation of the keepers of the vehicles and the extent of the compensation to be paid as between themselves depends upon the circumstances, especially according to whether the damage has been caused predominantly by one or the other of the parties. The same applies to the liability of one of the keepers of the vehicles if the damage was caused to another keeper of a vehicle involved in the accident.]

(2) ถ้าหนึ่งในผู้ครอบครองได้รับความลำบากจากการสูญเสีย สามารถใช้กฎหมายรับผิดชอบตามย่อหน้า (1) ได้กับผู้ครอบครอง[(2) If one of the keepers involved suffers the damage, the provisions of para. (1) apply accordingly for the liability among the keepers.]

(3) ภาระในการจ่ายค่าชดเชยตาม ย่อหน้า (1) และ (2) ไม่รวมในกรณีที่อุบัติเหตุเกิดขึ้นอันไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้เนื่องจากความบกพร่องของยานพาหนะหรือความผิดพลาดจากการทำงานของกลไกในยานพาหนะ เหตุการณ์ที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ถ้าผู้ครอบครองรวมทั้งผู้ขับขี่ได้ใช้ความระมัดระวังอย่างดีแล้ว ข้อยกเว้นยังใช้กับเจ้าของยานพาหนะซึ่งไม่ใช่ผู้ครอบครอง [(3) The duty to compensate according to paras (1) and (2) is excluded if the accident was caused by an unavoidable event which is neither due to a defect in the construction of the vehicle or to the failure of its mechanism. An event is only deemed unavoidable if the keeper as well as the driver have applied that amount of care which is required in the light of the circumstances. The exclusion also applies for the owner of a vehicle who is not a keeper.]

(4) กฎของย่อหน้า (1) ถึง (3) ยังใช้กับ ความสูญเสียเกิดจากยานยนต์ที่เชื่อมต่อกับส่วนพ่วง พาหนะที่ใช้สัตว์ ลากจูง หรือ รถไฟ [(4) The provisions of paras. (1) to (3) are to be applied

accordingly if the damage is caused by a motor vehicle with connected trailer, by a motor vehicle and an animal, or by a motor vehicle and a train.]

นอกจากนั้นหากเป็นกรณีที่เจ้าของโอนการครอบครองไปให้ผู้อื่นเพียงชั่วคราว โดยมิได้โอนกรรมสิทธิ์เด็ดขาด การพิจารณาว่าเป็นการครอบครองหรือไม่ จึงพิจารณาจากประโยชน์ที่จะได้รับว่าตกอยู่กับผู้ใด ผู้นั้นก็ควรต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายที่เกิดจากสิ่งนั้นด้วย ซึ่งการโอนเปลี่ยนมือชั่วคราวนี้อาจจะเป็นการโอนโดยสัญญาเช่า สัญญาฝากทรัพย์ สัญญายืม สัญญาจำนำก็ได้ และเมื่อเจ้าของส่งมอบรถยนต์แก่ผู้เช่า ผู้รับฝากโดยไม่คิดมูลค่า หรือผู้ยืม หากรถยนต์ไปก่อความเสียหายแก่ผู้อื่น ผู้เช่า ผู้รับฝาก โดยไม่คิดมูลค่า ผู้ยืม ผู้รับจำนำ ก็เป็นผู้รับผิดชอบตามกฎหมายความรับผิด โดยเด็ดขาดนี้ หรือในกรณีที่ผู้เช่าเอารถยนต์ไปให้เช่าช่วง ผู้เช่าช่วงก็จะกลายเป็นผู้ครอบครองตามกฎหมายที่ต้องรับผิดชอบ แต่การครอบครองในลักษณะชั่วคราวดังกล่าวนี้ จะไม่นำไปใช้กับกรณีที่บุคคลซึ่งควบคุม หรือสั่งการ หรือดูแลยานพาหนะของผู้อื่นนั้น เป็นผู้ลูกจ้างของเจ้าของยานพาหนะ โดยไม่ถือว่าลูกจ้างนั้นเป็นผู้ครอบครอง แต่เจ้าของยังคงเป็นผู้ครอบครองที่ต้องรับผิดชอบ¹¹⁰

การพิจารณาการครอบครองของกลุ่มประเทศต่างๆ ที่กล่าวมา ได้มีการนำเรื่องประโยชน์ที่ได้รับมาพิจารณา เมื่อเจ้าของยานพาหนะได้มีการโอนการครอบครองไปยังบุคคลอื่น หากผู้รับโอนได้ประโยชน์จากยานพาหนะแล้วก็ต้องถือว่าผู้รับโอน ซึ่งเป็นผู้ครอบครองคนใหม่ จะต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายที่เกิดจากสิ่งนั้นด้วย ไม่ว่าจะการครอบครองนั้นจะมีมูลค่าหรือไม่ก็ตาม โดยกฎหมายของโปแลนด์ เรียกว่า “ผู้ครอบครองอิสระ” (Independent User) ซึ่งความรับผิดของผู้ครอบครองคนแรกจะสิ้นสุดลง เมื่อโอนการครอบครองไปยังบุคคลอื่น¹¹¹

จากหลักเกณฑ์ต่างๆ ตามที่กล่าวมา ทำให้เห็นได้ว่าปัญหาเรื่องความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกิจการขนส่งทางบกโดยรถยนต์ เป็นปัญหาที่ทุกประเทศไม่ว่าจะเป็นประเทศที่ใช้ระบบกฎหมาย Common Law หรือ Civil Law ต่างก็ให้ความสำคัญเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว

3.7 ภาระการพิสูจน์

การพิสูจน์ความรับผิดเพื่อละเมิด ในกิจการขนส่งทางบกโดยรถยนต์นั้น คงเป็นไปตามหลักตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 84 ที่กฎหมายกำหนด “ให้คู่ความฝ่ายที่

¹¹⁰ E.J.Cohn, Manual of German Law, P.165. (อ้างใน วันชัย ศศิโรจน์. (2525). กฎหมายเกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายต่อบุคคลที่เกิดจากอุบัติเหตุจากยานพาหนะ. หน้า 164.)

¹¹¹ แหล่งเดิม.

กล่าวอ้างข้อเท็จจริงอย่างใดๆเพื่อสนับสนุนคำฟ้องหรือคำให้การของตนให้หน้าที่นำสืบข้อเท็จจริงตกอยู่แก่คู่ความฝ่ายที่กล่าวอ้าง” ซึ่งหลักกฎหมายพยานหลักฐานของไทยได้กำหนดหน้าที่นำสืบในการแสวงหาพยานหลักฐานเพื่อนำเข้ามาในคดี เว้นแต่ศาลจะเห็นว่าเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับความยุติธรรมศาลอาจแสวงหาพยานหลักฐานเข้ามาในคดีโดยถือว่าเป็นพยานของศาลได้¹¹²

สำหรับภาระการพิสูจน์ในกรณีของความรับผิดชอบเพื่อละเมิดในกิจการขนส่งทางบกโดยรถยนต์อาจแบ่งแยกหน้าที่ หรือภาระในการพิสูจน์ออกได้เป็น

- (ก) ภาระการพิสูจน์ของผู้เสียหายต่อการกระทำของลูกจ้าง
- (ข) ภาระการพิสูจน์ของผู้เสียหายในความรับผิดชอบของผู้ประกอบการ (นายจ้าง)
- (ค) ภาระการพิสูจน์ของลูกจ้างในความรับผิดชอบที่มีต่อผู้ประกอบการ (นายจ้าง)

3.7.1 หลักพิสูจน์ความรับผิด การพิสูจน์ถึงความรับผิดเพื่อละเมิดตามมาตรา 420 ต้องเป็นไปตามหลักทั่วไปตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 84 ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง ที่บัญญัติว่า “ถ้าคู่ความฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งกล่าวอ้างข้อเท็จจริงอย่างใดๆ เพื่อสนับสนุนคำฟ้องหรือคำให้การของตนให้หน้าที่นำสืบข้อเท็จจริงนั้นตกอยู่แก่คู่ความฝ่ายที่กล่าวอ้าง แต่

(1) คู่ความไม่คงพิสูจน์ข้อเท็จจริงซึ่งเป็นที่รู้จักอยู่ทั่วไป หรือไม่อาจได้ยังได้ หรือซึ่งศาลเห็นว่าคู่ความอีกฝ่ายหนึ่งได้รับแล้ว

(2) ถ้ามีข้อสันนิษฐานไว้ในกฎหมายเป็นคุณแก่คู่ความฝ่ายใด คู่ความฝ่ายนั้นต้องพิสูจน์แต่เพียงว่าตนได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขแห่งการที่ตนจะได้รับประโยชน์จากข้อสันนิษฐานนั้นครบถ้วนแล้ว”

จากบทบัญญัติดังกล่าวจึงทำให้เห็นได้ว่า การจะกำหนดหน้าที่นำสืบหรือภาระการพิสูจน์ในคดีได้นั้นจะเกิดขึ้นได้จากประเด็นข้อพิพาทที่ปรากฏจากคำฟ้องของโจทก์และคำให้การของจำเลยหรือในคำคู่ความอื่นๆที่ตั้งประเด็นระหว่างคู่ความ สำหรับปัญหาเรื่องความเสียหายที่เป็นผลมาจากการกระทำละเมิดของลูกจ้างในทางการที่นำจ้างในกิจการขนส่งทางบกโดยรถยนต์ตามหลักพิสูจน์ความผิดนั้น เป็นกรณีที่ผู้เสียหายไม่สามารถกล่าวอ้างได้รับประโยชน์จากข้อสันนิษฐานของกฎหมายได้ ภาระการพิสูจน์จึงตกอยู่แก่ฝ่ายผู้เสียหายที่เป็นโจทก์ในคดี ซึ่งอาจเกิดขึ้นได้ในกรณีที่ทั้งฝ่ายผู้เสียหายและฝ่ายผู้กระทำละเมิดทำหน้าที่ควบคุมดูแลยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลด้วยกันทั้งคู่ทั้งสองฝ่ายในขณะที่เกิดเหตุละเมิดขึ้น ทั้งสองฝ่ายจึงไม่สามารถอ้างข้อสันนิษฐานตามกฎหมายเพื่อเป็นประโยชน์แก่ตนได้ ภาระการพิสูจน์ในกรณีนี้จึงเป็นไปตามหลักทั่วไป คือผู้ใดกล่าวอ้างผู้หนึ่งจะต้องเป็นผู้พิสูจน์ ทั้งนี้เป็นไปตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความ

¹¹² ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 86 วรรค 3

แห่งมาตรา 84 ประกอบประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 420 ซึ่งในกรณีดังกล่าวนี้ทำให้เกิดปัญหาแก่ผู้ที่ได้รับความเสียหาย ซึ่งอาจจะเป็นผู้โดยสารที่นั่งมาในรถยนต์ของฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งที่ไม่สามารถอ้างประโยชน์จากข้อสันนิษฐานในกฎหมาย ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 437 ได้

คำพิพากษาศาลฎีกา 828/2490 (ประชุมใหญ่) ศาลฎีกาวินิจฉัยว่า ในกรณีที่ยานพาหนะซึ่งเกิดโค่นกันขึ้น ต่างเดินด้วยกำลังเครื่องจักรด้วยกันจะนำมาตรา 437 มาใช้ไม่ได้ เพราะกฎหมายบทนี้มีเจตนารมณ์เป็นที่เห็นได้ชัดว่า สำหรับกรณีที่ฝ่ายหนึ่งใช้เครื่องจักรกลอีกฝ่ายหนึ่งมิได้ใช้ จึงจะได้รับประโยชน์แห่งข้อสันนิษฐานของกฎหมายนี้ แต่เมื่อต่างฝ่ายต่างใช้เครื่องจักรกลด้วยกันแล้วก็ต้องใช้หลักทั่วไป

คำพิพากษาศาลฎีกา 1091/2533 ศาลฎีกาวินิจฉัยว่า กรณีรถยนต์อันเป็นยานพาหนะซึ่งต่างเดินด้วยเครื่องจักรชนกัน จะนำมาตรา 437 มาใช้บังคับไม่ได้ เพราะบทกฎหมายมาตรานี้มีเจตนารมณ์ที่แลเห็นได้ชัดว่า สำหรับกรณีที่ฝ่ายหนึ่งใช้เครื่องจักรกล อีกฝ่ายหนึ่งมิได้ใช้เครื่องจักรกล จึงจะได้รับประโยชน์จากข้อสันนิษฐานข้อนี้

คำพิพากษาศาลฎีกา 2231/2537 ข้อสันนิษฐานตามประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์ มาตรา 437 เป็นกรณีที่เกี่ยวข้องกับผู้ครอบครองหรือควบคุมดูแลรถยนต์ไปเกิดเหตุโดยตรง ซึ่งจะต้องรับผิดชอบกรณีอีกฝ่ายหนึ่งที่มีได้ครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล เมื่อจำเลยไม่ได้ครอบครองหรือควบคุมดูแลรถยนต์ขณะเกิดเหตุ เป็นแต่เพียงมีชื่อเป็นเจ้าของในทะเบียนเท่านั้น ทั้งเป็นกรณีที่ยานพาหนะที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลชนกัน จึงไม่ต้องด้วยข้อสันนิษฐานของบทกฎหมายดังกล่าว

คำพิพากษาศาลฎีกา 396/2544 เมื่อเหตุเกิดขึ้นจากรถยนต์ของ โจทก์และจำเลยซึ่งกำลังแล่นชนกัน เป็นยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลทั้งสองฝ่าย จึงมิใช่กรณีตามมาตรา 437 โจทก์จึงมีหน้าที่นำสืบว่าจำเลยเป็นฝ่ายประมาท

3.7.2 **หลักสันนิษฐานความรับผิด (Presumption of fault)** ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 84 (2) ที่ได้กล่าวไว้ว่า “ ถ้ามีข้อสันนิษฐานไว้ในกฎหมายเป็นคุณแก่คู่ความฝ่ายใด คู่ความฝ่ายนั้นต้องพิสูจน์แต่เพียงว่าตนได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขแห่งการได้รับประโยชน์จากข้อสันนิษฐานนั้นครบถ้วนแล้ว โดยถือว่าเป็นบทบัญญัติของกฎหมายที่วางบทสันนิษฐานเด็ดขาดไว้หรือที่เรียกกันว่าหลักกฎหมายปิดปากไม่ให้คู่กรณีเถียงข้อเท็จจริงเป็นอย่างอื่น (Absolute or Ir rebuttable Presumption)¹¹³ ซึ่งข้อสันนิษฐานความรับผิดนี้อาจแยกพิจารณาความรับผิดออกเป็น

¹¹³ จรัญ ภักดีธนากุล. (2549). กฎหมายลักษณะพยานหลักฐาน. หน้า 4.

- (1) มีข้อสันนิษฐานไว้ในกฎหมาย
- (2) ข้อสันนิษฐานนั้นเป็นคุณแก่คู่ความฝ่ายหนึ่ง
- (3) คู่ความฝ่ายนั้นได้นำสืบว่าคนได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขแห่งการที่คนจะได้รับประโยชน์

จากข้อสันนิษฐานนั้นครบถ้วนแล้ว

จากบทบัญญัติดังกล่าว เมื่อพิจารณาความรับผิดเพื่อการกระทำของผู้อื่น ในกรณี นายจ้างและลูกจ้างในการขนส่งทางบก โดยรถยนต์ ความรับผิดของลูกจ้างอาจเกิดขึ้นจากการ กรณี ที่เป็นการฝ่าฝืนบทบัญญัติของกฎหมาย ซึ่งเป็นกฎหมายที่มีที่ประสงค์เพื่อจะปกป้องบุคคลอื่น เช่น กรณีตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่ได้มีการกล่าวถึงกรณีอุบัติเหตุว่า หาก ภายหลังจากมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นแล้ว ลูกจ้างซึ่งเป็นผู้ขับขี่ได้หลบหนีไปโดยมิได้อยู่ช่วยเหลือ และเข้า แสดงตัวต่อเจ้าหน้าที่ในท้องที่เกิดเหตุไม่ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นจะเป็นความผิดของลูกจ้างคน ดังกล่าวหรือไม่ก็ตาม ลูกจ้างซึ่งเป็นผู้ขับขี่คนดังกล่าวก็จะถูกสันนิษฐานไว้ก่อนว่าเป็นผู้ผิดฐานไม่ หยุดรถ หรือสั้วและให้ความช่วยเหลือตามสมควรและพร้อมทั้งแสดงตัวและแจ้งเหตุต่อพนักงาน เจ้าหน้าทีที่ใกล้เคียงทันที กับแจ้งชื่อตัว ชื่อสกุล ที่อยู่ของตนและหมายเลขทะเบียนแก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายในกรณีที่ขับรถหรือขี่หรือควบคุมสั้วในทาง ซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคล หรือทรัพย์สินของผู้อื่น ไม่ว่าจะมีความผิดของผู้ขับขี่ หรือผู้ขี่ หรือควบคุมสั้ว หรือไม่ก็ตาม ซึ่ง เป็นไปตามมาตรา 78 วรรคหนึ่ง ประกอบมาตรา 160

ดังนั้นหากลูกจ้างกระทำการฝ่าฝืนบทบัญญัติของกฎหมายในลักษณะดังกล่าวแล้ว กฎหมายก็ให้สันนิษฐานไว้เลยว่าลูกจ้างนั้นเป็นฝ่ายผิด ซึ่งเป็นไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและ พหามิชัย มาตรา 422 ประกอบประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งมาตรา 84 (2) โดยที่โจทก์ผู้ที่ ได้รับความเสียหายมีหน้าที่ต้องพิสูจน์แต่เพียงว่า คนได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขแห่งการที่คนได้รับ ประโยชน์จากข้อสันนิษฐานนั้นก็เป็นการเพียงพอแล้ว

สำหรับนายจ้างจึงต้องด้วยข้อสันนิษฐานของกฎหมายตามมาตรา 425 ที่ให้ถือว่าผลของ การกระทำละเมิดที่ลูกจ้างได้กระทำไปในการที่ว่าจ้างนั้น นายจ้างต้องร่วมรับผิดชอบ ซึ่ง นายจ้างสามารถต่อสู้เพื่อปฏิเสธความรับผิดได้เพียงว่า การกระทำของลูกจ้างนั้นมีได้เป็นการกระทำ ไปในการที่ว่าจ้าง หรือ ตนเองมิได้เป็นนายจ้างของลูกจ้างผู้กระทำละเมิดดังกล่าว

3.7.3 **หลักความรับผิดโดยเด็ดขาด (Strict Liability)** สำหรับความรับผิดเพื่อละเมิดในกรณีที่เกิดขึ้นจากความเสียหายในกิจการขนส่งทางบก โดยรถยนต์คงต้องเป็นไปตามประมวลกฎหมาย แพ่งและพหามิชัย มาตรา 437 ที่มีใจความว่า ประมวลกฎหมายแพ่งและพหามิชัย มาตรา 437 บัญญัติ ว่า “บุคคลใดครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะอย่างใด ๆ อันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล

บุคคลนั้นจะต้องรับผิดชอบเพื่อการเสียหายอันเกิดแต่ยานพาหนะนั้น เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการเสียหายนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัย หรือเกิดเพราะความผิดของผู้เสียหายนั่นเอง

ความข้อนี้ให้ใช้บังคับได้ตลอดถึงบุคคลผู้มีไว้ในครอบครองของตนซึ่งทรัพย์สินอันเป็นของเกิดอันตรายได้โดยสภาพ หรือ โดยความมุ่งหมายที่จะใช้ หรือโดยอาการกลไกของทรัพย์สินนั้นด้วย" จากบทบัญญัติดังกล่าวถือได้ว่า มาตรา 437 เป็นข้อสันนิษฐานความรับผิดโดยเด็ดขาดของกฎหมาย (Strict Liability) ซึ่งเป็นความรับผิดของบุคคลโดยปราศจากความผิด (Liability without fault) ดังนั้นมาตรา 437 นี้จึงเป็นบทบัญญัติพิเศษที่บัญญัติขึ้นเพื่อประโยชน์แก่ผู้เสียหาย (โจทก์) ที่ไม่ต้องพิสูจน์ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเกิดจากการกระทำของบุคคลใดโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ โดยที่ผู้เสียหายพิสูจน์แต่เพียงว่าตนได้รับความเสียหาย และความเสียหายนั้นเกิดจากผู้ใดเท่านั้น ประโยชน์ที่ผู้เสียหาย (โจทก์) จะได้รับคือ กฎหมายผลกการพิสูจน์ไปยังจำเลยทันที ซึ่งทำให้จำเลยจะต้องมีหน้าที่นำสืบพิสูจน์ให้ตนพ้นผิดตามหลักเกณฑ์ที่บัญญัติไว้ในมาตรา 437 ตอนท้ายคือ การอ้างเหตุสุดวิสัย หรือเกิดเพราะความผิดของผู้เสียหายนั่นเอง แต่การที่จะนำข้อสันนิษฐานของกฎหมายมาอ้างเพื่อเป็นประโยชน์แก่ตนนั้น จะต้องเป็นกรณีที่ผู้ที่จะได้รับประโยชน์จากข้อสันนิษฐานนั้นมีคุณสมบัติตามที่กฎหมายกำหนดด้วย ซึ่งในกรณีความรับผิดอันเกิดขึ้นจากกิจการขนส่งทางบก โดยรถยนต์นั้น หากผู้ที่ได้รับความเสียหายมิได้เป็นผู้ควบคุมดูแลยานพาหนะแล้วข้อสันนิษฐานตามกฎหมายดังกล่าวจึงจะเริ่มทำงาน แต่หากเป็นกรณีของการกระทำละเมิดที่เกิดขึ้นจากการใช้ยานพาหนะด้วยกันแล้วผู้เสียหายก็ไม่อาจอ้างประโยชน์จากข้อสันนิษฐานดังกล่าวได้เลย ดังนั้นหากผู้เสียหายมีคุณสมบัติตามที่กฎหมายกำหนดก็จะถือว่าผู้เสียหายเป็นผู้ที่ได้รับประโยชน์จากข้อสันนิษฐานของกฎหมายในมาตรา 84 วรรค 2 ในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง โดยถือว่าลูกจ้างซึ่งเป็นผู้ควบคุมดูแลยานพาหนะอันเกิดจากยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 437¹¹⁴ กฎหมายสันนิษฐานไว้ในเบื้องต้นเลขว่าเป็นผู้ผิด อันถือได้ว่าเป็นข้อสันนิษฐานเด็ดขาด (Strict Liability) เว้นแต่ลูกจ้างซึ่งเป็นผู้ควบคุมจะพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเป็นเพราะเหตุสุดวิสัย หรือเป็นความผิดของผู้ต้องเสียหายนั่นเอง ส่วนตัวบุคคลที่ได้รับความเสียหายก็ถือได้ว่าเป็นผู้ที่ได้รับประโยชน์จากข้อสันนิษฐานดังกล่าว ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 84 วรรค 2 โดยถือว่า

¹¹⁴ มาตรา 437 บุคคลใดครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะอย่างใดอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล บุคคลนั้นจะต้องรับผิดชอบเพื่อการเสียหายอันเกิดแต่ยานพาหนะนั้น เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการเสียหายนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัย หรือเกิดเพราะความผิดของผู้เสียหายนั่นเอง

ความข้อนี้ให้ใช้บังคับได้ตลอดถึงบุคคลผู้มีไว้ในครอบครองของตนซึ่งทรัพย์สินอันเป็นของเกิดอันตรายได้โดยสภาพ หรือโดยความมุ่งหมายที่จะใช้ หรือโดยอาการกลไกของทรัพย์สินนั้นด้วย

บทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437 เป็นข้อสันนิษฐานที่บัญญัติไว้ในกฎหมายอันเป็นคุณแก่ผู้เสียหาย ทำให้ลูกจ้างซึ่งอยู่ในฐานะเป็นผู้ควบคุมดูแลยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลจึงตกเป็นผู้ที่ต้องรับผิดชอบ หากไม่สามารถพิสูจน์เพื่อให้เข้าข้อยกเว้นของกฎหมายได้

สำหรับผู้ประกอบการหรือนายจ้างกับผู้เสียหายที่ได้รับประโยชน์จากข้อสันนิษฐานนี้มีประเด็นที่จะต้องพิจารณาว่า

(1) ผู้ที่ควบคุมดูแลยานพาหนะนั้นในขณะกระทำละเมิดนั้นเป็นลูกจ้างของนายจ้างหรือไม่ ซึ่งประเด็นดังกล่าวนี้ ผู้เสียหายต้องเป็นผู้พิสูจน์

(2) เมื่อผู้เสียหายสามารถพิสูจน์ได้แล้วว่าจำเลยในคดีเป็นลูกจ้างของนายจ้างและได้กระทำละเมิดต่อตนเองแล้ว ก็จะมีประเด็นว่าการกระทำของลูกจ้างนั้นเป็นการกระทำในทางกรหาที่ว่าจ้างหรือไม่ ซึ่งประเด็นดังกล่าวนี้ผู้เสียหายเป็นฝ่ายกล่าวอ้างเพราะฉะนั้นจึงต้องมีหน้าที่พิสูจน์และสำหรับนายจ้างนั้นก็สามารถต่อสู้ได้เพียงกรณีเดียวว่า ความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นมีได้เป็นการกระทำในทางกรหาที่ว่าจ้าง ซึ่งหากนายจ้างไม่สามารถพิสูจน์ในประเด็นดังกล่าวได้แล้ว นายจ้างก็ต้องร่วมรับผิดชอบกับลูกจ้างในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการกระทำในทางกรหาที่ว่าจ้างร่วมกับลูกจ้างในลักษณะลูกหนี้ร่วมตามมาตรา 291 ป.พ.

สำหรับประเด็นเรื่องการใช้สิทธิไล่เบี่ยระหว่างนายจ้างลูกจ้างนั้น เมื่อนายจ้างซึ่งได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกไป อันเนื่องมาจากความเสียหายที่ลูกจ้างได้กระทำนั้น ประเด็นที่นายจ้างจะต้องมีภาระในการพิสูจน์คือ ตนเองได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกไปแล้วหรือยัง กล่าวคือ การที่นายจ้างไล่เบี่ยเอาแก่ลูกจ้างนั้นถือว่าเป็นรับช่วงสิทธิมาจากผู้เสียหาย แต่หากนายจ้างยังมีได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกไป นายจ้างจะมาไล่เบี่ยเอาแก่ลูกจ้างไม่ได้ นอกจากนั้นเงินค่าใช้จ่ายต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นค่าธรรมเนียมศาล ค่าจ้างทนายความ ที่นายจ้างได้จ่ายไปเพื่อการดำเนินคดีเอาแก่ลูกจ้างนั้น นายจ้างก็ไม่สามารถไล่เบี่ยเอาแก่ลูกจ้างได้ เพราะมิได้เป็นค่าเสียหายที่นายจ้างได้จ่ายให้แก่บุคคลภายนอกแทนไปอันเนื่องมาจากการกระทำละเมิดของลูกจ้าง เพราะฉะนั้นนายจ้างจึงไม่สามารถเรียกค่าใช้จ่ายในส่วนนี้ได้¹¹⁵

สำหรับประเด็นในเรื่องที่เกี่ยวกับความบกพร่องของอุปกรณ์หรือ ความบกพร่องของระบบการบริหาร การจัดการงานขนส่งที่ไม่มีประสิทธิภาพ อันอาจถือได้ว่าเป็นผลสืบเนื่องทำให้เกิดการกระทำละเมิดดังกล่าวนั้น เมื่อลูกจ้างเป็นฝ่ายกล่าวอ้างและยกข้อเท็จจริงขึ้นใหม่ เพราะฉะนั้นลูกจ้างจึงมีภาระพิสูจน์ ซึ่งในทางปฏิบัตินั้นเป็นไปได้ยากมากที่ลูกจ้างจะสามารถนำ

¹¹⁵ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 648 / 2522

สำหรับประเด็นในเรื่องที่เกี่ยวกับความบกพร่องของอุปกรณ์หรือ ความบกพร่องของระบบการบริหาร การจัดการงานขนส่งที่ไม่มีประสิทธิภาพ อันอาจถือได้ว่าเป็นผลสืบเนื่องทำให้เกิดการกระทำละเมิดดังกล่าวนั้น เมื่อลูกจ้างเป็นฝ่ายกล่าวอ้างและยกข้อเท็จจริงขึ้นใหม่ เพราะฉะนั้นลูกจ้างจึงมีภาระพิสูจน์ ซึ่งในทางปฏิบัตินั้นเป็นไปได้ยากมากที่ลูกจ้างจะสามารถนำสืบเพื่อแสดงให้เห็นว่านายจ้างมีส่วนผิด อีกทั้งตามคำพิพากษาศาลฎีกายังถือว่านายจ้างมิได้เป็นคู่กรณีในเรื่องละเมิดด้วย ซึ่งเป็นไปตามคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1712/2527 “จำเลยเป็นลูกจ้าง โจทก์ขับรถของโจทก์ไปชนกับรถของบุคคลภายนอก แม้รถยนต์ชนกันครั้งนี้จะเกิดจากจำเลยทำละเมิด และรถยนต์ของโจทก์ที่จำเลยขับสภาพบกพร่องห้ามล้อไม่ดี แต่โจทก์ก็ไม่ใช่คู่กรณีผู้ได้รับความเสียหายจากการทำละเมิดของจำเลย จึงไม่ใช่เรื่องโจทก์เป็นผู้เสียหายและมีส่วนทำผิดก่อให้เกิดความเสียหายซึ่งจะต้องปรับด้วยมาตรา 442 และมาตรา 223 เพื่อเฉลี่ยความรับผิดชอบข้อต่อสู้ของจำเลย กรณีนี้เป็นเรื่องโจทก์ต้องร่วมรับผิดชอบในฐานะนายจ้างชดใช้ค่าเสียหายแล้วใช้สิทธิไล่เบี้ยตามตรา 425 และ มาตรา 426 เท่านั้น จำเลยต้องชำระค่าเสียหายที่โจทก์จ่ายให้บุคคลภายนอกไปเต็มจำนวน”

บทที่ 4

วิเคราะห์ความรับผิดเพื่อละเมิดของนายจ้างและ หน่วยงานของรัฐในการขนส่งโดยรถยนต์

ในบทที่ 4 ของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ จะได้ทำการวิเคราะห์ข้อแตกต่างในเรื่องความรับผิดของนายจ้างต่อการกระทำละเมิดของลูกจ้างในทางกรที่จ้าง ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เปรียบเทียบกับความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ต่อหน่วยงานของรัฐ ตามพระราชบัญญัติความรับผิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 เพื่อนำแนวคิด และหลักการทางกฎหมาย ของทั้งสองมาประยุกต์ใช้ในการแก้ไขปัญหาในเรื่องละเมิด ในส่วนที่เกี่ยวกับความเสียหายที่เกิดขึ้นกับกิจการขนส่งโดยรถยนต์ โดยแยกข้อพิจารณาออกได้เป็น 3 ประเด็น

1. เจื้อนไขความรับผิดเพื่อละเมิดของนายจ้างและหน่วยงานของรัฐ
2. การใช้สิทธิไล่เบื้อ
3. การระการพิสูจน์ความผิด

4.1 เจื้อนไขความรับผิดเพื่อละเมิด

โดยหลักทั่วไปของบทบัญญัติในลักษณะละเมิด กำหนดให้บุคคลจะต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนต่อเมื่อคนได้กระทำให้บุคคลอื่นได้รับความเสียหายโดยความผิดของตน แต่มีบางกรณีที่ถูกกฎหมายบัญญัติให้บุคคลอื่น ซึ่งแม้จะมีได้เป็นผู้กระทำละเมิดต่อบุคคลอื่นก็ต้องเข้ามามีส่วนร่วมในการกระทำความผิดของผู้ก่อเหตุด้วย เนื่องมาจากการมีประโยชน์จากการงานที่คนอื่นกระทำหรือมีนิติสัมพันธ์เกี่ยวข้องกัน ในทางพฤตินัย โดยเรียกว่าเป็นความรับผิดในการกระทำของผู้อื่น (Vicarious Liability) ซึ่งมีได้ในหลายกรณี รวมทั้งความรับผิดของนายจ้างในการกระทำละเมิดของลูกจ้างด้วย อาจกล่าวได้ว่าหลักความรับผิดเพื่อการกระทำของบุคคลอื่นนั้น ถือเป็นข้อยกเว้นของหลักทั่วไปของความรับผิดทางละเมิด

4.1.1 แนวคิดและหลักการ

จากการศึกษาแนวคิด ความเป็นมา และหลักการความรับผิดเพื่อการกระทำของผู้อื่น ตามที่กล่าวไว้ในบทที่ 2 และบทที่ 3 ผู้ศึกษาพบว่าในการกำหนดความรับผิดของนายจ้างกับลูกจ้าง อันเนื่องมาจากการกระทำละเมิดของลูกจ้างในขณะปฏิบัติหน้าที่นั้น ยังมีหลักการที่แตกต่างกัน

ทั้งในประเทศที่ใช้ระบบกฎหมาย Common Law และ Civil Law และแม้แต่ประเทศไทยเองก็ตาม กล่าวคือ หลักความรับผิดเพื่อการกระทำของผู้อื่น Vicarious Liability ในระบบกฎหมายของ Common Law นั้น ความรับผิดของนายจ้างจะขึ้นอยู่กับความผิดของลูกจ้าง (Liability Based on the Servant's Fault) ที่ถือว่านายจ้างเป็นเพียงผู้ที่ต้องรับผิดร่วมกับลูกจ้างเท่านั้น กล่าวอีกนัยหนึ่งคือ เป็นความรับผิดซึ่งนายจ้างจะต้องไม่มีส่วนผิดในการกระทำละเมิดที่ลูกจ้างได้ก่อขึ้น นายจ้างจึงจะสามารถไล่เบี้ยลูกจ้างได้เต็มตามจำนวนที่ได้ชดใช้แก่บุคคลภายนอกไป แต่ถ้านายจ้างมีส่วนผิดอยู่ด้วยแล้ว นายจ้างจะไล่เบี้ยลูกจ้างไม่ได้ หรือไล่เบี้ยลูกจ้างได้ไม่เต็มตามจำนวน ซึ่งแตกต่างกันโดยสิ้นเชิง กับหลักการกำหนดความรับผิดของนายจ้างและลูกจ้าง ในระบบกฎหมายของ Civil Law อย่างเช่น เยอรมัน และฝรั่งเศส

ในกฎหมายแห่งของเยอรมัน ความรับผิดของนายจ้างต่อการกระทำละเมิดของลูกจ้าง ในทางการที่จ้างนั้น ถือเป็นความรับผิดที่ตั้งอยู่บนพื้นฐานของความผิดของตัวเอง (Liability based on fault) ไม่ใช่เป็นความรับผิดเพื่อการกระทำของผู้อื่น กล่าวคือเป็นความรับผิดเพื่อตนเอง อันเกิดขึ้นจากความบกพร่องไม่ว่าจะเป็นเพราะการเลือกลูกจ้าง หรือบกพร่องในการควบคุมบังคับบัญชาลูกจ้าง ดังนั้นเมื่อนายจ้างชดใช้ความเสียหายไปแล้ว ตามมาตรา 842 BGB นายจ้างจึงไม่สามารถไล่เบี้ยเอาากับลูกจ้างได้ เนื่องจากความเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นเพราะความผิดของนายจ้างเอง

จึงเห็นได้ว่าความรับผิดของนายจ้างในการกระทำละเมิดของลูกจ้างเป็นความผิดเพื่อการกระทำของนายจ้างเอง แต่อย่างไรก็ตามกฎหมายของเยอรมันก็ยังมิบทอ่อนคลาย โดยกำหนดให้หลักการดังกล่าวเป็นเพียงข้อสันนิษฐานความผิดเท่านั้น ซึ่งนายจ้างสามารถพิสูจน์เพื่อให้พ้นจากความรับผิดได้

ในขณะที่กฎหมายของประเทศฝรั่งเศส เห็นว่าความผิดของลูกจ้างที่ได้กระทำโดยละเมิดนั้นถือว่าเป็น “ความผิด” ของนายจ้างเองโดยตรง มิใช่เป็นเพียง “ความรับผิด” เท่านั้น โดยถือว่าลูกจ้างมีลักษณะเสมือนเป็นมือของนายจ้างที่ยื่นออกไปในการทำกิจการบางอย่างให้แก่ นายจ้าง เพราะฉะนั้นเมื่อลูกจ้างได้ไปกระทำละเมิดให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่น นายจ้างจึงต้องมีส่วนร่วมในความผิดดังกล่าวด้วย

จึงอาจกล่าวได้ว่า ปัญหาพื้นฐานความรับผิดของนายจ้าง มีแนวคิดแบ่งแยกออกได้เป็น 2 แนวทางคือ

1) แนวที่เห็นว่า เมื่อความรับผิดทางละเมิดเป็นเรื่องของ Liability based on fault ดังนั้น นายจ้างจะต้องรับผิดหากปรากฏว่า นายจ้างมีส่วนผิด (fault) อยู่ด้วยในการคัดเลือกลูกจ้างที่ไม่เหมาะสมกับงาน หรือบกพร่องในการควบคุมบังคับบัญชาลูกจ้าง

2) แนวที่เห็นว่าถ้าความเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นความผิดของลูกจ้าง ไม่ว่าจะเป็นการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อก็ตาม นายจ้างก็ต้องรับผิดชอบในการทำละเมิดของลูกจ้างด้วย กล่าวคือ การวินิจฉัยความรับผิดชอบของนายจ้างจะขึ้นอยู่กับเงื่อนไขความผิดของลูกจ้างเป็นพื้นฐานในการพิจารณา ซึ่งต้องอาศัยเงื่อนไขเพิ่มเติมที่ว่างานที่ลูกจ้างได้กระทำนั้น เป็นการกระทำในทางการที่ว่าจ้างด้วย

เมื่อพิจารณาถึงหลักการในการกำหนดความรับผิดชอบเพื่อละเมิด ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทย ซึ่งมีต้นร่างมาจากกฎหมายเยอรมัน กลับปรากฏว่าหลักการ การกำหนดความรับผิดชอบเพื่อการกระทำของผู้อื่น ในส่วนที่เกี่ยวกับนายจ้างและลูกจ้างนั้นกลับแตกต่างกัน ซึ่งเมื่อทำการเปรียบเทียบถึงหลักการดังกล่าว ผู้ศึกษาพบว่า หลักการความรับผิดชอบเพื่อการกระทำของผู้อื่นในระบบกฎหมายของไทยนั้น เป็นหลักการเช่นเดียวกับหลักการที่ใช้ในระบบกฎหมายของ Common Law อย่างประเทศอังกฤษที่กำหนดให้ความรับผิดชอบเพื่อการกระทำของผู้อื่นนั้น เป็นความรับผิดชอบที่อยู่บนพื้นฐานของความผิดของตัวลูกจ้าง แต่มิได้เป็นความผิดที่พื้นฐานมาจากความผิดของตัวนายจ้างเอง กล่าวคือจะต้องเป็นการกระทำละเมิดที่นายจ้างผู้ที่ต้องรับผิดชอบมิได้เข้าไปมีส่วนผิดในการก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นด้วย

เมื่อทำการศึกษาเปรียบเทียบความรับผิดชอบของหน่วยงานของรัฐตามพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 ที่แม้มาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติดังกล่าว จะบัญญัติให้หน่วยงานของรัฐต้องรับผิดชอบต่อผู้เสียหาย ในผลแห่งละเมิดที่เจ้าหน้าที่ของตนได้กระทำไปในการปฏิบัติหน้าที่ก็ตาม แต่กฎหมายก็กำหนดให้ผู้เสียหาย ต้องฟ้องหน่วยงานของรัฐโดยตรง แต่จะฟ้องเจ้าหน้าที่ไม่ได้หากเจ้าหน้าที่ได้กระทำในระหว่างปฏิบัติหน้าที่ แม้ว่าการปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าวจะก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้อื่นก็ตาม จึงทำให้เห็นได้ว่าพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 ซึ่งเดิมเป็นหลักเกณฑ์ที่ศาลไทยได้นำหลักกฎหมายเอกชนมาปรับใช้ในกรณีที่เจ้าหน้าที่ของรัฐก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลภายนอก โดยนำมาตรา 76 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้ โดยให้ถือว่าหน่วยงานของรัฐเป็นนิติบุคคลที่มีเจ้าหน้าที่เป็นผู้แทน ซึ่งเมื่อผู้แทนไปกระทำละเมิดต่อบุคคลภายนอกแล้ว นิติบุคคลจึงต้องรับผิดชอบร่วมด้วย ส่วนในด้านความรับผิดชอบนั้นก็ไม่ต่างจากที่บัญญัติไว้ในมาตรา 425ในเรื่องนายจ้างและลูกจ้าง กล่าวคือ หากเจ้าหน้าที่ของรัฐไปกระทำละเมิดในระหว่างการปฏิบัติหน้าที่แล้ว หน่วยงานของรัฐจะต้องรับผิดชอบแทนเจ้าหน้าที่ไปก่อนและหน่วยงานของรัฐสามารถมาไล่เบียดคืนจากเจ้าหน้าที่ได้ในภายหลัง

จึงทำให้เห็นว่าในช่วงเวลาก่อนที่พระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 ประกาศใช้นั้น หลักการความรับผิดชอบในการกระทำของผู้อื่น ระหว่างนายจ้างและลูกจ้างกับหน่วยงานของรัฐและเจ้าหน้าที่เป็นหลักการเดียวกัน กล่าวคือความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการ

กระทำละเมิดของทั้ง 2 กรณีนั้น ทั้งนายจ้างและหน่วยงานของรัฐจะต้องมิได้มีส่วนผิดในการก่อให้เกิดผลแห่งละเมิดด้วย แต่เมื่อพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิด พ.ศ. 2539 ประกาศใช้ หลักการเดิมก็เปลี่ยนไป ซึ่งจะเท่ากับเป็นกรณีที่กฎหมายกำหนดให้การกระทำของเจ้าหน้าที่ได้กระทำให้เกิดการละเมิดขึ้นนั้นเป็นความผิดของหน่วยงานของรัฐเลย โดยที่ผู้เสียหายจะต้องฟ้องหน่วยงานของรัฐเท่านั้นแต่จะฟ้องเจ้าหน้าที่ไม่ได้ หากการกระทำของเจ้าหน้าที่เป็นการกระทำในการปฏิบัติหน้าที่

การที่บทบัญญัติของมาตรา 5 ในพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 ที่บัญญัติให้ผู้เสียหายอาจฟ้องหน่วยงานของรัฐได้โดยตรง แต่จะฟ้องเจ้าหน้าที่ไม่ได้นั้น ทำให้เชื่อได้ว่าบทบัญญัติดังกล่าวตราขึ้นเพื่อยกเว้นความรับผิดในทางแพ่งของเจ้าหน้าที่ หรือ มิฉะนั้นก็เป็นการโอนความผิดไปให้หน่วยงานของรัฐ ซึ่งมีลักษณะคล้ายกับหลักเกณฑ์ในการพิจารณาความผิดของนายจ้างและลูกจ้าง ในระบบกฎหมาย Civil Law อย่างประเทศ เยอรมัน และ ฝรั่งเศส ที่ถือว่าความรับผิดของนายจ้างนั้นอยู่บนพื้นฐานความผิดของตัวนายจ้างเอง

ผู้ศึกษาจึงเห็นว่าการแยกความรับผิดของหน่วยงานของรัฐซึ่งเดิมเป็นหลักการที่อยู่ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ออกมาเป็นพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 นั้น ผู้ร่างกฎหมายมิได้เคร่งครัดกับหลักการ ความรับผิดเพื่อการกระทำของผู้อื่น (Vicarious Liability) แต่ประการใด แต่เป็นการให้ความสำคัญกับการทำหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ ด้วยเหตุผลที่เกี่ยวกับขอบเขตหน้าที่ความรับผิดชอบ ตลอดจนจำนวนปริมาณงานและความเหมาะสมทางด้านรายได้ของเจ้าหน้าที่ที่จะได้รับมากกว่า จึงทำให้เห็นได้ว่าหลักความรับผิดเพื่อการกระทำของผู้อื่นนั้น โดยแท้จริงแล้วอาจเป็นความรับผิดที่เกิดขึ้นจากผู้กระทำละเมิดเองโดยตรง หรือเป็นความรับผิดที่ขึ้นอยู่กับความผิดตามที่กฎหมายกำหนดไว้ก็ได้ และอาจกล่าวได้ว่าหลักความรับผิดเพื่อการกระทำของผู้อื่น ในพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 นั้นเป็นความรับผิดเพื่อการกระทำของหน่วยงานของรัฐเอง

ตารางที่ 4.1 การเปรียบเทียบความรับผิดในการกระทำของผู้อื่น Vicarious Liability กรณีความรับผิดของนายจ้างในการกระทำของลูกจ้าง

ลำดับที่	รายการ	เงื่อนไขความรับผิด	ภาระการพิสูจน์	การใช้สิทธิไล่เบี่ย
1.	คอมมอนลอว์ 1.1 อังกฤษ	ถือว่าความรับผิดเพื่อการกระทำของผู้อื่น โดยเฉพาะความรับผิดของนายจ้างนั้น เป็นความรับผิดที่อยู่บนพื้นฐานความผิดของลูกจ้างเอง โดยที่นายจ้างต้องมีได้มีส่วนเกี่ยวข้องหรือร่วมในการกระทำละเมิดกับลูกจ้าง	ความรับผิดของนายจ้างเป็นไปตามข้อสันนิษฐานความรับผิด ซึ่งนายจ้างจะปฏิเสธได้แต่เพียงว่าผู้กระทำละเมิดมิใช่ลูกจ้างของตน หรือการกระทำละเมิดของลูกจ้างนั้นมิได้กระทำในทางการที่จ้าง	เมื่อนายจ้างชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกไปแล้ว นายจ้างสามารถไล่เบี่ยลูกจ้างได้จนเต็มจำนวนความเสียหาย
2.	ซีวิล ลอว์ 2.1 ฝรั่งเศส	ถือว่าความรับผิดเพื่อการกระทำของผู้อื่น โดยเฉพาะความรับผิดของนายจ้างนั้น เป็นความรับผิดที่อยู่บนพื้นฐานความผิดของตัวนายจ้างเอง โดยถือว่าลูกจ้างเป็นเสมือนมือของนายจ้างที่ยื่นออกไปเพื่อกระทำการให้แก่นายจ้าง	กฎหมายถือว่านายจ้างเป็นผู้ผิด ซึ่งเป็นข้อสันนิษฐานความผิดโดยเด็ดขาด นายจ้างจึงต้องมีหน้าที่ในการพิสูจน์เพื่อปฏิเสธความผิดของตน	นายจ้างไม่สามารถไล่เบี่ยลูกจ้างได้ หากลูกจ้างได้กระทำละเมิดในระหว่างทำการงานที่จ้าง

2.2 เยอรมัน	ถือว่าความรับผิดชอบเพื่อการกระทำของผู้อื่น โดยเฉพาะความรับผิดชอบของนายจ้างนั้น เป็นความรับผิดชอบที่อยู่บนพื้นฐานความผิดของตัวนายจ้างเอง โดยถือว่าเป็นข้อสันนิษฐานความผิดของนายจ้างในการคัดเลือกลูกจ้าง ในการจัดหาเครื่องมือเครื่องใช้ ในการควบคุมระมัดระวังในการดูแลกิจการ	การกระทำละเมิดของลูกจ้างนั้น ถือว่าเป็นความผิดของตัวนายจ้างเอง เพราะฉะนั้น หน้าที่ในการพิสูจน์เพื่อปฏิเสธความรับผิดชอบจึงตกอยู่กับนายจ้าง	นายจ้างไม่สามารถไล่เบียดลูกจ้างได้ หากลูกจ้างได้กระทำละเมิดในระหว่างทำการทำงานที่จ้าง
2.3 ไทย	ถือว่าความรับผิดชอบเพื่อการกระทำของผู้อื่น โดยเฉพาะความรับผิดชอบของนายจ้างนั้น เป็นความรับผิดชอบที่อยู่บนพื้นฐานความผิดของลูกจ้างเอง โดยที่นายจ้างต้องมีได้มีส่วน ร่วม หรือ เกี่ยวข้องกับการกระทำละเมิดของลูกจ้าง	ความ รับผิดชอบ ของนายจ้างเป็นไปตามข้อสันนิษฐานความรับผิดชอบ ซึ่งนายจ้างจะปฏิเสธได้แต่เพียงว่า ผู้กระทำละเมิดมิใช่ลูกจ้าง หรือการกระทำละเมิดของลูกจ้างนั้น มิได้กระทำในทางการที่จ้าง	เมื่อนายจ้างชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกไปแล้ว นายจ้างจึงสามารถไล่เบียดลูกจ้างได้จนเต็มจำนวนความเสียหาย

4.1.2 ความผิดในการกระทำของลูกจ้างและความผิดในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่

ในการพิจารณาความรับผิดในทางละเมิด ไม่ว่าจะเป็กรณิของลูกจ้างหรือเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานของรัฐ ในประการแรกต้องวินิจฉัยเสียก่อนว่า การกระทำของลูกจ้างหรือการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ในหน่วยงานของรัฐเป็นละเมิดหรือไม่ กล่าวคือ การกระทำละเมิดที่เกิดขึ้นนั้นต้องด้วยหลักเกณฑ์ในการพิจารณาว่าการกระทำของลูกจ้าง หรือการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่นั้น เป็นการกระทำหรือการปฏิบัติหน้าที่โดยละเมิดหรือไม่ ดังนั้นในการพิจารณาความรับผิดในการกระทำละเมิดของทั้งลูกจ้างและเจ้าหน้าที่ของรัฐ จึงมีหลักเกณฑ์ในการพิจารณาความผิดเช่นเดียวกัน ซึ่งอาจเกิดขึ้นได้จากหลักเกณฑ์ที่เป็นองค์ประกอบตามที่บัญญัติไว้ในกฎหมาย เริ่มตั้งแต่ตามมาตรา 420 - 423 กล่าวคือ

การพิจารณาความรับผิดของลูกจ้าง และเจ้าหน้าที่ นอกเหนือจากการกระทำละเมิดในลักษณะทั่วไปตามมาตรา 420 ซึ่งจะต้องมีองค์ประกอบในส่วนของการกระทำของลูกจ้างหรือเจ้าหน้าที่ ที่เป็นการกระทำโดยจงใจ หรือประมาทเลินเล่อ อันมีลักษณะเป็นการกระทำโดยผิดกฎหมาย ที่การกระทำนั้นก่อให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย อนามัย เสรีภาพ ทรัพย์สิน หรือสิทธิแก่บุคคลอื่น โดยที่ความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นมีความสัมพันธ์กันแล้ว การกระทำละเมิดของทั้งลูกจ้างและเจ้าหน้าที่อาจเกิดขึ้นได้จากบทบัญญัติในมาตรา 421 หรือมาตรา 422 และมาตรา 423 ก็ได้

กรณีการใช้สิทธิของลูกจ้างหรือเจ้าหน้าที่ ซึ่งมีแต่จะให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่นที่กฎหมายถือว่าเป็นการอันมิชอบด้วยกฎหมายตามมาตรา 421 นั้น กฎหมายก็ถือว่าเป็นกรณีของการกระทำละเมิดชนิดหนึ่ง แต่ยังมีข้อถกเถียงกันในทางวิชาการของนักกฎหมายแบ่งออกเป็นหลายฝ่าย

โดยฝ่ายหนึ่งเห็นว่ามาตรา 421นี้เป็นบทบัญญัติที่เป็นความรับผิดโดยตนเองที่เป็นเอกเทศโดยไม่ต้องพิจารณาตรา 420 ประกอบ โดยถือว่ามาตรา 421 นั้นไม่ได้ใช้จำกัดเฉพาะกรณีการใช้สิทธิอันมีลักษณะเป็นการจงใจกลั่นแกล้งบุคคลอื่น แต่ใช้ครอบคลุมถึงกรณีการใช้สิทธิซึ่งก่อให้เกิดความเดือดร้อนแก่ผู้อื่นเกินกว่าปกติธรรมดาของการใช้สิทธินั้น ดังนั้น จึงต้องถือว่ามาตรา 421 เป็นบทบัญญัติเกี่ยวกับความรับผิดทางละเมิดเป็นเอกเทศอีกฐานหนึ่งไม่อยู่ภายใต้บังคับของมาตรา 420

แต่อีกฝ่ายหนึ่งเห็นว่า มาตรา 421 นี้เป็นเพียงบทขยายของมาตรา 420 โดยฝ่ายที่เห็นว่ามาตรา 421 เป็นบทขยายของมาตรา 420 นั้นยังให้เหตุผลแบ่งออกได้เป็นหลายแนว

แนวที่หนึ่ง ได้พิจารณาถึงถ้อยคำในองค์ประกอบของมาตรา 420 และมาตรา 421 และได้อธิบายให้เห็นถึงความแตกต่างของมาตรา 420 และมาตรา 421 ว่า “โดยผิดกฎหมาย” ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 420 นั้นเป็นกรณีที่ผู้กระทำได้กระทำไปโดยไม่มีสิทธิ หรือกระทำไปโดยไม่มี

อำนาจ ดังนั้นการกระทำของผู้กระทำจึงเป็นละเมิดตามมาตรา 420 ซึ่งต่างจากถ้อยคำในมาตรา 421 ที่ว่า “ใช้สิทธิซึ่งมีแต่จะให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่น” โดยอธิบายว่าเป็นกรณีที่ผู้กระทำมีสิทธิที่จะกระทำได้แต่ได้ใช้สิทธิเกินส่วน การกระทำของจำเลยจึงเป็นละเมิดตามมาตรา 421

แนวที่สอง ได้พิจารณาถึงถ้อยคำในองค์ประกอบของมาตรา 420 ในส่วนของถ้อยคำที่ว่า “ท่านว่าผู้้นั้นทำละเมิดจำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น” ซึ่งเมื่อพิจารณามาตรา 421 ไม่ปรากฏว่ามีถ้อยคำเช่นว่านี้ จึงทำให้มองว่า มาตรา 421 เป็นบทขยายของมาตรา 420 ซึ่งเป็นบทหลักนั่นเอง

สำหรับผู้ศึกษานั้นเห็นด้วยในข้อที่ว่า บทบัญญัติในมาตรา 421 เป็นบทขยายของมาตรา 420 ด้วยเหตุผลที่ว่า เมื่อพิจารณาถึงถ้อยคำในมาตรา 421 ที่ว่า “จะให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่น” และถ้อยคำที่ว่า “เป็นการอันมิชอบด้วยกฎหมาย” เมื่อพิจารณาถ้อยคำทั้งสองประโยคแล้วจะเห็นได้ว่า มาตรา 421 มิได้บัญญัติไว้โดยตรงว่าเป็นการทำละเมิดอย่างเช่นที่บัญญัติไว้ในมาตรา 420 แต่มาตรา 421 บัญญัติในลักษณะที่เป็นการแสดงให้เห็นว่าการใช้สิทธิของผู้กระทำ ซึ่งแม้จะเป็นการใช้สิทธิที่มีกฎหมายให้อำนาจไว้ก็ตาม ก็อาจเป็นการกระทำที่มีชอบด้วยกฎหมายได้ ซึ่งการกระทำที่มีชอบด้วยกฎหมายตามมาตรา 421 ก็คือการกระทำที่ผิดกฎหมาย ตามมาตรา 420นั่นเอง เมื่อเป็นการกระทำที่มีชอบด้วยกฎหมายตามมาตรา 421 แล้วการจะเป็นละเมิดหรือไม่ จึงต้องไปดูด้วยว่าความเสียหายที่ผู้เสียหายได้รับนั้น ต้องด้วยบทบัญญัติในมาตรา 420 หรือไม่ กล่าวอีกนัยหนึ่งคือ ความเสียหายที่ผู้เสียหายได้รับจากการใช้สิทธิของผู้กระทำ ซึ่งแม้จะเป็นการใช้สิทธิที่ชอบด้วยกฎหมาย ก็อาจเป็นละเมิดขึ้นมาได้ หากการใช้สิทธิดังกล่าวก่อให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย อนามัย เสรีภาพ ทรัพย์สิน หรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดของผู้ถูกกระทำนั่นเอง

ดังนั้น การพิจารณาว่าการใช้สิทธิตามมาตรา 421 จะเป็นละเมิดหรือไม่นั้นจึงต้องพิจารณามาตรา 420 ประกอบด้วย ซึ่งเท่ากับว่ามาตรา 421 เป็นบทขยายของมาตรา 420 นั่นเอง การพิจารณาความผิดเพื่อละเมิดที่เป็นการใช้สิทธิที่มีแต่จะก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้อื่น จึงต้องพิสูจน์ในประเด็นเรื่องความจงใจ หรือประมาทเลินเล่อ ความเสียหาย และความสัมพันธ์ ในลักษณะเช่นเดียวกับหลักเกณฑ์ในมาตรา 420 ส่วนองค์ประกอบในเรื่อง “ผิดกฎหมาย” ต้องใช้เกณฑ์ของมาตรา 421 ในประเด็นเรื่องการมีสิทธิ และสิทธิดังกล่าวได้รับความรับรองคุ้มครองตามกฎหมาย แต่ใช้สิทธิไปในทางที่ไม่ชอบ

กรณีที่การกระทำละเมิดเกิดขึ้นจากการฝ่าฝืนบทบัญญัติแห่งกฎหมายอันมีที่ประสงค์เพื่อจะปกป้องบุคคลอื่นๆ ผู้ใดทำการฝ่าฝืนเช่นนั้น ท่านให้สันนิษฐานว่าผู้้นั้นเป็นผู้ผิด ก็ถือว่าเป็นการกระทำละเมิดในอีกลักษณะหนึ่ง ซึ่งใกล้เคียงกับบทบัญญัติในมาตรา 421 กล่าวคือ การฝ่าฝืนบทบัญญัติแห่งกฎหมายอันมีที่ประสงค์เพื่อจะปกป้องบุคคลอื่น ตามมาตรา 422 นั้น ถือว่าเป็นบท

ขยายความของมาตรา 420 ซึ่งการจะพิจารณาว่าการกระทำเช่นไรเป็นละเมิดตามมาตรา 422 นั้นจึงต้องพิจารณาบทบัญญัติของกฎหมายในเรื่องนั้นๆ ว่าเป็นบทบัญญัติที่มีเจตนารมณ์เพื่อจะปกป้องบุคคลอื่นหรือไม่ ซึ่งหากบทบัญญัติของกฎหมายดังกล่าวมีลักษณะเป็นบทบัญญัติที่มีเจตนารมณ์เพื่อจะปกป้องบุคคลอื่นแล้ว ผู้ฝ่าฝืนเช่นนั้นถือว่าเป็นผู้กระทำละเมิด

การกระทำผิดตามมาตรา 422 ในลักษณะดังกล่าวนี้ ถือเป็นข้อสันนิษฐานความผิดของผู้กระทำที่ผู้เสียหายไม่ต้องพิสูจน์ว่า ผู้กระทำได้กระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อหรือไม่ แต่ในเรื่องของความเสียหายและความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผลนั้น กฎหมายถือว่าเป็นความรับผิดชอบในการกระทำของตนเอง ดังนั้น ผู้เสียหายจึงต้องพิสูจน์ในส่วนของบทบัญญัติของกฎหมายว่าผู้กระทำ ผิดกฎหมายบทใดและกฎหมายบทดังกล่าวมีเจตนารมณ์เพื่อที่จะปกป้องบุคคลอื่นหรือไม่ นอกเหนือจากเรื่องความเสียหาย และความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผล

กรณีการกระทำละเมิดที่เกิดขึ้นจากการกล่าว หรือไขข่าวแพร่หลายซึ่งข้อความอันเป็นการฝ่าฝืนต่อความจริงตามมาตรา 423 ก็เป็นการกระทำละเมิดอีกกรณีหนึ่งที่ยังถือว่าเป็นความรับผิดชอบเพื่อการกระทำละเมิดของตนเอง ที่ผู้เสียหายยังคงมีหน้าที่ต้องพิสูจน์ แต่เนื่องจากบทบัญญัติดังกล่าวในมาตรานี้เป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการกิจการขนส่งเพียงเล็กน้อย ผู้ศึกษาจึงไม่ขอกล่าวถึง

จากหลักเกณฑ์ตามที่กล่าวมาในข้างต้น จึงทำให้เห็นได้ว่า ไม่ว่าจะการกระทำละเมิดจะมีองค์ประกอบของความผิดตามมาตรา 420 มาตรา 421 มาตรา 422 หรือ มาตรา 423 ก็ตาม การพิจารณาความรับผิดชอบของนายจ้างต่อการกระทำของลูกจ้างในทางที่จ้าง ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 425 และการกระทำของเจ้าหน้าที่ในการปฏิบัติหน้าที่ ตามมาตรา 5 พระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 อาจเกิดขึ้นได้ในหลายกรณี และหากเป็นกรณีของการกระทำที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่น โดยเฉพาะในการขนส่งโดยรถยนต์นั้น การพิจารณาความรับผิดชอบของลูกจ้างและเจ้าหน้าที่ จึงมีหลักเกณฑ์ในการพิจารณาความผิดในลักษณะเดียวกัน

4.1.3 ความสัมพันธ์ของลูกจ้างกับนายจ้าง และ เจ้าหน้าที่กับหน่วยงานของรัฐ

การพิจารณาความสัมพันธ์ของลูกจ้างที่มีต่อนายจ้าง และเจ้าหน้าที่กับหน่วยงานของรัฐ นั้น แบ่งแยกออกได้เป็น

(1) ความสัมพันธ์ของลูกจ้างและนายจ้าง จะเกิดขึ้นได้โดยสัญญาจ้างแรงงาน ซึ่งเป็นไปตาม มาตรา 575 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่ถือว่า การจ้างแรงงานนั้นเป็นสัญญาชนิดหนึ่งที่มีคู่สัญญาตั้งแต่ 2 ฝ่าย โดยฝ่ายหนึ่งมีหน้าที่ทำงานให้แก่อีกฝ่ายหนึ่ง โดยประสงค์จะได้รับสินจ้างตอบแทนในการทำงานให้ และอีกฝ่ายหนึ่งประสงค์เพื่อให้อีกฝ่ายทำงานให้ โดยมีหน้าที่ต้องชำระสินจ้างตลอดเวลาของการทำงานนั้น จึงอาจกล่าวได้ว่าความสัมพันธ์ระหว่างนายจ้างและลูกจ้างนั้น

จะเป็นไปโดยสัญญาที่ต้องอยู่ภายใต้บทบัญญัติของกฎหมาย ในบรรพ 2 ลักษณะ 2 ที่ว่าด้วยสัญญา ซึ่งกำหนดให้ผู้ทำสัญญาจะต้องเป็นผู้ซึ่งมีลักษณะตามที่กฎหมายกำหนด ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของความสามารถในการทำสัญญา วัตถุประสงค์ของสัญญาจะต้องไม่ขัดต่อกฎหมาย ไม่เป็นการพันวิสัย ไม่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน อีกทั้งวัตถุประสงค์ของการทำงานของลูกค้าข้างนั้น ต้องเป็นไปโดยมีความประสงค์ที่จะได้รับสินจ้างจากนายจ้างด้วย ดังนั้น ในการพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างลูกจ้าง และนายจ้าง จึงอาจพิจารณาได้จากข้อเท็จจริงที่ปรากฏเป็นเรื่องราวไป ซึ่งไม่เป็นการยากต่อการพิสูจน์ถึงความสัมพันธ์ดังกล่าว

(2) ความสัมพันธ์ของเจ้าหน้าที่ และหน่วยงานของรัฐ เดิมหลักเกณฑ์ที่ศาลไทยได้นำมาใช้ ในกรณีที่เจ้าหน้าที่ของรัฐก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลภายนอกนั้น ศาลจะพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยงานของรัฐกับเจ้าหน้าที่ โดยนำบทบัญญัติ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 มาพิจารณา เริ่มจากการให้คำจำกัดความ ความหมายของคำว่า “ผู้ใด” ว่านอกจากจะหมายถึงบุคคลธรรมดาแล้วยังให้หมายความรวมถึงนิติบุคคลด้วย โดยการกระทำของนิติบุคคลนั้นจะเป็นการกระทำโดยผ่านทางผู้แทนของตน ดังนั้นความรับผิดในการกระทำละเมิดของเจ้าหน้าที่ต่อผู้ที่ได้รับความเสียหายนั้น หน่วยงานของรัฐจึงอยู่ในฐานะนิติบุคคลที่การกระทำ การต่างๆ จะกระทำโดยผ่านทางผู้แทนของตน ซึ่งก็คือ เจ้าหน้าที่ หรือผู้มีอำนาจนั่นเอง เป็นไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 76 ดังนั้นเมื่อผู้แทนของนิติบุคคลดังกล่าวไปกระทำละเมิดต่อบุคคลภายนอกแล้ว นิติบุคคลจึงต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายนั้น

ดังนั้น ในด้านความรับผิดของหน่วยงานของรัฐ ต่อการกระทำของเจ้าหน้าที่ จึงไม่ต่างจากที่บัญญัติไว้ในมาตรา 425ในเรื่องนายจ้างและลูกจ้าง กล่าวคือ หากเจ้าหน้าที่ของรัฐไปกระทำละเมิดในระหว่างการปฏิบัติหน้าที่แล้ว หน่วยงานของรัฐจะต้องรับผิดชอบแทนเจ้าหน้าที่ไปก่อน และหน่วยงานของรัฐสามารถมาไล่เบี้ยคืนจากเจ้าหน้าที่ได้ในภายหลัง ซึ่งเป็นหลักการเดียวกันกับที่ใช้ในการพิจารณาระหว่างการกระทำนายจ้างและลูกจ้างนั่นเอง ดังจะเห็นได้จากกรณีความของศาลที่ได้นำมาตรา 76 มาปรับใช้ในกรณีหน่วยงานของรัฐต้องรับผิดชอบในการกระทำของเจ้าหน้าที่ และเมื่อหน่วยงานของรัฐรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนไปแล้ว บทบัญญัตินี้ดังกล่าวกำหนดให้หน่วยงานของรัฐอาจฟ้องไล่เบี้ยได้ทำนองเดียวกับความรับผิดของนายจ้าง หรือ ตัวแทนลูกจ้างหรือตัวแทนตามมาตรา 425 และมาตรา 427¹

สำหรับการกำหนดความสัมพันธ์ของหน่วยงานของรัฐและเจ้าหน้าที่นั้น ศาลฎีกาได้ให้เหตุผลว่า เนื่องจากความสัมพันธ์ระหว่างกรมกระทรวงในรัฐบาลและข้าราชการในกรม

¹ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 312/2497

กระทรวงนั้นมีขึ้นโดยกฎหมายฝ่ายปกครองได้แก่ กฎหมายว่าด้วยระเบียบข้าราชการพลเรือน ฯลฯ เป็นต้น หากมีขึ้นโดยกฎหมายฝ่ายแพ่งว่าด้วยเอกเทศสัญญา เช่น จ้างทำของ จ้างแรงงาน หรือ ตัวการตัวแทนไม่ กรม กระทรวงกับข้าราชการทั่วไปนั้น มิใช่เป็นคู่กรณีแสดงเจตนาตกลงกระทำนิติกรรมหรือสัญญาอันใดต่อกัน หากแต่มีบุคคลใดจะเข้ามารับราชการต้องมีคุณสมบัติ และต้องมีการปฏิบัติตามที่กฎหมายฝ่ายปกครองกำหนดไว้ คำสั่งจ้างตอบแทน เช่น เงินเดือนก็ดี การบังคับบัญชา การรักษาวินัย การออกจากราชการก็ดี และสิทธิที่จะได้รับบำเหน็จบำนาญก็ดี ย่อมเป็นไปตามที่กฎหมายฝ่ายปกครองได้กำหนดไว้เช่นกัน การทั้งหลายเหล่านี้หาได้เป็นไปเพราะผลของนิติกรรมหรือสัญญาอย่างใดไม่ การที่จำเลยมีความประมาทเลินเล่อทำให้โจทก์ได้รับความเสียหาย จึงเป็นมูลกรณีละเมิดตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

ดังนั้นเมื่อข้าราชการมิใช่ลูกจ้างหรือตัวแทนของรัฐ การที่ข้าราชการปฏิบัติหน้าที่ทำให้บุคคลอื่นได้รับความเสียหาย ความรับผิดชอบดังกล่าวจึงไม่ถือว่าเป็นความผิดของหน่วยงานของรัฐ แต่ยังเป็นความผิดของเจ้าหน้าที่ เพียงแต่ว่าหน่วยงานของรัฐอาจจะต้องรับผิดชอบด้วย ตามมาตรา 76 ที่บัญญัติว่า “ถ้าการกระทำตามหน้าที่ของผู้แทนนิติบุคคล หรือผู้มีอำนาจทำการแทนนิติบุคคล เป็นเหตุให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่นนิติบุคคลนั้นต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายนั้น แต่ไม่สูญเสียสิทธิที่จะไล่เบี้ยเอาแก่ผู้ก่อความเสียหาย”²

จึงทำให้เห็นได้ว่าหลักเกณฑ์ในการพิจารณาความรับผิดชอบทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ และหน่วยงานของรัฐ กับความรับผิดชอบของลูกจ้างและนายจ้าง ก่อนมีพระราชบัญญัติความรับผิดชอบทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 มีหลักเกณฑ์ในการพิจารณาเช่นเดียวกัน

ผู้ศึกษาเห็นว่าประเด็นที่เปลี่ยนไป ซึ่งเป็นข้อพิจารณาในประการแรกภายหลังจากที่พระราชบัญญัติความรับผิดชอบทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 มีผลใช้บังคับ คือ การให้ขอบเขตของคำจำกัดความ ความหมายของคำว่า “หน่วยงานของรัฐ” และ “เจ้าหน้าที่” ที่แตกต่างไปจากความหมายที่กำหนดไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ก่อนมีการแยกออกมาเป็นพระราชบัญญัติความรับผิดชอบทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 ที่ถือว่าหน่วยงานของรัฐเป็นเพียง “นิติบุคคล” ส่วนเจ้าหน้าที่เป็นเพียง “ผู้แทนของนิติบุคคล” ตาม มาตรา 76 เท่านั้น โดยที่พระราชบัญญัติความรับผิดชอบทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 มาตรา 4 ได้กำหนดคำนิยามความหมายของคำว่า “หน่วยงานของรัฐ” และ “เจ้าหน้าที่” ไว้หลายประการ อาทิ กระทรวง ทบวง กรม หรือส่วนราชการที่เรียกชื่ออย่างอื่นและมีฐานะเป็นกรม ราชการส่วนภูมิภาค ราชการส่วนท้องถิ่น และ รัฐวิสาหกิจที่ตั้งขึ้นโดยพระราชบัญญัติ หรือพระราชกฤษฎีกา และให้หมายความ

² คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 769/2505

รวมถึงหน่วยงานอื่นของรัฐ ที่มีพระราชกฤษฎีกากำหนดให้เป็นหน่วยงานของรัฐตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย ซึ่งมีนักวิชาการทางกฎหมายหลายท่านได้อธิบายถึงคำจำกัดความดังกล่าวไว้ โดยได้แสดงให้เห็นว่า เนื่องจากพระราชบัญญัตินี้เน้นถึงการทำงานแทนรัฐในลักษณะของหน่วยงานของภาครัฐโดยตรง เพราะฉะนั้น ในคำนิยามของคำว่า “หน่วยงานของรัฐ” จะหมายถึงหน่วยงานดังนี้

(1) ราชการส่วนกลาง (2) ราชการส่วนภูมิภาค (3) ราชการส่วนท้องถิ่น (4) รัฐวิสาหกิจที่จัดตั้งขึ้นโดยพระราชบัญญัติ หรือ พระราชกฤษฎีกา แต่จะไม่คลุมถึงรัฐวิสาหกิจประเภทที่ไม่เป็นนิติบุคคล หรือรัฐวิสาหกิจที่เป็นบริษัทจำกัดตามกฎหมายเอกชน (5) หน่วยงานอื่นของรัฐที่มีพระราชกฤษฎีกา กำหนดให้เป็นหน่วยงานของรัฐตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย ซึ่งต่อมาได้มีการตราพระราชกฤษฎีกาลบปี พ.ศ. 2543 ที่กำหนดหน่วยงานของรัฐไว้รวม 29 องค์กร

นอกจากนั้นยังอธิบายความหมายของคำว่า “เจ้าหน้าที่ iva ด้วยว่า หมายถึงบุคลากรทุกประเภทที่ทำงานให้กับรัฐ ไม่ว่าจะเป็นลูกจ้างหรือจะเป็นกรรมการ และไม่ว่าจะเป็นการแต่งตั้งในฐานะใด

จากการกำหนดขอบเขตคำจำกัดความหมายของคำว่า “หน่วยงานของรัฐ” และ “เจ้าหน้าที่” ในลักษณะดังกล่าว จึงทำให้เห็นได้ว่ามีลักษณะแคบลงกว่าคำว่า “นิติบุคคล” ตามที่ได้ตีความไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาก อีกทั้งยังมีความสับสนยากแก่ความเข้าใจ เพราะนอกจากจะต้องพิจารณาความหมายใน พระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 แล้ว ยังต้องไปพิจารณาถึงพระราชกฤษฎีกากำหนดสถานะภาพเป็นหน่วยงานของรัฐตามกฎหมายอื่นอีก ดังจะเห็นได้จากข้อหาหรือของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค เกี่ยวกับกรณีที่มีการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค (กฟภ.) ทำสัญญาแต่งตั้งเอกชนซึ่งเป็นบุคคลธรรมดา หรือ นิติบุคคลหรือองค์กรการบริหารส่วนตำบล (อบต.) ทำหน้าที่ เป็นตัวแทนเก็บเงินค่าไฟฟ้าจากประชาชนผู้ใช้ไฟฟ้าแทนพนักงานเก็บค่าไฟฟ้าของ กฟภ. ที่มีอยู่เดิม หรือ เป็นผู้จัดหาเอาบุคคลมาเป็นผู้ปฏิบัติงานแทนพนักงานของ กฟภ. เช่น แก่กระแสไฟฟ้าขัดข้องให้แก่ผู้ใช้ไฟฟ้า ขั้บรถยนต์เพื่อกิจการของ กฟภ. หรือ เป็นผู้ก่อสร้างอาคารหรือสิ่งก่อสร้างใด ๆ แก่ กฟภ. ตามสัญญาจ้างเหมาเบ็ดเสร็จ (Turnkey Contract) โดยคู่สัญญาเป็นผู้จัดหาคนงาน หรือช่างฝีมือต่างๆ มาดำเนินการก่อสร้างให้แก่ กฟภ. ตามสัญญาต่างๆ

โดยในการปฏิบัติงานตามสัญญาดังกล่าวข้างต้น หากคู่สัญญาก่อให้เกิดความเสียหายแก่ กฟภ. หน่วยงานอื่นของรัฐ หรือบุคคลภายนอก กฟภ. หรือว่าคู่สัญญาหรือพนักงานของคู่สัญญาดังกล่าวเป็น “เจ้าหน้าที่” ของ กฟภ. ตามนัยมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ฯ หรือไม่ เพราะเหตุใด

คณะกรรมการกฤษฎีกาตอบข้อหารือว่า เป็นสัญญาจ้างทำของตามนัยมาตรา 428 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ดังนั้น คู่สัญญาของ กฟภ. จึงไม่ใช่เจ้าหน้าที่ของ กฟภ. และไม่เป็น “เจ้าหน้าที่” ตามนัยมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติ³

จึงทำให้เห็นได้ว่าเมื่อมีพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 แล้ว นอกจากหลักการในการกำหนดความผิดของเจ้าหน้าที่ ตามหลักความรับผิดเพื่อการกระทำของผู้อื่น (Vicarious Liability) จะแตกต่างจากหลักการเดิมที่เคยใช้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์แล้ว การให้คำจำกัดความหมายของคำว่า “หน่วยงานของรัฐ” และ “เจ้าหน้าที่” ก็ต่างไปจากการตีความของศาลที่เคยให้ไว้เดิม ที่ถือว่าหน่วยงานของรัฐเป็นนิติบุคคล ส่วนเจ้าหน้าที่เป็นผู้แทนนิติบุคคล

จากปัญหาโดยเฉพาะในเรื่องของการตีความ ความหมายของคำว่า “หน่วยงานของรัฐ” และ “เจ้าหน้าที่” ดังกล่าว จึงทำให้การพิจารณาความรับผิด และการร่วมรับผิดของหน่วยงานของรัฐ ต่อการกระทำของลูกจ้างของคู่สัญญาที่เป็นเอกชน ที่มีต่อบุคคลภายนอกนั้น เป็นไปได้ยากกว่าที่เป็นอยู่เดิม โดยเฉพาะหากเป็นกิจการขนส่งโดยรถยนต์ที่มีหน่วยงานของรัฐเป็นเจ้าของกิจการ เช่น ขสมก. แต่ได้ไปจ้างหรือให้สัมปทานในการเดินรถให้บริษัท เอกชน มาดำเนินการร่วมวิ่งในบางเส้นทาง ลูกจ้างของบริษัทเอกชนที่ได้ไปกระทำละเมิดในระหว่างการขับรถจะถือว่าเป็นการกระทำในฐานะเป็นตัวแทนของหน่วยงานของรัฐหรือไม่ และหน่วยงานของรัฐควรเข้ามามีบทบาทในการควบคุม และรับผิดชอบในการบริหารงานเดินรถของบริษัทเอกชนอย่างไร ซึ่งปัญหาดังกล่าวนี้อาจก่อให้เกิดปัญหาแก่ผู้เสียหาย ในการดำเนินคดีแก่ผู้ที่ต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้น

4.1.4 การกระทำในทางการที่จ้าง และการกระทำในขณะปฏิบัติหน้าที่

การพิจารณาความรับผิดของนายจ้างที่เป็นเอกชนที่ต้องรับผิดในการกระทำละเมิดของลูกจ้างนั้น ต้องได้ความในเบื้องต้นก่อนว่า ลูกจ้างได้กระทำละเมิดหรือไม่ ซึ่งก็ต้องนำหลักเกณฑ์ที่บัญญัติไว้ในมาตรา 420 มาเป็นข้อพิจารณา จากนั้นจึงจะพิจารณาว่าการละเมิดนั้นลูกจ้างได้กระทำไปในทางการที่จ้างหรือไม่ ซึ่งความหมายของการกระทำในทางการที่จ้างนั้น กฎหมายมิได้ให้นิยามไว้ แต่อาจศึกษาได้จากแนวทางในคำพิพากษาศาลฎีกาที่ผ่านมา ซึ่งโดยส่วนใหญ่แล้วจะพิจารณาจากการทำงานที่ลูกจ้างได้กระทำไปนั้นเป็นการปฏิบัติงานที่จ้างให้ลุล่วงไป และเหตุที่เกิดขึ้นเป็นผลจากการปฏิบัติงานนั้นหรือไม่ หากเหตุที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลมาจากการกระทำในทางการที่จ้างแล้ว ไม่ว่าจะวิธีการทำงานของลูกจ้างจะเป็นการกระทำโดยจงใจ หรือเป็นการฝ่าฝืนคำสั่งของ

³ ข้อหารือของ กฟภ. ต่อคณะกรรมการกฤษฎีกาที่ มท 5324.2/31648 ลงวันที่ 19 พฤศจิกายน 2541

นายจ้างก็ตาม หากมีความเสียหายแก่บุคคลภายนอกแล้ว นายจ้างจึงต้องเข้ามามีส่วนร่วมรับผิดชอบกับลูกจ้าง ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 425 ซึ่งถือเป็นหลักทั่วไป

4.1.4.1 การกระทำในทางการที่จ้าง

การพิจารณาว่าอย่างไรเป็นการกระทำในทางการที่จ้างนั้น ได้มีนักนิติศาสตร์หลายท่านได้พยายามรวบรวมเพื่อหาความหมายของคำดังกล่าว ทำให้สามารถเห็นข้อสังเกตที่ถือว่าเป็นข้อสาระสำคัญของความหมาย ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดชอบของนายจ้างในการกระทำละเมิดของลูกจ้างที่กระทำในทางการที่จ้าง ตามมาตรา 425 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้ว่า ขึ้นอยู่กับการกระทำของลูกจ้าง ซึ่งอาจเกิดขึ้นได้ในหลายลักษณะ ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของการปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญาหรือการปฏิบัติหน้าที่อันได้รับมอบหมาย หรือการปฏิบัติหน้าที่อื่นแต่เป็นไปเพื่อให้งานของคนลู่วงได้ด้วยดี หรือแม้จะเป็นการปฏิบัติหน้าที่ตามที่กล่าวมาข้างต้นก็ตาม แต่หากเพราะความประพฤติกหรือวิธีปฏิบัติที่ฝ่าฝืนคำสั่ง หรือเกินคำสั่งของนายจ้าง หรือหันเหไปทำธุระส่วนตัว ในลักษณะที่ไม่ถึงขนาดเป็นละเมิดต่อนายจ้าง หรือ ไม่ถึงขั้นหันเหออกนอกงาน ก็ถือได้ว่าเป็นการกระทำในทางการที่จ้างซึ่งนายจ้างต้องรับผิดชอบเช่นเดียวกัน

สำหรับการให้ความหมายของคำว่าในทางการที่จ้างโดยเฉพาะในกิจการขนส่งโดยรถยนต์นั้น มีความเห็นของนักนิติศาสตร์แปลความ ได้ออกเป็น 2 ลักษณะ

ฝ่ายที่เห็นไปในทางกว้าง เห็นว่า เมื่อนายจ้างได้จ้างคนมาเพื่อขับรถ คนขับได้ขับรถที่ให้ขับไปโดยความยินยอมของนายจ้าง ก็ถือว่าคนขับได้ขับรถตามที่จ้าง เพียงเท่านี้ก็ถือว่าเป็นในทางการที่จ้างแล้ว เพราะจ้างมาขับรถประจำไม่ใช่จ้างเฉพาะเที่ยว ดังนั้นเมื่อจ้างประจำและได้ขับรถไปเพราะคำสั่งของนายจ้าง แม้ลูกจ้างฝ่าฝืนไม่ขับไปทำงาน แต่เอารถไปใช้ส่วนตัวก็ต้องถือว่าเป็นความผิดของนายจ้างเองที่จ้างคนเช่นนั้นมา เพราะคนนั้นเป็นลูกจ้างแล้ว

ฝ่ายที่เห็นไปในทางแคบคัดค้านว่า กฎหมายไม่ได้บัญญัติให้รับผิดชอบในการกระทำของลูกจ้างที่ตนจ้างเท่านั้น เพราะลูกจ้างไม่ใช่ผู้ไร้ความสามารถที่นายจ้างจะต้องดูแลอย่างเช่นในมาตรา 429 - 430 กฎหมายให้รับผิดชอบเพราะการที่เขาทำงานให้นายจ้าง จึงได้บัญญัติว่าในทางการที่จ้าง ซึ่งควรจะแปลว่ารับผิดชอบเฉพาะการละเมิดที่เป็นผลมาจากการปฏิบัติงานให้นายจ้างเท่านั้น หากลูกจ้างทำเพื่อส่วนตัว ก็ไม่ใช่ปฏิบัติงานให้นายจ้าง ดังนั้นจึงไม่ควรให้นายจ้างรับผิดชอบด้วย

ในขณะที่ยังมีอีกฝ่ายหนึ่งได้แย้งว่า อย่างไรจึงจะถือได้ว่าเป็นการกระทำเพื่อส่วนตัว เพราะมนุษย์ไม่ใช่เครื่องจักร ต้องกินต้องถ่าย ต้องแต่งตัว ต้องทำอะไรอีกหลายอย่าง ทั้งนี้ก็เพื่อที่จะมีความเป็นอยู่และสามารถปฏิบัติงานได้

จากหลักเกณฑ์ในการพิจารณา การกระทำในทางการที่จ้างดังกล่าว จะเห็นได้ว่าในเรื่องของการกระทำในทางการที่จ้างในกฎหมายเอกชนนั้น มีแนวโน้มที่จะให้ความหมาย

อย่างกว้าง ทั้งนี้ก็เพื่อให้เป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมายลักษณะละเมิด ที่ประสงค์จะเยียวยาให้แก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายให้ได้รับการชดเชยจากนายจ้างภายหลังเกิดเหตุละเมิดขึ้นแล้ว ด้วยเหตุผลที่ว่า การที่ลูกจ้างได้กระทำละเมิดในระหว่างทำการทำงานที่ว่าจ้างนั้นเป็นไปเพื่อประโยชน์ของนายจ้าง ดังนั้น นายจ้างจึงควรที่จะต้องเข้ามาร่วมรับผิดชอบด้วย แต่ในทางปฏิบัติแล้ว การร่วมรับผิดชอบของนายจ้างนั้นอาจไม่ใช่การร่วมรับผิดชอบในความเป็นจริง เพราะถึงอย่างไรนายจ้างก็สามารถไล่เบี้ยในจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่ได้ชำระให้แก่ผู้เสียหายไปก่อนคืนจากลูกจ้างได้ ซึ่งเท่ากับว่านายจ้างไม่ได้ร่วมรับผิดชอบจริง ในขณะที่มีปัจจัยหลายประการ ไม่ว่าจะเป็นเหตุอันเนื่องมาจากอุปกรณ์กลไกของรถยนต์ ระบบการบริหารงานขนส่ง ตลอดจนการคัดเลือกบุคลากรที่จะมาทำหน้าที่ขับรถยนต์ในแต่ละเที่ยว อาจเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดการละเมิดขึ้นก็เป็นได้ ซึ่งในกฎหมายของฝรั่งเศสก็เห็นถึงข้อปัญหาดังกล่าว จึงไม่มีบทบัญญัติของกฎหมายที่ให้อำนาจนายจ้างสามารถไล่เบี้ยลูกจ้างได้

ผู้ศึกษาเห็นว่าเจตนารมณ์ในลักษณะดังกล่าว เป็นไปในลักษณะเป็นการเยียวยาความเสียหายให้แก่ผู้เสียหายภายหลังเกิดการละเมิดขึ้นแล้ว แต่มิได้มีเจตนารมณ์ไปในลักษณะของการป้องกันถึงเหตุหรือที่มาแห่งการก่อให้เกิดการละเมิดแต่ประการใด ซึ่งการแปลความเจตนารมณ์เช่นนั้นอาจทำได้หากการก่อให้เกิดการละเมิดนั้นเป็นเรื่องทั่วไป

การตีความ ความหมายของการกระทำในทางการที่จ้างในลักษณะอย่างกว้าง ทำให้การกระทำละเมิดที่ลูกจ้างได้กระทำในทางการที่ว่าจ้างนั้น เป็นความผิดของลูกจ้างแทบจะทุกกรณี ซึ่งหากมองในด้านผู้เสียหายแล้วย่อมเป็นการดี เพราะเท่ากับมีหลักประกันในการที่จะได้รับการเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้น แต่หากมองในด้านลูกจ้างและในด้านของการแก้ไขปัญหาระบบ โดยเฉพาะในกิจการขนส่งโดยรถยนต์แล้ว แม้นายจ้างจะใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลผู้ได้รับความเสียหายไปแล้วก็ตาม นายจ้างก็สามารถมาไล่เบี้ยเอากับลูกจ้างได้ในภายหลัง การที่ มาตรา 426 บัญญัติในลักษณะกว้างๆ เช่นนี้ น่าจะไม่เหมาะสมกับกิจการที่อาจส่งผลกระทบต่อตรงหรือสามารถสร้างความเสียหายให้แก่ประชาชนเป็นจำนวนมากได้ อาทิ งานที่เป็นความเสียหายที่เกิดขึ้นจากยานพาหนะ

การนำบทบัญญัติในมาตรา 426 มาใช้กับกิจการขนส่งโดยรถยนต์นั้น ผู้ศึกษาเห็นว่าน่าจะเป็นเหตุที่ทำให้ผู้ประกอบการละเลยในการที่จะเอาใจใส่ต่อระบบการบริหารงานของตน เพราะในความเสียหายในแต่ละครั้งนายจ้างหรือผู้ประกอบการก็อาจจะมีบริษัทประกันภัยเข้ามาแบ่งเบาภาระในการชดเชยค่าเสียหาย ซึ่งแม้ความเสียหายที่เกิดขึ้นจะเกินกว่าความรับผิดชอบตามสัญญาประกัน จะตกอยู่แก่ฝ่ายนายจ้างหรือผู้ประกอบการก็ตาม แต่เมื่อมาตรา 426 บัญญัติให้สามารถไล่เบี้ยได้ จึงเท่ากับนายจ้างมิได้มีส่วนร่วมรับผิดชอบด้วยแต่ประการใด ดังนั้นการให้ความสำคัญกับระบบการ

บริหารงาน การคัดเลือกบุคลากร และการอบรมลูกจ้าง โดยเฉพาะในกิจการขนส่งโดยรถยนต์จึงถูกละเลยไป

4.1.4.2 การกระทำในขณะปฏิบัติหน้าที่

สำหรับการพิจารณาถึงความรับผิดชอบของเจ้าหน้าที่ที่ได้กระทำให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่น ในลักษณะที่เป็นการกระทำละเมิดนั้น ในประการแรกจะต้องพิจารณาก่อนว่าการกระทำละเมิดของเจ้าหน้าที่นั้นเป็นการกระทำในลักษณะส่วนตัว หรือเป็นการกระทำในการปฏิบัติหน้าที่ซึ่งหากเป็นการกระทำในการปฏิบัติหน้าที่แล้ว จึงจะมาพิจารณาว่าเป็นการปฏิบัติหน้าที่โดยทั่วไป หรือเป็นการปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมาย ทั้งนี้เพื่อที่จะได้ทราบถึงความรับผิดชอบร่วมกันของหน่วยงานของรัฐที่มีต่อบุคคลผู้ได้รับความเสียหาย

การกระทำละเมิดของเจ้าหน้าที่ที่ก่อให้เกิดผลเสียหายในลักษณะที่เป็นการกระทำในฐานะส่วนตัว ได้แก่การกระทำที่มีไว้เป็นการกระทำเพื่อประโยชน์ของหน่วยงานของรัฐมิได้อาศัยอำนาจตามกฎหมาย แต่เป็นไปเพื่อประโยชน์ของตนเองโดยแท้

การกระทำละเมิดของเจ้าหน้าที่ที่เป็นการปฏิบัติหน้าที่เพื่อประโยชน์สาธารณะโดยทั่วไป คือการที่เจ้าหน้าที่ของรัฐกระทำการอย่างใดๆ โดยไม่มีฐานของกฎหมายรองรับในการใช้อำนาจนั้น กับการกระทำในลักษณะที่เป็นการปฏิบัติหน้าที่โดยใช้อำนาจตามกฎหมาย ซึ่งอำนาจในที่นี้ก็คืออำนาจตามกฎหมายมหาชน และผลของการกระทำนั้นก่อให้เกิดความเสียหายต่อเอกชน ซึ่งอาจแบ่งแยกออกได้เป็น 2 ลักษณะ คือ

ลักษณะแรก เป็นการปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมายโดยอาศัยอำนาจปกครอง ซึ่งได้แก่ การที่เจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครอง ใช้อำนาจตามบทบัญญัติของกฎหมายต่างๆ ที่นอกเหนือจากประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความและกฎหมายอาญา

ลักษณะสอง การที่เจ้าหน้าที่ใช้อำนาจตามกฎหมายในกระบวนการยุติธรรมทางอาญา ซึ่งได้แก่ การที่เจ้าหน้าที่ตำรวจใช้อำนาจตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ในการจับกุม

การตีความการกระทำในทางการที่อ้าง กับการปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมายของเจ้าหน้าที่ จึงมีหลักการและความมุ่งหมายที่แตกต่างกัน กล่าวคือ หากการกระทำของเจ้าหน้าที่มีลักษณะเป็นการกระทำในฐานะส่วนตัวก็จะอยู่ภายใต้หลักเกณฑ์เช่นเดียวกับหลักเกณฑ์ในกฎหมายเอกชนที่ว่า “เมื่อไม่มีกฎหมายห้ามไว้ย่อมทำได้เสมอ” การพิจารณาการกระทำของเจ้าหน้าที่ จึงต้องพิจารณาไปตามกฎหมายเอกชน ซึ่งต่างกับการกระทำในลักษณะที่เป็นการปฏิบัติหน้าที่ เพราะเป็นการกระทำไปตามบทบัญญัติของกฎหมายที่มีขอบเขตของการใช้อำนาจอย่างจำกัด เป็นไปตามหลักที่ว่า “หากไม่มีกฎหมายให้อำนาจไว้ไม่สามารถทำได้”

จากเหตุผลตามที่กล่าวมาข้างต้น จึงเห็นได้ว่าการพิจารณาการกระทำของเจ้าหน้าที่ที่ได้กระทำในฐานะส่วนตัว หมายถึงการกระทำที่มีใช่เป็นไปเพื่อประโยชน์ของหน่วยงานของรัฐ หรือประโยชน์ต่อสาธารณะ และเป็นการกระทำที่ไม่มีกฎหมายให้อำนาจไว้ กล่าวอีกนัยหนึ่งคือ เป็นการกระทำที่ได้มีจุดเกาะเกี่ยวใดๆ กับหน่วยงานของรัฐ หรือประโยชน์สาธารณะเลย แต่เป็นไปเพื่อประโยชน์ของตนเองเท่านั้น เช่น เจ้าหน้าที่เทศกิจซึ่งมิได้อยู่ในระหว่างการปฏิบัติหน้าที่ ได้ไปทะเลาะวิวาทกับแม่ค้าแล้วทำร้ายร่างกายแม่ค้า ถือว่าเป็นการกระทำโดยส่วนตัวของเจ้าหน้าที่ผู้นั้น เพราะเป็นการกระทำนอกเวลาปฏิบัติงาน หรือ การที่หัวหน้าส่วนการคลังได้เขียนเช็คเบิกเงินเกินกว่าจำนวนเงินในฎีกาที่ตั้งเบิกและนำเบิกเงินจากธนาคาร และการที่เจ้าหน้าที่ดังกล่าวรับเงินที่ราษฎรมาชำระภาษี และค่าธรรมเนียม แล้วไม่นำเข้าบัญชีเงินฝากของ อบต. แต่เก็บคั้งเงินดังกล่าวไปใช้ประโยชน์ส่วนตัว การกระทำความผิดทั้งสองกรณีเป็นการกระทำโดยทุจริต เพื่อให้ตนเองได้รับประโยชน์ ไม่ได้เป็นการกระทำในการปฏิบัติหน้าที่

การกระทำละเมิดของเจ้าหน้าที่ที่เป็นผลมาจากการกระทำในการปฏิบัติหน้าที่นั้น ต้องเป็นการกระทำที่อาศัยฐานอำนาจในกฎหมายซึ่งบัญญัติให้กระทำได้ โดยแบ่งแยกออกได้เป็น การปฏิบัติหน้าที่ในตำแหน่งในลักษณะทั่วไป หรือ การปฏิบัติหน้าที่ในตำแหน่งที่มีกฎหมายเป็นฐานในการใช้อำนาจ ไม่ว่าจะเป็นการปฏิบัติหน้าที่ในตำแหน่งของตนในกิจการของหน่วยงาน หรือ การปฏิบัติหน้าที่อื่นได้รับมอบหมายจากผู้บังคับบัญชาหรือหน่วยงาน หรือการปฏิบัติหน้าที่อื่นที่สืบเนื่องจากการทำงานในหน้าที่ แต่เป็นไปเพื่อให้งานของตนลุล่วงด้วยดี หรือการปฏิบัติหน้าที่แต่ละเลยไปทำธุระส่วนตัวซึ่งไม่ถึงขนาดออกนอกงาน หรือไม่ถึงกับเป็นการละเมิดต่อหน่วยงานของรัฐ หรือการไม่ปฏิบัติหน้าที่ตามกฎระเบียบของหน่วยงานแต่ได้ทำไปเพื่อประโยชน์ของราชการ หรือได้กระทำในการงานของทางราชการ

จากเหตุผลตามที่กล่าวมาข้างต้น ทำให้ผู้ศึกษาเห็นว่าความหมายของคำว่า “การปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่” ไม่ว่าจะเป็นการปฏิบัติหน้าที่ที่เกิดขึ้นก่อน พระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 ใช้บังคับหรือหลังก็ตาม มีลักษณะที่แคบกว่าความหมายของคำว่า “ในทางการที่ว่าจ้าง” ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ กล่าวคือ การที่จะถือว่าการกระทำของเจ้าหน้าที่เป็นการปฏิบัติหน้าที่นั้น อาจเป็นการใช้อำนาจโดยทั่วไป หรือเป็นการใช้อำนาจโดยมีฐานของกฎหมายเข้ามารองรับ ในลักษณะที่เป็นการใช้อำนาจไปกระทบต่อสิทธิของประชาชน ซึ่งจะมีขอบเขตจำกัดตามที่กฎหมายให้อำนาจไว้เท่านั้น ในขณะที่การให้ความหมายของคำว่า “ในทางการที่จ้างนั้น” เป็นไปตามสัญญาจ้างที่มีข้อตกลงเกี่ยวกับสภาพการจ้าง ตามพระราชบัญญัติแรงงานสัมพันธ์ พ.ศ. 2518 คอยกำกับอยู่อีกชั้นหนึ่ง ซึ่งในทางปฏิบัติข้อตกลงเกี่ยวกับสภาพการจ้างดังกล่าวจะออกโดยฝ่ายนายจ้างแต่เพียงผู้เดียว เว้นแต่ในสถานประกอบการที่

การร่วมตัวของฝ่ายลูกจ้างเป็นไปอย่างเข้มแข็ง ข้อตกลงเกี่ยวกับสภาพการจ้างจึงอาจเกิดขึ้นได้โดยการตกลงร่วมกัน ซึ่งเป็นไปตามมาตรา 12 และมาตรา 13 ถึง มาตรา 19

จากการที่รัฐได้ออกพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 ออกมาใช้บังคับนั้น ทำให้มีนักกฎหมายหลายท่านได้ให้ความเห็นว่า การปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่นั้นควรจะเปลี่ยนแปลงไปจากความหมายเดิม แต่ผู้ศึกษาเห็นว่า การให้ความหมายของคำว่า การปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่นั้น มิได้มีการเปลี่ยนแปลงไปแต่อย่างใด สิ่งที่เปลี่ยนแปลงก็คือหลักการในการกำหนดความรับผิดของเจ้าหน้าที่มากกว่าที่เปลี่ยนแปลงไปจากหลักการเดิมที่ใช้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ กล่าวคือ หลักการความรับผิดเพื่อการกระทำของผู้อื่น (Vicarious Liability) ที่ถือว่าเป็นความรับผิดที่ผู้ที่ต้องรับผิด จะต้องมิได้มีส่วนในความผิดที่ผู้กระทำละเมิดได้ก่อขึ้น ซึ่งในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ไม่ว่าจะป็นกรณีของนายจ้างและลูกจ้าง รวมถึงตลอดถึงความรับผิดของหน่วยงานของรัฐ ในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ ก่อนพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิด พ.ศ. 2539 ใช้บังคับยึดถือปฏิบัติอยู่ การปรับเปลี่ยนความรับผิดของเจ้าหน้าที่มาเป็นหน่วยงานของรัฐตามพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว จึงทำให้ผู้ศึกษาเห็นว่า ลักษณะคล้ายกับหลักเกณฑ์ในการกำหนดความรับผิดของนายจ้างต่อการกระทำของลูกจ้าง ในระบบกฎหมายของประเทศเยอรมันที่ถือเป็นต้นร่างในระบบกฎหมายละเมิดของไทยนั่นเอง ที่ให้ถือว่าการกระทำละเมิดของลูกจ้างนั้นอยู่บนพื้นฐานของความผิดของตัวนายจ้างเอง ที่คัดเลือกอบรม ดูแลลูกจ้างไม่ดี โดยในระบบกฎหมายของเยอรมันนั้นบัญญัติให้เป็นข้อสันนิษฐานความผิดของนายจ้างเลย ซึ่งนายจ้างจะต้องเป็นผู้พิสูจน์เพื่อปฏิเสธข้อสันนิษฐานความรับผิดดังกล่าว

อาจกล่าวได้ว่า สาระสำคัญของพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 มีหลักเกณฑ์หลายประการที่เปลี่ยนความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่จากหลัก Vicarious Liability อาทิ

เรื่องหลักการ การกำหนดความรับผิดเพื่อการกระทำของผู้อื่น ซึ่งเป็นหลักที่ถือว่าความรับผิดของผู้ที่ต้องรับผิด อยู่บนพื้นฐานของความผิดของเจ้าหน้าที่เอง ในขณะที่มาตรา 5 พระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 ห้ามมิให้ผู้เสียหายฟ้องเจ้าหน้าที่ ในความเสียหายที่เจ้าหน้าที่ได้กระทำในการปฏิบัติหน้าที่ จึงอาจทำให้เห็นได้ว่าความรับผิดของหน่วยงานของรัฐนั้น เป็นความรับผิดที่ขึ้นอยู่กับความผิดของหน่วยงานของรัฐเอง ไม่ได้ขึ้นอยู่กับความผิดของเจ้าหน้าที่แต่อย่างไร

เรื่องอำนาจฟ้องของผู้เสียหายในการกระทำของเจ้าหน้าที่ หากการกระทำของเจ้าหน้าที่เป็นการกระทำในระหว่างปฏิบัติหน้าที่ ผู้เสียหายจากการกระทำดังกล่าวจะฟ้องเจ้าหน้าที่ไม่ได้ แต่ต้องฟ้องหน่วยงานของรัฐเป็นจำเลย ซึ่งหากไม่ปรากฏชัดเจนว่าเจ้าหน้าที่ผู้กระทำละเมิด

สังกัดหน่วยงานใด ผู้เสียหายสามารถฟ้องกระทรวงการคลังได้ ซึ่งทำให้เห็นได้ว่า พระราชบัญญัติ ความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 นั้นเป็นบทบัญญัติที่เป็นการโอนความรับผิดในทาง แห่งไปยังหน่วยงานของรัฐ ที่คล้ายกับหลักการในการพิจารณาความรับผิดเพื่อละเมิดในกรณีของ นายจ้าง และลูกจ้าง อย่างในประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายของ Civil Law

สิทธิในการยื่นคำขอ นอกจากการฟ้องร้องดำเนินคดีแล้ว ผู้เสียหายจากการกระทำ ละเมิดของเจ้าหน้าที่สามารถยื่นคำขอต่อหน่วยงานของรัฐ ให้พิจารณาชดใช้ค่าสินไหมทดแทน โดย ยังไม่ต้องฟ้องร้องเป็นคดีต่อศาล

สิทธิในการเรียกให้เจ้าหน้าที่ หรือหน่วยงานของรัฐเข้ามาเป็นคู่ความร่วม หากแต่ ละฝ่ายเห็นว่าอีกฝ่ายหนึ่งควรจะต้องรับผิดชอบหรือร่วมรับผิดชอบในผลแห่งละเมิดที่เกิดขึ้น

เรื่องอายุความ กฎหมายกำหนดให้มีการขยายอายุความฟ้องร้องคดี กรณีที่หาก ศาลพิพากษาฟ้อง เพราะเหตุที่หน่วยงานของรัฐหรือเจ้าหน้าที่ที่ถูกฟ้องมิใช่ผู้ต้องรับผิด กฎหมาย ให้ขยายอายุความฟ้องร้องผู้ที่ต้องรับผิด ซึ่งมีได้ถูกเรียกเข้ามาในคดีเดิมออกไปอีก 6 เดือน นับแต่ วันที่ศาลมีคำพิพากษาถึงที่สุดในการคดีเดิม

สิทธิในการไล่เบี้ย ที่ให้หน่วยงานของรัฐมีอำนาจออกคำสั่งเรียกให้เจ้าหน้าที่ ผู้กระทำละเมิดชดใช้เงินที่หน่วยงานของรัฐได้จ่ายให้แก่บุคคลภายนอกไปได้โดยไม่ต้องฟ้องคดี และการเรียกให้เจ้าหน้าที่ชดใช้เงินค่าเสียหายดังกล่าว ไม่ต้องคำนึงถึงการชดใช้เงินเต็มจำนวน แต่ ให้คำนึงถึงความเป็นธรรม และพฤติการณ์แห่งการกระทำละเมิด และอาจกำหนดให้มีการผ่อน ชำระได้ โดยคำนึงถึงความสามารถในการผ่อนชำระ ฐานะ และสภาพทางครอบครัวของเจ้าหน้าที่ นอกจากนั้นยังมีให้นำหลักในเรื่อง ผู้กระทำละเมิดร่วมกันที่ต้องรับผิดชอบอย่างลูกหนี้ร่วม ตามมาตรา 432 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับด้วย

4.1.5 การกำหนดความผิดเพื่อละเมิดของลูกจ้าง กับเจ้าหน้าที่ในงานที่เกี่ยวกับการขนส่งโดย รถยนต์

ในการกำหนดความรับผิดเพื่อละเมิดในความเสียหายที่เกิดจากยานพาหนะตาม กฎหมายของไทยนั้น ไม่ว่าจะเป็นความเสียหายที่เกิดขึ้นจากลูกจ้างหรือเจ้าหน้าที่ จึงอยู่ในบังคับ ของกฎหมายลักษณะละเมิดที่มีพื้นฐานในการพิจารณา 3 ประการ

1. หลักความรับผิดเพื่อละเมิดทั่วไป
2. หลักความรับผิดเพื่อการกระทำของผู้อื่น
3. หลักความรับผิดเพื่อความเสียหายอันเกิดแต่ยานพาหนะ

1) หลักความรับผิดเพื่อละเมิดทั่วไป เป็นความรับผิดที่ตั้งอยู่บนพื้นฐานของความผิด (Principle of Fault) ซึ่งมีแนวคิดที่ว่าความรับผิดในทางละเมิดนั้นจะเกิดขึ้นได้ต่อเมื่อมีความผิดเป็นไปตามหลักที่ว่า “บุคคลจะไม่มี ความรับผิด ถ้าปราศจากความผิด” ซึ่งเป็นกรณีที่บุคคลต้องรับผิดในการกระทำของตนเอง โดยจะต้องมีองค์ประกอบในเรื่องของการกระทำ รวมถึงการงดเว้นการกระทำโดยความจงใจหรือประมาทเลินเล่อ จนก่อให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สินของผู้อื่นด้วย แม้การเกิดเหตุจะมีสาเหตุเข้ามาเกี่ยวข้อง แต่การพิจารณาความผิดอาจต้องพิจารณาตามหลักกฎหมายทั่วไป ตามมาตรา 420 เช่น กรณีของผู้ที่ควบคุมยานพาหนะได้ไปก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้อื่นโดยจงใจ หรือประมาทเลินเล่อ หรือแกล้งขับรถในลักษณะที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้อื่น⁴ หรือ เป็นการพิจารณาตามมาตรา 422 ที่กฎหมายกำหนดให้ผู้ทำการฝ่าฝืนบทบัญญัติของกฎหมาย อันมีที่ประสงค์จะปกป้องบุคคลอื่น และผู้ที่ทำการฝ่าฝืนเช่นนั้น กฎหมายสันนิษฐานไว้ว่าผู้ใดทำการฝ่าฝืนเช่นนั้นให้ถือว่าเป็นผู้ผิด

สำหรับการพิจารณาว่าผู้กระทำได้ฝ่าฝืนบทบัญญัติของกฎหมายหรือไม่ จึงต้องพิจารณาบทบัญญัติของกฎหมายที่ผู้กระทำได้กระทำการฝ่าฝืนกฎหมายนั้นด้วยว่า เป็นกฎหมายที่มีที่ประสงค์เพื่อปกป้องบุคคลอื่นหรือไม่ ถ้าเป็นกฎหมายที่มีที่ประสงค์จะปกป้องบุคคลอื่นและจำเลยฝ่าฝืนกฎหมายดังกล่าว ก็ถือว่าจำเลยเป็นผู้ผิด อาทิ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

จากการฝ่าฝืนบทบัญญัติของกฎหมายเช่นว่านั้น จึงทำให้โจทก์ได้รับประโยชน์จากข้อสันนิษฐานตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 84 วรรค 2 การพิจารณาพิสูจน์ความผิดของจำเลย จึงต้องมีหน้าที่ในการนำพยานหลักฐานเข้าสืบเพื่อปฏิเสธความรับผิดดังกล่าว แตกต่างจากการพิสูจน์ความรับผิดตามหลักพื้นฐานความผิด ซึ่งเป็นหลักทั่วไปตามมาตรา 420 ที่กฎหมายกำหนดให้โจทก์ต้องมีภาระในการพิสูจน์ความผิดของจำเลย

2) หลักความรับผิดเพื่อการกระทำของผู้อื่น (Vicarious Liability) เป็นความรับผิดโดยผู้ที่ต้องรับผิดมิได้มีส่วนกระทำหรือก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น โดยถือว่าเป็นความรับผิดที่ขึ้นอยู่กับข้อสันนิษฐานความผิด (Presumption of Fault) ด้วยเหตุผลที่ว่า ผู้ที่ต้องรับผิดได้ประโยชน์และมีหน้าที่ควบคุมดูแลผู้ก่อเหตุ เพราะฉะนั้นเมื่อผู้ที่ตนต้องรับผิดไปก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่นย่อมถือว่าผู้ที่ต้องรับผิดเป็นผู้บกพร่องให้การควบคุมดูแลบุคคลในความรับผิดของตน นอกจากนั้นยังเป็นไปตามนโยบาย ที่ต้องการให้ผู้ที่อยู่ในฐานะที่ดีกว่าเข้ามาร่วมรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นด้วย

⁴ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 619/2505 และคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 602/2510

ดังนั้นในกรณีที่เป็นความรับผิดชอบเพื่อการกระทำของผู้อื่น ในส่วนที่เกี่ยวกับกิจการขนส่งโดยรถยนต์ บริษัทในฐานะนายจ้างจึงต้องรับผิดชอบ ในความเสียหายที่พนักงานขับรถของบริษัทได้ขับรถชนคนไปในทางที่ว่าง และก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้อื่น ตามมาตรา 425⁵

3) หลักความรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอันเกิดขึ้นจากยานพาหนะ ซึ่งเป็นบทบัญญัติที่ตราขึ้นมาเพื่อแบ่งเบาภาระการพิสูจน์ของผู้เสียหายตามหลักทั่วไป ซึ่งกฎหมายให้ถือว่าเป็นความรับผิดชอบเด็ดขาด (Strict Liability) ที่จำเลยจะต้องมีหน้าที่นำพยานหลักฐานเข้าสืบ เพื่อให้ตนเองพ้นจากความรับผิดจากเหตุการณ์ดังกล่าว แม้การกระทำของจำเลยจะมีได้เป็นไปโดยจงใจ หรือประมาทเลินเล่อก็ตาม ซึ่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทย ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 437

บทบัญญัติของกฎหมายในมาตรา 437 นี้ อาจถือได้ว่าเป็นหลักการที่กำหนดขึ้นเพื่อเป็นการเยียวยาความเสียหายอันเกิดแก่ยานพาหนะนั้น หากเป็นความเสียหายที่เกิดขึ้นจากยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลแล้ว กฎหมายสันนิษฐานให้เป็นความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict Liability) หรือที่เรียกว่าทฤษฎีรับภัย (responsibility for risk) ของผู้ครอบครอง หรือควบคุมดูแลยานพาหนะเลย ทั้งที่เป็นความเสียหายอันเกิดจากการครอบครองหรือควบคุมดูแลของเจ้าหน้าที่หรือเป็นการกระทำถูกจ้างก็ตาม โดยมีองค์ประกอบที่จะต้องพิจารณาคือ ต้องมีการครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะ และต้องมีความเสียหาย และความเสียหายเกิดขึ้นนั้นมาจากยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล

สำหรับการพิจารณาความรับผิดของผู้ครอบครองหรือควบคุมดูแล ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 437 นี้ ยังมีความเห็นในทางวิชาการนักนิติศาสตร์แตกต่างกันออกเป็นหลายฝ่าย

ฝ่ายที่หนึ่งเห็นว่า การจะนำมาตรา 437 มาใช้ในกรณีที่มีความเสียหายที่เกิดขึ้นจากยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลนั้น จะต้องเป็นกรณีที่เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นนั้นไม่มีการจงใจ หรือประมาทเลินเล่อเกิดขึ้น กล่าวคือ ถ้าความเสียหายที่เกิดขึ้นจากยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล เป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นจากการจงใจหรือประมาทเลินเล่อแล้วต้องนำมาตรา 420 มาใช้จะนำมาตรา 437 มาใช้ไม่ได้ เพราะบทบัญญัติในมาตรา 437 นั้น เป็นบทบัญญัติที่ตราขึ้นเพื่ออุดช่องว่างของมาตรา 420 ในประเด็นเรื่องของการพิสูจน์ความจงใจ หรือประมาทเลินเล่อ ทั้งยังเป็นบทบัญญัติที่กำหนดขึ้นเพื่อเยียวยาความเสียหายที่ผู้เสียหายได้รับ โดยเห็นว่าการที่จะให้ผู้เสียหายรับบาปเคราะห์จากภัยซึ่งตนไม่ได้มีส่วนก่อให้เกิดขึ้น หรือไม่อยู่ในฐานะที่สามารถป้องกันได้น่าจะไม่เป็นธรรมแก่ผู้เสียหาย บุคคลที่สมควรจะรับภาระแห่งความเสียหายที่เกิดขึ้นควรได้แก่ผู้ที่ก่อให้เกิดภัย หรือผู้อยู่ในภาวะที่สามารถป้องกันภัยได้ และเมื่อผู้ที่ก่อให้เกิดความเสียหายเป็น

⁵ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 417-418/2515

ลูกจ้างซึ่งทำหน้าที่ในทางการที่ว่าจ้างควบคุมดูแลยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล ซึ่งต้องรับผิดชอบตามมาตรา 437 แล้ว นายจ้างก็อาจจะต้องรับผิดชอบตามมาตรา 420 หรือมาตรา 425 ก็ได้แล้วแต่กรณี

ในขณะที่ฝ่ายที่สองเห็นว่า หากผู้ที่ก่อให้เกิดความเสียหายเป็นลูกจ้างซึ่งทำหน้าที่ในทางการที่ว่าจ้าง ควบคุม ดูแลยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล ซึ่งต้องรับผิดชอบตามมาตรา 437 แล้ว นายจ้างก็จะต้องรับผิดชอบตามมาตรา 420 ไม่ใช่มาตรา 425 เพราะกรณีจะเป็นความรับผิดชอบตามมาตรา 425 ได้นั้น ต้องเป็นกรณีที่การกระทำละเมิดของลูกจ้างนั้นเป็นความผิด ดังจะเห็นได้จากการที่มาตรา 425 ได้บัญญัติว่า“นายจ้างต้องร่วมรับผิดชอบกับลูกจ้างในผลแห่งละเมิด...” เพราะฉะนั้นเมื่อ มาตรา 437 มิใช่เรื่องจงใจ หรือ ประมาทเลินเล่อแล้ว จึงไม่สามารถนำมาตรา 425 มาใช้เพื่อให้ร่วมรับผิดชอบได้ ความรับผิดชอบของนายจ้างจึงต้องเป็นไปตามบทบัญญัติในมาตรา 420 มากกว่า

ฝ่ายที่สามเห็นว่า บทบัญญัติในมาตรา 437 นั้น ถือว่าเป็นบทกฎหมายเฉพาะ ส่วนมาตรา 420 นั้นถือว่าเป็นบทกฎหมายทั่วไป ดังนั้นเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นอันเป็นผลมาจากยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลแล้ว ก็จะต้องนำบทบัญญัติในมาตรา 437 มาพิจารณาเป็นอันดับแรก

ฝ่ายที่สี่เห็นว่า บทบัญญัติในมาตรา 437 เป็นเพียงบทบัญญัติที่กำหนดขึ้นเพื่อ โอนภาระการพิสูจน์ไปให้แก่ฝ่ายที่ทำหน้าที่ครอบครอง หรือควบคุมดูแลยานพาหนะที่จะต้องพิสูจน์ในผลของความเสียหายที่เกิดขึ้น เมื่อความเสียหายนั้น ไม่สามารถทราบได้โดยแน่ชัดว่าเป็นความผิดของฝ่ายใด บทบัญญัติในมาตรา 437 จึงจะนำมาใช้เพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อฝ่ายที่ได้รับความเสียหาย โดยกฎหมายหลักการพิสูจน์ เพื่อปฏิเสธความรับผิดชอบให้เป็นหน้าที่ของผู้ครอบครอง หรือควบคุมดูแลยานพาหนะที่จะต้องพิสูจน์ ซึ่งเมื่อปรากฏว่าผู้ที่ครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะไม่สามารถพิสูจน์เพื่อปฏิเสธความรับผิดชอบได้ว่า ความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัย หรือเกิดขึ้นเพราะความผิดของฝ่ายที่ต้องเสียหายนั่นเองแล้ว กฎหมายก็ถือว่าเป็นความผิดของฝ่ายนั้น และเมื่อฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบเป็นลูกจ้าง ซึ่งได้กระทำละเมิดในทางการที่ว่าจ้างในขณะที่ครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะแล้ว ความรับผิดชอบของนายจ้างก็จะเป็นไปตามมาตรา 425

สำหรับการปรับบทกฎหมาย กรณีของผู้ครอบครองหรือควบคุมดูแลในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากยานพาหนะนั้น ผู้ศึกษาเห็นด้วยกับฝ่ายแรก ด้วยเหตุผลที่ว่า มาตรา 437 นั้นเป็นบทบัญญัติซึ่งเป็นข้อสันนิษฐานความรับผิดโดยเด็ดขาด (Strict Liability) (Liability without Fault) ดังนั้นการพิจารณาความรับผิด จึงไม่ต้องอาศัยพื้นฐานความผิดตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 420 อีก กล่าวคือ เมื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้น เป็นความรับผิดโดยเคร่งครัด ซึ่งแม้มิได้เกิดขึ้นด้วยความจง

ใจหรือประมาทเลินเล่อก็ตาม ผู้ที่ทำหน้าที่ครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะจึงถือว่ามี ความผิด หากไม่สามารถพิสูจน์เพื่อให้เข้าข้อสันนิษฐานได้

จากเหตุผลในการปรับใช้บทบัญญัติในมาตรา 437 และมาตรา 420 สำหรับความเสียหาย ที่เกิดขึ้นจากยานพาหนะที่แตกต่างกันดังกล่าว ทำให้เกิดข้อสงสัยเกี่ยวกับการนำข้อเท็จจริงที่เกิด ขึ้นมาปรับใช้กับบทบัญญัติของกฎหมายว่าควรเป็นเช่นไร ในทางทฤษฎีและในการพิพากษาคดี ของศาล ดังจะเห็นได้จาก

คำพิพากษาศาลแพ่ง คดีหมายเลขแดงที่ 1011/2549 ข้อเท็จจริงรับฟังได้ว่า จำเลยที่ 1 เป็นพนักงานขับรถยนต์โดยสารประจำทางสาย 207 คันหมายเลขทะเบียน 10-3688 กรุงเทพมหานคร เดินทางในเส้นทางจากมหาวิทยาลัยรามคำแหง 1 ไปยังมหาวิทยาลัยรามคำแหง 2 มีจำเลยที่ 2 เป็นนายจ้าง ที่นำรถยนต์เข้ามาร่วมวิ่งกับจำเลยที่ 4 ซึ่งเป็นคู่สัญญากับจำเลยที่ 5 ผู้รับ สัมปทานการเดินรถจากองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ จำเลยที่ 6

เมื่อวันที่ 14 กันยายน 2547 เวลา 20.30 น. จำเลยที่ 1 ได้นำรถยนต์โดยสารที่มีการติดตั้ง ประตูมปิดเปิดอัตโนมัติ แต่ในขณะที่เกิดเหตุปรากฏว่าประตูเปิดปิดดังกล่าว ไม่สามารถใช้งานได้ แต่จำเลยที่ 1 ได้ใช้ยางยึดรถเพื่อบังคับไม่ให้ประตูปิด และนำออกมาใช้รับส่งผู้โดยสาร โดยมีผู้ตาย นั่งโดยสารมาด้วย เมื่อรถยนต์มาถึงบริเวณสี่แยกลำสาละ จำเลยที่ 1 เลี้ยวขวาเพื่อเข้าถนนศรีนครินทร์ ในขณะที่ผู้ตายกำลังจะลงยังป้ายจอดรถประจำทางที่จะถึง ทำให้ผู้ตายพลัดตกจากรถ และเสียชีวิต ในเวลาต่อมา

ศาลแพ่งได้พิพากษาว่า พฤติการณ์ที่จำเลยที่ 1 นำรถยนต์โดยสารประจำทางซึ่งประตู เปิดและปิดอัตโนมัติเสียบออกเดินรถรับส่งผู้โดยสาร โดยใช้สายยางยึดรถประตูทั้งสองด้านไว้ไม่ให้ ประตูปิด ถือเป็นการขาดความระมัดระวังตามปกติวิสัยของผู้มีวิชาชีพ การกระทำของจำเลย 1 จึง เป็นการกระทำโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้ตายถึงแก่ความตาย และการที่จำเลยที่ 2 ที่ 4 ที่ 6 ได้นำ ยานหลักฐานเข้าสืบ เพื่อแสดงให้เห็นถึงความประมาทของผู้ตายนั้น จำเลยที่ 2 ที่ 4 ที่ 6 ก็ไม่ สามารถนำสืบให้เพียงพอที่จะรับฟังโดยชัดแจ้งว่าความเสียหายที่เกิดเป็นเพราะความผิดของผู้ตาย หรือเป็นเพราะเหตุสุดวิสัย ดังนั้นเมื่อจำเลยซึ่งมีภาระการพิสูจน์ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและ พหามิชย์ มาตรา 437 ไม่สามารถนำสืบตามข้อสันนิษฐานดังกล่าวได้ ข้อเท็จจริงจึงฟังได้ว่าเหตุ ละเอียดตามฟ้องเกิดเพราะความประมาทเลินเล่อของจำเลยที่ 1

ดังนั้น จำเลยที่ 1 จึงต้องรับผิดชอบต่อโศกในความเสียหายที่เกิดขึ้น และเมื่อจำเลยที่ 2 ที่ 4 ที่ 6 ซึ่งถือว่าเป็นนายจ้างของจำเลยที่ 1 จึงต้องร่วมรับผิดชอบ

จากคำพิพากษาของศาลแพ่ง ที่วินิจฉัยว่า การที่จำเลยที่ 1 ได้กระทำการโดยการนำ รถยนต์โดยสารประจำทางซึ่งประตูเปิดและปิดอัตโนมัติเสียบมาใช้บริการ ถือว่าจำเลยที่ 1 ขาดความ

ระมัดระวังตามปกติวิสัย วิชาชีพ เป็นผลให้เกิดละเมิดขึ้นนั้น เท่ากับศาลวินิจฉัยตั้งแต่เริ่มแรกแล้วว่า การกระทำของจำเลยดังกล่าวเป็นการกระทำโดยความประมาทเลินเล่อตามมาตรา 420 ดังนั้น โดยหลักการแล้วการพิจารณาความผิด จึงต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์โดยทั่วไป ที่อาศัยพื้นฐาน หลักเกณฑ์การพิจารณาความรับผิดที่อยู่บนพื้นฐานความผิด (Fault) มาเป็นข้อพิจารณามากกว่า แต่ การที่ศาลนำมาตรา 437 ซึ่งเป็นหลักการกำหนดความรับผิดโดยเด็ดขาด (Strict Liability) มาใช้ ร่วมกับกรณีดังกล่าวเพื่อกำหนดการพิจารณาพิสูจน์ความผิดของจำเลย จึงเท่ากับศาลนำหลักความรับผิดที่อยู่บนพื้นฐานของความผิด มาใช้ควบคู่กับหลักความรับผิดโดยเด็ดขาด ซึ่งมีฐานความผิดและ หลักการ ในการกำหนดการพิจารณาพิสูจน์ในทางทฤษฎีที่แตกต่างกัน

ความรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากยานพาหนะของไทยนั้น บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437 วรรค 1 ว่า “บุคคลใดครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะ ใดๆ อันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล บุคคลนั้นจะต้องรับผิดชอบเพื่อการเสียหายอันเกิดแต่ ยานพาหนะนั้น เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการเสียหายนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัย หรือเกิดเพราะความเสียหายนั่นเอง”

จากบทบัญญัติดังกล่าวจึงทำให้เห็นได้ว่า กฎหมายกำหนดความรับผิดให้แก่บุคคล 2 ประเภท คือ ผู้ครอบครอง (Possess) หรือ ผู้ควบคุมดูแล (Control) เพื่อความเสียหายอันเกิดแต่ ยานพาหนะ (Conveyance) ไม่ว่าจะเป็นความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อชีวิตร่างกาย หรือทรัพย์สิน หรือ เกิดขึ้นจากยานพาหนะอันเนื่องมาจากการเฉี่ยวชน พลิกคว่ำ หรือเป็นเพราะอาการกลไกของ ยานพาหนะนั้นเอง

ปัญหาในประการแรกสำหรับบทบัญญัติดังกล่าว ได้แก่การให้ความหมายของคำว่า ผู้ ครอบครอง ที่ต้องรับผิดว่าหมายถึงผู้ใด ซึ่งมีนักนิติศาสตร์ได้ให้ความหมายแตกต่างกันไป บางท่าน ได้ให้ความเห็นว่า หมายถึงเจ้าของผู้มีกรรมสิทธิ์ (Owner) ด้วยเหตุผลเพราะเจ้าของกรรมสิทธิ์ย่อม มีสิทธิครอบครองด้วย

ในขณะที่บางท่านได้นำหลักเกณฑ์ของการยึดถือ ที่ปรากฏในการอธิบายคำว่าของผู้ ครอบครองในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 1367 มาเป็นข้อพิจารณา ซึ่งหมายถึง บุคคลซึ่งยึดถือทรัพย์สิน โดยเจตนาจะยึดถือเพื่อตน ท่านว่าบุคคลนั้นได้ซึ่งสิทธิครอบครอง หรือ

บางท่านได้ให้ความหมายว่า หมายถึง ผู้ยึดถือ หรือครอบครองยานพาหนะในขณะที่ เกิดความเสียหายขึ้น โดยการยึดถือหรือครอบครองนั้น จะเป็นการยึดถือหรือครอบครองในฐานะ เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ก็ได้ หรืออาจเป็นการยึดถือหรือครอบครองในฐานะผู้ยืม ผู้เช่า ผู้เช่าซื้อ ก็ได้ หากการได้รับโอนส่งมอบยานพาหนะเป็นไปโดยชอบด้วยกฎหมาย

จากการให้คำอธิบายของนักกฎหมายต่างๆตามที่กล่าวมาข้างต้น ทำให้เกิดปัญหาในด้านการตีความ ถ้อยคำความหมายของคำว่าผู้ครอบครองดังกล่าวออกได้เป็นหลายลักษณะ อาทิ

1) การที่ผู้ใดได้รับการครอบครองมาโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย จะถือว่าผู้ใดครอบครองดังกล่าวเป็นผู้ครอบครองหรือไม่ ซึ่งปัญหาดังกล่าวนี้ ได้มีคำพิพากษาศาลฎีกาวินิจฉัยเป็นบรรทัดฐานว่า บุคคลที่ยึดถือยานพาหนะ โดยมีชื่อบกก็เป็นผู้ครอบครองที่ต้องรับผิดชอบ เพื่อความเสียหายอันเกิดขึ้นจากยานพาหนะนั้น⁶

2) กรณีที่บุคคลยึดถือยานพาหนะไว้เพียงชั่วคราว เช่น 2-3 นาที และมีได้รับประโยชน์จากยานพาหนะจะถือเป็นผู้ครอบครอง ที่จะต้องรับผิดชอบตามมาตรา 437 หรือไม่ นักกฎหมายบางท่านได้อธิบายว่า เนื่องจากการครอบครองเพียงชั่วคราว และเป็นเพียงชั่วคราวระยะเวลาอันสั้น จึงไม่ถือว่าเป็นผู้ครอบครอง ตามความหมายดังกล่าว

3) กรณีของนายจ้างในกิจการขนส่งทางบกโดยรถยนต์ เมื่อลูกจ้างไปกระทำละเมิดต่อบุคคลอื่นในทางการที่จ้าง จะถือว่านายจ้างเป็นผู้ครอบครองที่ต้องรับผิดชอบตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 437 หรือไม่ สำหรับปัญหาดังกล่าวนี้ มีนักนิติศาสตร์ได้ให้ความเห็นออกเป็นหลายฝ่าย

ฝ่ายหนึ่งเห็นว่า การที่จะถือว่าผู้เป็นเจ้าของหรือนายจ้างเป็นผู้ครอบครอง ที่ต้องรับผิดชอบตามมาตรา 437 นั้น ต้องได้ความว่าเจ้าของหรือนายจ้างได้อยู่ภายในยานพาหนะด้วยกับลูกจ้างในขณะที่ลูกจ้างขับขี่ยานพาหนะนั้น และการอยู่ดังกล่าวต้องเป็นการอยู่ในลักษณะที่สามารถควบคุมสั่งการ การใช้ยานพาหนะนั้นได้ในขณะนั้น ดังนั้น หากนายจ้างไม่สามารถควบคุม สั่งการได้ แม้ตนเองจะอยู่ภายในยานพาหนะด้วยในขณะที่เกิดเหตุก็ตาม ก็ไม่ถือว่านายจ้างเป็นผู้ครอบครองยานพาหนะที่ต้องรับผิดชอบ ดังคำวินิจฉัยของศาลฎีกาที่ 3076/2522 ว่าการที่เจ้าของรถยนต์นอนหลับอยู่ภายในรถเพราะความมึนเมา ในขณะที่จำเลยขับขี่ยานพาหนะไปก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่น ไม่ถือว่าเจ้าของรถยนต์เป็นผู้ครอบครองที่ต้องรับผิดชอบตามมาตรา 437

สำหรับปัญหาดังกล่าวนี้ ปรากฏว่ามีนักนิติศาสตร์ได้ตั้งข้อสังเกตไว้ว่า หากพิจารณาเปรียบเทียบความหมายของคำว่า ครอบครอง ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิดมาตรา 437 กับความหมายของ การครอบครอง ในประมวลกฎหมายอาญาในมาตรา 335(11) ในส่วนที่เกี่ยวกับการลักทรัพย์นายจ้างแล้ว จะมีความเหมือนหรือแตกต่างกันหรือไม่ และให้ผลในทางกฎหมายแก่นายจ้างเช่นไร กล่าวคือ การครอบครอง ในความหมายตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ที่ศาลถือว่าแม้เจ้าของจะอยู่ภายในยานพาหนะแต่มิได้ใช้อำนาจเหนือยานพาหนะนั้น

⁶ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1486/2497 (ประชุมใหญ่), ฎีกาที่ 1188/2502 , ฎีกา 3076/2522

ในขณะที่เกิดเหตุก็ไม่ถือว่านายจ้างเป็นผู้ครอบครองที่ต้องรับผิดชอบตามมาตรา 437 ในขณะที่การครอบครองในประมวลกฎหมายอาญานั้น ศาลตีความโดยคำนึงถึงการมอบหมายการยึดถือของนายจ้างให้แก่ลูกจ้างมาเป็นข้อพิจารณา เมื่อนายจ้างเพียงมอบการยึดถือให้แก่ลูกจ้างไว้เท่านั้น นายจ้างจึงยังคงถือว่าเป็นผู้ครอบครองทรัพย์สินดังกล่าวอยู่ แม้ในความเป็นจริงแล้วทรัพย์สินนั้นจะอยู่กับลูกจ้างตามความเป็นจริงก็ตาม

ดังนั้น ในทางอาญาจึงถือว่าการที่ลูกจ้างซึ่งทำหน้าที่ขับรถยนต์ของนายจ้าง ในระหว่างทำงานที่ว่าจ้าง และลูกจ้างได้ทำการลักทรัพย์สินของนายจ้างที่ใช้เป็นเครื่องมือระหว่างทำงานนั้น ในขณะที่ทรัพย์สินอยู่ในความปกครองของคน การครอบครองในลักษณะดังกล่าวจะถือเป็นเพียงการครอบครอง ในลักษณะเป็นการยึดถือทรัพย์สินไว้แทนนายจ้างในหน้าที่เท่านั้น โดยที่หน้าที่ดังกล่าวเป็นเพียงหน้าที่รักษา รวมถึงการดูแลรักษารถยนต์ตลอดจนน้ำมันเบนซินในรถยนต์ด้วย แต่ไม่ถือลูกจ้างได้ครอบครองรถยนต์และน้ำมันเบนซินในรถยนต์นั้น การที่ลูกจ้างเอาน้ำมันเบนซินไปขายจึงเป็นการแย่งการครอบครองของนายจ้าง จึงเป็นความผิดฐานลักทรัพย์นายจ้างตามมาตรา 335 (11) มิใช่ความผิดฐานลักทรัพย์แต่ประการใด เหตุผลเพราะลูกจ้างเพียงยึดถือทรัพย์สินของนายจ้างไว้แทนนายจ้างเท่านั้นเอง นอกจากนี้ศาลฎีกายังอธิบายต่อไปอีกว่า การยึดถือทรัพย์สินนั้น อาจเป็นการยึดถือโดยบุคคลอื่นก็ได้ เป็นไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 1368 ที่บัญญัติว่า “บุคคลอาจได้มาซึ่งสิทธิครอบครองโดยผู้อื่นยึดถือไว้ให้”

เมื่อนำการตีความ ความหมายของการครอบครองตามคำพิพากษาศาลฎีกาดังกล่าว มาพิจารณาในเรื่องความรับผิดของผู้ครอบครอง ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในมาตรา 437 จึงต้องถือว่าการครอบครองยังอยู่กับนายจ้าง ดังนั้น เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นจากยานพาหนะในขณะที่ไม่ปรากฏโดยแน่ชัดว่า เป็นความเสียหายที่เกิดจากการจงใจหรือประมาทเลินเล่อของลูกจ้าง ซึ่งเป็นผู้ขับขี่ นอกจากลูกจ้างจะต้องตกเป็นผู้ผิดตามข้อสันนิษฐานของกฎหมายดังกล่าวแล้ว นายจ้างก็ควรจะต้องมีความผิดร่วมด้วย เพราะถือว่าการครอบครองอยู่กับนายจ้าง นอกจากนั้นแม้กฎหมายจะได้กำหนดความรับผิดของบุคคลที่ครอบครอง หรือ ควบคุมยานพาหนะ โดยใช้คำว่า “หรือ” ก็ตาม แต่ศาลฎีกาก็ได้วินิจฉัยไว้เป็นบรรทัดฐานแล้วว่า ทั้งผู้ครอบครองและผู้ควบคุมยานพาหนะ อาจต้องรับผิดด้วยกันทั้ง 2 คนได้⁷ ดังนั้นเมื่อถือว่าเป็นความผิดของนายจ้างด้วยแล้ว นายจ้างจึงไม่สามารถใช้สิทธิในการไล่เบี้ยเอาจากลูกจ้างตามมาตรา 426 ได้

⁷ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 229/2510

⁸ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 912/2477

จากความเห็นตามที่กล่าวมาข้างต้น ผู้ศึกษาเห็นว่า การพิจารณาความหมายของคำว่าผู้ครอบครอง ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437 นั้น น่าจะแตกต่างกับความหมายของคำว่า การครอบครองในประมวลกฎหมายอาญา กล่าวคือ การครอบครองตามมาตรา 437 นั้น น่าจะเป็นเรื่องที่กฎหมายมุ่งที่จะให้ความสำคัญกับอำนาจในการบังคับบัญชา ควบคุม หรือสั่งการ ยานพาหนะ ในขณะที่เกิดอุบัติเหตุ ซึ่งเป็นการมองภายในขอบเขตที่มีพฤติการณ์ในด้านการกระทำ ในทางกายภาพมาเป็นข้อพิจารณา ส่วนความหมายของการครอบครองตามประมวลกฎหมายอาญา ในมาตรา 335(11) น่าจะเป็นเรื่องที่กฎหมายคำนึงถึงสิทธิของผู้เป็นเจ้าของยานพาหนะ ซึ่งเป็นการมองในแง่ของ “สิทธิ” ในกฎหมายมากกว่า

แต่หากพิจารณาความหมายของการครอบครองตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437 เพื่อให้ผลในลักษณะที่เป็นการครอบครองตามความหมายตามประมวลกฎหมายอาญา แล้วกลับพบว่า นอกจากจะมีลักษณะคล้ายกับหลักเกณฑ์ในประมวลกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิดของประเทศเยอรมัน ในมาตรา 831 ที่ให้ถือว่าความรับผิดชอบเพื่อละเมิดของนายจ้างนั้น อยู่บนพื้นฐาน ความคิดของตัวนายจ้างเอง ดังนั้นกฎหมายจึงมิได้ให้สิทธินายจ้างในการไล่เบี้ยแล้ว ยังไปสอดคล้องความหมายของการครอบครอง ตามบทบัญญัติของกฎหมายพิเศษที่เกี่ยวกับการจราจรทางบกของเยอรมัน (Road Traffic Act) (Straßenverkehrsgesetz) ที่ได้ให้ความหมายของการครอบครองว่า หมายถึงบุคคลซึ่งมีอำนาจปกครอง หรือครอบครอง ควบคุมตามความจำเป็น เหนือ ยานพาหนะนั้นนั้นตามความเป็นจริงในขณะที่เกิดเหตุ และมีอิสระอย่างกว้างขวางในการใช้ยานพาหนะนั้น เพื่อความมุ่งหมาย หรือเพื่อประโยชน์ของคน⁹ ซึ่งปรากฏตามมาตรา 7 (3) ความว่า

บุคคลใดใช้ยานพาหนะโดยปราศจากความรู้ที่เพียงพอ และ ไม่เป็นที่ยินยอมจากผู้ครอบครองยานพาหนะนั้น บุคคลนั้นต้องรับผิดชอบในการจ่ายค่าชดเชยความเสียหายนั้นแทนผู้ครอบครองยานพาหนะ นอกจากนั้นผู้ครอบครองยานพาหนะนั้นยังคงรับผิดชอบต่อการจ่ายค่าชดเชย ถ้าผู้ครอบครองยานพาหนะนั้นละเลยในการให้จัดการ บทบัญญัติที่กล่าวมานี้ ไม่ได้รวมถึงบุคคลที่เป็นลูกจ้างของผู้ครอบครอง ที่มีจุดประสงค์ในการใช้งานยานพาหนะนั้น นั้น หรือ ได้รับมอบหมายจากผู้ครอบครอง อนุมาตรา 1 และ 2 ให้นำไปใช้กับ รถพ่วงด้วย [(3) If somebody uses the vehicle without the knowledge and consent of the keeper of the vehicle that person is liable to pay compensation for the damage in the place of the keeper; in addition the keeper himself remains liable to pay compensation if the use of the motor vehicle was facilitated by his negligence. The first sentence of this paragraph does not apply if the person using the vehicle was employed by

⁹ วันชัย ศศิโรจน์. เล่มคดี. หน้า 161.

the keeper for the purpose of operating the vehicle or if he was entrusted with the vehicle by the keeper. Sentences 1 and 2 are to be applied accordingly to the use of a trailer]

จึงทำให้เห็นได้ว่ากฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งของเยอรมัน บัญญัติให้ความเสียหายที่เกิดขึ้นจากยานพาหนะนั้นเป็นความรับผิดโดยเด็ดขาด (Strict Liability) ของผู้ครอบครอง (Keeper) ซึ่งได้แก่นายจ้างซึ่งเมื่อนายจ้างจะมีได้จิตใจ หรือประมาทเลินเล่อก็ตาม ส่งผลให้นายจ้างต้องมีการระมัดระวังให้ถึงเหตุสุดวิสัย ซึ่งเป็นไปตามมาตรา 7(2) ที่บัญญัติให้ผู้ครอบครอง มีหน้าที่ในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน เว้นแต่ อุบัติเหตุเกิดขึ้นเนื่องจากเหตุสุดวิสัย [§ 7 Liability of the Keeper of a Vehicle (2) The duty to compensate is excluded if the accident is caused by force majeure.] และความผิดของผู้ที่ต้องเสียหายแล้ว [§ 9 Contributory Negligence of the Injured Party If the injured party contributed to the damage by his negligence, § 254 BGB applies with the proviso that if an object was damaged, negligence on the part of the person exercising factual control over the object is treated as equivalent to negligence on the part of the injured party.] หากนายจ้างไม่สามารถพิสูจน์ได้แล้ว ก็ต้องถือว่านายจ้างเป็นผู้ผิดนายจ้างจึงไม่สามารถไล่เบี้ยค่าสินไหมทดแทนคืนจากนายจ้างได้

สำหรับผู้ควบคุมดูแลตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้น กฎหมายมิได้ให้นิยามศัพท์ไว้ แต่เมื่อพิจารณาในคำพิพากษาของศาลฎีกาแล้วจะเห็นได้ว่า หมายถึง ผู้บังคับยานพาหนะให้เคลื่อนที่ไป ไม่ว่าจะเป็นคนขับรถยนต์ คนขับเรือยนต์ หรือเครื่องบิน¹⁰ ในขณะที่ยานพาหนะนั้นก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้อื่น

สำหรับในกฎหมายเยอรมันนั้น ได้มีบทบัญญัติความผิดของผู้ที่ทำหน้าที่ขับขี่(Driver) ไว้เป็นการเฉพาะ โดยบัญญัติไว้ในมาตรา 18 ความว่า ความรับผิดของผู้ขับขี่ในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน [§ 18 Liability of the Driver to Pay Compensation]

1) ในสถานการณ์ที่เข้าข่ายมาตรา 7 (1) ผู้ขับขี่ยานพาหนะยังคงต้องรับผิดชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามบทบัญญัติในมาตรา 8-15 แต่ผู้ขับขี่ไม่ต้องรับผิดถ้าความสูญเสียมิได้เกิดจากผู้ขับขี่ [(1) In the circumstances covered by § 7 I, the driver of the motor vehicle is also liable to pay compensation in accordance with the provisions of §§ 8-15. No liability exists if the damage was not caused by the blameworthy conduct of the driver.]

2) บทบัญญัติในมาตรา 16 ให้ใช้หลักการอนุมาณ [(2) The provisions of § 16 apply by way of analogy.]

¹⁰ คำพิพากษาฎีกาที่ 3088/2524

3) ถ้ากรณีพบบัญญัติในมาตรา 17 ผู้ขับขี่ยานพาหนะหรือส่วนพ่วงยังผูกพันที่จะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในความเสียหาย ซึ่งบทบัญญัติในมาตรา 17 ยังครอบคลุมถึงความสัมพันธ์ระหว่างผู้ครอบครองกับผู้ขับขี่ของยานพาหนะที่เกี่ยวข้อง ผู้ครอบครองหรือผู้ขับขี่ของส่วนพ่วงที่เชื่อมกับยานพาหนะอื่นเมื่อขณะเกิดอุบัติเหตุ ผู้ครอบครองสัตว์ หรือ รถที่ใช้ระบบราง [(3) If in the cases in § 17 the driver of a motor vehicle or trailers is also obliged to pay compensation for the damage, the provisions of § 17 are to be applied accordingly to this duty in his relationship with the keepers and drivers of the other motor vehicles involved, with the keeper or drivers of the trailer connected to another motor vehicle involved at the time of the accident, with the keeper of the animal or with the railway undertaking.]

สำหรับหลักเกณฑ์ของความรับผิดตามมาตรา 437 นั้น จะต้องประกอบด้วย

- 1) จะต้องมีความเสียหายเกิดขึ้นจากยานพาหนะนั้น
- 2) ยานพาหนะนั้นต้องเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล
- 3) ความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลโดยตรง หรือเป็นผลสืบเนื่องมาจากยานพาหนะนั้น

ปัญหาที่ตามมาคือ ความหมายของคำว่า “ยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล” หมายถึง ยานพาหนะชนิดใดก็ได้ เพราะกฎหมายไม่ได้ให้คำอธิบายไว้ นักกฎหมายจึงได้พยายามหาคำจำกัดความดังกล่าว และอธิบายว่าหมายถึง ยานพาหนะทุกชนิดที่เคลื่อน ไปด้วยกำลังเครื่องจักร เครื่องยนต์ เครื่องไฟฟ้า หรือพลังงานปรมาณู¹¹ ซึ่งการจะพิจารณาความรับผิดในกรณีของยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลนั้น จะต้องได้รับความด้วยว่า ยานพาหนะนั้นกำลังเคลื่อนที่ด้วยกำลังเครื่องจักรดังกล่าว ดังนั้น หากเครื่องยนต์กำลังเคลื่อนที่ แต่ต่อมาเครื่องยนต์เกิดดับ หรือหยุดการทำงานไปแล้ว แต่ปรากฏว่าการเคลื่อนตัวของยานพาหนะยังคงมีอยู่ ที่เรียกกันในทางวิชาการว่าเป็นแรงเฉื่อย และผลของการเคลื่อนที่ด้วยแรงเฉื่อยดังกล่าวทำให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่น ความเห็นของนักกฎหมายส่วนใหญ่ถือว่า ยานพาหนะนั้นก็เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลที่ผู้ควบคุมดูแลยานพาหนะนั้นจะต้องรับผิดตามมาตรา 437 วรรคแรก

สำหรับในกรณีที่ยานพาหนะที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล ลากหรือจูง ยานพาหนะอื่นที่มีได้เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล ไม่ว่าจะเป็นเพราะยานพาหนะนั้นไม่ได้ใช้เครื่องยนต์ หรือเพราะยานพาหนะนั้นเสียอยู่ และยานพาหนะที่ถูกลาก หรือจูง ไปก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่น หรือ ได้รับความเสียหายจากยานพาหนะที่ทำหน้าที่ลาก หรือจูง ในระหว่างที่กำลังเคลื่อนที่ด้วยกำลังลากจูงของยานพาหนะนั้นศาลฎีกาก็ได้วางบรรทัดฐานไว้แล้วว่าเป็นความเสียหายที่เกิดขึ้น

¹¹ ศักดิ์ สนองชาติ. (2532). คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด. หน้า 95.

ด้วยกำลังเครื่องจักรกลเช่นเดียวกัน ดังปรากฏตามคำพิพากษาที่ 627/2486 และคำพิพากษาฎีกาที่ 858/2473

การจะนำบทบัญญัติในมาตรา 437 วรรคหนึ่งมาใช้เพื่อกำหนดความรับผิดของผู้ครอบครอง หรือผู้เช่ายานพาหนะนั้น จะต้องเป็นกรณีที่ยานพาหนะนั้นก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคล หรือทรัพย์ หรือยานพาหนะที่มีได้เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลของผู้อื่น เพราะฉะนั้นหากเป็นกรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้นจากยานพาหนะที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลทั้งคู่แล้ว จะไม่สามารถนำบทบัญญัติในมาตรา 437 วรรคหนึ่งมาใช้ได้ เป็นไปตามคำพิพากษาฎีกาที่

ฎีกาที่ 828/2490 (ประชุมใหญ่) วินิจฉัยว่า ในกรณีที่ยานพาหนะซึ่งเกิดโดนกันขึ้น ต่างเดินด้วยกำลังเครื่องจักรด้วยกัน จะนำมาตรา 437 มาใช้ไม่ได้ เพราะกฎหมายบทนี้มีเจตนารมณ์เป็นที่เห็นได้ชัดว่า การจะได้รับความเสียหายอันหนึ่งต้องเป็นกรณีที่ฝ่ายหนึ่งใช้เครื่องจักรกล แต่อีกฝ่ายหนึ่งมิได้ใช้เครื่องจักรกล แต่เมื่อต่างฝ่ายต่างใช้เครื่องจักรกลด้วยกันแล้วก็ต้องใช้หลักทั่วไป

ฎีกาที่ 1091/2523 วินิจฉัยว่า กรณีรถยนต์อันเป็นยานพาหนะซึ่งต่างเดินด้วยเครื่องจักรชนกัน จะนำมาตรา 437 มาใช้บังคับไม่ได้ เพราะบทกฎหมายมาตรานี้มีเจตนารมณ์ที่เห็นได้ชัดว่าเป็นกรณีที่ฝ่ายหนึ่งใช้เครื่องจักรกล อีกฝ่ายหนึ่งมิได้ใช้เครื่องจักรกล จึงจะได้ประโยชน์จากข้อสันนิษฐานดังกล่าว

ฎีกาที่ 2213/2537 วินิจฉัยว่า ข้อสันนิษฐานตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437 เป็นกรณีที่เกี่ยวกับผู้ครอบครอง หรือควบคุมดูแลรถยนต์ไปเกิดเหตุโดยตรง ซึ่งจะต้องรับผิดต่อกับกรณีอีกฝ่ายหนึ่งที่มีได้ครอบครอง หรือควบคุมดูแลยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล จำเลยไม่ได้ครอบครองหรือควบคุมดูแลรถยนต์ขณะเกิดเหตุ เป็นแต่เพียงมีชื่อเป็นเจ้าของในทะเบียนเท่านั้น ทั้งเป็นกรณีที่ยานพาหนะที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลชนกัน จึงไม่ต้องด้วยข้อสันนิษฐานของบทกฎหมายดังกล่าว

ฎีกาที่ 396/2544 วินิจฉัยว่า เมื่อเหตุเกิดขึ้นจากรถยนต์ของโจทก์ และจำเลยซึ่งกำลังแล่นชนกัน เป็นยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลทั้งสองฝ่าย จึงมิใช่กรณีตามมาตรา 437 โจทก์จึงมีหน้าที่นำสืบว่าจำเลยเป็นฝ่ายประมาทตามหลักทั่วไป

ข้อยกเว้นความรับผิด ตามบทบัญญัติในมาตรา 437 มี 2 ประการ

- 1) ความเสียหายนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัย
- 2) ความเสียหายนั้นเกิดขึ้นเพราะความผิดของผู้เสียหายเอง

1) ในการพิจารณาว่าเหตุใด คือ “เหตุสุดวิสัย” นั้น กฎหมายได้ให้คำนิยามซึ่งอาจใช้ในการพิจารณาได้ จากที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 8 หมายถึง เหตุใดๆ

อันจะเกิดขึ้นก็ดี จะให้ผลพิบัติก็ดี เป็นเหตุที่ไม่อาจป้องกันได้แม้ทั้งบุคคลผู้ต้องประสบหรือใกล้ประสบเหตุนั้น จะได้จัดการระมัดระวังตามสมควรพึงคาดหมายได้จากบุคคลในฐานะและภาวะเช่นนั้น จากบทบัญญัติตามที่กล่าวมา จึงอาจแบ่งแยกเหตุสุควิสัยออกได้เป็น 2 ลักษณะคือ

(1) เหตุสุควิสัยที่เกิดขึ้นจากธรรมชาติเช่น แผ่นดินไหว น้ำท่วม ภัยพิบัติจากเคลื่อนเขื่อน

(2) เหตุสุควิสัยที่เกิดขึ้นจากการกระทำของบุคคล เช่น อุบัติเหตุเกิดขึ้นเนื่องจากเด็กวิ่งตัดหน้ารถในระยะกระชั้นชิด ทำให้จำเลยไม่สามารถหยุดรถได้ทัน คำพิพากษาฎีกาที่ 619/2510

นอกเหนือจากเหตุสุควิสัยตามที่กล่าวมาข้างต้นแล้ว แม้การเกิดอุบัติเหตุจะเกิดขึ้น โดยผู้ก่อเหตุมิได้ตั้งใจ หรือเป็นเพราะอุปสรรคกลไกของเครื่องจักรกลนั่นเอง เช่น นี้อัดคันส่งพวงมาลัยหลุด ยางระเบิด เบรกแตก ศาลก็ได้วางบรรทัดฐานไว้แล้วว่า ไม่ถือเป็นเหตุสุควิสัยที่ฝ่ายละเมิดจะยกขึ้นอ้างเพื่อปฏิเสธความรับผิดได้ เพราะไม่ใช่เหตุที่เกิดจากภายนอกอำนาจซึ่งไม่อาจรู้และป้องกันได้

2) ความเสียหายนั้นเกิดขึ้นเพราะความผิดของผู้เสียหายเอง เหตุแห่งความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเป็นเพราะ ความผิดของฝ่ายผู้ที่ต้องเสียหายนั่นเอง ไม่ว่าจะเกิดขึ้นด้วยความจงใจหรือประมาทเลินเล่อก็ตาม แต่บทบัญญัติตามที่กล่าวมานี้จะนำมาใช้บังคับได้ก็ต่อเมื่อ ความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเป็นความผิดของผู้เสียหายฝ่ายเดียว เพราะฉะนั้นหากผู้เสียหายผิดแต่เพียงบางส่วน โดยฝ่ายที่ทำหน้าที่ครอบครองหรือควบคุมก็มีส่วนผิดอยู่ด้วยแล้ว กรณีจะนำข้อยกเว้นดังกล่าวนี้มาใช้ไม่ได้ ผู้ครอบครองหรือควบคุมยังคงต้องรับผิดชอบอยู่ โดยคำนวณค่าสินไหมทดแทนลดลงตามส่วน ซึ่งเป็นไปตามมาตรา 442 ที่บัญญัติว่า ถ้าความเสียหายใดเกิดขึ้นเพราะความผิดอย่างหนึ่งอย่างใดของผู้ต้องเสียหายประกอบด้วยไซ้ร้ ท่านให้นำบทบัญญัติแห่งมาตรา 223 มาใช้บังคับโดยอนุโลม

มาตรา 223 วรรคหนึ่ง ถ้าฝ่ายผู้เสียหายได้มีส่วนทำความผิดอย่างใดอย่างหนึ่ง ก่อให้เกิดความเสียหายด้วยไซ้ร้ ท่านว่าหนึ่งนั้นจะต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ฝ่ายผู้เสียหายมากน้อยเพียงใดนั้น ต้องอาศัยพฤติการณ์เป็นประมาณ ข้อสำคัญก็คือว่าความเสียหายนั้นได้เกิดขึ้นเพราะฝ่ายไหนเป็นผู้ก่อยิ่งหย่อนกว่ากันเพียงไร

จากการพิจารณาความรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากยานพาหนะตามที่กล่าวมา จึงทำให้เห็นได้ว่า การกำหนดความรับผิดโดยเด็ดขาดของผู้ครอบครอง หรือควบคุมดูแลยานพาหนะตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทยนั้น แตกต่างจากการกำหนดความรับผิดโดยเด็ดขาดของผู้ครอบครองหรือควบคุมดูแล ในประเทศที่ใช้กฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดเพื่ออุบัติเหตุทางยานพาหนะที่วางอยู่บนหลักความความผิด แต่ผลลัพท์การพิสูจน์คดีจาก โจทก์ไปยัง

จำเลย ที่กำหนดให้ความรับผิดชอบของเจ้าของหรือผู้ใช้ ซึ่งก็คือผู้ครอบครองยานพาหนะในขณะที่มีความเสียหายเกิดขึ้น เป็นความรับผิดชอบโดยเด็ดขาด เพราะฉะนั้นผู้ครอบครองจึงต้องมีภาระการพิสูจน์ ส่วนความรับผิดชอบของผู้ขับขี่นั้นจะเป็นไปตามหลักความรับผิดชอบที่อยู่บนพื้นฐานของความผิด ซึ่งโจทก์ยังต้องมีหน้าที่ในการพิสูจน์ความผิดของจำเลย

นอกจากนั้นยังแตกต่างจากกฎหมายของเยอรมัน (Road Traffic Act) เพราะกฎหมายเยอรมันได้นำเรื่องประโยชน์ของการใช้ยานพาหนะ มาเป็นข้อพิจารณาถึงความรับผิดชอบของผู้ครอบครองด้วย เมื่อนายจ้างเป็นผู้ได้ประโยชน์สุดท้ายจากการใช้ยานพาหนะนั้น นายจ้างจึงถือว่าเป็นผู้ครอบครองที่ต้องรับผิดชอบ กล่าวคือ กฎหมายเยอรมันถือเป็นข้อยกเว้นที่ว่า ถ้าการที่บุคคลซึ่งควบคุม สั่งการ หรือดูแลยานพาหนะของบุคคลอื่นเป็นเพียงลูกจ้างของเจ้าของยานพาหนะนั้น ไม่ถือว่าลูกจ้างนั้นเป็นผู้ครอบครอง แต่เจ้าของยานพาหนะนั้นยังคงเป็นผู้ครอบครองที่ต้องรับผิดชอบอยู่¹²

เมื่อพิจารณาความรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากยานพาหนะตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทย จึงทำให้เห็นได้ว่าการกระทำของลูกจ้าง หรือของเจ้าหน้าที่ ที่ทำหน้าที่ครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะ ในขณะที่ทำละเมิดในทางการที่ว่าจ้างหรือในระหว่างปฏิบัติหน้าที่ สำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นกับยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง มีหลักเกณฑ์ในการพิจารณาถึงความผิดเช่นเดียวกัน แต่แตกต่างกันในเรื่องของความรับผิด การใช้สิทธิไล่เบี้ย และภาระในการพิสูจน์ในความเสียหายที่เกิดขึ้น

ความรับผิดของลูกจ้างในการขนส่งโดยรถยนต์นั้น กรณีจะเป็นไปตามมาตรา 437 ซึ่งกฎหมายถือว่าเป็นข้อสันนิษฐานเด็ดขาด (Strict Liability) ที่ถือว่าเป็นความผิดของลูกจ้างที่ทำหน้าที่ควบคุมดูแลรถยนต์ในขณะที่มีเหตุแห่งการละเมิดเกิดขึ้น โดยไม่คำนึงว่าผลของความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นจะมาจากการกระทำโดยความจงใจ หรือประมาทเลินเล่อของลูกจ้างหรือไม่ หากลูกจ้างไม่สามารถพิสูจน์เพื่อปฏิเสธความรับผิดในข้ออ้างที่ว่า เหตุแห่งการละเมิดนั้นเกิดขึ้นเพราะเหตุสุดวิสัย หรือเกิดขึ้นเพราะความผิดของผู้ที่ต้องเสียหายนั่นเองได้แล้ว ดังนั้นกฎหมายก็ถือว่าเป็นความผิดของลูกจ้างเลย ทั้งที่ในความเป็นจริงแล้วลูกจ้างอาจจะมิได้เป็นผู้ผิดจริงก็ได้ แต่ที่ต้องรับผิดก็เพราะตนเองไม่สามารถพิสูจน์เพื่อให้เข้าข้อสันนิษฐานในกฎหมายได้ ดังจะเห็นได้จากคำพิพากษาของศาลฎีกาที่วินิจฉัยไว้ตอนหนึ่งว่า

เมื่อรถยนต์โดยสารพลิกคว่ำทำให้เกิดบาดเจ็บและตายเป็นการละเมิดอันต้องรับผิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437 ข้ออ้างที่ว่ารถคว่ำเพราะน็อตคันส่งพวงมาลัยหลุด

¹² E.J.Cohn , Manual of German Law, P.165 (อ้างถึงใน วันชัย ศศิโรจน์ (2525). กฎหมายเกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายต่อบุคคลที่เกิดจากอุบัติเหตุจากรถยนต์. หน้า: 164.)

นั้น แม้จะจริงก็เป็นเรื่องที่เกิดจากเครื่องจักรกลของรถยนต์ ซึ่งเป็นหน้าที่ฝ่ายผู้ละเมิดต้องคอยตรวจตราดูแล จะฟังว่าเป็นเหตุสุดวิสัยไม่ได้เพราะไม่ได้เกิดจากภัยนอกอำนาจซึ่งไม่อาจรู้และป้องกันได้¹³ หรือความเห็นในคำพิพากษาศาลฎีกาที่วินิจฉัยว่า

เมื่อรถคันเกิดเหตุวิ่งมาด้วยความเร็วสูง เมื่อมาถึงที่เกิดเหตุล้อหลุดกระเด็น ไปถึง 100 เมตร ลูกยางลาวัลต์ถึงแก่ความตายจำนวนที่ 2 และจำนวนร่วมจึงไม่อาจอ้างได้ว่าผู้ขับขี่รถคันเกิดเหตุได้ใช้ความระมัดระวังแล้ว ส่วนที่จำเลยอ้างว่าเหตุเกิดจากเหตุสุดวิสัยนั้น เห็นว่าหากจำเลยที่ 2 ซึ่งเป็นเจ้าของรถและเป็นนายจ้างของจำเลยที่ 1 ผู้ขับขี่รถคันเกิดเหตุได้ใช้ความระมัดระวังตรวจตราถึงความสมบูรณ์ของรถก่อนให้จำเลยที่ 1 ใช้งาน เหตุก็ย่อมไม่เกิดขึ้น ดังนั้นเหตุที่เกิดขึ้นจึงไม่ใช่เหตุสุดวิสัยแต่อย่างใด ที่จะเป็เหตุสุดวิสัยจะต้องเป็นเรื่องที่ไม่อาจป้องกันได้ แม้จะใช้ความระมัดระวังตามสมควรแล้วก็ตาม เหตุที่เกิดขึ้นจึงต้องถือว่าเป็นความประมาทของจำเลยที่ 1¹⁴ หรือความเห็นในคำพิพากษาศาลฎีกาที่วินิจฉัยว่า

ผู้ที่นำยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลมาใช้ในทาง มีหน้าที่ต้องตรวจสอบรักษา เปลี่ยนแก้ไขเครื่องจักรกลให้อยู่ในสภาพที่มั่นคงแข็งแรงใช้การได้โดยปลอดภัยเสมอ เมื่อจำเลยไม่มีพยานมาแสดงว่าเหตุที่เรียกว่าเบรกแตกไม่มีใครจะอาจป้องกันได้ แม้จะได้จัดการระมัดระวังตามสมควรแล้ว จึงอ้างเป็นเหตุสุดวิสัยไม่ได้¹⁵

การที่มาตรา 437 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติข้อสันนิษฐานความรับผิดชอบไว้ในลักษณะดังกล่าว หากมองในด้านผู้เสียหายแล้ว ย่อมเป็นการดีที่ผู้เสียหายจะได้รับประโยชน์จากข้อสันนิษฐานดังกล่าวที่ให้เป็นการระงับฝ่ายควบคุมดูแลยานพาหนะที่จะต้องพิสูจน์เพื่อให้ตนเองพ้นจากความรับผิด แทนการที่จะให้ผู้เสียหายเป็นผู้พิสูจน์ถึงการจงใจหรือประมาทของผู้กระทำละเมิดอย่างเช่นกรณีทั่วไป แต่จากการที่กฎหมายกำหนดความผิดไว้ในลักษณะดังกล่าว อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อลูกจ้างได้ในภายหลัง กล่าวคือ

การที่ลูกจ้างไม่มีความสามารถที่จะพิสูจน์ถึงเหตุสุดวิสัยได้ หรือ ไม่มีความสามารถที่จะพิสูจน์ถึงความผิดของผู้เสียหายตามมาตรา 437 ได้ นั้น หากเป็นข้อยืนยันว่าเหตุแห่งการละเมิดจะเป็นเพราะความผิดของลูกจ้างทุกกรณีไม่ กล่าวคือในความเป็นจริงแล้วเหตุแห่งการละเมิดอาจมิได้เป็นความผิดของลูกจ้างก็ได้ แต่เหตุที่ต้องรับผิดเพราะกฎหมายกำหนดให้เป็นความผิด อันเนื่องมาจากไม่สามารถพิสูจน์ตามที่กฎหมายกำหนดไว้ ผลที่ตามมาเมื่อกฎหมายถือว่าลูกจ้างเป็นผู้ผิด แม้นายจ้างจะเข้าร่วมรับผิดและจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกไปก็ตาม แต่

¹³ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 634/2501

¹⁴ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3471/2529

¹⁵ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3081/2523

นายจ้างก็สามารถไล่เบียดเอาลูกจ้างได้ตามมาตรา 426 ทั้งที่ในความเป็นจริงแล้วความเสียหายที่เกิดขึ้นอาจมิได้เป็นผลมาจากความผิดของลูกจ้างก็ได้ จึงเท่ากับว่าลูกจ้างเป็นผู้ผิดเพราะไม่สามารถพิสูจน์ความผิดได้ มิใช่เป็นผู้ผิดเพราะกระทำผิดนั่นเอง อีกทั้งลูกจ้างจะไปยกข้อต่อสู้ขึ้นในช่วงที่ลูกจ้างฟ้องไล่เบียด ถึงข้อบกพร่องต่างๆที่นายจ้างมีส่วนเกี่ยวข้องด้วยก็กระทำไม่ได้โดยยาก เพราะจะเท่ากับเป็นกรณีที่ลูกจ้างยกข้อเท็จจริงขึ้นมาใหม่ จึงทำให้ลูกจ้างต้องมีการพิสูจน์ข้อเท็จจริงนั้น ซึ่งในทางปฏิบัติแล้วย่อมไม่อาจทำได้เลย ซึ่งปัญหาดังกล่าวนี้แตกต่างกันชัดเจนกับกฎหมายที่ใช้ในประเทศเยอรมัน StVG StraBenverkehrsgesetz (Road Traffic Act)¹⁶ ที่ได้บัญญัติให้ความเสียหายที่เกิดขึ้นจากยานพาหนะเป็นความรับผิดโดยเด็ดขาด ที่ผู้ครอบครองจึงต้องมีการพิสูจน์เพื่อปฏิเสธความผิดของตน แม้ความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นจะมีได้เกิดขึ้นโดยความจงใจหรือประมาทเลินเล่อหรือไม่ก็ตาม ซึ่งคล้ายกับลักษณะความผิดตามที่เกิดขึ้นในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทย สิ่งที่แตกต่างกันคือ ในกฎหมายเยอรมันนั้นได้มีการให้ความหมายของการครอบครองยานพาหนะที่จะต้องรับผิดโดยเด็ดขาดว่า หมายถึง บุคคลซึ่งมีอำนาจปกครอง ครอบครอง หรือควบคุมตามความจำเป็น เหนือยานพาหนะนั้นตามความเป็นจริง ในขณะที่เกิดอุบัติเหตุ และมีอิสระอย่างกว้างขวางในการใช้ยานพาหนะนั้นเพื่อความมุ่งหมายหรือเพื่อประโยชน์ของตนเอง กล่าวคือ การครอบครองนั้นพิจารณาจากประโยชน์ที่จะได้รับว่าตกอยู่กับผู้ใด ผู้นั้นก็ควรต้องรับผิดเพื่อความเสียหายที่เกิดจากสิ่งนั้น

สำหรับปัญหาในเรื่องของความรับผิดของนายจ้างโดยเฉพาะในกิจการขนส่งโดยรถยนต์นั้น มีข้อที่ควรพิจารณาต่อไปว่า ความรับผิดของนายจ้างควรจะขึ้นอยู่กับการกระทำผิดของลูกจ้าง หรือควรจะขึ้นอยู่กับผลของความเสียหายที่ลูกจ้างได้กระทำ หรือควรจะถือว่าเป็นความผิดของนายจ้างเอง เพราะจากการพิจารณาบทบัญญัติในมาตรา 425ที่ใช้ถ้อยคำในลักษณะที่ว่า “นายจ้างต้องร่วมกันรับผิดกับลูกจ้างในผลแห่งละเมิด...” ทำให้เกิดข้อสงสัยในเรื่องของการตีความในลักษณะที่ว่า ความรับผิดของนายจ้างควรจะเป็นความรับผิดที่ขึ้นอยู่กับความผิดของลูกจ้าง หรือขึ้นอยู่กับผลของความเสียหายจากการกระทำที่ลูกจ้างได้กระทำกันแน่ เพราะหากพิจารณาให้ความรับผิดของนายจ้างขึ้นอยู่กับความผิดของลูกจ้างตามมาตรา 425 แล้ว ทำให้เกิดข้อสงสัยที่ว่า หากเป็นกรณีที่ลูกจ้างเป็นผู้ครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล ซึ่งกฎหมายมิได้คำนึงถึงพื้นฐานในด้านจิตใจของผู้กระทำว่าจะต้องมีการกระทำโดยจงใจ หรือ

¹⁶ The university of texas at Austin. Februry, 3, 2008 form http://www.utexas.edu/law/academics/centers/transnational/work_new/german/case.php?id=1394

ประมาทเลินเล่อ ความรับผิดชอบของนายจ้างควรจะเป็นความรับผิดชอบตามมาตรา 420 หรือ มาตรา 425 กันแน่

สำหรับประเด็นเรื่องความรับผิดชอบเพื่อการกระทำของผู้อื่น ในส่วนที่เกี่ยวกับความรับผิดชอบของนายจ้างและลูกจ้างในมาตรา 425 นี้ ยังมีความเห็นของนักนิติศาสตร์และนักกฎหมายส่วนใหญ่ได้ให้ความเห็นในลักษณะที่ว่า ความรับผิดชอบของนายจ้างต่อการกระทำละเมิดของลูกจ้างนั้น ถือว่าเป็นความรับผิดชอบเพื่อการกระทำของผู้อื่นชนิดหนึ่ง เพราะฉะนั้นความรับผิดชอบของนายจ้างจึงต้องเป็นความรับผิดชอบที่ขึ้นอยู่กับความผิดของลูกจ้าง โดยที่นายจ้างต้องมีได้มีส่วนผิดด้วย แต่มิได้ขึ้นอยู่กับผลของความเสียหายที่ลูกจ้างการกระทำแต่ประการใด ดังนั้น เมื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล มิได้ต้องอาศัยความผิดของลูกจ้างมาเป็นเหตุในการกำหนดความรับผิดชอบของนายจ้าง ความรับผิดชอบของนายจ้างจึงควรเป็นความรับผิดชอบตามมาตรา 420 มากกว่าจะเป็นความรับผิดชอบตามมาตรา 425 ซึ่งต่างจากกรณีของเจ้าหน้าที่ในหน่วยงานของรัฐที่เป็นผู้ครอบครอง หรือควบคุมดูแลยานพาหนะและก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่น แม้มาตรา 437 จะกำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้ครอบครองดูแลยานพาหนะซึ่งก็คือเจ้าหน้าที่ ในอันที่จะต้องพิสูจน์ถึงเหตุสุดวิสัยหรือเพราะความผิดของผู้ต้องเสียหายเองก็ตาม แต่เมื่อมาตรา 5 พระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 ระบุห้ามมิให้ผู้เสียหายฟ้องเจ้าหน้าที่ แต่ต้องฟ้องหน่วยงานของรัฐเท่านั้น ความผิดของเจ้าหน้าที่ต่อบุคคลภายนอกผู้ได้รับความเสียหายจึงกลายเป็นความผิดของหน่วยงานของรัฐไป ซึ่งเท่ากับว่าเจ้าหน้าที่หลุดพ้นจากความรับผิดในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในทางแพ่งในการกระทำของตนต่อบุคคลภายนอกไปเลย

กรณีที่เจ้าหน้าที่จะต้องรับผิดต่อบุคคลภายนอกมีเพียงกรณีเดียวคือ มิได้กระทำละเมิดในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ กรณีเช่นนี้ผู้เสียหายจะต้องฟ้องเจ้าหน้าที่เป็นจำเลย แต่จะฟ้องหน่วยงานของรัฐไม่ได้ ตามมาตรา 6 พระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 ในขณะที่ความรับผิดของเจ้าหน้าที่ต่อหน่วยงานของรัฐก็จะมีเพียงกรณีที่เจ้าหน้าที่ จงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงเท่านั้น ตามมาตรา 8 วรรค 1 เพราะฉะนั้นหากเป็นการประมาทเลินเล่ออย่างธรรมดาแล้ว หน่วยงานของรัฐก็ไม่อาจไล่เบี้ยในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนได้

จากการเปรียบเทียบถึงความแตกต่างของความรับผิด ในการกระทำละเมิดของลูกจ้างและเจ้าหน้าที่ และตามกฎหมายจราจรทางถนนของเยอรมันตามที่กล่าวมาข้างต้น ผู้ศึกษาจึงเห็นว่าการที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทย กำหนดข้อสันนิษฐานความผิดโดยเคร่งครัดแก่ผู้ครอบครอง หรือควบคุมดูแลยานพาหนะ โดยมีได้นำเรื่องประโยชน์จากการใช้ยานพาหนะมาเป็นข้อพิจารณาในความรับผิดของลูกจ้างที่ทำหน้าที่ขับรถนั้น น่าจะเป็นการเพิ่มภาระให้แก่ลูกจ้างที่ทำหน้าที่ขับรถเป็นอย่างมาก ทั้งยังอาจเป็นการกำหนดความรับผิดให้แก่ผู้ที่ไม่ได้มีความผิด

เพียงเพราะลูกจ้างไม่มีความสามารถในการพิสูจน์ตามข้อสันนิษฐานของกฎหมายได้เท่านั้นเอง ดังนั้น การนำแนวคิด และหลักการกำหนดความรับผิดชอบของนายจ้างที่ให้อธิบายการกระทำละเมิดของลูกจ้างนั้น เป็นความผิดของนายจ้างเองดังเช่นแนวคิดในระบบกฎหมาย Civil Law อาทิ เยอรมัน และฝรั่งเศส สำหรับกิจการขนส่งโดยรถยนต์น่าจะเป็นประโยชน์ทั้งแก่ฝ่ายผู้เสียหายและลูกจ้างได้ ทั้งยังทำให้นายจ้างตระหนักถึงผลเสียหายที่ตามมา หากยังคงละเลยไม่เอาใจใส่ต่อระบบการบริหารงานขนส่งของตน

4.1.6 การบังคับใช้กฎหมายอื่นที่เกี่ยวกับการขนส่งโดยรถยนต์

เมื่อพิจารณาความรับผิดชอบของนายจ้าง และลูกจ้าง ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ในมาตรา 425 มาตรา 426 และ มาตรา 437 โดยเฉพาะในกิจการขนส่งทางบกโดยรถยนต์แล้ว เห็นว่าเป็นกิจการที่ต้องมีความรับผิดชอบต่อสังคมสูงมาก แต่รายได้ที่ลูกจ้างได้รับเมื่อเทียบกับความรับผิดชอบต่อสังคมโดยส่วนรวมแล้วน้อยมาก ในขณะที่กิจการด้านขนส่งทางบกโดยรถยนต์นั้นเป็นกิจการที่สามารถสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจเป็นจำนวนมาก แต่เท่าที่ผ่านมา การศึกษาเกี่ยวกับการพัฒนาด้านการขนส่ง มักจะมุ่งเน้นศึกษาในเรื่องการพัฒนาสถานีขนส่งทั้ง ขานเมือง และ ในเมือง หรือการแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับระวางการบรรทุกของรถยนต์บรรทุก รวมตลอดทั้งการออกกฎหมายที่มุ่งถึงความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจแต่เพียงอย่างเดียว เช่น กฎหมายว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่อง แต่ยังไม่ค่อยมีการให้ความสำคัญในส่วนที่เกี่ยวกับคนขับรถยนต์โดยเฉพาะ รถยนต์เลข ทั้ๆ ที่โดยวิถีชีวิตของคนขับรถยนต์แล้วน่าจะถือว่าเป็นกลุ่มคนกลุ่มใหญ่ที่ด้อยโอกาสในสังคม

ในขณะที่วิวัฒนาการของการขนส่งในปัจจุบันมีการเปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว มีการกำหนดรูปแบบของกิจกรรมในการขนส่งก็แตกต่างกันออกไปตามประเภทและลักษณะของกิจการ ก่อให้เกิดคำนิยามศัพท์ซึ่งใช้เรียกกันโดยทั่วไปว่า ลอจิสติกส์ (Logistics) หรือ ระบบซัพพลายเชน (Supply Chain)

จากการศึกษาสภาพการทำงานของผู้ที่มีอาชีพขับรถยนต์ขนส่งทางบกในประเทศไทย นั้น พบว่ายังมีมาตรฐานการทำงาน และการได้รับความคุ้มครองหรือดูแลเอาใจใส่จากผู้ประกอบการที่เป็นนายจ้างน้อยมาก ประกอบกับการเกิดอุบัติเหตุในแต่ละครั้งก็มีปัจจัยหลายๆ อย่างเข้ามาเป็นองค์ประกอบของการเกิดเหตุด้วย เช่น สภาพการทำงาน การบริหารงานขนส่งรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่งที่ไม่ได้รับการดูแลเอาใจใส่อย่างทั่วถึง รวมตลอดถึง ปัญหาในเรื่องของ ชั่วโมงการทำงานของพนักงานขับรถ และการจ่ายค่าตอบแทนที่มีลักษณะเป็นการจูงใจให้ลูกจ้างทำงานเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดไว้ ทั้งนี้ในปัจจุบันนี้กิจการด้านขนส่งทางบกมีการแข่งขันกันมากขึ้น

ดังจะเห็นได้จากในปัจจุบันมีผู้ประกอบการขนส่งที่จดทะเบียนกับกรมการขนส่งทางบกในประเทศไทยในปี 2549 รวมทุกประเภท ถึง 328,565 ราย¹⁷ ในขณะที่จำนวนรถที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนทั่วราชอาณาจักร ในช่วงระหว่าง ปี พ.ศ. 2547 และ 2548 มีจำนวนถึง 191,208 และ 186,215 ราย¹⁸ และการพิจารณาความรับผิดชอบนั้นจะมุ่งเน้นไปที่ตัวลูกจ้างที่ทำหน้าที่ขับรถยนต์เสียเป็นส่วนใหญ่ โดยมีได้นึกถึงปัจจัยด้านการบริหารงานภายในองค์กรของ ผู้ประกอบการเลย ประกอบกับพบว่ามีประเด็นในทางกฎหมายหลายประการ ที่น่าจะถือได้ว่าเป็นกฎหมายที่เอื้อต่อประโยชน์ในด้านผู้ประกอบการแต่เพียงฝ่ายเดียว อาทิ

1) ประเด็นเรื่องชั่วโมงการทำงาน กล่าวคือ แม้ว่าลูกจ้างในบริษัทเอกชนจะได้รับความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 ก็ตาม แต่พบว่างานด้านขนส่งถือเป็นงานตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 22 ของพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 ที่มีสภาพการจ้างการทำงานที่พิเศษแตกต่างจากงานประเภทอื่นๆ โดยทั่วไป ซึ่งกฎหมายให้อำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงานและสวัสดิการสังคมในฐานะรักษาการตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน มีอำนาจในการออกกฎกระทรวงและประกาศตามพระราชบัญญัตินี้ เพื่อให้มีการคุ้มครองแรงงานที่แตกต่างไปจากแรงงานประเภทอื่นได้ พบว่าพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 ได้มีการออกกฎกระทรวงฉบับที่ 12 (พ.ศ.2541) กำหนดหลักเกณฑ์สำหรับเรื่องชั่วโมงการทำงานในกิจการขนส่งทางบกไว้ โดยมีหลักเกณฑ์ที่กำหนดให้นายจ้างต้องกำหนดเวลาเริ่มต้นและเวลาสิ้นสุดของการทำงานปกติของลูกจ้างในงานขนส่งทางบกวันหนึ่งไม่เกิน 8 ชั่วโมง และนอกจากนั้นยังห้ามมิให้นายจ้างให้ลูกจ้างซึ่งทำหน้าที่ขับรถบรรทุกทำงานล่วงเวลา เว้นแต่ได้รับความยินยอมเป็นหนังสือจากลูกจ้าง โดยจะสามารถให้ทำงานล่วงเวลาได้วันหนึ่งไม่เกิน 2 ชั่วโมงเท่านั้น เว้นแต่มีความจำเป็นอันเกิดจากเหตุสุดวิสัย อุบัติเหตุ หรือปัญหาการจราจร ซึ่งเท่ากับว่ากฎกระทรวงฉบับที่ 12 (พ.ศ.2541) นี้อนุญาตให้แรงงานขับรถบรรทุกสามารถทำงานได้รวมเวลาทั้งสิ้น 10 ชั่วโมงต่อหนึ่งวันเท่านั้น

เมื่อเปรียบเทียบกับสภาพของการทำงานที่เป็นจริงในปัจจุบันจะเห็นว่าชั่วโมงการทำงานในการขนส่งตามกฎกระทรวงฉบับที่ 12 นั้นเป็นการกำหนดกรอบระยะเวลาในการขนส่งสำหรับการเดินทางในระยะสั้นเท่านั้น แต่หากเป็นการขนส่งที่มีระยะยาวไกลหรือมีระยะของการเดินทางเกินกว่า 10 ชั่วโมงแล้ว กฎกระทรวงฉบับดังกล่าวมิได้กล่าวไว้ ซึ่งจากการศึกษาถึงลักษณะการงาน

¹⁷ Department of Land Transport, February, 5, 2007. form http://www.dlt.go.th/statistics_web/other/licence.xls.

¹⁸ ฝ่ายติดตามและประเมินผล ส่วนวิเคราะห์และป้องกันอุบัติเหตุ กรมการขนส่งทางบก. สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย พ.ศ. 2548. หน้า 69.

ขนส่งสินค้าในสถานประกอบการเอกชน พบว่าในการตรวจสอบชั่วโมงการเดินทางของการขนส่งสินค้าในแต่ละเที่ยวของการเดินทาง เมื่อรถยนต์ถึงยังสถานที่ปลายทางนั้นจะมีชั่วโมงการทำงานซึ่งนับจากเวลาเริ่มต้นออกเดินทางจนถึงเมื่อรถยนต์กลับถึงบริษัทนั้น เป็นเวลานานกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้เป็นส่วนใหญ่ ดังจะเห็นได้จากตารางรายงานการเดินทาง ดังต่อไปนี้ ที่แสดงให้เห็นว่า ชั่วโมงการทำงานของลูกค้าที่ทำหน้าที่ขับรถที่มีช่วงระยะเวลาของการทำงานยาวนานกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้

ตารางที่ 4.2 ตัวอย่าง รายงานการเดินทาง ระหว่างวันที่ 1 ธันวาคม 2545 ถึง 31 ธันวาคม 2545

รหัสจุด	ทะเบียนรถ	วันเดินทาง	วันกลับ	เส้นทาง	ไมล์ออก	ไมล์เข้า	เลขไมล์รวม	เวลาเดินทาง ไป กลับ	รวมวัน	ใช้เวลา/ชม	ความเร็ว สม่ำเสมอ	เร็ว
066 15	84-8937 4:10	02/12/45	04/12/45		390044	391772	1728	22:50 2:45	3	27	88	80-85
<p>ได้6 นครศรีฯ,ท่าศาลา,อิซก,ปากพจน์,ระโนด,ร่อนพิบูลย์</p> <p>235 ก 310 ข 380 ค</p>												
066 14	84-8937 4:25	04/12/45	06/12/45		391772	393500	1728	22:10 2:10	3	27	85	80-85
<p>ได้6 นครศรีฯ,ท่าศาลา,อิซก,ปากพจน์,ระโนด,ร่อนพิบูลย์</p> <p>235 ก 310 ข 380 ค</p>												
066 17	84-8937 4:15	06/12/45	08/12/45		393500	395266	1765	22:00 2:25	3	28	85	80-85
<p>ได้6 นครศรีฯ,ท่าศาลา,อิซก,ปากพจน์,ระโนด,ร่อนพิบูลย์</p> <p>235 ก 310 ข 380 ค</p>												
066 13	84-8937 2:40	09/12/45	11/12/45		395266	397019	1753	22:45 2:45	3	27	85	80-85
<p>ได้6 นครศรีฯ,ท่าศาลา,อิซก,ปากพจน์,ระโนด,ร่อนพิบูลย์</p> <p>235 ก 310 ข 380 ค</p>												

ที่มา: รายงานการเดินทางบริษัทเอกชน จำกัด มกราคม พ.ศ. 2546

ปัญหาดังกล่าวนี้ถือได้ว่าเป็นช่องว่างของกฎหมายที่ทำให้นายจ้างอาศัยโอกาสดังกล่าวเป็นช่องทางเพื่อให้ลูกจ้างที่ทำหน้าที่ขับรถขนถ่ายทำงานให้แก่ตน โดยมีได้คำนึงถึงผลเสียหายที่จะตามมา ประกอบกับเมื่อเกิดความเสียหายเกิดขึ้น กฎหมายแพ่งลักษณะละเมิดยังเอื้อประโยชน์ในการให้แก่ นายจ้าง ในการไล่เบียดเอาค่าลูกจ้างได้อีก ในขณะที่กฎหมายในปัจจุบันนี้ ยังไม่มีมาตรการทางกฎหมายใดๆเข้ามาควบคุมในประเด็นปัญหาดังกล่าวคงปล่อยให้ผู้ประกอบการดำเนินการกันไปตามนโยบายที่ตนเองเห็นว่าเหมาะสมกับองค์กรของตนเองได้เอง ทั้งที่นโยบายดังกล่าวนี้ สามารถส่งผลเสียหายถึงประชาชน และแม้แต่ตัวลูกจ้างเองได้โดยตรง

นอกจากนั้นจากการศึกษาเปรียบเทียบในเรื่องชั่วโมงการทำงาน กับความเร็วตามที่กฎหมายอนุญาตให้ขับขี่ในเขตพื้นที่ที่กำหนด ที่จะสามารถใช้ในการเดินทางเพื่อขนส่งสินค้าได้ พบว่า การขนส่งสินค้าโดยรถยนต์บรรทุกประเภท 10 ล้อ หรือรถยนต์บรรทุกที่มีน้ำหนักบรรทุกและน้ำหนักกรรวมกันเกินกว่า 1,200 กิโลกรัม จะถูกจำกัดความเร็วไว้ให้สามารถขับขี่ได้ไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง สำหรับรถยนต์บรรทุกที่วิ่งนอกเขตกรุงเทพมหานคร หรือนอกเขตเมืองพัทยา หรือนอกเขตเทศบาล¹⁹ ซึ่งเมื่อนำชั่วโมงการทำงานตามกฎหมายฉบับที่ 12 (พ.ศ.2541) ซึ่งออกตามความในมาตรา 22 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน (พ.ศ. 2541) และกฎกระทรวงฉบับที่ 6 (พ.ศ.2522) ที่ออกตามความในมาตรา 5 และมาตรา 67 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาพิจารณาคู่กันจะเห็นได้ว่าการขับรถบรรทุกที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินกว่า 1,200 กิโลกรัมนอกเขตพื้นที่ที่กำหนด ด้วยความเร็วไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในระยะเวลาที่พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2522 กำหนดคือไม่เกิน 10 ชั่วโมง ใน 1 วัน แรงงานที่ทำหน้าที่ขับรถบรรทุกจะสามารถเดินทางไปกลับได้เพียง 800 กิโลเมตรเท่านั้น

ดังนั้นหากเป็นการขนส่งสินค้าระยะไกลแล้ว พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2522 มิได้บัญญัติไว้เป็นการเฉพาะว่าควรมีมาตรการเช่นไร อีกทั้งการที่กฎกระทรวงฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2541) ซึ่งออกตามความในมาตรา 22 ได้กำหนดชั่วโมงการทำงานของพนักงานขับรถไว้ให้สามารถขับรถได้ไม่เกิน 8 ชั่วโมง และอาจขยายได้อีก 2 ชั่วโมงโดยได้รับความยินยอมเป็นหนังสือจากลูกจ้างนั้น แต่ปรากฏว่ากฎกระทรวงฉบับที่ 12 ดังกล่าวกับไม่ได้กำหนดกรอบระยะเวลาของชั่วโมงการทำงานใน 1 สัปดาห์ไว้ว่าจะต้องไม่ทำงานเกินกว่าสัปดาห์ละกี่ชั่วโมง จึงทำให้ลูกจ้างที่ทำหน้าที่ขับรถบรรทุกไม่ได้รับการพิจารณาในเรื่องเวลาสำหรับชั่วโมงการทำงานที่เกินกว่า 48

¹⁹ กฎกระทรวงฉบับที่ 6 ข้อ 1 (1). ซึ่งออกตามความในมาตรา 5 และมาตรา 67 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

ชั่วโมงอย่างเช่นที่กำหนดไว้สำหรับแรงงานโดยอื่นๆ โดยทั่วไป แตกต่างกับระยะเวลาในการขับรถยนต์บรรทุกของประเทศต่างๆ อาทิ

อนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Organization: ILO) ในส่วนที่เกี่ยวกับชั่วโมงการทำงานและระยะเวลาในการพักได้มีกำหนดไว้ในอนุสัญญา ฉบับที่ 153 ((Shelved) Hours of Work and Rest Periods (Road Transport) Convention, 1939)²⁰ ได้กำหนดข้อจำกัดที่ห้ามมิให้คนขับรถ ขับรถติดต่อกันเป็นเวลาเกินกว่า 4 ชั่วโมงโดยไม่พัก แต่อาจอนุญาตให้ทำงานเกินกว่าที่กำหนดไว้ได้ต่อเมื่อได้รับอนุญาตจากผู้มีอำนาจหน้าที่หรือคณะทำงานในแต่ละประเทศตามแนวปฏิบัติของชาติ แต่ต้องไม่เกิน 1 ชั่วโมง ซึ่งระยะเวลาในการขับรถมากที่สุด รวมการทำงานล่วงเวลาต้องไม่เกิน 9 ชม. ต่อวัน และไม่เกิน 48 ชม. ต่อสัปดาห์ โดยที่เวลาขับรถรวมตามที่กล่าวมานี้อาจคำนวณเวลาเฉลี่ยจากจำนวนวันหรือสัปดาห์ที่ผู้มีอำนาจหน้าที่ไว้ในแต่ละประเทศ

ออสเตรเลีย ได้มีการกำหนดมาตรการในการควบคุมความปลอดภัย โดยการกำหนดมาตรการป้องกัน – การจัดการความอ่อนล้าของคนขับ การทำงานอื่น และการพัก [FOR YOUR PROTECTION-Managing driver fatigue-driving, other work and rest limits] โดยได้ให้ความสำคัญกับชั่วโมงการทำงาน และเวลาพักของคนขับรถเป็นอย่างมาก มีการกำหนดเวลาพัก และเวลาขับรถคนส่งอย่างมีระบบสำหรับการขนส่งแต่ละประเภท มีการกำหนดระยะเวลาขับรถตามกฎหมาย และการทำงานอื่นที่เกี่ยวข้องกับการขับรถบรรทุกหนักหรือการขับรถขนส่ง การจำกัดเวลาทำงานก็เหมือนกับการจำกัดความเร็ว

นอกจากนี้ยังได้มีการตรา พระราชบัญญัติ เรื่องสุขภาพทางอาชีพและความปลอดภัย ปี 1983²¹ ได้กำหนดความรับผิดชอบของนายจ้างในเรื่องหลักประกันด้านสุขภาพ ความปลอดภัย และสวัสดิการในสถานที่ทำงาน การมีหน้าที่ดูแลจึงเป็นเรื่องของทุกๆ คนในสถานที่ทำงานที่จะต้องตระหนักถึงอันตรายที่อาจเกิดขึ้น และการป้องกันอุบัติเหตุ การบาดเจ็บและการเจ็บป่วยในที่ทำงาน ตามพระราชบัญญัตินี้ได้กำหนดโทษขั้นรุนแรงหลายอย่างสำหรับนายจ้างที่ไม่สามารถปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ และแนวทางการรักษาความปลอดภัยในสถานที่ทำงานของนายจ้างจะต้องสอดคล้องกับระเบียบเรื่องชั่วโมงการขับรถแห่งชาติ (National Driving Hours Regulation) ซึ่งระเบียบนี้บัญญัติขึ้นเพื่อจำกัดเวลาในการขับรถ การทำงานอื่น และเวลาพัก การจำกัดนี้เพื่อเป็นการจัดสมดุลให้กับการใช้รถใช้ถนนได้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงการจัดการความอ่อนล้า

²⁰ Thailand ratified 14 Conventions. Retrieved December 7, 2006, from <http://www.ilo.org/ilolex/cgi-lex/ratiffce.pl?Thailand>.

²¹ The Occupational Health and Safety Act 1983 (OH&S)

สำหรับประเทศไทยนั้น ได้กำหนดในเรื่องชั่วโมงการทำงานไว้ให้สามารถทำได้ไม่เกินวันละ 8 ชั่วโมง และสามารถกระทำต่อไปได้อีกวันละไม่เกิน 2 ชั่วโมง โดยได้รับความยินยอมจากลูกจ้าง แต่มิได้กำหนดระยะเวลาชั่วโมงการทำงานเป็นสัปดาห์ไว้ ซึ่งอาจทำให้เป็นช่องว่างที่ทำให้ชั่วโมงการทำงานสำหรับลูกจ้างที่ทำหน้าที่ขับรถยนต์เกินกว่าสภาพร่างกายที่จะรับได้ จึงอาจกล่าวได้ว่าปัญหาเรื่องชั่วโมงการทำงานของลูกจ้างที่ทำหน้าที่ขับรถยนต์เป็นปัญหาสำคัญประการหนึ่งที่ทำให้เกิดทำให้เกิดอุบัติเหตุ ซึ่งเป็นการกระทำละเมิดขึ้น

2) ปัญหาเรื่องการจ่ายค่าตอบแทนให้แก่ลูกจ้างที่ทำหน้าที่ขับรถยนต์ก็เป็นปัญหาสำคัญที่สามารถสร้างผลกระทบต่อประชาชนโดยรวมได้ การจ่ายค่าตอบแทนลูกจ้างที่ทำหน้าที่ขับรถยนต์นั้นเป็นไปตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 ซึ่งเป็นกฎหมายมาตรฐานขั้นต่ำซึ่งโดยสภาพความเป็นจริงแล้วถือได้ว่าเป็นจำนวนน้อยมากสำหรับลูกจ้างที่ทำหน้าที่ขับรถยนต์จนผู้ประกอบการส่วนใหญ่ต่างหามาตรการต่างๆ เป็นเครื่องมือในการจูงใจให้ลูกจ้างทำงานตามที่ตนตั้งเป้าไว้ จากการศึกษาพบว่าลูกจ้างที่ทำหน้าที่ขับรถยนต์บรรทุกขนส่งสินค้านั้นมีรายได้จากการวิ่งรถบรรทุกซึ่งอาจแบ่งได้เป็นหลายกรณี อาทิ

(1) รายได้จากการวิ่งรถสายสั้น โดยจะได้ค่าเที่ยวเป็นอัตรามาตรฐานคิดตามระยะทางที่วิ่งรถโดยบริษัทจะจ่ายเงินให้กับคนขับรถโดยตรงโดยคิดเป็นเที่ยวๆ ไป ส่วนค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่เกิดจากการเดินทางโดยรถบรรทุกนั้นบริษัทเป็นผู้รับผิดชอบจ่ายทั้งหมด

(2) รายได้จากการวิ่งรถสายยาว จะมีการกำหนดอัตราค่าวิ่งรถโดยแยกเป็นกรณีคิดเป็นเปอร์เซ็นต์ บริษัทที่รับงานมาจะแบ่งรายได้ให้กับคนขับรถบรรทุกในอัตราร้อยละ 8- 10 ของค่าบรรทุกทั้งหมด

กรณีคิดเป็นอัตราตายตัว โดยจะจ่ายเงินให้กับคนขับรถตามระยะทาง มีการกำหนดอัตราตายตัวเลยว่าไปจังหวัดไหนคนขับรถบรรทุกจะมีรายได้เท่าไร

นอกจากนั้นผู้ศึกษายังพบว่า ในสถานประกอบการบางแห่งที่มีระบบการบริหารจัดการด้านการขนส่งที่ได้ค่อนข้างได้มาตรฐาน ผู้ประกอบการจะจ่ายค่าจ้างประเภทเงินเดือนและรายได้ที่แรงงานขับรถยนต์บรรทุกจะได้รับแยกต่างหากจากกัน กล่าวคือ แรงงานขับรถยนต์บรรทุกขนส่งสินค้าจะได้รับเงินเดือนเป็นจำนวนเงินตามอัตราค่าจ้างขั้นต่ำในแต่ละเดือน นอกจากนั้นยังมีรายได้จากค่าเที่ยวของการเดินทางตามระยะทางที่คำนวณได้จากตัวเลขระยะทางและค่าตอบแทนอื่นๆ ที่ใช้เป็นเครื่องจูงใจลูกจ้างอีกด้วย อาทิ

ตารางที่ 4.3 ตัวอย่าง หลักเกณฑ์การคำนวณรายได้ของแรงงานขับรถขนถ่ายแร่ และผู้ช่วย

รายได้ = เงินเดือน + รายได้หลัก (เบี้ยเลี้ยง + รายได้พิเศษ)

รายได้ = เงินเดือน + เบี้ยเลี้ยง + ค่าควบคุมสินค้า + ค่ารักษาเวลา + ค่ารักษาโรค + ค่ารักษากราฟ + ค่าปลอดอุบัติเหตุ + ค่ารักษาสัญญา

แรงงานขับรถ	ค่าควบคุมสินค้า	ค่ารักษาเวลา	ค่ารักษาโรค	ค่ารักษากราฟ	ค่าปลอดอุบัติเหตุ	ค่ารักษาสัญญา	รวม
ตามระยะ	60	10	30	10	40	10	=160
เค็กรถ	60	-	30	-	-	10	=100

รายได้พิเศษรวม

← รายได้ส่วนนี้จะผันแปรตามจำนวนเที่ยววิ่ง →

← ได้รับก่อนออกเดินทาง → ได้รับหลังจากทำหน้าที่สมบูรณ์แล้ว →

ที่มา : บริษัทเอกชน

ขั้นตอนในการจ่ายค่าตอบแทนให้แก่แรงงานขับรถขนถ่ายแร่ขนส่งสินค้า
ที่มาของรายได้เริ่มดำเนินการด้วยวิธีการดังนี้

1. มีการจดเลขไมล์เดินทางไป และกลับ
2. นำผลต่างระหว่างเลข ไมล์เดินทางไป และกลับมาคิดรายได้ที่แรงงานขับรถ

บรรทุกจะได้รับในแต่ละเที่ยว โดยจะคิดตามสูตรดังนี้

ตัวอย่าง การจ่ายค่าตอบแทน การขับรถของ บริษัทเอกชน

เลข กม.	อัตรา	จำนวนเงิน
0 - 200	.55	100
201 - 400	.40	80
401 - 800	.30	120
801 - 1200	.20	80
1201 - 1600	.10	40
1601 - 3200	.05	80

ที่มา: ตารางการคำนวณเบี้ยเลี้ยง บริษัทเอกชน จำกัด พ.ศ. 2546

ตัวอย่าง นาย ก ซึ่งทำหน้าที่ขับรถขนส่งสินค้า คนที่ 1 และนาย ข. ทำหน้าที่ขับรถขนส่งสินค้า คนที่ 2 และ นาย ค ผู้ช่วยแรงงานขนส่งสินค้า(เด็กรถ) ได้เดินทางไปส่งสินค้าในเส้นทางสายใต้ และเมื่อเสร็จสิ้นภารกิจในการขนส่งสินค้าจนกระทั่งเมื่อรถยนต์เดินทางกลับเป็นที่เรียบร้อยแล้วก็จะนำผลต่างของเลขไมล์ที่บันทึกไว้ก่อนรถยนต์ออกเดินทาง และเมื่อรถยนต์กลับถึงบริษัท มาคำนวณตามสูตรในการคิดเบี่ยเลี้ยงในอัตราก้าวหน้า อาทิ เช่น หากได้จำนวนระยะทางในการเดินทางเป็นจำนวน 1175 กม.เมื่อนำระยะทางที่ได้มาคิดจำนวนก็จะได้จำนวนเงินเบี่ยเลี้ยงในเหี้ยวนั้นซึ่งจะได้จำนวนเงินทั้งสิ้น 963 บาท ซึ่งจะแยกจ่ายดังนี้

0 - 200	=	.55	=	110
201- 400	=	.40	=	80
401- 800	=	.30	=	120
801-1200	=	.20	=	75
รวมรายรับค่าเหี้ยว				<u>385</u>

บวก (รายรับค่าเหี้ยว+รายได้พิเศษอื่น)

- นาย ก แรงงานขับรถขนส่งสินค้า 1	=	385	บาท	
บวกรายได้พิเศษอื่นรวม	=	160	บาท	รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 545 บาท
- นาย ข แรงงานขับรถขนส่งสินค้า 2	=	385	บาท	
บวกรายได้พิเศษอื่นรวม	=	160	บาท	รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 545 บาท
- นาย ค ผู้ช่วยพนักงานขนส่งสินค้า	=	193	บาท	
บวกรายได้พิเศษอื่นรวม	=	100	บาท	รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 293 บาท
				<u>รวม 1,383 บาท</u>
หักเงินเบี่ยเลี้ยงที่ตรงจ่ายล่วงหน้าเป็นค่าเดินทางก่อนออกเดินทาง				600 บาท
บริษัทจะต้องจ่ายเพิ่มเติมอีกนอกเหนือจากที่จ่ายไปแล้วเป็นเงิน				<u>783 บาท</u>

ปัญหาเรื่องเงินเดือน และรายได้อื่นๆ ที่พนักงานขับรถขนส่งสินค้าได้รับในแต่เหี้ยวของการขนส่งนั้น ถือได้ว่าเป็นปัญหาสำคัญและมีผลกระทบเกี่ยวเนื่องเชื่อมโยงไปถึงชั่วโมงการทำงาน และสภาพของการขับรถขนส่งสินค้า กล่าวคือ หากการจ่ายค่าตอบแทนเป็นไปอย่างไม่มีระบบ หรือเป็นการจ่ายในลักษณะที่เป็นการจูงใจให้แรงงานขับรถขนส่งสินค้าจะต้องทำงานเพื่อเพิ่มรายได้ของตนให้มากขึ้น โดยมีได้คิดถึงสภาพการทำงานของแรงงานที่จะสามารถทำหน้าที่ในการขับรถขนส่งสินค้าแต่ละคนแล้วก็จะทำให้เกิดปัญหาที่ตามมาอีกมากมาย

ไม่ว่าจะเป็นการใช้สารเสพติด การเกิดอุบัติเหตุที่ส่งผลกระทบต่อประชาชนได้โดยตรง การเข้ามาควบคุมและหามาตรการในเรื่องการจ่ายค่าตอบแทนที่เหมาะสม จึงน่าจะเป็นหนทางในการแก้ปัญหาต่างๆ ณ สถานที่ต้นทาง คิดว่าจะคอยให้เกิดปัญหาที่แล้วจึงจะมาทำการแก้ไขในภายหลัง ผิดกับมาตรการที่ใช้ในประเทศแถบยุโรปที่ได้จำกัดการจ่ายเงินที่อาจส่งผลกระทบต่อการขนส่งไว้ด้วย โดยบัญญัติไว้ในมาตรา 10 ที่บัญญัติว่า “ห้ามมิให้จ่ายเงินให้คนขับรถไม่ว่าในรูปแบบการจ่ายเงินพิเศษหรือจ่ายค่าตอบแทนอื่นๆที่เกี่ยวข้องกับระยะทางการเดินทาง และ/หรือ จำนวนสินค้าที่ขนส่ง นอกเสียจากการจ่ายเงินนั้นจะ ไม่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยในการเดินทาง”

[Article 10 Payments to wage-earning drivers, even in the form of bonuses or wage supplements, related to distances traveled and/or the amount of goods carried shall be prohibited, unless these payments are of such a kind as not to endanger road safety.]²²

ดังนั้นเมื่อการทำงานของลูกจ้างเป็นไปเพื่อประโยชน์ของนายจ้างโดยแท้ การที่ให้ลูกจ้างต้องรับผิดชอบในผลแห่งละเมิด แต่เพียงผู้เดียว โดยที่นายจ้างสามารถไล่เบียดลูกจ้างได้จนเต็มจำนวน ในขณะที่กฎหมายที่เกี่ยวกับการขนส่งของไทยยังมีช่องว่างที่เอื้อประโยชน์ให้แก่ นายจ้างอยู่ มาก จึงน่าจะไม่เป็นธรรมแก่ลูกจ้างเท่าที่ควร ซึ่งเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับเหตุผลที่ใช้ในการเสนอร่างพระราชบัญญัติความรับผิดชอบละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 แล้ว ผู้ศึกษาจึงเห็นว่าการนำหลักเกณฑ์ดังกล่าวที่กำหนดในพระราชบัญญัติดังกล่าวมาใช้กับกิจการขนส่งทางบกโดยรถยนต์จึง น่าจะทำได้

3) ปัญหาเรื่องการบริหารงานขนส่ง จากการศึกษาลักษณะการทำงานลูกจ้างที่ทำหน้าที่ขับรถยนต์ บ่อยครั้งพบว่าอุปสรรคของการบริหารงานด้านการขนส่งก็เป็นเงื่อนไขอันหนึ่งที่อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยต่อประชาชนได้ เช่น ในกิจการด้านขนส่งสินค้า การจัดแบ่งสายงานการเดินทางของลูกจ้างที่ทำหน้าที่ขนส่งสินค้านั้น จะเป็นเรื่องที่อยู่ในดุลพินิจของนายจ้างหรือตัวแทนของนายจ้างที่ได้รับมอบหมาย การขับรถยนต์ในแต่ละเส้นทางนั้นส่วนใหญ่จะเป็นลูกจ้างที่ทำหน้าที่ขับรถยนต์มานาน และขับอยู่ในเส้นทางนั้นเป็นประจำ จนรู้ได้ว่าในเส้นทาง การเดินทางใดปลอดภัย และสามารถขับรถยนต์ไปถึงจุดหมายปลายทางได้ง่ายกว่า ลูกจ้างที่ขับรถยนต์ในเส้นทางดังกล่าวก็จะไม่ยอมย้ายไปขับรถยนต์ในเส้นทางอื่นที่มีความลำบากมากกว่า ส่วนเส้นทางที่มีระยะทางยาวไกล หรือมีอุปสรรคในระหว่างการเดินทางมากก็จะตกอยู่กับ กลุ่มลูกจ้างที่เพิ่งเข้ามาทำงานหรือเพิ่งได้รับใบอนุญาตขับขึ้นมาไม่นาน อาทิ เส้นทางขนส่งสายใต้ เดิมในสภาวะการณปกติก็ไม่ค่อยจะมีคนประสงค์ที่จะเดินทางลงไปอยู่แล้ว เนื่องจาก

²² 3820/85 Council Regulation (EEC).

ระยะทางในการเดินทางไปกลับต้องใช้เวลาในการเดินทางที่ยาวนานมาก ยิ่งในสถานการณ์ปัจจุบันที่มีความไม่สงบในพื้นที่ ยิ่งเป็นการยากที่จะหาคนขับรถเพื่อไปส่งสินค้าในสถานที่ดังกล่าว

ส่วนใหญ่แล้วคนขับรถที่ยอมเดินทางไปจึงเป็นคนขับรถที่เพิ่งได้รับใบอนุญาตขับมานาน หรือไม่ก็เป็นพวกที่เพิ่งเข้ามาทำงานที่ยังไม่มีประสบการณ์แต่ไม่อาจหลีกเลี่ยง โดยที่ผู้ควบคุมจัดเส้นทางการเดินทางก็อาจไม่ได้ให้ความสำคัญกับเรื่องดังกล่าว อาจเนื่องมาจากเห็นว่าหากเกิดอุบัติเหตุขึ้นก็มีบริษัทประกันภัยเข้ามาแบ่งเบาภาระอยู่แล้ว อีกทั้งการกระทำละเมิดของลูกจ้างตามกฎหมายของไทยซึ่งแม้กฎหมายจะให้นายจ้างเข้ามารับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้น อันเป็นผลสืบเนื่องมาจากการกระทำของลูกจ้างก็จริง แต่กฎหมายก็ยังถือว่าเหตุแห่งการละเมิดที่เกิดขึ้นนั้นเป็นการกระทำของลูกจ้างนั่นเอง ดังจะเห็นได้จากการที่กฎหมายบัญญัติให้นายจ้างซึ่งได้ใช้คำสั่งใหม่ทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกเพื่อละเมิดอันลูกจ้างได้กระทำนั้น ชอบที่จะได้ชดเชยจากลูกจ้างตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 426 และศาลก็ยังพิพากษาให้นายจ้างสามารถไล่เบี้ยลูกจ้างได้จนเต็มจำนวนความเสียหายที่ได้ชดเชยให้แก่บุคคลภายนอกไป จึงเท่ากับว่านายจ้างไม่ต้องเข้ามามีส่วนในเหตุที่เกิดจากการกระทำละเมิดเลย ทั้งที่ในบางครั้งต้นเหตุแห่งการละเมิดก็เป็นผลมาจากระบบการทำงานของนายจ้างเองก็ที่มีส่วนก่อให้เกิดขึ้นที่เป็นผลมาจากระบบการทำงานของนายจ้างที่ไม่รัดกุม หรือไม่ก็เป็นเรื่องของ การขาดการเอาใจใส่ต่อปัญหาที่อาจจะเกิดขึ้น จนเมื่อเกิดความเสียหายขึ้น ที่ไม่อาจหาตัวผู้กระทำละเมิดได้อย่างชัดเจน ความรับผิดในผลแห่งละเมิดดังกล่าวก็ตกไปยังลูกจ้างที่เป็นผู้ประสบเหตุทุกครั้งไป ซึ่งเมื่อนายจ้างจะต้องเป็นผู้รับภาระในการชดเชยคำสั่งใหม่ทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกที่ได้รับความเสียหายไปก่อนก็ตาม แต่นายจ้างก็ยังสามารถมาไล่เบี้ยเอาจากตัวลูกจ้างเองเสมอ

จากเหตุผลตามที่กล่าวมาข้างต้น มีความเห็นของนักนิติศาสตร์ได้ให้ข้อสังเกตไว้ว่า แม้ว่าจะมีความเสียหายเกิดขึ้นกับยานพาหนะก็ตาม แต่ในทางปฏิบัติแล้วนายจ้างส่วนใหญ่ก็มักจะไม่ใช่สิทธิไล่เบี้ยเอาแก่ลูกจ้างอย่างจริงจังดังนั้นการไล่เบี้ยของนายจ้างภายหลังที่ได้ชดเชยคำสั่งใหม่ทดแทนให้แก่ผู้ได้รับความเสียหายไปแล้วนั้น จึงไม่น่าจะก่อให้เกิดปัญหาแก่ลูกจ้างแต่ประการใด ประกอบกับการใช้สิทธิไล่เบี้ยของนายจ้างนั้นก็จะเป็นสิทธิที่เป็นไปตามหลักการ ความรับผิดชอบเพื่อการกระทำของผู้อื่น Vicarious Liability ที่ถือว่านายจ้างมิได้มีส่วนร่วมในการกระทำละเมิดด้วย เพราะฉะนั้นนายจ้างสามารถไล่เบี้ยได้เต็มจำนวน และหากจะถือว่านายจ้างมีส่วนผิดด้วยแล้วก็มีบทบัญญัติในมาตรา 432 รองรับอยู่แล้วจึงไม่มีความจำเป็นต้องแก้ไขเพิ่มเติมเพื่อให้นายจ้างต้องเข้ามาร่วมรับผิดชอบแต่ประการใด

สำหรับประเด็นเรื่องการใช้สิทธิไล่เบี้ยนั้นผู้ศึกษาเห็นว่า แม้ในทางปฏิบัติ นายจ้างจะใช้สิทธิไล่เบี้ยลูกจ้างหรือไม่ก็ตาม แต่การที่กฎหมายบัญญัติให้นายจ้างสามารถไล่เบี้ยลูกจ้างได้ใน

ลักษณะทั่วไป และศาลเองก็ยังคงพิพากษาให้นายจ้างสามารถไล่เบียดลูกจ้างได้จนเต็มจำนวนนั้น น่าจะเป็นเหตุให้นายจ้างไม่ใส่ใจ หรือให้ความสำคัญกับการดูแลเอาใจใส่ต่อระบบการบริหารงาน คนส่งอย่างจริงจัง การแก้ไขปัญหาล้วนใหญ่จึงเป็นไปในลักษณะเพื่อเยียวยาความเสียหายภายหลัง การเกิดเหตุแล้วเสมอ โดยมีได้คำนึงถึงสาเหตุอื่นๆที่อาจเป็นต้นเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ ที่มีที่มาจากความบกพร่องของฝ่ายนายจ้างก็ได้

ส่วนประเด็นเรื่องความผิดของนายจ้างนั้น ผู้ศึกษาเห็นว่านอกจากจะเป็นความผิดที่สามารถเกิดขึ้นได้โดยตรงแล้ว ความผิดของนายจ้างก็อาจขึ้นโดยทางอ้อมได้เช่นเดียวกัน กล่าวคือ การกระทำที่มีลักษณะเป็นการขาดการดูแลเอาใจใส่ต่อระบบการทำงานของตนเอง การขาดการทำนุบำรุงรักษาอุปกรณ์เครื่องมือเครื่องใช้ ก็อาจเป็นสาเหตุของปัญหาดังกล่าวได้เช่นเดียวกัน ซึ่งหากเกิดขึ้นจริง ก็เป็นการยากที่ลูกจ้างจะสามารถตรวจสอบให้เห็นถึงความผิดของฝ่ายนายจ้างได้ ขึ้นอยู่กับนโยบายของสถานประกอบการแต่ละที่ ต่างจากหน่วยงานของรัฐที่มีกำหนดกฎเกณฑ์ที่ชัดเจนแน่นอนตายตัว

ดังนั้นผู้ศึกษาจึงเห็นว่าการนำหลักการฟ้องคดีตามพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 มาใช้กับการฟ้องนายจ้าง ในกรณีที่ถูกจ้างที่ทำหน้าที่ขับรถยนต์ในทาง การที่ว่าจ้างและไปก่อให้เกิดความเสียหายให้แก่บุคคลภายนอกในลักษณะละเมิด ด้วยการกำหนดให้ผู้เสียหายจะต้องยื่นฟ้องนายจ้างเท่านั้น หากการกระทำละเมิดของลูกจ้างนั้นเป็นการกระทำในระหว่างกระทำการงานที่ว่าจ้างแต่จะฟ้องตัวลูกจ้างไม่ได้ เว้นแต่การกระทำละเมิดของลูกจ้างนั้นเป็นการกระทำในฐานะส่วนตัว ทั้งนี้ก็เพื่อเป็นมาตรการที่จะทำให้นายจ้าง ตระหนักและหันมาให้ความสำคัญในการจัดการดูแลระบบงานด้านขนส่งของตนอย่างจริงจัง

4.2 การใช้สิทธิไล่เบียด

ปัญหาเรื่องการใช้สิทธิไล่เบียดของนายจ้าง ในกรณีที่ลูกจ้างได้กระทำละเมิดในทาง การที่จ้างนั้น ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิดของไทย ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 426 ความว่า “นายจ้างซึ่งได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกเพื่อละเมิดอันลูกจ้างได้ทำนั้น ชอบที่จะได้ชดใช้จากลูกจ้างนั้น” บทบัญญัติดังกล่าวนี้มีที่มาจากประมวลกฎหมายแพ่งญี่ปุ่นมาตรา 715 วรรค 3 และประมวลกฎหมายลักษณะหนี้สวีต มาตรา 55 วรรค 2

การใช้สิทธิไล่เบียดของนายจ้างนั้น เป็นผลสืบเนื่องมาจากหลักความรับผิดของนายจ้าง ในการกระทำของลูกจ้าง ซึ่งในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทยถือว่าลูกจ้างเป็นผู้กระทำ ละเมิดต่อผู้เสียหายโดยตรง ส่วนนายจ้างมิได้เป็นผู้กระทำละเมิดร่วมด้วย ดังนั้นเมื่อนายจ้างชดใช้ ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกไป นายจ้างจึงสามารถไล่เบียดเอากับลูกจ้างได้ การใช้สิทธิ

ไล่เบี้ยดังกล่าวนี้มีลักษณะเช่นเดียวกับหลักการในระบบกฎหมาย Common Law ที่ถือว่าความรับผิดชอบของนายจ้างต่อการกระทำของลูกจ้างในทางการที่จ้างนั้น เป็นไปตามรัฐประศาสนโยบาย เมื่อนายจ้างมิใช่ผู้กระทำผิดจึงชอบที่จะไล่เบี้ยเอาจากลูกจ้างซึ่งเป็นผู้กระทำผิดได้ ภายหลังจากที่ได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ได้รับความเสียหายจากการกระทำละเมิดของลูกจ้างแล้ว ด้วยเหตุผลที่ว่าเพราะงานที่ลูกจ้างทำนั้นเป็นของนายจ้างนั่นเอง

การร่วมรับผิดชอบของนายจ้างนั้น เป็นการร่วมกันรับผิดชอบในลักษณะที่เป็นหนึ่งร่วมกันตามมาตรา 291-295 โดยถือว่าบุคคลภายนอกมีฐานะเป็นเจ้าของหนี้ เพราะฉะนั้นจึงมีสิทธิที่จะเรียกให้ชำระหนี้เอานายจ้าง หรือ ลูกจ้างคนใดคนหนึ่งได้โดยสิ้นเชิง หรือบางส่วนก็ได้ตามแต่จะเลือก และนายจ้างและลูกจ้างยังคงต้องถูกผูกพันในการชำระหนี้ให้แก่บุคคลภายนอกอยู่ นายจ้างจึงไม่สามารถปฏิเสธเพื่อให้บุคคลภายนอกไปบังคับชำระหนี้เอาแก่ลูกจ้างก่อนได้

การใช้สิทธิไล่เบี้ยของนายจ้างนั้น นักกฎหมายส่วนใหญ่ได้นำหลักการเรื่องของการรับช่วงสิทธิของบุคคลภายนอกในอันที่จะเรียกร้องเอาจากลูกจ้างมาใช้บังคับ ซึ่งจะเห็นได้จากข้อความในมาตรา 227 ที่บัญญัติว่า “เมื่อเจ้าหนี้ได้รับค่าสินไหมทดแทนความเสียหายเต็มตามราคาทรัพย์สินหรือสิทธิที่เป็นวัตถุแห่งหนี้แล้ว ลูกหนี้ยอมเข้าสู่ฐานะเป็นผู้รับช่วงสิทธิของเจ้าหนี้ อันเกี่ยวกับทรัพย์สินหรือสิทธินั้นๆ ด้วยอำนาจแห่งกฎหมาย” การรับช่วงสิทธิของนายจ้างจึงเป็นไปในลักษณะดังกล่าว

สำหรับจำนวนในการใช้สิทธิไล่เบี้ยของนายจ้างตามมาตรา 426 นั้น กฎหมายไม่ได้ระบุไว้เป็นที่แน่นอนว่าให้สามารถไล่เบี้ยได้ในจำนวนเพียงใด แต่เมื่อได้มีการนำหลักการในเรื่องลูกหนี้ร่วมมาพิจารณาเพื่อหาตัวผู้ที่จะต้องร่วมรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทน ควบคู่กับหลักการรับช่วงสิทธิของนายจ้างมาใช้กับกรณีดังกล่าว จึงทำให้มีการตีความกันว่านายจ้างสามารถไล่เบี้ยเอาจากลูกจ้างได้จนเต็มจำนวน ซึ่งศาลไทยเองก็ยึดถือหลักการดังกล่าวนี้ตลอดมา ทางด้านลูกจ้างนั้นหากจะยกข้อต่อสู้เพื่อที่จะแสดงให้ศาลเห็นถึงความบกพร่อง หรือ การมีส่วนร่วมรับผิดชอบของนายจ้างเพื่อเฉลี่ยความเสียหายตาม มาตรา 442 ก็ไม่สามารถกระทำได้ เพราะศาลไทยถือว่ามาตรา 442 นี้ เป็นบทบัญญัติที่ใช้เพื่อยกขึ้นเป็นข้อต่อสู้ว่า ผู้ที่ต้องเสียหายนั้นมีส่วนผิดในการก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นด้วย ดังนั้น เมื่อนายจ้างมิใช่คู่กรณีผู้ได้รับความเสียหาย จากการกระทำละเมิดของลูกจ้างแล้ว ลูกจ้างจึงไม่สามารถอ้างมาตรา 442 ดังกล่าวนี้นั้นขึ้นมาเพื่อต่อสู้นายจ้างได้

คำพิพากษาฎีกา 1712/2527 จำเลยเป็นลูกจ้างโจทก์ ขับรถของโจทก์ไปชนกับรถของบุคคลภายนอก แม้อุบัติชนกันครั้งนี้จะเกิดจากจำเลยทำละเมิดและรถยนต์ที่จำเลยขับซึ่งเป็นของโจทก์มีสภาพบกพร่องห้ามล้อไม่ติ แต่โจทก์ก็มิใช่คู่กรณีผู้ได้รับความเสียหายจากการทำละเมิดของจำเลย จึงไม่ใช่เรื่องโจทก์เป็นผู้เสียหายและมีส่วนทำผิดก่อให้เกิดความเสียหาย ซึ่งจะต้องปรับ

ด้วยประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 442 และมาตรา 233 เพื่อเฉลี่ยความรับผิดชอบข้อต่อผู้ของจำเลย กรณีนี้เป็นเรื่องโจทก์ต้องร่วมรับผิดชอบในฐานะนายจ้างชดใช้ค่าเสียหายแล้วใช้สิทธิไล่เบี้ยตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 425 และมาตรา 426 เท่านั้น ที่ศาลอุทธรณ์เห็นว่า โจทก์มีส่วนก่อให้เกิดความเสียหายและพิพาทมาให้จำเลยรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายดังกล่าวแก่โจทก์เพียงบางส่วนจึงไม่ถูกต้อง จำเลยต้องชำระค่าเสียหายที่โจทก์(นายจ้าง)จ่ายให้บุคคลภายนอกไปเต็มจำนวน กล่าวโดยสรุปคือ นายจ้างสามารถไล่เบี้ยได้จนเต็มจำนวนที่ได้ชดใช้ให้แก่บุคคลภายนอกไป รวมถึงตลอดถึง ดอกเบี้ยในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนนั้นด้วย แต่ไม่รวมถึงค่าฤชาธรรมเนียมในการฟ้องร้องดำเนินคดีดังกล่าว

จากเหตุผลในคำพิพากษาศาลฎีกาตามที่กล่าวมาข้างต้น ผู้ศึกษาเห็นว่า การตีความดังกล่าว นั้นน่าจะเป็นการปิดโอกาสของลูกจ้างในการที่จะยกข้อต่อสู้ เพื่อแสดงให้เห็นความบกพร่องของระบบการทำงาน ที่นายจ้างควรมีส่วนเกี่ยวข้องด้วย ซึ่งในทางปฏิบัติแล้วไม่อาจปฏิเสธได้เลยว่า ระบบการบริหารงานที่ผิดพลาด การขาดการดูแลเอาใจใส่ต่ออุปกรณ์ที่ใช้ในการประกอบกิจการขนส่ง ก็เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดความเสียหายขึ้นได้ และแม้ว่าศาลจะเปิดโอกาสให้ลูกจ้างยกข้อต่อสู้เป็นประเด็นไว้ในคำให้การถึงเรื่องความบกพร่องของระบบการทำงานของนายจ้างก็ตาม ก็เป็นการยากที่ลูกจ้างจะหาพยานหลักฐานมาพิสูจน์ตามข้อกล่าวอ้างของตนได้ เพราะพยานหลักฐานส่วนใหญ่จะอยู่ในความรู้เห็นของฝ่ายนายจ้างแต่เพียงฝ่ายเดียว

จากข้อจำกัดของลูกจ้างในการยกข้อต่อสู้ เพื่อปฏิเสธการใช้สิทธิไล่เบี้ยของนายจ้างนั้น ตามที่กล่าวมา จึงทำให้เห็นได้ว่าการใช้สิทธิไล่เบี้ยของนายจ้างนั้นควรคำนึงถึงความบกพร่องของนายจ้างด้วย ไม่ว่าจะเป็นเพราะระบบการทำงาน หรือ การบริหารงานที่ผิดพลาด อย่างเช่นที่ศาลอุทธรณ์ในอังกฤษ ได้ตัดสินไว้ในคดี Jones V. Manchester Corpn. ที่ให้โรงพยาบาลมีสิทธิเรียกให้แพทย์หญิง Wilkes ผู้เป็นลูกจ้างของโรงพยาบาลเฉลี่ยความรับผิดชอบค่าสินไหมทดแทนให้แก่โรงพยาบาล ซึ่งได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้คนไข้ไปแล้วเพียง 20 % เท่านั้น โดยศาลเห็นว่า โรงพยาบาลมีส่วนผิดอยู่ด้วยที่มอบหมายงานวางยาสลบที่มีอันตรายให้แก่แพทย์หญิง Wilkes ผู้ยังมีประสบการณ์น้อยโดยที่มิได้มีการควบคุมดูแลอย่างเพียงพอ²³

อย่างไรก็ตาม การใช้สิทธิไล่เบี้ยของนายจ้างนั้นจะต้องเป็นกรณีที่นายจ้างได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกไปก่อนแล้วเท่านั้น หากนายจ้างยังมิได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกไป นายจ้างก็ยังถือมิได้ว่าเป็นผู้ที่ถูกโต้แย้งสิทธิ ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 55 นายจ้างจึงยังไม่มีอำนาจฟ้อง

²³ หมายเหตุ ห้ายฎีกา 1712 / 2527

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3102/44 ป.พ.พ. มาตรา 425 เป็นบทบัญญัติถึงหน้าที่และความรับผิดชอบของนายจ้างที่ต้องร่วมกับลูกจ้างรับผิดชอบความเสียหายที่บุคคลภายนอกได้รับจากการกระทำละเมิดของลูกจ้างเท่านั้น แต่ในระหว่างนายจ้างกับลูกจ้างสิทธิของนายจ้างและหน้าที่ของลูกจ้างจะพึงมีต่อกันเพียงใดต้องเป็นไปตามมาตรา 426 ลูกจ้างขับรถของนายจ้างโดยประมาทเป็นเหตุให้ทรัพย์สินของบุคคลภายนอกเสียหาย แต่โจทก์ผู้เป็นนายจ้างยังไม่สามารถตกลงจำนวนค่าเสียหายและยังไม่ได้ชำระค่าเสียหายให้แก่บุคคลภายนอก โจทก์จึงไม่มีสิทธิไล่เบี้ยเงินจำนวนดังกล่าวจากผู้เป็นลูกจ้างที่กระทำละเมิดตามบทกฎหมายดังกล่าว โจทก์ยังไม่ถูกโต้แย้งสิทธิหรือหน้าที่ในทางแพ่ง จึงไม่มีสิทธิฟ้องให้จำเลยที่ 1 ถึงที่ 5 ในฐานะทายาทและจำเลยที่ 6 ในฐานะผู้ค้ำประกันของลูกจ้างชำระค่าเสียหายส่วนนี้ตาม ป.วิ.พ.มาตรา 55 ประกอบ พ.ร.บ.จัดตั้งศาลแรงงานและวิธีพิจารณาคดีแรงงาน พ.ศ. 2522 มาตรา 31

การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับปัญหาเรื่องการไล่เบี้ย นอกจากบทบัญญัติตามที่กล่าวมาข้างต้นแล้ว ยังมีความเห็นของนักนิติศาสตร์แบ่งออกเป็นหลายฝ่ายว่า บทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 432 วรรค 3 นั้นควรเป็นบทบัญญัติที่จะต้องนำมาใช้บังคับ กับการไล่เบี้ยของนายจ้างต่อการกระทำของลูกจ้างด้วยหรือไม่

ฝ่ายหนึ่งเห็นว่า การไล่เบี้ยของนายจ้างที่มีต่อลูกจ้างนั้น ควรจะอยู่ในบังคับแห่งมาตรา 432 วรรค 3 ด้วย โดยพิจารณาจากการกระทำของนายจ้างว่า ได้มีการกระทำในลักษณะรู้เห็นเป็นใจในการกระทำละเมิดของลูกจ้างด้วยหรือไม่ หากปรากฏว่านายจ้างมิได้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการกระทำละเมิดของลูกจ้าง แต่ความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นได้เกิดขึ้นในระหว่างที่ลูกจ้างทำการงานที่จ้าง ศาลอาจพิจารณาให้ลูกจ้างต้องรับผิดชอบมากก็ได้ ในขณะที่หากปรากฏว่านายจ้างเข้าไปมีส่วนเกี่ยวข้องด้วยแล้ว นายจ้างอาจต้องรับผิดชอบมาก หรือทั้งนายจ้างและลูกจ้างอาจต้องรับผิดชอบเท่าๆกันก็ได้

ในขณะที่อีกฝ่ายหนึ่งเห็นว่า บทบัญญัติในมาตรา 432 วรรค 3 เป็นกรณีที่บุคคลได้ร่วมกันกระทำละเมิด เพราะฉะนั้นจึงไม่ใช้บทบัญญัติที่จะนำมาใช้บังคับกับกรณี ความรับผิดชอบต่อการกระทำของผู้อื่น โดยเฉพาะอย่างยิ่งความรับผิดชอบของนายจ้างที่เกิดขึ้นจากการกระทำของลูกจ้างตามมาตรา 425 ทั้งนี้ก็เพราะว่าหลักการในการบังคับใช้มาตรา 425 นั้นต้องเป็นกรณีที่นายจ้างมิได้เข้ามามีส่วนร่วมกับการกระทำละเมิดของลูกจ้างด้วย ดังนั้นหากปรากฏว่านายจ้างมิได้เข้าไปมีส่วนร่วมในการกระทำละเมิดของลูกจ้างแล้ว การปรับบทกฎหมายจึงต้องเป็นไปตามมาตรา 425 จะนำบทบัญญัติในมาตรา 432 มาใช้บังคับกับกรณีดังกล่าวไม่ได้²⁴

²⁴ ไพจิตร บุญญพันธ์, เล่มเดิม, หน้า 129.

สำหรับผู้ศึกษานั้นเห็นว่า หลักการใช้สิทธิไล่เบียดตามที่เป็นอยู่ในปัจจุบันนั้น อาจนำไปใช้กับความเสียหายที่เกิดขึ้นในลักษณะทั่วไป แต่หากเป็นกิจการขนส่งของโดยรถยนต์ที่อาจสร้างความเสียหายให้แก่ประชาชนได้โดยตรง ในลักษณะที่มีความรุนแรง ในขณะที่มาตรฐานของการขนส่งภายในประเทศยังไม่อาจควบคุมได้ การนำหลักการกำหนดความรับผิดที่ใช้โดยทั่วไปมาใช้กับกรณีดังกล่าวจึงอาจไม่เหมาะสม และมีอาจกล่าวได้เลยว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นนายจ้างมิได้มีส่วนเกี่ยวข้องด้วย ดังนั้นการนำหลักความรับผิดเพื่อการกระทำของผู้อื่นที่ใช้ในระบบกฎหมายของ Civil Law อย่างเช่น เยอรมัน ที่ถือว่าเป็นข้อสันนิษฐานความผิดของนายจ้างเลย โดยให้นายจ้างไปพิสูจน์เพื่อปฏิเสธความรับผิดของตนน่าจะเป็นธรรมมากกว่า ซึ่งก็สอดคล้องกับความเห็นของนักนิติศาสตร์หลายท่าน อาทิ ความเห็นของ ศาสตราจารย์ จอห์น จี เฟลมมิง (John G Flemming) ที่ได้ให้ความเห็นไว้ว่า “การที่กฎหมายกำหนดให้นายจ้างต้องรับผิดในผลแห่งละเมิดอันลูกจ้างได้ก่อขึ้น จะกระทำได้แต่เฉพาะกรณีที่การละเมิดนั้นเกิดขึ้นในทางการที่ว่าจ้าง ซึ่งเมื่อการกระทำโดยละเมิดเกิดขึ้นในทางการที่ว่าจ้างดังนี้แล้ว เหตุใดจึงไม่ให้นายจ้างรับผิดโดยลำพังเลย การที่ลูกจ้างปราศจากความระมัดระวังตามควรแก่กรณีจนเป็นเหตุให้เกิดละเมิดขึ้นนั้น น่าจะถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของภาวะการเสี่ยงภัยทางธุรกิจของนายจ้าง ซึ่งนายจ้างต้องรับผิดแต่ลำพังเช่นเดียวกันกับ การที่คลังสินค้าถูกไฟไหม้เสียหาย หรือธุรกิจการค้าของคนต้องประสบความล้มเหลวอย่างหนึ่งอย่างใด”

เมื่อเปรียบเทียบกับ กรณีความรับผิดของหน่วยงานของรัฐ ในกรณีที่เจ้าหน้าที่ได้กระทำละเมิดในการปฏิบัติหน้าที่ ได้มีบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 มาตรา 8 ซึ่งมีใจความว่า “ในกรณีที่หน่วยงานของรัฐต้องรับผิดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายเพื่อละเมิดของเจ้าหน้าที่ ให้หน่วยงานของรัฐมีสิทธิเรียกให้เจ้าหน้าที่ผู้ทำละเมิดชดใช้ค่าสินไหมทดแทนดังกล่าวแก่หน่วยงานของรัฐได้ ถ้าเจ้าหน้าที่ได้กระทำการนั้นไปด้วยความจงใจ หรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง” จากบทบัญญัติดังกล่าวจึงเห็นได้ว่า หากเป็นกรณีที่เจ้าหน้าที่ของรัฐได้กระทำละเมิด ในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่และความผิดนั้นได้เกิดขึ้น โดยความประมาทเลินเล่ออย่างธรรมดาแล้ว ผู้เสียหายจะฟ้องเจ้าหน้าที่ผู้นั้นไม่ได้ กรณีจึงน่าจะถือได้ว่าการกระทำละเมิดด้วยความประมาทเลินเล่อเจ้าหน้าที่ในการปฏิบัติหน้าที่นั้น พระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 มาตรา 8 นั้น เป็นบทบัญญัติที่ยกเว้นความรับผิดในทางแพ่งให้แก่เจ้าหน้าที่นั่นเอง โดยมีการให้เหตุผลว่าเนื่องจากเจ้าหน้าที่ในแต่ละตำแหน่งนั้นมีภาระหน้าที่มากขึ้น ในขณะที่เจ้าหน้าที่มีรายได้ไม่เป็นที่แน่นอน แต่ขึ้นอยู่กับความสามารถของแต่ละคน นอกจากนั้นความผิดพลาดที่เจ้าหน้าที่ก่อให้เกิดขึ้นนั้น อาจจะขึ้นอยู่กับระบบการบริหารขององค์กรภายในฝ่ายบริหารก็ได้ เพราะฉะนั้นรัฐจึงย่อมมีส่วนรับผิดชอบในผลเสียหายด้วยใน

ระดับหนึ่งเสมอ ดังนั้นการนำหลักกฎหมายเอกชนมาใช้จึงไม่เหมาะสม ซึ่งจะเท่ากับว่าการใช้สิทธิไล่เบี้ยของหน่วยงานของรัฐต่อการกระทำละเมิดของเจ้าหน้าที่ ในระหว่างปฏิบัติหน้าที่นั้นจะกระทำได้เฉพาะกรณีที่เจ้าหน้าที่จงใจ หรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงเท่านั้น แต่หากเป็นการประมาทเลินเล่ออย่างธรรมดาแล้ว หน่วยงานของรัฐไม่สามารถไล่เบี้ยแก่เจ้าหน้าที่ได้ นอกจากนี้แม้เจ้าหน้าที่ของรัฐจะกระทำละเมิดด้วยความจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงก็ตาม แต่การไล่เบี้ยของหน่วยงานของรัฐนั้นก็จะต้องคำนึงถึงความร้ายแรงแห่งการกระทำ และความเป็นธรรมในแต่ละกรณีประกอบด้วย ด้วยเหตุผลที่ว่าเพื่อให้เกิดความมั่นใจแก่เจ้าหน้าที่ในการปฏิบัติหน้าที่

นอกจากนั้น ในมาตรา 8 วรรคสาม ยังมีการบัญญัติในลักษณะที่ให้หน่วยงานของรัฐสามารถหักส่วนแห่งความรับผิดในการกระทำละเมิดของเจ้าหน้าที่ ที่ได้กระทำในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่และเป็นการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง เมื่อหน่วยงานของรัฐได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลผู้ที่ได้รับความเสียหายไปแล้วได้ โดยคำนึงถึงความผิดหรือความบกพร่องของหน่วยงานของรัฐ หรือระบบการดำเนินงานส่วนรวมด้วย

เมื่อพิจารณาถึงหลักการ การกำหนดความรับผิดใช้สิทธิไล่เบี้ย ของหน่วยงานของรัฐที่มีต่อเจ้าหน้าที่แล้ว จึงทำให้เห็นได้ว่าเป็นการเอื้อประโยชน์ให้แก่เจ้าหน้าที่เป็นอย่างมาก หากเทียบเคียงกับการกระทำละเมิดในกฎหมายเอกชนแล้วเห็นว่าไม่มีบทบัญญัติในลักษณะดังกล่าว ทั้งที่หลักการลักษณะของการกระทำละเมิดไม่แตกต่างกัน ดังนั้นหากนายจ้างชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายไปเท่าไร ก็สามารถไล่เบี้ยคืนจากลูกจ้างได้โดยไม่คำนึงว่างานที่ลูกจ้างได้กระทำให้แก่นายจ้างนั้นจะมีลักษณะเช่นใดก็ตาม

ดังนั้น ผู้ศึกษาจึงเห็นว่าเมื่อยังไม่มีกฎหมายเข้ามาควบคุม ความเสียหายอันเกิดขึ้นกับกิจการขนส่งของโดยสารยนต์อย่างมีประสิทธิภาพแล้ว การจะให้ลูกจ้างเข้ามาเป็นผู้รับผิดชอบภัยพิบัติที่เกิดขึ้นแต่โดยลำพัง โดยนายจ้างสามารถไล่เบี้ยเอาค่าสินไหมทดแทนที่จากแทนให้แก่บุคคลภายนอกไปก่อน และมาไล่เบี้ยเอาคืนภายหลังรถยนต์ประสบอุบัติเหตุแล้วนั้น จึงไม่น่าจะเป็นธรรมแก่ลูกจ้างเท่าที่ควร ทั้งยังเป็นช่องทางที่ทำให้นายจ้างขาดการดูแลเอาใจใส่ต่อระบบงานของตนเองเท่าที่ควร ในขณะที่งานที่ลูกจ้างกระทำให้แก่ตนนั้นอาจส่งผลกระทบต่อประชาชนได้อย่างใหญ่หลวง และตลอดเวลา

ดังนั้น การนำหลักการใช้สิทธิไล่เบี้ยตามพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 ที่บัญญัติให้ การใช้สิทธิไล่เบี้ยเจ้าหน้าที่ของรัฐ ในผลของการกระทำละเมิดในระหว่างปฏิบัติหน้าที่นั้น จะกระทำได้เฉพาะกรณีที่เจ้าหน้าที่ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงเท่านั้น มาใช้บังคับกับลูกจ้างในกิจการขนส่งทางบกโดยสารยนต์ น่าจะเป็นธรรมกับลูกจ้างซึ่งถือได้ว่าเป็นผู้ด้อยโอกาสในสังคมได้ดีกว่า ทั้งยังอาจเป็นมาตรการหนึ่งที่ทำให้

นายจ้างหันมาให้ความสนใจกับการบริหารงานกิจการขนส่งของตนเองอย่างจริงจัง หรือมีฉะนั้นก็ควรที่จะมีพระราชบัญญัติเพื่อกำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบ ของนายจ้างและลูกจ้างในกิจการขนส่งทางบกโดยรถยนต์เป็นการเฉพาะ โดยอาจใช้ชื่อว่า “พระราชบัญญัติความรับผิดชอบเพื่อความปลอดภัยอันเกิดจากกิจการขนส่งทางบกโดยรถยนต์ พ.ศ.....” โดยมีหลักการในการพิจารณาความรับผิดชอบของนายจ้าง เช่นเดียวกับกฎหมายของเยอรมัน StVG StraBenverkehrsgesetz (Road Traffic Act) ทั้งนี้ก็เพื่อกระตุ้นให้นายจ้างเล็งเห็นถึงความสำคัญของระบบการขนส่ง การบริหารการจัดการขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนการเข้ามามีส่วนร่วมในความปลอดภัยที่เกิดขึ้น

4.3 ภาระการพิสูจน์ (Legal Burden of Proof)

ถือเป็นเรื่องสำคัญที่คู่ความที่เกี่ยวข้องจะต้องปฏิบัติ ซึ่งโดยหลักกฎหมายทั่วไปแล้ว หากคู่ความฝ่ายใดมีภาระการพิสูจน์ข้อเท็จจริงในประเด็นข้อใดแล้ว หากคู่ความฝ่ายนั้นไม่นำพยานหลักฐานมาพิสูจน์ตามที่ของตน หรือนำพยานเข้าสืบไม่ได้มาตรฐานตามที่กฎหมายกำหนดไว้ในประเด็นนั้นๆ คู่ความฝ่ายนั้นก็จะแพ้ในประเด็นดังกล่าว ภาระการพิสูจน์ ตามหลักกฎหมายพยานหลักฐานของไทย ตรงกันกับของต่างประเทศที่ว่าหน้าที่ในการแสวงหาพยานหลักฐาน มาพิสูจน์ข้อเท็จจริงที่ได้แย้งกันในคดีนั้น เป็นหน้าที่ของคู่ความในคดี ไม่ใช่หน้าที่ของศาล เว้นแต่ศาลจะเห็นว่าเพื่อเป็นประโยชน์แห่งความยุติธรรม ศาลเองก็สามารถใช้อำนาจในการแสวงหาข้อเท็จจริงได้ ในฐานะที่ถือว่าเป็นพยานหลักฐานของศาลได้ ตามมาตรา 86 วรรค 3 มาตรา 142 (5) มาตรา 240 (2) (3)

ดังนั้นในการฟ้องร้องให้นายจ้างรับผิดชอบในการกระทำละเมิดของลูกจ้าง ในกรณีต่างๆไป ตาม ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ 425 นั้น โจทก์ยังคงต้องมีหน้าที่นำสืบว่าการกระทำของลูกจ้างนั้นเป็นละเมิด หรือ พิสูจน์ความผิดของลูกจ้าง เพื่อให้นายจ้างเข้าร่วมรับผิดชอบด้วย ซึ่งเท่ากับเป็นกรณีที่นายจ้างต้องมีได้มีส่วนผิดอยู่ด้วยนั่นเอง เพราะหากเป็นกรณีที่นายจ้างมีส่วนผิดอยู่ด้วยแล้ว กรณีจะเป็นไปตามมาตรา 420 หรือ มาตรา 432 และการที่นายจ้างจะต้องเข้าร่วมรับผิดชอบกับลูกจ้างตาม มาตรา 425 ดังกล่าวต้องปรากฏว่า การกระทำของลูกจ้างนั้นเป็นการกระทำละเมิดในทางหน้าที่ว่าจ้าง

ส่วนในความรับผิดชอบของลูกจ้างอันเกิดจากกิจการขนส่งทางบกโดยรถยนต์นั้น เป็นไปตามบทบัญญัติของมาตรา 437 ซึ่งถือเป็นข้อสันนิษฐานเด็ดขาด (Strict Liability) ที่กฎหมายบัญญัติให้ผู้ที่ทำหน้าที่ควบคุมดูแลยานพาหนะอันเคลื่อนด้วยกำลังเครื่องจักรกลนั้น จะต้องรับผิดชอบในความปลอดภัยที่เกิดขึ้น ซึ่งทำให้ภาระการพิสูจน์ซึ่งโดยทั่วไปแล้วตกอยู่กับโจทก์ กลายมาเป็นหน้าที่ของจำเลยหรือลูกจ้างที่ทำหน้าที่ควบคุมดูแลยานพาหนะที่จะต้องพิสูจน์ เพื่อให้ตนเองพ้นจากความรับ

คิด โดยสามารถพิสูจน์ได้เพียง 2 ประเด็นที่ว่า ผลแห่งการกระทำละเมิดนั้นเกิดขึ้นจากเหตุสุดวิสัย หรือ เป็นเพราะความผิดของผู้ต้องเสียหายนั่นเอง เท่านั้น ซึ่งหากลูกจ้างไม่สามารถพิสูจน์เพื่อ ปฏิเสธความรับผิดดังกล่าวได้ กฎหมายก็ถือว่าลูกจ้างเป็นผู้ผิดตามข้อสันนิษฐานของกฎหมาย ดังกล่าว ซึ่งเมื่อถือได้ว่าการกระทำละเมิดของลูกจ้างนั้นเป็นความผิด และลูกจ้างไม่สามารถพิสูจน์ เพื่อให้เข้าข้อสันนิษฐานดังกล่าวได้ นายจ้างจึงต้องร่วมรับผิดชอบร่วมกับลูกจ้างด้วย โดยไม่คำนึงว่าการ กระทำละเมิดที่ลูกจ้างได้ก่อขึ้นนั้นจะเกิดขึ้นจากความตั้งใจ หรือจงใจโดยมีเจตนาชั่วร้ายหรือไม่ก็ ตาม นายจ้างจะอ้างว่าลูกจ้างไม่มีอำนาจทำละเมิด หรือตนเองไม่ได้มอบอำนาจให้ลูกจ้างไปกระทำ ละเมิด ทั้งนี้เพื่อให้ตนเองพ้นจากความรับผิดไม่ได้ หากการกระทำละเมิดของลูกจ้างนั้นได้กระทำ ไปในทางการที่ว่าจ้างแล้วนายจ้างต้องรับผิดชอบ และความรับผิดของนายจ้างนี้เป็นความรับผิดร่วมกับ ลูกจ้างตามมาตรา 291 และนายจ้างมีสิทธิไล่เบี้ยลูกจ้างได้ในภายหลังตามมาตรา 296 และ มาตรา 426

สำหรับการฟ้องร้องให้นายจ้างต้องเข้ามารับผิดชอบในการกระทำละเมิดของลูกจ้างตาม ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 425 นั้น ผู้เสียหายยังคงต้องมีหน้าที่นำสืบพิสูจน์การ กระทำละเมิดของลูกจ้างอยู่ด้วยว่า การกระทำละเมิดที่ลูกจ้างได้กระทำนั้น เป็นการกระทำละเมิด ในขณะที่ทำการงานที่ว่าจ้าง ดังนั้นนายจ้างจึงต้องร่วมรับผิดชอบร่วมกับลูกจ้างด้วย ซึ่งนายจ้างจะ สามารถปฏิเสธความรับผิดได้เฉพาะกรณีที่อ้างว่าลูกจ้างได้กระทำละเมิด มิได้เป็นการกระทำใน ทางการที่ว่าจ้าง แต่เป็นการกระทำละเมิดในฐานะส่วนตัวของลูกจ้างเอง เพราะฉะนั้นนายจ้างจึงไม่ ต้องร่วมรับผิดชอบด้วย สำหรับในประเด็นที่ว่า ลูกจ้างกระทำละเมิดหรือไม่นั้น ผู้เสียหายจะได้รับ ประโยชน์จากข้อสันนิษฐานตามกฎหมายที่บัญญัติไว้ในมาตรา 437 วรรค 1 ประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์ ซึ่งถือว่าเป็นข้อสันนิษฐานเด็ดขาด (Strict Liability) ว่าลูกจ้างมีความผิด ดังนั้นผู้เสียหาย จึงได้รับประโยชน์จากข้อสันนิษฐานดังกล่าวตามกฎหมายที่บัญญัติไว้ มาตรา 84 วรรค 2 (2) ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง²⁵

สำหรับประเด็นในการกำหนดภาระการพิสูจน์ ในกรณีที่เป็นการเสียหายอันเกิดขึ้น แก่ยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล ผู้ศึกษาเห็นว่าน่าจะเป็นสิ่งที่ก่อภาระให้แก่ลูกจ้างอยู่ พอสมควร กล่าวคือ

เมื่อความรับผิดในมาตรา 437 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เป็นข้อสันนิษฐาน ความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict Liability) หรือ (Presumption without fault) ที่ให้ถือว่าผู้ฟ้อง

²⁵ ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความ มาตรา 84 วรรค 2 (2) ถ้ามีข้อสันนิษฐานไว้ในกฎหมายเป็นคุณ แก่ผู้ความฝ่ายใด คู่ความฝ่ายนั้นพิสูจน์แต่เพียงว่าตนได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขแห่งการที่ตนจะได้รับประโยชน์จากข้อ สันนิษฐานนั้นครบถ้วนแล้ว

ครอง หรือควบคุมดูแลยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลอยู่ในฐานะที่ยานพาหนะนั้นไปก่อความเสียหายให้แก่บุคคลภายนอก กฎหมายให้ถือว่าผู้ที่ครอบครอง หรือควบคุมดูแลอยู่ในขณะนั้นเป็นผู้ผิด โดยที่บทบัญญัติในมาตรา 437 นี้ ไม่ค้ำนึ่งว่าผู้ที่ทำหน้าที่ควบคุมดูแลอยู่ในขณะนั้นได้กระทำโดยจงใจ หรือประมาทเลินเล่อ หรือไม่ก็ตาม กล่าวคือ บทบัญญัติในมาตรา 437 นี้เป็นบทบัญญัติที่มีได้อาศัยการจงใจ หรือประมาทเลินเล่อ มาเป็นฐานในการพิจารณาความผิดของผู้กระทำแต่อย่างไร ผู้ที่ครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะจะปฏิเสธความรับผิดชอบได้แต่เพียงว่าผลแห่งการละเมิดนั้นเกิดขึ้นจากเหตุสุดวิสัย หรือเป็นความผิดของผู้ที่ต้องเสียหายนั้นเองเท่านั้น ซึ่งทำให้เกิดปัญหาที่ว่าหากผลของความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้น มิได้เกิดขึ้นเพราะความผิดของลูกจ้างที่ทำหน้าที่ควบคุม หรือดูแลยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักร ซึ่งอาจจะเกิดขึ้นจากสาเหตุใดก็ตาม เพียงแต่ลูกจ้างที่ทำให้ที่ควบคุมดูแลยานพาหนะในขณะที่เกิดเหตุดังกล่าว ไม่สามารถพิสูจน์เพื่อปฏิเสธความรับผิดชอบได้ หลักการในกฎหมายของมาตรา 437 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ก็ให้ถือว่าลูกจ้างที่ทำหน้าที่ควบคุมดูแลยานพาหนะเป็นผู้ผิด ซึ่งเป็นหน้าที่ของนายจ้างของลูกจ้างคนดังกล่าวจะต้องร่วมรับผิดชอบด้วย แต่เมื่อนายจ้างได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกไปเรียบร้อยแล้ว การที่นายจ้างมาไล่เบี้ยเอาที่ลูกจ้างตามมาตรา 426 ทั้งๆที่ลูกจ้างมิได้มีความผิด แต่ต้องรับผิดชอบเพราะเป็นไปตามข้อสันนิษฐานโดยเสียดขาดของกฎหมายนั้น ผู้ศึกษาเห็นว่าน่าจะไม่เป็นธรรมแก่ลูกจ้าง

นอกจากที่กล่าวมาข้างต้น ในประเด็นการฟ้องไล่เบี้ยในส่วนชดใช้ค่าสินไหมทดแทนความเสียหายให้แก่บุคคลภายนอกแล้ว แม้ความรับผิดชอบของนายจ้างในผลแห่งละเมิดที่ลูกจ้างได้กระทำไปในการที่จ้างนั้น กฎหมายจะได้บัญญัติให้นายจ้างต้องเข้ามาร่วมรับผิดชอบกับลูกจ้างชดใช้ค่าสินไหมทดแทนก็ตาม แต่กฎหมายก็ยังให้สิทธิแก่นายจ้างในอันที่จะไล่เบี้ย เอาค่าสินไหมทดแทนที่ได้จ่ายให้แก่บุคคลภายนอกไปคืนจากลูกจ้างได้ตามมาตรา 426 ซึ่งในการฟ้องร้องดำเนินคดีของนายจ้างนั้น หากลูกจ้างจะต่อสู้คดีเพื่อปฏิเสธการใช้สิทธิไล่เบี้ยของนายจ้าง การพิจารณาพิพากษาจึงต้องเป็นไปตามหลักทั่วไปคือ “ผู้ใดกล่าวอ้างข้อเท็จจริงใด ผู้นั้นต้องพิสูจน์” ดังนั้นการที่ลูกจ้างจะยกข้อต่อสู้ขึ้น เพื่อที่จะแสดงให้เห็นถึงความบกพร่องของชั้นตอนต่างๆ ที่อาจถือได้ว่าเป็นมูลเหตุที่ทำให้เกิดความเสียหายขึ้นก็คงเป็นไปตามหลักทั่วไปที่กำหนดให้ผู้ใดเป็นผู้กล่าวอ้างข้อเท็จจริงขึ้นจะต้องมีหน้าที่ในการพิสูจน์ แต่โดยสภาพความเป็นจริงแล้วคงเป็นไปได้ยากที่ลูกจ้างจะสามารถพิสูจน์เพื่อแสดงให้เห็นถึงความบกพร่อง ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของระบบบริหารการจัดการงานขนส่ง ความบกพร่องของรถยนต์ที่ใช้ในระหว่างการทำงานที่ว่าจ้าง เนื่องจากในการทำความเข้าใจถึงระบบการทำงาน ตลอดจนขั้นตอนในการสั่งการและ

วิธีการ เป็นเรื่องที่นายจ้างแต่เพียงฝ่ายเดียวที่ เป็นผู้ทราบและเข้าใจ การที่จะให้ลูกจ้างเข้าไปหา
ข้อเท็จจริงถึงปัญหาต่างๆ ดังกล่าวจึงเป็นเรื่องที่กระทำได้ยาก

ผู้ศึกษาจึงมีความเห็นว่า ควรนำหลักการที่เรียกว่า ข้อเท็จจริงที่อยู่ในความรู้เห็นของ
คู่ความฝ่ายใดแต่เพียงฝ่ายเดียว ควรให้คู่ความฝ่ายนั้นเป็นฝ่ายที่มีหน้าที่นำสืบข้อเท็จจริงนั้น หรือที่
เรียกว่า “Exclusive Knowledge” ด้วยเหตุผลที่ถือว่า ลูกจ้างเป็นเสมือนมือของนายจ้างที่ยื่นออกไป
เพื่อกระทำการตามที่ได้รับมอบหมาย ดังนั้น การกำหนดให้ภาระในการพิสูจน์เพื่อปฏิเสธความรับ
ผิดของนายจ้างนั้นตกอยู่กับนายจ้างเองที่จะต้องเป็นผู้พิสูจน์เพื่อให้พ้นจากความรับผิดอย่างเช่นใน
ระบบกฎหมายเยอรมันน่าจะเป็นธรรมแก่ลูกจ้างมากกว่า ทั้งยังไม่น่าจะกระทบต่อสภาพความเป็น
จริงในปัจจุบันที่นายจ้างจะได้รับการเยียวยาความเสียหายจากบริษัทประกันภัย โดยที่นายจ้างอาจจะ
ไม่ไล่เบียดกับลูกจ้างก็เป็นได้ ทั้งนี้ก็เป็นไปในลักษณะเดียวกับหลักเกณฑ์ที่บัญญัติไว้ใน
พระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 นั่นเอง

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

5.1 บทสรุป

เป็นที่ยอมรับกันว่ากิจการด้านขนส่งของโคจรยนต์เป็นกิจการที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาระบบเศรษฐกิจ และสังคมของชาติเป็นอย่างมาก สาเหตุประการหนึ่งอาจมาจากกิจการด้านขนส่งของโคจรยนต์นั้น มีต้นทุนในด้านการลงทุนในส่วนที่เกี่ยวกับการสร้างถนนหนทาง ที่สามารถขยายขอบเขตการให้บริการออกไปค่อนข้างต่ำกว่ากิจการขนส่งประเภทอื่น กล่าวคือ ปัจจัยในด้านโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถนน สะพาน สถานีขนส่งสินค้าชานเมือง ได้ถูกกำหนดและสร้างไว้เพื่อรองรับการขยายตัวของความเจริญตามนโยบายของรัฐอยู่ก่อนแล้ว ทำให้ผู้ประกอบการเดิมหรือผู้ประกอบการรายใหม่ไม่ต้องคอยกังวลในเรื่องดังกล่าว แต่จากการที่ผู้ประกอบการและรัฐมุ่งเน้นไปยังโครงสร้างพื้นฐานทางด้านวัตถุเพียงอย่างเดียว โดยมีได้คำนึงถึงปัจจัยในการบริหารงานและพัฒนานุเคราะห์ที่ทำหน้าที่เป็นผู้ขับเคลื่อนขนส่ง ทำให้เกิดปัญหาหลายประการ อันเป็นสาเหตุพื้นฐานที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งไม่ว่าจะเป็นเพราะการบริหารงานขนส่งภายในองค์กรที่ผิดพลาด การจัดการทางการเงินที่ไม่เหมาะสม รวมถึงการจัดการดูแลรักษารถที่ไม่มีประสิทธิภาพ ประกอบกับการนำหลักกฎหมายทั่วไปมาใช้บังคับกับกิจการขนส่งของโคจรยนต์ ทั้งที่งานขนส่งของโคจรยนต์เป็นงานที่ต้องเข้าไปเกี่ยวข้องและสามารถส่งผลกระทบต่อสาธารณะชนได้มากกว่ากิจการประเภทอื่น ในขณะที่วัฒนธรรมและขนบธรรมเนียมประเพณีของไทย ความสัมพันธ์ระหว่างนายจ้างและลูกจ้าง เป็นความสัมพันธ์ที่มีลักษณะเสมือนผู้มีพระคุณ ที่ลูกจ้างจะต้องคอยปฏิบัติตามคำสั่งของผู้บังคับบัญชาโดยที่ไม่มีอาจโต้แย้งหรือขัดขืนได้ ทำให้ในบางครั้งความบกพร่องภายในระบบการทำงานที่มีได้แสดงให้ปรากฏออกมาภายนอก จากการบริหารงานที่ผิดพลาดหรือจากการขาดประสบการณ์ของผู้บังคับบัญชาในการจัดระบบบริหารการทำงานที่เหมาะสม จึงอาจเป็นปัจจัยสำคัญในการก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น ดังเช่นที่ปรากฏเป็นข่าวในหลายครั้งที่ผ่านมา ซึ่งภายหลังการเกิดอุบัติเหตุการปรับใช้กฎหมายในลักษณะละเมิดซึ่งเป็นกฎหมายทั่วไปกับกำหนดให้เป็นความผิดของลูกจ้างเท่านั้น ซึ่งแม้กฎหมายจะระบุให้บุคคลภายนอกจะสามารถเรียกค่าสินไหมทดแทนความเสียหายจากนายจ้างได้ก็ตาม แต่กฎหมายก็ยังเปิดช่องทางให้นายจ้างสามารถไล่เบี้ยลูกจ้างได้ ในขณะที่การใช้สิทธิไล่เบี้ยของ

นายจ้างนั้นคำพิพากษาของศาลส่วนใหญ่ก็วินิจฉัยให้นายจ้างได้รับชดใช้เงินเต็มจำนวนอันน่าจะเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ผู้ประกอบการบางรายขาดการเอาใจใส่ต่อระบบการบริหารที่จำเป็น

เมื่อพิจารณาถึงหลักการ แนวคิด ทฤษฎีเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวพบว่า ความรับผิดชอบของนายจ้างอันเกิดขึ้นจากการกระทำของลูกจ้างในทางการที่จ้างนั้น เป็นความรับผิดชอบเพื่อการกระทำของผู้อื่น (Vicarious Liability) ที่มีหลักการและการให้ความหมายที่แตกต่างกันออกไปทั้งในประเทศที่ใช้ระบบกฎหมาย Common Law และประเทศที่ใช้ระบบกฎหมาย Civil Law กล่าวคือ

ในระบบกฎหมาย Common Law ได้อธิบายหลักการในการพิจารณาเรื่องความรับผิดชอบเพื่อการกระทำของผู้อื่นไว้ว่า จะต้องเป็นกรณีที่มีความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้น เป็นความเสียหายที่เป็นความผิดของลูกจ้างแต่โดยลำพัง โดยที่นายจ้างมิได้มีส่วนร่วมในการกระทำความผิดด้วยไม่ว่าจะโดยตรง หรือโดยปริยาย หรือกล่าวอีกนัยหนึ่ง เป็นความรับผิดชอบที่ตั้งอยู่บนพื้นฐานของความผิดของตัวลูกจ้างเอง มิได้ตั้งอยู่บนพื้นฐานของความผิดของนายจ้าง

ในระบบกฎหมาย Civil Law ประเทศเยอรมันได้ให้ความหมายในเรื่องความรับผิดชอบเพื่อการกระทำของผู้อื่นไว้ โดยถือว่าเป็นความรับผิดชอบที่ตั้งอยู่บนพื้นฐานความผิดของตัวนายจ้างเอง ในการจัดหาลูกจ้างที่มาทำงาน จัดหาเครื่องมือเครื่องใช้ในการทำงาน หรือ ความบกพร่องในการบังคับบัญชา ซึ่งแม้ลูกจ้างจะมีได้จงใจหรือประมาทเลินเล่อ หากนายจ้างได้กระทำไปในทางการที่จ้างแล้ว นายจ้างก็จะต้องรับผิดชอบหากพิสูจน์เพื่อเข้าข้อสันนิษฐานตามกฎหมายไม่ได้ ดังจะเห็นได้จากข้อความที่บัญญัติไว้ในมาตรา 831 จึงอาจกล่าวได้ว่าเป็นความรับผิดชอบเพื่อการกระทำของตัวนายจ้างเอง

ประเทศฝรั่งเศส เดิมได้ให้ความหมายในเรื่องความรับผิดชอบเพื่อการกระทำของผู้อื่นไว้ว่าเป็นความรับผิดชอบอันเกิดขึ้นจากข้อสันนิษฐาน “ความผิด” ในการเลือกลูกจ้าง (Culpa in e ligendo) ต่อมาได้มีการพัฒนาโดยถือว่า นายจ้างต้องรับผิดชอบถ้าเขาไม่สามารถควบคุมการกระทำของลูกจ้างได้ ซึ่งเท่ากับเป็นการพิจารณาความรับผิดชอบของนายจ้าง อันเนื่องมาจากการไม่สามารถควบคุมการกระทำของลูกจ้าง และการเลือกลูกจ้างที่เหมาะสมด้วย จนกระทั่งได้มีการนำทฤษฎีความรับผิดชอบแทน (Representative Theory) เข้ามาใช้โดยถือเสมือนว่า ลูกจ้างเป็นเสมือนมือของนายจ้างที่ยื่นออกไปที่นายจ้างจะต้องรับผิดชอบ และถือเป็นการเสี่ยงภัยที่นายจ้างได้รับประโยชน์จากการกระทำของลูกจ้างที่ก่อให้เกิดประโยชน์แก่ตน

ประเทศไทย ในส่วนที่เกี่ยวกับหลักการดังกล่าว ประเทศไทยได้ใช้หลักการการกำหนดความรับผิดชอบเพื่อการกระทำของผู้อื่นในลักษณะเช่นเดียวกับที่ใช้ในระบบกฎหมาย Common Law ที่ถือว่าความรับผิดชอบของนายจ้างนั้นเป็นความรับผิดชอบเพื่อการกระทำของลูกจ้าง กล่าวคือ จะต้องเป็นกรณีที่นายจ้างต้องมิได้เข้าไปมีส่วนร่วมในการกระทำความผิดของลูกจ้างเลย ไม่ว่าจะเป็นการ

กระทำโดยทางตรงหรือทางอ้อม ดังจะเห็นได้จากการที่ มาตรา 426 กำหนดให้นายจ้างสามารถไล่เบียดลูกจ้างในการกระทำละเมิดได้เมื่อนายจ้างได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกไปแล้ว ซึ่งหลักการดังกล่าวนี้ถือเป็นหลักการทั่วไป ซึ่งเมื่อนำมาปรับใช้กับกิจการขนส่งของโดยสารยนต์ที่สามารถสร้างความเสียหายให้แก่ประชาชนได้โดยตรงตลอดเวลา อาจไม่เหมาะสมกับสภาพความเป็นจริงที่เกิดขึ้น ในขณะที่การพัฒนากฎการในด้านการขนส่งของโดยสารยนต์ยังเป็นไปอย่างจำกัด

จากเหตุผลต่างๆตามที่กล่าวมาข้างต้น ทำให้เห็นได้ว่าความรับผิดเพื่อละเมิดอันเกิดจากการกระทำของผู้อื่น อาจแบ่งแยกความรับผิดออกได้เป็น 2 ลักษณะไม่ว่าจะเป็นกรณีความรับผิดของนายจ้างที่อยู่บนข้อสันนิษฐานความผิดของตัวนายจ้างเอง เช่นเดียวกับที่ใช้ในระบบกฎหมาย Civil Law หรือเป็นกรณีความรับผิดของนายจ้างที่อยู่บนพื้นฐานความผิดของตัวลูกจ้างเช่นเดียวกับที่ใช้ในระบบกฎหมาย Common Law การนำหลักการดังกล่าวมาใช้บังคับกับบทบัญญัติของกฎหมายจึงเป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมายนั่นเอง เห็นได้จากกรณีการกำหนด ความรับผิดของหน่วยงานของรัฐในการกระทำละเมิดของเจ้าหน้าที่ ที่ได้กระทำในระหว่างการปฏิบัติหน้าที่ ที่กฎหมายกำหนดให้ผู้เสียหายต้องฟ้องหน่วยงานของรัฐเป็นจำเลย แต่จะฟ้องเจ้าหน้าที่มิได้ ทำให้เห็นได้ว่าความรับผิดของหน่วยงานของรัฐเป็นความรับผิดที่อยู่บนพื้นฐานความผิดของตนเอง ซึ่งเป็นความรับผิดที่มีลักษณะเช่นเดียวกับหลักการ การกำหนดความรับผิดเพื่อการกระทำของผู้อื่นในกฎหมายแพ่งของเยอรมันและฝรั่งเศส ที่ถือว่าความรับผิดของนายจ้างนั้น เป็นความรับผิดที่ขึ้นอยู่กับข้อสันนิษฐานความผิดของตัวนายจ้างเอง ซึ่งหากนายจ้างไม่สามารถนำสืบเพื่อปฏิเสธความรับผิดของตนได้ ก็ต้องถือว่านายจ้างต้องเป็นผู้ผิด ส่งผลให้นายจ้างจำต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เสียหาย โดยที่นายจ้างไม่สามารถไล่เบียดจากนายลูกจ้างได้

สำหรับหลักการความรับผิดของนายจ้างในกิจการขนส่งของโดยสารยนต์ที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบัน ทำให้ถือว่าความผิดของลูกจ้างที่ได้กระทำละเมิดในทางการที่จ้างในการขนส่งของโดยสารยนต์นั้น เป็นความผิดของตัวลูกจ้างเอง เพียงแต่กฎหมายบัญญัติให้นายจ้างเข้ามาร่วมชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เสียหายแทนไปก่อน และให้นายจ้างสามารถไล่เบียดลูกจ้างได้ในภายหลังตามมาตรา 426 นั้น อาจไม่เป็นธรรมกับลูกจ้างเท่าที่ควร เพราะปัจจัยในการก่อให้เกิดความเสียหายนั้นอาจมิได้เกิดขึ้นมาจากการกระทำของลูกจ้างเสมอไป แต่อาจเกิดขึ้นจากปัจจัยอื่นๆทางฝ่ายนายจ้างก็เป็นได้ ไม่ว่าจะเป็นความผิดพลาดในเรื่องของการบริหารงานขนส่ง การจัดการ การดูแลรักษารถยนต์ ตลอดจนการให้การศึกษอบรมแก่บุคลากรที่ทำหน้าที่ขับรถ ก็อาจถือเป็นปัจจัยในความเสียหายที่เกิดขึ้นได้ ประกอบกับมาตรา 437 ของไทยก็ได้บัญญัติให้ความเสียหายที่เกิดขึ้นจากยานพาหนะเป็นความรับผิด ที่อยู่บนหลักข้อสันนิษฐานโดยเด็ดขาด โดยกำหนดให้เป็นความผิด

ของลูกจ้างที่เป็นผู้ทำหน้าที่ควบคุมดูแลยานพาหนะในขณะที่เกิดความเสียหาย ที่จะต้องพิสูจน์เพื่อ พิสูจน์ความรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้น การที่กฎหมายบัญญัติให้ความผิดที่เกิดขึ้นจาก ยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง เป็นความผิดโดยเคร่งครัดของลูกจ้างนั้น อาจจะไม่สามารถแก้ไข ปัญหาสำหรับเหตุแห่งการละเมิดที่เกิดขึ้นจากธุรกิจการขนส่งดังกล่าวได้ ทั้งยังไม่อาจถือได้ว่าเป็น ธรรมอย่างเพียงพอ สำหรับลูกจ้างที่ต้องอยู่ในสถานะภาพที่ต้องเชื่อฟังนายจ้างในฐานะ ผู้บังคับบัญชา

ดังนั้นการนำหลักการ การกำหนดความรับผิดของนายจ้างในกิจการขนส่งของโดย รถยนต์ ที่ให้ถือว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้น ถือว่าเป็นความผิดของนายจ้างที่ไม่สามารถควบคุม บังคับบัญชา อบรม คัดเลือกลูกจ้างที่เหมาะสมให้ทำหน้าที่ดังกล่าว อย่างเช่นหลักการที่บังคับใช้ใน ระบบกฎหมายของ Civil Law อาทิ ประมวลกฎหมายแพ่งของเยอรมัน น่าจะเป็นประโยชน์ทั้งต่อ ลูกจ้างที่ทำหน้าที่ในการขับรถยนต์และผู้เสียหาย ทั้งยังเป็นผลให้ผู้ประกอบการทั้งหลายหันมาให้ ความสนใจต่อระบบการบริหารงานขนส่งมากขึ้น หรือมิฉะนั้นก็สามารถกระทำได้ด้วยกรออก กฎหมายใหม่ที่กำหนดให้ความรับผิดที่เกิดขึ้นจากความเสียหาย อันเป็นผลมาจากการขนส่งของ โดยรถยนต์นั้น เป็นความรับผิดโดยเด็ดขาด ที่มีมาตรการในการกำหนดความรับผิด การให้ความ ค้ำครองทั้งลูกจ้างที่ทำหน้าที่ในการขับรถยนต์ และให้ความคุ้มครองผู้เสียหายที่ได้รับผลกระทบ เป็นการเฉพาะเช่นเดียวกับกฎหมายจราจรทางบกของเยอรมัน (Road Traffic Act) ที่ถือว่าเป็นความ รับผิดโดยเด็ดขาดของผู้ครอบครองซึ่งเป็นนายจ้าง

จากรูปแบบของการกำหนดความรับผิดของนายจ้างตามที่กล่าวมา ส่งผลถึงภาระการ พิสูจน์ในความเสียหายที่เกิดขึ้น กล่าวคือ หากความรับผิดที่เกิดขึ้นจากการกระทำละเมิดโดยทั่วไป การพิจารณาความผิดของผู้กระทำจะอยู่บนพื้นฐานของความผิด (Fault) ซึ่งผู้เสียหายจะต้องพิสูจน์ ถึงความจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้กระทำที่ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น ซึ่งหากผู้กระทำละเมิด เป็นลูกจ้างและได้กระทำให้เกิดความเสียหายขึ้น ในระหว่างทำการงานให้แก่ นายจ้าง การจะให้นายจ้างจะต้องเข้าร่วมรับผิดในความเสียหายดังกล่าว ผู้เสียหายก็จะต้องมีหน้าที่นำสืบถึง ความสัมพันธ์ระหว่างนายจ้างและลูกจ้าง รวมถึงตลอดถึงหน้าที่และลักษณะงานที่ลูกจ้างได้รับ มอบหมายในการทำงานด้วย แต่สำหรับในกรณีของความเสียหายที่เกิดขึ้นจากยานพาหนะอันเดิน ด้วยกำลังเครื่องจักรกลนั้น กฎหมายลักษณะละเมิดบัญญัติให้เป็นความผิดโดยเคร่งครัด (Strict Liability) ซึ่งผู้ครอบครอง หรือควบคุมดูแลยานพาหนะจะต้องด้วยข้อสันนิษฐานตามกฎหมาย ที่ ถือว่าเป็นความผิดของผู้ครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะนั้น ผู้ที่ทำหน้าที่ครอบครองหรือ ควบคุมดูแลจะพิสูจน์ได้แต่เพียงว่า ความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเป็นเพราะเหตุสุดวิสัย หรือเป็นเพราะ

ความคิดของผู้ที่ต้องเสียหายนั่นเอง ซึ่งหากผู้ควบคุมดูแลไม่สามารถพิสูจน์ตามข้อสันนิษฐานของกฎหมายดังกล่าวได้ กฎหมายก็ถือว่าผู้ควบคุมดูแลยานพาหนะในขณะนั้นเป็นผู้ผิด

จากเหตุผลของความรับผิดในกรณีทั้ง 2 ทำให้นายจ้างจะต้องเข้าร่วมรับผิดกับลูกจ้างได้ แต่เมื่อนายจ้างจะต้องเข้าร่วมรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นก็ตาม นายจ้างก็ยังสามารถไล่เบี่ยงในความเสียหายที่เกิดขึ้นได้ ตามมาตรา 426 และผลจากการฟ้องไล่เบี่ยงของนายจ้างดังกล่าวนี้เอง ทำให้ลูกจ้างประสบปัญหาในการยกข้อต่อสู้เป็นประเด็นในคดีเพื่อแสดงให้ศาลเห็นว่า การที่นายจ้างบกพร่องในเรื่องของการบริหารงาน การคัดเลือกลูกจ้าง ตลอดจนการขาดการดูแลเข้าใจใส่ต่ออุปกรณ์ต่างๆ อาจเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดการละเมิดขึ้น ซึ่งนายจ้างควรมีส่วนรับผิดชอบด้วย สาเหตุก็เพราะนายจ้างอยู่ในฐานะที่ทราบข้อมูลอยู่เพียงฝ่ายเดียว หรือที่เรียกว่า (Exclusive knowledge) การที่ลูกจ้างยกประเด็นขึ้นต่อสู้นายจ้าง ในคดีที่นายจ้างฟ้องไล่เบี่ยงลูกจ้าง จึงเท่ากับลูกจ้างยกข้อต่อสู้ขึ้นใหม่ ภาระการพิสูจน์ในประเด็นดังกล่าวจึงตกอยู่กับฝ่ายลูกจ้างที่จะต้องนำสืบซึ่งในทางปฏิบัติแล้วไม่อาจทำได้ ดังนั้นการให้ความรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งของโคจรยนต์ เป็นความคิดโดยเคร่งครัดกับฝ่ายนายจ้าง โดยที่นายจ้างจะต้องเป็นผู้พิสูจน์ให้ได้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้น เกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิดขึ้นเพราะความคิดของผู้เสียหายเอง ซึ่งมีลักษณะเช่นเดียวกับที่บัญญัติไว้ในกฎหมายจราจรของเยอรมัน StVG StraBenverkehrsgesetz (Road Traffic Act)

สำหรับการใช้สิทธิไล่เบี่ยงของนายจ้างในการกระทำละเมิดของลูกจ้าง ที่เกิดขึ้นในระหว่างทำางานที่จ้าง โดยทั่วไปนั้น เมื่อประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทย ถือหลักเกี่ยวกับความรับผิดเพื่อการกระทำของผู้อื่น (Vicarious Liability) ในเรื่องที่เกี่ยวข้องนายจ้างต่อการกระทำของลูกจ้างว่า เป็นความรับผิดที่นายจ้างจะต้องมิได้เข้าไปมีส่วนในการก่อให้เกิดการละเมิดขึ้น ดังนั้น ศาลจึงพิพากษาให้นายจ้างสามารถไล่เบี่ยงลูกจ้าง ได้จนเต็มจำนวนความเสียหาย ตลอดจนถึงดอกเบี้ยจากค่าเสียหายที่นายจ้างได้สูญเสียไปด้วย ยกเว้นเฉพาะแต่ค่าชดเชยธรรมเนียมเท่านั้นที่นายจ้างไม่สามารถไล่เบี่ยงลูกจ้างได้

การใช้สิทธิไล่เบี่ยงของนายจ้างตามหลักการทั่วไปที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน เมื่อนำมาปรับใช้กับกิจการขนส่งของโคจรยนต์แล้ว น่าจะเป็นการสร้างภาระให้แก่ลูกจ้างเป็นอย่างมาก ด้วยเหตุที่งานด้านขนส่งของโคจรยนต์นั้น โดยสภาพของความเป็นจริงแล้วมีปัจจัยหลายประการที่เข้ามาเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดการละเมิดขึ้นได้ ซึ่งอยู่เหนือการควบคุมของลูกจ้าง การนำหลักการไล่เบี่ยงที่ใช้ในพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 ที่กำหนดให้หน่วยงานของรัฐสามารถไล่เบี่ยงเจ้าหน้าที่แต่ต่อเมื่อ เจ้าหน้าที่นั้นกระทำความผิดในระหว่างปฏิบัติหน้าที่ และเป็นการกระทำโดยจงใจ หรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง มาใช้กับกรณีของลูกจ้างในกิจการขนส่งของ

ทางบกโดยรถยนต์แล้วน่าจะก่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่ลูกจ้าง ทั้งยังอีกวิธีการหนึ่งที่น่าจะทำให้ผู้ประกอบการหันมาให้ความสำคัญกับระบบการบริหารงานขนส่งมากขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

5.2 ข้อเสนอแนะ

ด้วยเหตุผลตามที่กล่าวมา ผู้เขียนจึงมีข้อเสนอแนะโดยแยกออกเป็น 2 แนวทางดังนี้

แนวทางที่ 1

1) ควรกำหนดให้ความรับผิดชอบที่เกิดขึ้นจากกิจการขนส่งของทางบกโดยรถยนต์เป็น ความรับผิดชอบที่มีลักษณะเฉพาะแตกต่างหากออกจากบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะละเมิดที่ถือเป็นหลักทั่วไป ทั้งนี้เพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่งทั้งหลายตระหนักถึงความ รับผิดชอบของตนเองต่อการกระทำของลูกจ้างที่อยู่ในบังคับบัญชาของตน อีกทั้งเพื่อเป็นการ กระตุ้นเตือนให้ผู้ประกอบการใส่ใจ และปรับตัวต่อการบริหาร ระบบการทำงาน และสภาพธุรกิจ ของตนให้ดีขึ้น มิใช่โยนความผิดไปให้ลูกจ้างแต่เพียงฝ่ายเดียว ด้วยการตรากฎหมายขึ้นเป็น รูปแบบของพระราชบัญญัติ ซึ่งอาจให้ชื่อว่า “พระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายอัน เกิดขึ้นจากการขนส่งของโดยรถยนต์ พ.ศ....” โดยมีกำหนดหลักเกณฑ์และเนื้อหาสาระดังนี้

(1) การให้คำนิยามความหมายของคำว่าลูกจ้างที่ทำหน้าที่ในการขนส่ง ให้ หมายความว่ารวมถึง ลูกจ้างที่ทำหน้าที่เกี่ยวเนื่องกับกิจการขนส่งด้วย นอกเหนือจากลูกจ้างที่ทำ หน้าที่ขับรถโดยเฉพาะ

(2) ความรับผิดชอบของ “ลูกจ้างที่ทำหน้าที่ในการขนส่งสินค้า” หากลูกจ้างได้กระทำใ้ บุคคลอื่นได้รับความเสียหายในระหว่างการปฏิบัติหน้าที่ที่มีได้เป็นการกระทำโดยจงใจหรือ ประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงแล้ว ผู้ที่ได้รับความเสียหายจะฟ้องลูกจ้างไม่ได้แต่ต้องฟ้องนายจ้าง แทน

(3) การใช้สิทธิไล่เบี้ยของนายจ้างจากการกระทำละเมิดของลูกจ้างในทางกรณีที่ว่า จ้างนั้น นายจ้างจะไล่เบี้ยลูกจ้างได้เฉพาะในกรณีที่ลูกจ้างกระทำให้เกิดความเสียหายแก่ บุคคลภายนอกในลักษณะที่เป็นการกระทำโดยจงใจ หรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงเท่านั้น หาก เป็นความประมาทเลินเล่ออย่างธรรมดา นายจ้างจะไล่เบี้ยลูกจ้างไม่ได้ อีกทั้งแม้ว่านายจ้างจะ สามารถไล่เบี้ยลูกจ้างอันเกิดจากการกระทำโดยจงใจ หรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงก็ตาม ก็ให้ นายจ้างคำนึงถึงความเป็นธรรมประกอบด้วย

(4) กำหนดให้หน้าที่นำสืบเพื่อใช้สิทธิไล่เบี้ยอันเกิดจากการกระทำของลูกจ้างนั้น เป็นหน้าที่ของนายจ้าง เพื่อพิสูจน์ถึงความจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของลูกจ้าง นายจ้างจะไม่ต้องรับผิดชอบเฉพาะกรณีที่ลูกจ้างมิได้กระทำในทางกรณีที่ว่าจ้าง

(5) ในส่วนของการควบคุมงานขนส่ง ในบทบัญญัติของกฎหมายดังกล่าวนี้ ควรกำหนดมาตรการเพื่อความปลอดภัยขึ้นใช้เป็นการเฉพาะ โดยรัฐบาลควรเข้ามามีบทบาทเพื่อช่วยเหลือผู้ประกอบการที่มีความตั้งใจที่จะปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด ด้วยการนำมาตรการทางภาษีมาใช้ในการนำอุปกรณ์ด้านความปลอดภัยมาใช้ในกิจการขนส่งของโดยรถยนต์ อาทิ

- การลดหย่อนภาษีแก่การนำเอาอุปกรณ์ตรวจสอบการขับขีรถยนต์ขนส่ง หรือที่เรียกว่า Techrograph หรือ การนำระบบ GPS (Global Position System) มาใช้

- มีการกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งของโดยรถยนต์ ต้องจัดให้มีผู้ตรวจสอบความปลอดภัย (Safety Inspector) หรือ เจ้าหน้าที่อุบัติเหตุ ขึ้นในองค์กรเพื่อตรวจสอบการใช้รถยนต์ ทั้งก่อนและหลังเสร็จภารกิจในการขนส่งในแต่ละเที่ยว อีกทั้งเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ลูกจ้างภายหลังรถยนต์ประสบอุบัติเหตุ หนึ่ง และเพื่อให้บทบัญญัติของกฎหมายตามที่ผู้ศึกษาเสนอแนะนี้ สามารถนำไปใช้ได้จริงในสภาพของการเปลี่ยนแปลงในทางธุรกิจที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน ผู้ศึกษาจึงขอเสนอแนะเพื่อให้ความรับผิดชอบของนายจ้างดังกล่าวนี้ ครอบคลุมถึงกิจการขนส่งของโดยรถจักรยานยนต์ด้วย

แนวทางที่ 2

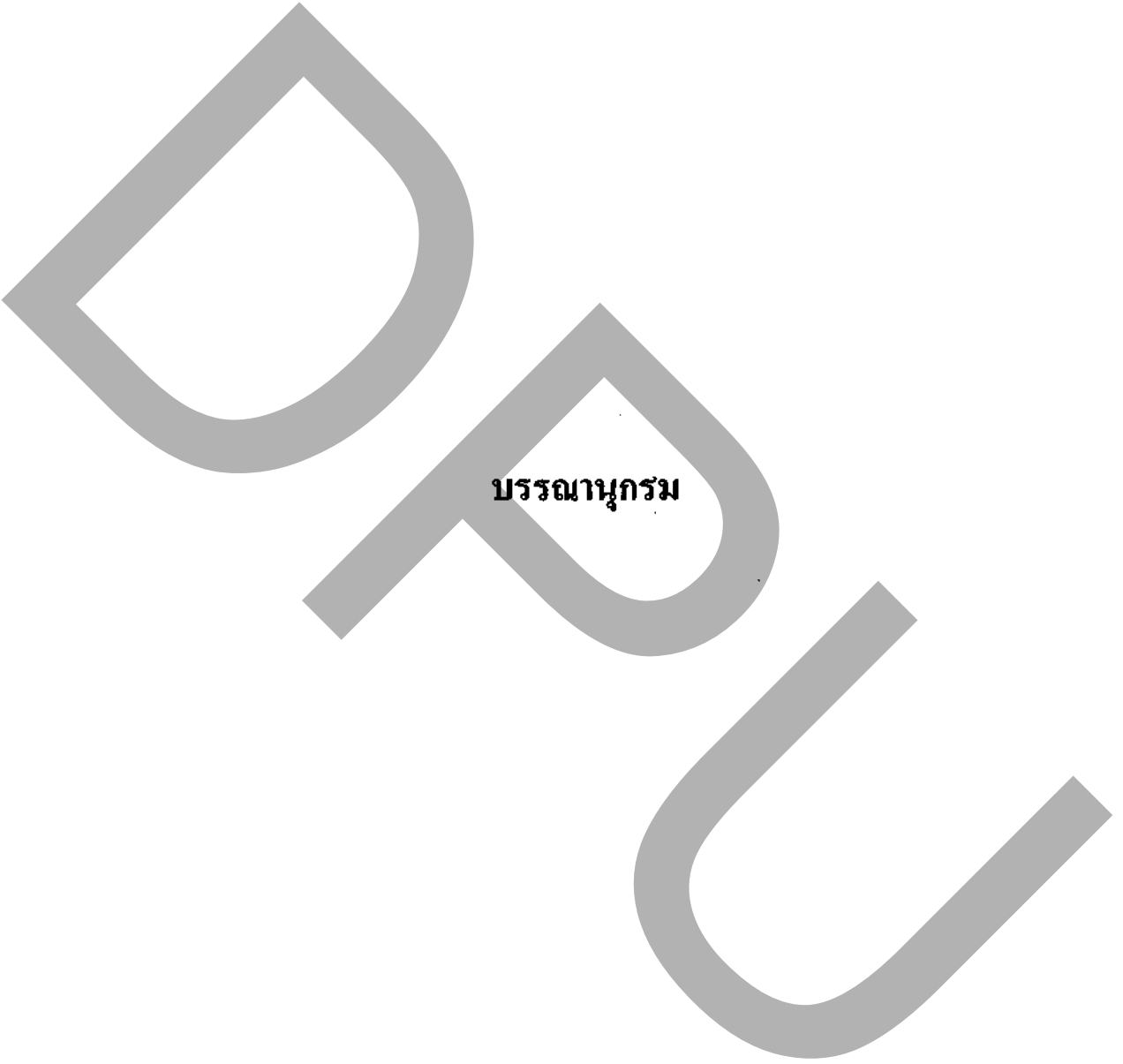
1) ควรปรับปรุงประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 425 โดยการเพิ่มเติม วรรคสอง ของมาตราดังกล่าว โดยใช้ถ้อยคำที่ว่า “หากผลแห่งละเมิดที่ลูกจ้างได้กระทำไปในการที่จ้างตามความในวรรคแรก เป็นการกระทำละเมิดในกิจการขนส่งของโดยรถยนต์ ให้นำบทบัญญัติในมาตรา 5 มาตรา 6 และมาตรา 7 แห่งพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 มาใช้บังคับกับการฟ้องร้อง”

2) ควรปรับปรุงประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 426 โดยการเพิ่มเติม วรรคสอง ของมาตราดังกล่าว โดยใช้ถ้อยคำที่ว่า “หากผลแห่งละเมิดที่ลูกจ้างได้กระทำไปในการที่จ้างตามความในวรรคแรก เป็นการกระทำละเมิดในกิจการขนส่งของโดยรถยนต์ ให้นำบทบัญญัติในมาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 มาใช้บังคับกับการใช้สิทธิเรียกร้องและการไล่เบี้ยลูกจ้าง อันเนื่องมาจากกิจการดังกล่าวด้วย”

จากแนวทางที่กล่าวมาข้างต้น จึงเห็นได้ว่าการนำหลักการ “ความรับผิดเพื่อการกระทำของผู้อื่น” Vicarious Liability ในระบบกฎหมาย Civil Law มาใช้บังคับ เพื่อกำหนดให้ความรับผิดชอบของนายจ้างอยู่บนพื้นฐานความรับผิดของนายจ้างเองอันเป็นผลสืบเนื่องมาจากความผิดพลาดซึ่งอาจเกิดขึ้นมาจากการคัดเลือกลูกจ้าง การขาดการอบรมสั่งสอน โดยถือเสมือนลูกจ้างเป็นมือของนายจ้างที่ยื่นออกไปนั่นเอง ผสมผสานเข้ากับมาตรการในการจัดระบบบริหารการขนส่งอย่างมี

ประสิทธิภาพ น่าจะเป็นหลักประกันให้แก่ประชาชนได้เป็นอย่างดี อีกทั้งควรถือว่าความเสียหายที่ลูกจ้างได้ก่อขึ้นในทางการที่จ้างเป็นความเสียหายในทางธุรกิจของผู้ประกอบการที่อาจเกิดขึ้นได้ตลอดเวลา ทั้งผลกระทบที่ผู้ประกอบการหรือนายจ้างได้รับนั้นก็สมควรโอนความรับผิดชอบให้แก่บริษัทประกันภัย หรือกองทุนทดแทนได้ ซึ่งเท่ากับว่าผู้ประกอบการก็มีได้รับผลกระทบจากมาตรการดังกล่าวแต่ประการใด

สำหรับผู้ศึกษานั้นเห็นว่า เพื่อให้เกิดประโยชน์ในการนำหลักเกณฑ์ดังกล่าวมาใช้กับกิจการขนส่งของโคจรยนต์ของไทย จึงเห็นควรแก้ไขบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 425 และมาตรา 426 ด้วยการเพิ่มวรรค 2 ของมาตราดังกล่าว เพื่อโยงหลักเกณฑ์ในเรื่องการฟ้องร้อง การใช้สิทธิไล่เบียด และการกำหนดค่าระงับการพิสูจน์ ตามพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 มาใช้กับกิจการขนส่งของโคจรยนต์น่าจะเป็นประโยชน์แก่ทั้งลูกจ้าง และผู้ที่ได้รับความเสียหายจากกิจการดังกล่าว



บรรณานุกรม

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

หนังสือ

- กรมการขนส่งทางบก. (2549). **ครบรอบ 60 ปี**. กรุงเทพฯ: กรมการขนส่งทางบก.
- กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน. 75 ปี. (2537). **แห่งความสัมพันธ์ไทยกับองค์กรแรงงานระหว่างประเทศ. กระทรวงแรงงานและสวัสดิการสังคม. (ม.ป.ศ.). กรุงเทพฯ: กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน.**
- เกียรติขจร วิจารณ์สวัสดิ์. (2546). **คำอธิบายกฎหมายอาญา ภาค 1. (พิมพ์ครั้งที่ 8).** กรุงเทพฯ: จีรรัชการพิมพ์.
- จิตติ ดิงศภัทย์. (2523). **ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 2 มาตรา 354 ถึง มาตรา 452 ว่าด้วยหนี้. (พิมพ์ครั้งที่ 4).** กรุงเทพฯ: ธรรมศาสตร์.
- จิตต์ เศรษฐบุตร. (2549). **หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด. (พิมพ์ครั้งที่ 5).** กรุงเทพฯ: ธรรมศาสตร์.
- จงจิตรถนอม คีตกุล, หม่อมเจ้า (ร.ศ. ๑๒๕-๑๒๗). **หนังสือแรกมีรอยนต 60 ปี.** กรุงเทพฯ: กรมการขนส่งทางบก.
- จรัญ ภัคตินากุล. (2549). **คำอธิบายกฎหมายลักษณะพยานหลักฐาน. (พิมพ์ครั้งที่ 2).** สำนักอบรมกฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา กรุงเทพฯ: จีรรัชการพิมพ์.
- ชาญชัย แสวงศักดิ์. (2541). **รวมคำอธิบายพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่.** กรุงเทพฯ: วิญญูชน.
- ธีระเดช รวิมงคล. (2548). **การขนส่งเบื้องต้น. (พิมพ์ครั้งที่ 10).** กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- ยงยุทธ เจริญรัตน์ และชัยสิทธิ์ หมายสุข. (2545). **วิธีชีวิตคนขับรถบรรทุก.** กรุงเทพฯ: เอ็ดดิสันเพรส โปรดักส์.
- ไพจิตร ปุญญพันธ์. (2507). **ความรับผิดในผลแห่งการละเมิดของลูกจ้าง. (พิมพ์ครั้งที่ 3).** อุบลราชธานี: โรงพิมพ์อีสานการพิมพ์.
- _____. (2525). **คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด. (พิมพ์ครั้งที่ 5).** กรุงเทพฯ: นิติบรรณการ.

- _____. (2546). คำสอนชั้นปริญญาโท: กฎหมายเปรียบเทียบไทยกับประมวลกฎหมายนานาประเทศ. (พิมพ์ครั้งที่ 4). กรุงเทพฯ : วิทยุชน.
- พจน์ ปุษปกคม. (2531). คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด. กรุงเทพฯ: กรุงเทพมหานครพิมพ์
- _____. (2510). ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด (ไทย ญี่ปุ่น เยอรมัน ฝรั่งเศส). พระนคร : โรงพิมพ์สำนักทำเนียบนายกรัฐมนตรี.
- เพ็ง เพ็งนิตติ. (2547). คำบรรยายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะละเมิด. (พิมพ์ครั้งที่ 11). กรุงเทพฯ: สำนักอบรมกฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา.
- _____. (2549). คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด พระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิด พ.ศ. 2539 และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง. (พิมพ์ครั้งที่ 5). กรุงเทพฯ: จีรรัชการพิมพ์.
- นัยนา เกิดวิชัย. (2540). คำอธิบายเรียงมาตรา พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. (พิมพ์ครั้งที่ 4). กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์พิทักษ์อักษร.
- ทวีเกียรติ มีนะกนิษฐ. (2549). กฎหมายอาญา หลักและปัญหา. (พิมพ์ครั้งที่ 7). กรุงเทพฯ: จีรรัชการพิมพ์.
- ธีระ ศรีธรรมรักษ์. (2547). กฎหมายแรงงาน. (พิมพ์ครั้งที่ 3). กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- สุขุม สุภนิตย์. (2532). คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะละเมิด. กรุงเทพฯ: นิติบรรณการ.
- สุมาลี วงษ์วิฑิต. (2548). กฎหมายว่าด้วยละเมิด จัดการงานนอกสั่ง ฝากมิควรรู้ได้. (พิมพ์ครั้งที่ 6). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. (2548). โครงการศึกษาเพื่อกำหนดยุทธศาสตร์เชิงรุกในการเปิดเสรีการค้าบริการสาขาการขนส่งทางถนน. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

บทความ

- ชัยวัฒน์ วงศ์วัฒนสานต์. (2529). “บันทึกเรื่อง ความรับผิดชอบทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ของรัฐ (เอกสารประกอบการพิจารณาคำร้องทุกข์ของนายวิชัย วิทยากุล).” วารสารกฎหมายปกครอง, 5, หน้า 275-283.
- ณรงค์ พหลเวชช์. (2544, กรกฎาคม-สิงหาคม). “จาก..ระเบียบความรับผิดชอบในทางแพ่ง สู่..พระราชบัญญัติและระเบียบความรับผิดชอบทางละเมิดของเจ้าหน้าที่.” วารสารกรมบัญชีกลาง, 42, 4, หน้า 61-77.
- พลประสิทธิ์ ฤทธิรักษา. (2540). “ข้อคิดพระราชบัญญัติความรับผิดชอบทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 ข้อจำกัดหรือปกป้องคุ้มครองใคร”. วารสารกรมบัญชีกลาง, 38, 2, หน้า 9-21.
- วรเจตน์ ภาคีรัตน์. (2545, กันยายน). “ความรับผิดชอบทางละเมิดของฝ่ายปกครองตาม COMMON LAW ในระบบกฎหมายอังกฤษ”. วารสารนิติศาสตร์, 32, 3, หน้า 555-581.
- วารสารกฎหมายปกครอง. (2538, ธันวาคม). “ความเป็นมาของ (2) ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดชอบทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ.....”. 38, 14, หน้า 40-44
- เสนีย์ ปราโมช.ม.ร.ว. (2510, มิถุนายน). “กฎหมายสมัยกรุงศรีอยุธยา”. คู่มือสาร, 14, 6, หน้า 37-69

เอกสารอื่นๆ

- กองกรรมการชำระประมวลกฎหมาย.คำแปลร่าง ป.พ.พ. บรรพว่าด้วยพันระกรรม, กันยายน 2464.
- เขมภูมิ ภูมิภาว. ออกเทศบัญญัติกฎหมายแห่งชั้นสูง. 29 มิ.ย. 2548. มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.
- ฝ่ายสถิติ กลุ่มวิชาการและวางแผน สำนักจัดระบบการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก. (2548). ข้อมูลสถิติ.
- สถานประกอบการขนส่งเอกชน. (2546). การปฏิบัติงานฝ่ายขนส่ง. ISO 9002.

หนังสือพิมพ์

เดลินิวส์. (2550, 21 มีนาคม). “ไฟไหม้-“ท้าว”มรณะสยง29ศพเผาทั้งเป็นผู้โดยสาร.”

เดลินิวส์. (2550, 4 พฤษภาคม). “ตายถึง 30 ศพจวกสภาพรณเกล้าไ้การดูแล.”

วิทยานิพนธ์

กลุ่ม อิศรพันธุ์. (2496). หลักรัฐไปว่าด้วยความรับผิดชอบทางละเมิด. วิทยานิพนธ์ปริญญา
มหาบัณฑิต สาขานิติศาสตร์. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

กิติกุล กิตติวโรดม. (2539). ความรับผิดชอบของรัฐตามพระราชบัญญัติความรับผิดชอบทางละเมิดของ
เจ้าหน้าที่. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต สาขานิติศาสตร์. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัย
รามคำแหง.

กนกศักดิ์ พ่วงลาภ. (2549). ความรับผิดชอบทางละเมิดของเจ้าหน้าที่: ศึกษากรณีการกระทำในการ
ปฏิบัติหน้าที่. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต สาขานิติศาสตร์. กรุงเทพฯ:
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

ณัฐกานต์ เหลืองสุภาพรกุล. (2548). ความรับผิดชอบของตัวการในการกระทำละเมิดของตัวแทน :
ศึกษากรณีการเกิดสัญญาตัวแทน. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต สาขานิติศาสตร์.
กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

เพชรน้อย สรรคบุรานุรักษ์. (2533). ความมิชอบด้วยกฎหมายในละเมิด : ศึกษาในแง่
ประวัติศาสตร์และหลักกฎหมายเปรียบเทียบ. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต
สาขานิติศาสตร์. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

สุนทร เล็กสกุลไชย. (2533). อิทธิพลเปรียบเทียบของนายจ้างที่มีต่อลูกจ้างในกรณีลูกจ้างกระทำละเมิด:
ศึกษาเชิงวิเคราะห์เชิงกฎหมายเปรียบเทียบ. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต
สาขานิติศาสตร์. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

สุจิน ชัยสุวรรณ. (2532). ความรับผิดชอบทางละเมิดของข้าราชการ. วิทยานิพนธ์ปริญญา
มหาบัณฑิต สาขานิติศาสตร์. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

สายสุตา นิงสถานนท์. (2525). ความรับผิดชอบเด็ดขาดในกฎหมายละเมิด. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต.
สาขานิติศาสตร์. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

- สุเทพ อุนหล้า. (2548). การกำหนดค่าสินไหมทดแทนในคดีละเมิดที่รัฐต้องรับผิดชอบ
บุคคลภายนอก. วิทยานิพนธ์ปริญญาโท สาขานิติศาสตร์. กรุงเทพฯ:
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ภัทรศักดิ์ วรรณแสง. (2529). ความรับผิดในความเสียหายซึ่งเกิดจากยานพาหนะอันดินด้วยกำลัง
เครื่องจักรกล. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต สาขานิติศาสตร์. กรุงเทพฯ:
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- วิชัย เอื้ออังกณากุล. (2523). อำนาจบังคับบัญชาของนายจ้าง. วิทยานิพนธ์ปริญญาโท สาขา
สาขานิติศาสตร์. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- วันชัย ศศิโรจน์. (2525). กฎหมายเกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายต่อบุคคลที่เกิดจาก
อุบัติเหตุจากยานพาหนะ. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต สาขานิติศาสตร์. กรุงเทพฯ:
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

กฎหมาย

- กรมร่างกฎหมาย.(ต.ค. 2467). “ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ พระพุทธศักราช 2466 บรรพ 1
และ 2 กับ อุทาหรณ์”.
- กรมร่างกฎหมาย. “ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ พระพุทธศักราช 2468 บรรพ 1 และ 2 กับ
อุทาหรณ์”.
- กฎกระทรวงฉบับที่ 12 (พ.ศ.2541).
ประมวลกฎหมายอาญา.
ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา.
ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์.
พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522.
พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522.
พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535.

ภาษาต่างประเทศ

BOOKS

Abdul Kadar, et al, **Business Law made simple, introduction to the law of tort.** (London: Heinemann, 1984).

John Salmond, **Jurisprudence, 12th ed.,** rev. (London : Sweet & Maxwell , 1969).

W.V.H. Roger, **Winfield & Jalowicz on tort, 11th ed,** rev (London : Sweet & Maxwell , 1963).

Paula Giliker and Silas Beckwith, **Tort** (London: Sweet & Maxwell, 2000).

Jean – Marie PONTIER, **Les services public,** (Paris: HACHETTE :1966).

John G Fleming, **The law of torts** (Sydney : The law book co.Ltd, 1971).

LAWS

The French civil code chapter II. Of Torts and Quasi – Torts.

The German civil code Twenty-Fifty Title Unlawful.

The Civil code of Japan chapter V unlawful act .

Convention 153((Shelved) Hours of Work and Rest Periods (Road Transport) Convention, 1939).

Recommendation 67(Shelved) Hours of Work and Rest Periods (Road Transport) Convention,
1939

Recommendation 82 (R82 Labour Inspection (Mining and Transport) Recommendation, 1947)

Council Regulation (EEC) No. 3820/85

Council Directive of 16 December 1976 on the minimum level of training for some road transport
driver (76/914/EEC)

Council of Logistics Management, United States of America.

ELECTRONIC SOURCES

ILO History. <http://www.ilo.org/ilolex/english/convdisp1.htm>.

Ministry of Labour. Decemle,7,2006, from http://www.mol.go.th/international_01.html.

Thailand ratified 14 Conventions..Retrieved. December 7, 2006, from<http://www.ilo.org/ilolex/cgi-lex/ratifce.pl?Thailand>.

International Labour Organization.,Internation Labour standards. Arpil, 14, 2006 form.

<http://www.ilo.org/ilolex/english/convdisp1.htm>.

Europe Information sources. Arpil, 14, 2006 form http://europa.eu/geninfo/info/index_en.htm.

Department for Transport . January 8,2007 form [http:// www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_roads/documents/page/dft_road_504982hcsp](http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_roads/documents/page/dft_road_504982hcsp).

National Transport Commission. February, 2, 2007 form <http://www.ntc.gov.au/>.

World Legal Information Institute. Nov, 14, 2007 from http://www.gesetze-im-internet.de/englisch_bgb/englisch_bgb.html#Section%20823.

The University of Texas at Austin School of Law Feb,20,2008 From http://www.utexas.edu/law/academics/centers/transnational/work_new/german/case.php?id=803.

StVG Straßenverkehrsgesetz**Road Traffic Act**

of 19 December 1952 [BGBl I., 837] (as amended)

Contents

I Traffic Rules sections 1–6d

II Liability sections 7–20

III Penalties and Administrative Fines sections 21–7

IV Central Traffic Register sections 28–30

II Liability**§ 7 Liability of the Keeper of a Vehicle**

(1) If in the course of the operation of a motor vehicle or a trailer, designed to be taken along with a vehicle, a person is killed, the body or the health of a person is injured or an object is damaged, the keeper of the motor vehicle is obliged to compensate the injured party for the damage resulting therefrom.

(2) The duty to compensate is excluded if the accident is caused by force majeure.

(3) If somebody uses the vehicle without the knowledge and consent of the keeper of the vehicle that person is liable to pay compensation for the damage in the place of the keeper; in addition the keeper himself remains liable to pay compensation if the use of the motor vehicle was facilitated by his negligence. The first sentence of this paragraph does not apply if the person using the vehicle was employed by the keeper for the purpose of operating the vehicle or if he was entrusted with the vehicle by the keeper. Sentences 1 and 2 are to be applied accordingly to the use of a trailer

§ 8 ExceptionsThe provisions of § 7 do not apply,

1. if the accident was caused by a motor vehicle which cannot travel on level ground at a higher speed than twenty kilometers per hour, or by a trailer connected to such a vehicle at the time of the accident,

2. if the injured person was operating the motor vehicle, or

3. if an object has been damaged which was being transported by the motor vehicle or by a trailer connected to it at the time of the accident, unless a person who is being transported is carrying the thing on him or takes it with him.

§ 8a Liability to Passengers in the Course of Commercial Transport of Persons

In the case of commercial transport of persons for remuneration, the duty of the keeper to compensate in accordance with § 7 because of the death or injury of persons transported cannot be either excluded or limited. The commercial character of a transport of persons is not excluded by the fact that the transport is performed by a body or institution governed by public law.

§ 9 Contributory Negligence of the Injured Party

If the injured party contributed to the damage by his negligence, § 254 BGB applies with the proviso that if an object was damaged, negligence on the part of the person exercising factual control over the object is treated as equivalent to negligence on the part of the injured party.

§ 10 Extent of Liability in the Case of Death

(1) In the case of death, damages to be paid comprise compensation for the expenses of an attempted cure and for the economic loss which the deceased has suffered because his earning capacity was destroyed or reduced during his illness or because his needs were increased. The person liable to pay damages must also reimburse the cost of the burial to the person responsible for it.

(2) If at the time of the injury the deceased stood in a relationship to a third party by virtue of which he was legally bound to maintain the latter, or might become so liable, and if as a result of the death the third party has lost the right to maintenance, the person liable to pay compensation

must pay damages to the third party to the extent that the deceased would have been liable to pay maintenance during the probable duration of his life. The duty to compensate arises even if the third party was conceived at the time of the injury, but had not yet been born.

§ 11 Extent of Liability in the Case of Injury to the Person

In the case of injury to the person or to health, the damages comprise compensation for the expenses of the cure and for the economic loss which the injured party suffered because his earning capacity was temporarily or permanently destroyed or reduced as a result of the injury or because his needs have increased. Equitable compensation in money can also be claimed for non-pecuniary loss.

§ 12 Maximum Amount of Liability

(1) The person who is bound to pay compensation is liable to pay

1. where one person was killed or injured, a lump sum of up to 600,000 euros or periodic payments of up to 36,000 euros per annum;

2. where several persons were killed or injured in the same event, notwithstanding the limits laid down in 1, a total lump sum of up to 3,000,000 euros or periodical payments of up to 180,000 euros per annum; this restriction does not however apply to a keeper of a motor vehicle who is under a duty to compensate in the case of commercial transport of persons for remuneration;

3. where an object was damaged, a sum of up to 300,000 euros, even if several objects are damaged in the same event.

(2) If the damages to be paid to several claimants involved in the same event exceed in total the maximum amount enumerated in 2., first part of the sentence, or in 3., the damages payable to each individual are reduced in proportion of the total in relation to the maximum amount.

§ 12a Dangerous Goods

(1) If dangerous goods are transported, the person bound to pay compensation is liable to pay

1. where several persons were killed or injured in the same event, notwithstanding the limits laid down in § 12 para 1 no 1, a total capital sum of up to 6,000,000 euros or periodic payments of up to 360,000 euros per annum,

2. where immovable objects are damaged, even if several objects are damaged in the same event, a sum of up to 6,000,000 euros, in so far as the damage is caused by the characteristics which make the transported goods dangerous. In other respects § 12 para 1 remains unaffected.

(2) Dangerous goods in the sense of this Act are substances and objects whose transport on the road is forbidden, or allowed only under certain conditions, in accordance with Appendices A and B to the European Convention of the 30th September 1957 on the International Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR) (reference omitted) in the version applying at that time.

(3) Paragraph 1 is not to be applied in the case of exempted transports of dangerous goods or transports in limited quantities within in the limits laid down in marginal number 10 011 of Annex B to the Convention mentioned in paragraph 2.

(4) Paragraph 1 is not to be applied when the damage on transport has arisen within a business in which dangerous goods are produced, treated, processed, stored, used or destroyed, in so far as the transport takes place on a self-contained site.

(5) § 12 para 2 applies accordingly.

§ 12b Armoured Caterpillar Vehicles

§§ 12 and 12a are not to be applied when damage is caused by the operation of an armoured caterpillar vehicle.

§ 13 Periodical Payments as Damages

(1) In the future, damages in respect of the loss or the reduction of earning capacity or because the needs of the injured party have increased as well as the damages due to a third party under § 10, para. 2, must be paid by way of periodical amounts.

(2) The provisions of § 843, II to IV of the BGB apply by way of analogy.

(3) If at the time when judgment was given for periodical payments the judgment debtor was not asked to give security, the person entitled to the payment may demand security nevertheless, if the circumstances of the judgment debtor have deteriorated considerably; in the same circumstances he can demand that the security fixed by the judgment should be increased.

§ 14 Period of Limitation

The period of limitation is determined by the analogous application of the rule of the Civil Code governing the limitation of actions in tort.

§ 15 Duty to Give Notice—Laches

The claimant for damages forfeits the rights granted by the provisions of this law, unless he had given notice of the accident to the person liable to pay compensation within six months after having ascertained the damage and the identity of the person liable to pay compensation. Forfeiture does not take place if the failure to give notice was due to circumstances for which the claimant for damages is not responsible or if the person liable to pay compensation has come to know of the accident by other means during the period set out above.

§ 16 Liability due to Other Legal Provisions

Any Federal provisions are unaffected according to which the keeper of a motor vehicle is more extensively liable for damage caused by the vehicle than according to the provisions of the present law or according to which another person is liable.

§ 17 Contribution among Several Persons Liable to Pay Compensation

(1) If damage is caused by several motor vehicles and if the keepers of the vehicles involved are bound by law to pay compensation to a third party, the liability to pay compensation of the keepers of the vehicles and the extent of the compensation to be paid as between themselves depends upon the circumstances, especially according to whether the damage has been caused predominantly by one or the other of the parties. The same applies to the liability of one of the keepers of the vehicles if the damage was caused to another keeper of a vehicle involved in the accident.

(2) If one of the keepers involved suffers the damage, the provisions of para. (1) apply accordingly for the liability among the keepers.

(3) The duty to compensate according to paras (1) and (2) is excluded if the accident was caused by an unavoidable event which is neither due to a defect in the construction of the vehicle or to the failure of its mechanism. An event is only deemed unavoidable if the keeper as well as the driver have applied that amount of care which is required in the light of the circumstances. The exclusion also applies for the owner of a vehicle who is not a keeper.

(4) The provisions of paras. (1) to (3) are to be applied accordingly if the damage is caused by a motor vehicle with connected trailer, by a motor vehicle and an animal, or by a motor vehicle and a train.

§ 18 Liability of the Driver to Pay Compensation

(1) In the circumstances covered by § 7 I, the driver of the motor vehicle is also liable to pay compensation in accordance with the provisions of §§ 8–15. No liability exists if the damage was not caused by the blameworthy conduct of the driver.

(2) The provisions of § 16 apply by way of analogy.

(3) If in the cases in § 17 the driver of a motor vehicle or trailers is also obliged to pay compensation for the damage, the provisions of § 17 are to be applied accordingly to this duty in his relationship with the keepers and drivers of the other motor vehicles involved, with the keeper or drivers of the trailer connected to another motor vehicle involved at the time of the accident, with the keeper of the animal or with the railway undertaking.

§ 19 (Abrogated.)

§ 20 Local Jurisdictions

Claims based on this Act fall also within the jurisdiction of the court of the district in which the event occurred which caused the damage.

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-นามสกุล
ประวัติการศึกษา

วรพงษ์ นธิทิพย์
2545 เนติบัณฑิตไทย สมัยที่ 55
สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา
2528 นิติศาสตร์บัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง
ทนายความ สำนักงาน นธิทิพย์ ทนายความ
อดีตผู้จัดการแผนกธุรการและกฎหมาย (ฝ่ายขนส่ง)

ตำแหน่งและสถานที่ทำงาน
ประสบการณ์