



มาตรการทางกฎหมายการประกันภัยกับอากาศยานไร้คนขับ

Legal measures regarding an insurance on Unmanned Aerial Vehicle

ประกายเพชร ธีระพัฒน์สกุล¹

สำนักวิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงราย

80 หมู่ 9 ถนนพหลโยธิน ตำบลบ้านดู่ อำเภอเมือง จังหวัดเชียงราย 57100

เมลติดต่อ: Prakhaipet.tee@crru.ac.th

Prakhaipet Theerapatsakul²

School of Law, ChinagraiRajabhat University

80 moo. 9 Paholyothin Rd., Muang District Chiang rai province 57100

เมลติดต่อ: niticrru@gmail.com

บทคัดย่อ

อากาศยานไร้คนขับเป็นเทคโนโลยีใหม่ที่เริ่มถูกนำมาใช้ประโยชน์ทั้งในการกิจทางทหารและเชิงพาณิชย์ และถือเป็นการขนส่งที่รวดเร็วที่สุดในปัจจุบัน เมื่อมีการนำอากาศยานไร้คนขับมาใช้มากยิ่งขึ้นย่อมอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุมากขึ้น ตามมาด้วย ซึ่งวิธีการเยียวยาความเสียหายทั้งทางชีวิต ร่างกายและอนามัย ที่เกิดขึ้นนั้นย่อมต้องอาศัยการประกันภัย เป็นเครื่องมือในการบรรเทาความเสียหายเหล่านั้น แต่อย่างไรก็ดี กฎเกณฑ์การประกันภัยของอากาศยานไร้คนขับนั้นมีเพียงหลักเกณฑ์เดียวซึ่งมีการวางกฎเกณฑ์ดังกล่าว ตามประกาศประกาศกรมการขนส่งทางอากาศ เรื่อง หลักเกณฑ์การพิจารณาคำขออนุญาตประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ ประกาศ ณ วันที่ 29 มีนาคม 2547 ซึ่งหลักเกณฑ์นั้นยังไม่เพียงพอและเหมาะสม ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับกฎเกณฑ์การคมนาคมทางบกนั้น มีหลักเกณฑ์ กำหนดประเภทรถที่ต้องทำประกันภัย, ผู้มีหน้าที่ในการทำประกันภัย, ผู้ที่ได้รับความคุ้มครองและ ค่าสินไหมทดแทน เป็นต้น

¹ อาจารย์พิเศษ

² Special Lecturer

ดังนั้น ประเทศไทยควรจะพัฒนากฎเกณฑ์การประกันภัยเกี่ยวกับอากาศยานไร้คนขับ ให้มีความทันสมัยและเป็นสากล ต่อไป

คำสำคัญ : การประกันภัย, อากาศยานไร้คนขับ

Abstract

This article seeks to study on legal measures regarding an insurance on Unmanned Aerial Vehicle(hereinafter: UAV). UAV is a new technology began to be used for both military and commercial applications. Which when the unmanned aircraft used more would cause more accidents. The way to remedy the damage through life, body and health occurred that would require insurance as a tool to mitigate those damages. Insurance rules of UAV has the only way in which the rules is Thailand Civil Aviation Committee regulation on air traffic, and ministerial regulation of Ministry of Transport on authorization and conditions of external controlled pilotless aircraft operation B.E.2558. However, such regulations are not explicit and inclusive enough. Compared with the rules of land transportation, there are rules determine the type of car insurance, Insured, Victims and Compensation, etc.

As a result, Thailand should develop insurance regulations for UAV modernization as international.

Keywords : Insurance, Unmanned aerial vehicle

1. บทนำ

ตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันสรรพสิ่งทั้งหลายบนโลกย่อมต้องประสบความเสี่ยงภัยทั้งจากธรรมชาติ จากมนุษย์ จากสภาพเศรษฐกิจสังคมและสภาพแวดล้อม มนุษย์ยังต้องคอยระมัดระวัง ช่วยเหลือกัน เพื่อบรรเทาความเสียหายเหล่านั้น จากความเสี่ยงภัยต่างๆ ซึ่งปัจจุบันได้มีการนำเทคโนโลยีต่างๆ มาพัฒนาการดำรงชีวิตความเป็นอยู่ของมนุษย์เพื่อความสะดวกและรวดเร็วขึ้น หลายๆ ด้าน ซึ่งหนึ่งในนั้น คือการพัฒนาด้านการคมนาคม การขนส่ง โดยมีกฎหมายเป็นส่วนที่ควบคุมให้เกิดความสงบเรียบร้อย อย่างไรก็ตามกฎหมายกลับไม่ได้พัฒนาไปอย่างรวดเร็วตามเทคโนโลยีนั้น ๆ การคมนาคมทางอากาศในปัจจุบัน มีความสำคัญเป็นอย่างมาก เพราะการคมนาคมทางอากาศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งอากาศยานนั้นถือเป็นการคมนาคมที่เร็วที่สุด สามารถตอบสนองต่อสภาพสังคม และเศรษฐกิจได้เป็นอย่างดี และอากาศยานยังแสดงออกซึ่งเอกลักษณ์และความทันสมัยของแต่ละประเทศด้วยดังจะเห็นได้จากการมีเทคโนโลยีที่ทันสมัยสามารถตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้บริการได้อย่างทันท่วงที และยิ่งไปกว่านั้นอากาศยานยังต้องจัดให้มีระบบรักษาความปลอดภัยเพื่อให้ผู้ให้บริการมีความมั่นใจกับความปลอดภัยตลอดการเดินทาง

สำหรับการคมนาคมทางอากาศนั้นมีการพัฒนามาตลอดโดยในระยะแรก มีท่าอากาศยานของประเทศไทยใช้ในกิจการทหารเป็นหลัก และได้เริ่มมีบทบาทในปี พ.ศ. 2462 มีการทดลองใช้อากาศยานบินนำผู้โดยสารไปรษณีย์ จากท่าอากาศยานดอนเมือง ไปสู่ที่จังหวัดจันทบุรีเป็นครั้งแรก หลังจากนั้นได้มีการบินเพื่อช่วยเหลือกรมไปรษณีย์โทรเลขในการรับส่งหนังสือ ทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2463 เป็นต้นมา และในปี พ.ศ. 2473 สายการบิน เคแอลเอ็ม รอยัล ดัตช์ แอร์ไลน์(KLM Royal Dutch Airline) ได้แวะลงที่ท่าอากาศยานดอนเมือง ซึ่งนับว่าเป็นสายการบินพาณิชย์ต่างประเทศสายแรกที่มาลงในประเทศไทย และกิจกรรมด้านการบินพลเรือนของประเทศไทย จึงได้มีการพัฒนาตามลำดับอย่างต่อเนื่อง

ต่อมาได้มีการพัฒนาอากาศยานไร้คนขับ (Unmanned Aerial Vehicle: UAV) ซึ่งใช้ในสงครามโลกครั้งที่ 1 และได้มีการคิดค้นพัฒนาอย่างรวดเร็วเพื่อใช้ประโยชน์ในด้านการทหาร เช่น การลาดตระเวนข่าวและการค้นหาเป้าหมาย เป็นต้น เพื่อปราศจากความเสี่ยงในการสูญเสียนักบิน จนกระทั่งปัจจุบันอากาศยานไร้คนขับมีการนำมาใช้ในด้านพลเรือนอย่างแพร่หลายมากขึ้น และพบว่า ตลาดของอากาศยานไร้คนขับมีมากกว่า 610 แบบทั่วโลก และมี

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมของอากาศยานไร้คนขับอีกกว่า 250 บริษัท ซึ่งคาดว่าจะเติบโตขึ้นไปอีกในอนาคต³

โดยตามคำจำกัดความจาก The U.S. Air Force Remotely Piloted Aircraft and Unmanned Aerial Vehicle Strategic Vision, 2005 ได้ให้คำจำกัดความของระบบอากาศยานไร้คนขับดังนี้ “Remote piloted aircraft” is synonymous with “remotely operated aircraft” and refers to larger unmanned systems such as the MQ-1 Predator and the RQ-4 Global Hawk that operate in controlled airspace. “Unmanned aerial vehicle” refers to systems such as the Raven and Pointer small unmanned systems that do not operate under positive air traffic control and may not require rated operators. The term “unmanned aircraft system” itself and is more commonplace.”

ตามความหมายภาษาไทยนั้น “อากาศยานไร้คนขับ” คืออากาศยานบังคับระยะไกล (Remotely Piloted Vehicle: RPV หรือ Remotely Piloted Vehicle Systems: RPVS) เป็นอากาศยานที่ไม่มีนักบินบังคับการบินบนอากาศยาน สามารถควบคุมจากระยะไกลผ่านเครือข่ายการสื่อสารโดยปกติจะออกแบบมาให้สามารถบังคับกลับมาได้ ซึ่งอากาศยานบังคับระยะไกลเป็นอากาศยานที่ขยายขนาดขึ้นจากเครื่องบินควบคุมระยะไกล (Remotely Controlled Plane) โดยทั่วไปอากาศยานบังคับระยะไกลมีการใช้ในทางทหารมาแล้วเป็นเวลานานเช่นอากาศยานเป้าหมายควบคุมด้วยวิทยุทางไกล (Target Drones) อากาศยานทดลอง (Test Aircraft) และอากาศยานลาดตระเวน (Reconnaissance Platforms) เป็นต้น

อากาศยานไร้คนขับ เริ่มมีการใช้ในเชิงพาณิชย์มากยิ่งขึ้น เช่น อังกฤษ⁴ รัสเซีย⁵ อินเดีย⁶ ได้มีการพัฒนาอากาศยานไร้คนขับให้สามารถส่งสินค้าประเภทอาหาร (พิซซ่า) ให้แก่ลูกค้า เพื่อลดต้นทุนและระยะเวลาในการขนส่ง นอกจากนี้ยังมีบริษัท อเมซอน ในประเทศสหรัฐอเมริกา

³ อภรณ์ พลเสน, *บทความพิเศษ: รู้จักอากาศยานไร้คนขับหรือยูเอวี (Unmanned Aerial Vehicle: UAV)*, สืบค้นเมื่อ 3 มกราคม 2559, จาก http://www.dti.or.th/page_bx.php?cid=24&cname=&cno=4308

⁴ Nbcnews online, *Domino's "DomiCopter" drone can deliver two large pepperonis*, (3 June 2013), Retrieved 20 February 2016, from <http://www.nbcnews.com/technology/dominos-domicopter-drone-can-deliver-two-large-pepperonis-6c10182466>

⁵ Nydailynews online, *Pie in the sky: Russian chain delivers pizza by drone*, (25 June 2014), Retrieved 20 February 2016, from <http://www.nydailynews.com/life-style/russian-chain-delivers-pizza-drone-article-1.1843441>

⁶ BBC News online, *India: Police investigate pizza deliveries by drone*, (23 May 2014), Retrieved 20 February 2016, from <http://www.bbc.com/news/blogs-news-from-elsewhere-27537120>

ได้มีการนำอากาศยานไร้คนขับมาทดลองบินส่งสินค้าที่มีการสั่งซื้อทางออนไลน์ (Online)⁷ และประเทศสิงคโปร์โดยหน่วยงานพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศแห่งชาติ (Info-communications Development Authority of Singapore: IDA) ได้นำอากาศยานไร้คนขับทดลองบิน เพื่อจัดส่งพัสดุภายใต้ความร่วมมือกับการไปรษณีย์สิงคโปร์ (SingaporePost)⁸ เป็นต้น สำหรับประเทศไทย กองทัพอากาศได้ชี้แจงว่า “คณะกรรมการยุทธศาสตร์เพื่อการฟื้นฟูและสร้างอนาคตประเทศ (กยอ.) มีการจัดงบประมาณเพื่อพัฒนาขีดความสามารถของอากาศยานไร้คนขับเป็นจำนวนเงิน 239.80 ล้านบาท”⁹

ถึงแม้ว่าการมีอากาศยานไร้คนขับนั้นจะเป็นการลดความสูญเสียอันเกิดจากคนขับ ซึ่งมนุษย์เป็นทรัพยากรสูงสุดและไม่อาจคิดคำนวณเป็นเงินได้ แต่อย่างไรก็ดีความเสี่ยงอันเกิดอันเกิดจากการใช้อากาศยานไร้คนขับนั้น ก็ยังอาจมีได้ เช่น ความเสียหายอันเกิดกับการขนส่งสินค้า หรือ มนุษย์, อุบัติเหตุอันเกิดกับอากาศยาน หรือความเสียหายที่อาจเกิดผลกระทบต่อบุคคลที่สาม เป็นต้น ซึ่งปัจจุบัน มีเพียง ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง หลักเกณฑ์การขออนุญาตและเงื่อนไขในการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินประเภทอากาศยานที่ควบคุมการบินจากภายนอก พ.ศ.2558 ได้กำหนดให้มีกรรมกรรมประกันภัย ซึ่งคุ้มครองความเสียหายอันเกิดแก่ร่างกาย ชีวิต ตลอดจนทรัพย์สินของบุคคลที่สามวงเงินประกันไม่ต่ำกว่าหนึ่งล้านบาทต่อครั้งเท่านั้น ซึ่งหากเปรียบเทียบกับรถยนต์แล้วมีกฎหมายหลายฉบับที่กำหนดทั้งการกำหนดค่าเสียหายเบื้องต้น การกำหนดจำนวนเงินเอาประกันภัยตามชนิด ประเภท และขนาดรถยนต์ เป็นต้น ซึ่งผู้เขียนจะได้กล่าวในส่วนต่อไป

ดังนั้น เมื่อมีการนำเทคโนโลยีอากาศยานไร้คนขับมาใช้มากขึ้นในประเทศไทย จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างครอบคลุมและเหมาะสมเป็นไปตามมาตรฐานสากล บทความนี้จึงมุ่งศึกษาวิเคราะห์กฎหมายการประกันภัยของอากาศยานไร้คนขับ โดยจะใช้หลักศึกษากฎหมาย การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ ต่อไป

⁷ กรุงเทพมหานคร, “อเมซอน” ทดลองใช้โดรนส่งสินค้า, (1 ธันวาคม 2558), สืบค้นเมื่อ 20 กุมภาพันธ์ 2559, จาก <http://www.bangkokbiznews.com/news/detail/676715>

⁸ AEC10NEWS, “สิงคโปร์” ทดสอบใช้ “โดรน” ส่งพัสดุถึงผลสนองการค้าออนไลน์, (12 ตุลาคม 2558), สืบค้นเมื่อ 20 กุมภาพันธ์ 2559, จาก <http://www.aec10news.com/อาเซียน/item/939-สิงคโปร์ทดสอบใช้โดรนส่งพัสดุถึงผลสนองการค้าออนไลน์>

⁹ ผู้จัดการออนไลน์, “คมนาคม” เตรียมออกกฎหมายควบคุมอากาศยานไร้คนขับ (UAV), (24 มิถุนายน 2556), สืบค้นเมื่อ 10 สิงหาคม 2556, จาก <http://www.manager.co.th/iBizChannel/ViewNews.aspx?NewsID=9560000076603>

2. การประกันภัย

ตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันสรรพสิ่งทั้งหลายบนโลกย่อมต้องประสบความเสี่ยงภัยทั้งจากธรรมชาติ จากมนุษย์ จากสภาพเศรษฐกิจสังคมและสภาพแวดล้อม มนุษย์ยังต้องคอยระมัดระวัง ช่วยเหลือกัน เพื่อบรรเทาความเสียหายเหล่านั้น จากความเสี่ยงภัยต่างๆ เหล่านี้จึงถือกำเนิดของการประกันภัย

ภัย (Perils) ในกรณีนี้หมายถึงสาเหตุที่ทำให้เกิดความเสียหาย โดยทั่วไปจำแนกได้เป็น 3 ประเภทใหญ่ ๆ ด้วยกันคือ

1) สาเหตุของความเสียหายที่เกิดจากธรรมชาติ (Natural Perils) เช่น ไฟไหม้ป่า ลมพายุ น้ำท่วม แผ่นดินไหว ภูเขาไฟระเบิด การได้รับเชื้อโรคมะเร็ง ฯลฯ

2) สาเหตุของความเสียหายที่เกิดจากการกระทำของมนุษย์ (Human Perils) ได้แก่ การลอบวางเพลิงเผาทรัพย์ การโจรกรรม การฆาตกรรม การฆ่าตัวตาย (อัตตวินิบาต) การจลาจล การประมาทเลินเล่อ ฯลฯ

3) สาเหตุของความเสียหายที่เกิดจากสภาพเศรษฐกิจหรือธุรกิจ (Economic or Business Perils) เช่น สภาวะเงินเฟ้อ-เงินฝืด ความเจริญก้าวหน้าทางเทคโนโลยี ซึ่งอาจให้ประสบปัญหาขาดทุน จนถึงขั้นต้องเลิกกิจการ เป็นต้น

ดังนั้น การประกันภัย หมายถึง การโอนความรับผิดชอบจากผู้ที่มีความเสี่ยงภัยไปยังบุคคลหนึ่งโดยบุคคลนั้นสัญญาว่า เมื่อมีภัยความเสียหายเกิดขึ้นตามที่ตกลงกันไว้ ผู้นั้นจะจ่ายค่าเสียหายให้ตามจำนวนที่รับประกัน และเพื่อแลกเปลี่ยนกับความรับผิดชอบอันนี้ ผู้ที่มีความเสี่ยงภัยตกลงจะส่งเงินจำนวนหนึ่งให้กับบุคคลนั้นเป็นเบี้ยประกันภัยความเสี่ยงภัย¹⁰

สำหรับกฎหมายว่าด้วยประกันภัยนั้น มีทั้งกฎหมายประกันภัยที่เป็นกฎหมายมหาชน ซึ่งมี 3 ฉบับ ได้แก่ พ.ร.บ.ประกันวินาศภัย พ.ศ.2535 ,พ.ร.บ. ประกันชีวิต พ.ศ.2535 และ พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 และกฎหมายเอกชน คือ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 20 กำหนดให้ศึกษาเฉพาะในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ตั้งแต่มาตรา 861 ถึง มาตรา 897 รวมทั้งสิ้น 37 มาตรา

¹⁰ ศาสตราจารย์ ไชยยศ เหมะรัชตะ,คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยประกันภัย : (กรุงเทพมหานคร:สำนักพิมพ์นิติธรรม;2556)หน้า3-4

นักวิชาการจึงแบ่งขอบเขตของการประกันภัยออกเป็น 2 ชนิดด้วยกัน คือ¹¹

1) การเสียหายเกี่ยวกับพลังในการหารายได้ (Damage to Earning Power)

ขอบเขตของการประกันภัยอันเกี่ยวกับการสูญเสียพลังในการหารายได้นี้หมายถึง ภัยอันตรายใดๆ ก็ตาม หากได้เกิดขึ้นแล้วทำให้สูญเสียพลังในการหารายได้ไปแล้ว การประกันภัย จะให้ความคุ้มครอง และ ผู้ที่ได้รับการสูญเสียก็จะได้รับการชดเชยค่าสูญเสีย นั้น ไม่ว่ารายได้ที่ สูญเสียนั้นจะอยู่ในรูปค่าแรงงาน ค่าเช่า กำไร หรือประโยชน์อื่นใดก็ตาม ซึ่งอาจเกิดขึ้นแก่

(1) การสูญเสียพลังงานในการหารายได้ของบุคคลธรรมดา (Natural Persons) ซึ่ง เกิดจากภพกรรม การเจ็บป่วย ความชรา อุบัติเหตุ หรือ การไม่มีงานทำ เป็นต้น ซึ่งย่อมทำให้ บุคคลต้องสูญเสียรายได้ที่ควรจะได้รับไป

(2) การสูญเสียพลังงานในการหารายได้ของธุรกิจ (Business) ซึ่งอาจเกิดจากไฟไหม้ น้ำท่วม พายุ การระเบิด แผ่นดินไหว และเหตุอื่นๆ สิ่งเหล่านี้ย่อมทำให้สถานประกอบธุรกิจ ได้รับความเสียหาย และทำให้รายได้ของธุรกิจนั้นต้องสูญเสียไป การสูญเสียดังกล่าวย่อมอยู่ใน ขอบเขตของการประกันการเสียหายในพลังงานการหารายได้ทั้งสิ้น

2) ความเสียหายเกี่ยวกับทรัพย์สิน (Damage to Property)

ความเสียหายเกี่ยวกับทรัพย์สิน ได้แก่ การที่ทรัพย์สินถูกทำลาย หรือเสียหายไปอัน เนื่องจากภัยต่างๆ ที่เกิดขึ้น ซึ่งอาจก่อให้เกิดความเสียหายโดยสิ้นเชิง หรือความเสียหายแต่ เพียงบางส่วนก็ได้ ความเสียหายเกี่ยวกับทรัพย์สินเกิดจาก

(1) ภัยโดยแท้ เช่น ไฟไหม้ แผ่นดินไหว พายุ การระเบิด เรืออัปปาง การจลาจล และ อุบัติเหตุต่างๆ ฯลฯ เป็นต้น

(2) การกระทำอันไม่สุจริต เช่น โจรกรรม การปลอมแปลงเอกสาร การลักยอก การ ขโมย ฯลฯ เป็นต้น

(3) การผิดนัดหรือผิดข้อตกลง เช่น ลูกหนี้ไม่ชำระหนี้ตามกำหนด หรือ ผู้รับเหมาก่อสร้างปฏิบัติการไม่เสร็จตามสัญญา

(4) การรับผิดชอบตามกฎหมาย เช่น นายจ้างต้องจ่ายเงินให้ลูกจ้างในกรณีถึงแก่ กรรม หรือบาดเจ็บ ทุพพลภาพ เนื่องจากการปฏิบัติงานตามหน้าที่ หรือบำเหน็จเมื่อครบ เกษียณอายุ เป็นต้น

¹¹ ประเสริฐ ประภาสะโนบล, **หลักการประกันภัย** ใน “ที่ระลึกในงานฌาปนกิจศพ คุณแม่เล็ก ประภาสะโนบล” (พระนคร : โรงพิมพ์ รร. จปร., 2514) หน้า 26

(5) ค่าใช้จ่ายที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต เช่น ค่ารักษาพยาบาลในกรณีเกิดเจ็บป่วย ในอนาคต ค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยนแปลงทางธุรกิจอันเนื่องจากไฟไหม้ เป็นต้น

2.1 ประวัติของการประกันภัยในต่างประเทศ

เมื่อราว 3 พันปีก่อนคริสต์ศักราช พ่อค้าชาวจีนได้คิดใช้หลักของการประกันภัยขึ้น โดยพ่อค้าเหล่านั้นได้ประกันต่อความเสียหายของสินค้าราคาแพงที่ขนส่งทางเรือตามลำน้ำแยงซีเกียง ภัยที่ประกันคือ ภัยจากหินใต้น้ำกระแสน้ำเชี่ยวในแม่น้ำ สินค้าดังกล่าวบางครั้งก็เป็นทรัพย์สินทั้งหมดที่พ่อค้ามีอยู่ เมื่อมีความกลัวต่อความหายนะ พ่อค้าจึงได้ประกันภัยไว้ โดยการกระจายโอกาสที่จะเกิดความหายนะออกไป เขาเหล่านั้นให้เหตุผลดังกล่าวว่า ถ้าเรือ 100 ลำ แต่ละลำบรรทุกสินค้า 100 ห่อ ได้เริ่มเดินทางที่ต้นกระแสน้ำเชี่ยว พ่อค้าจะกระจายความเสี่ยงภัย โดยในเรือแต่ละลำ พ่อค้าจะบรรทุกสินค้าของตนในเรือเพียงคนละ 1 ห่อต่อเรือ 1 ลำ จนครบ 100 ลำ การสูญเสียเรือ 1 ลำ จะทำให้พ่อค้าแต่ละคนสูญเสียสินค้าเพียงคนละ 1 ห่อเท่านั้น

จากการบันทึกไว้ในเรื่องของกำเนิดการประกันภัยนั้น ยังมีอีกทางหนึ่งว่า ชาวบาบิโลนซึ่งอาศัยอยู่ลุ่มแม่น้ำยูเฟรติสเมื่อประมาณห้าพันปีล่วงมาแล้ว ได้ผลิตสินค้าออกขาย และได้ส่งลูกจ้างหรือทาสของตนออกไปเร่ขายสินค้าตามเมืองต่างๆ ทาสหรือลูกจ้างของตนนี้ไม่มีส่วนได้เสียในกำไรที่เกิดขึ้นกับการขายสินค้าเหล่านั้นเลย และไม่มีอำนาจในการตกลงกับผู้ซื้อ นอกเหนือไปจากที่ได้รับคำสั่งจากนายของตนเท่านั้น พอการค้าเจริญขึ้น การทำงานของทาสหรือลูกจ้างก็เกิดความไม่สะดวก เนื่องจากขาดอำนาจต่าง ๆ ดังกล่าว การใช้ทาสหรือลูกจ้างก็เปลี่ยนไปเป็นใช้พ่อค้าเร่ (travelling sales-man) ซึ่งในสมัยนั้นเรียกว่า darmatha แปลว่าคนตีกลอง เป็นผู้รับสินค้าจากพ่อค้าไปจำหน่าย ยังเมืองต่าง ๆ พวกพ่อค้าเร่นี้ต้องมอบทรัพย์สินภรรยา และบุตรที่อยู่ทางบ้านให้พ่อค้าเป็นประกัน โดยมีสัญญากันว่ากำไรที่ได้รับนั้นพ่อค้าเร่ต้องแบ่งให้พ่อค้าเจ้าของสินค้าครึ่งหนึ่ง หากพ่อค้าเร่หนีหายไป หรือถูกโจรปล้นเอาสินค้าไปหมดบรรดาทรัพย์สินจะถูกพ่อค้าริบ และภรรยากับบุตรก็จะตกเป็นทาสไปด้วย เงื่อนไขดังกล่าวนี้เมื่อปฏิบัติไปเพียงเล็กน้อย บรรดาพ่อค้าเร่ก็ไม่พอใจจึงเกิดการแข็งข้อ ไม่ยอมรับเงื่อนไขอันเสียเปรียบนี้ และในที่สุดก็ตกลงเงื่อนไขใหม่ว่า ถ้าการสูญเสียสินค้าโดยมิใช่ความผิดของพ่อค้าเร่หรือพ่อค้าเร่มิได้เพิกเฉยต่อการป้องกันรักษาสินค้าอย่างเต็มที่แล้วให้ถือว่าพ่อค้าเร่ไม่มีความผิดพ่อค้าเจ้าของสินค้าจะริบทรัพย์สินบุตรภรรยาไม่ได้ ข้อตกลงนี้จึงได้ใช้ต่อมาอย่าง

แพร่หลายในการค้าสมัยนั้น นับได้ว่าข้อตกลงดังกล่าวเป็นการเริ่มต้นของการประกันภัยในสมัยโบราณ¹²

เหตุการณ์ต่าง ๆ ที่ถือว่าเป็นการเริ่มต้นของการประกันภัยในสมัยโบราณดังกล่าว คงเป็นวิธีการง่าย ๆ ปราศจากแบบแผนหรือระเบียบที่แน่นอน จนกระทั่งได้มีการจัดตั้งธุรกิจประกันภัยในรูปของบริษัทการค้าขึ้นเมื่อราว พ.ศ. 1853 ที่เมือง Flanders ในอิตาลี และในช่วงศตวรรษนั้น การค้าขายทางทะเลมีความสำคัญที่สุด ได้มีสัญญาประกันภัยฉบับแรกได้ถูกบันทึกไว้ปรากฏอยู่ สัญญาประกันภัยทางทะเลเกี่ยวกับสินค้าของเรือซานตาอาลา ที่เมืองเจนัวในปี พ.ศ. 1890 และในปี 2117 พระนางเอลิซาเบธแห่งประเทศอังกฤษได้ตรากฎหมายจัดตั้งหอประกันภัยขึ้นสำหรับขายกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเล ทำให้ธุรกิจประกันภัยของอังกฤษได้เจริญก้าวหน้าวิวัฒนาการเรื่อยมา เริ่มต้นแต่ดำเนินงานในรูปสำนักงานจนเป็นสมาคม สัญญาประกันภัยของอังกฤษฉบับแรกที่บันทึกไว้คือ “The Broke Sea Insurance Policy ” ซึ่งยังเก็บรักษาไว้ตั้งแต่ พ.ศ. 2190¹³

2.2 ประวัติของการประกันภัยในประเทศไทย

การประกันภัยในประเทศไทย มีขึ้นตั้งแต่สมัยรัตนโกสินทร์ ประมาณ พ.ศ.2368 สมัยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 3 พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ซึ่งทรงผนวชอยู่ ได้ทรงสั่งซื้อเครื่องพิมพ์จากประเทศอังกฤษ และโดยที่เกรงว่าจะเกิดความเสียหายขึ้นในระหว่างทาง จึงได้สั่งให้เอาเครื่องพิมพ์ดังกล่าวประกันภัยระหว่างการขนส่งในนามของพระองค์เอง

ซึ่งอาจกล่าวได้ว่าไทยได้รู้จักวิธีการประกันภัย หรือการประกันภัยทางขนส่งสินค้าของได้เริ่มตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 3 การประกันภัยที่ควรจะนับว่าเกิดขึ้นในประเทศไทยโดยตรงได้เริ่มจากสมัยรัชกาลที่ 4 เป็นต้นมา คือในรัชกาลนี้มีฝรั่งเศสเข้ามาตั้งห้างค้าขายมาก ห้างฝรั่งเศสเหล่านี้ปรากฏว่า บางห้างได้เป็นตัวแทนของบริษัทประกันภัยต่างประเทศด้วย เท่าที่ปรากฏมีดังนี้¹⁴

¹² ไชยวงศ์ สุชาติ, “ประวัติการประกันภัย” วารสารข่าวสารประกันภัย(1 มิถุนายน 2512): หน้า 28

¹³ เสริม สุขะ,ผู้แปล,การประกันภัย,(กรุงเทพมหานคร:โรงพิมพ์กรุงศิลป์,2520)หน้า 3

¹⁴ สมชาย ศิวะโกเศศ,“ความเป็นมาของกองประกันภัย”ชาวพาณิชย์ฉบับพิเศษ 20 สิงหาคม พ.ศ.2506 (สิงหาคม 2506) : 459

- 1) ห้างบอเนียว ซึ่งตั้งขึ้นเมื่อ พ.ศ.2399 เป็นตัวแทนของ Netherlands Indea Sea and Fire Insurance Company รับประกันทางทะเล และประกันอัคคีภัย กับเป็นตัวแทนของ North China Insurance Company
- 2) ห้างสก็อต ตั้งขึ้นเมื่อ พ.ศ.2399 เหมือนกัน เป็นตัวแทนของ Ocean Marine Insurance Company
- 3) ห้างบิกเกนแบ็ก ซึ่งตั้งขึ้นเมื่อ พ.ศ.2401 เป็นตัวแทนของ Colonial Sea and Fire Insurance Company

3.กฎหมายการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

ก่อนช่วงปฏิวัติอุตสาหกรรม ยานพาหนะของผู้คนในสมัยนั้น ยังคงอาศัยแรงของสัตว์ เช่น รถม้า หลังจากที่มีการปฏิวัติอุตสาหกรรม ได้มีการประยุกต์ใช้แรงดันไอน้ำมาขับเคลื่อนเป็น ยานพาหนะแบบใหม่ที่ไม่ต้องอาศัยแรงของสัตว์

ในปี ค.ศ. 1886 คาร์ล เบนซ์ (Karl Benz) วิศวกรชาวเยอรมันได้สร้างรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์เพลิงเผาไหม้คันแรกของโลกได้สำเร็จ (Benz Patent Motorwagen) โดยใช้โครงสร้างแบบลูกสูบเหมือนของเครื่องจักรไอน้ำ เพียงแต่ได้เพิ่มอุปกรณ์ที่จะเปลี่ยนเชื้อเพลิงในรูปของเหลวให้กลายเป็นก๊าซ และเพิ่มวาล์วไอดีไอดีเสีย ในรูปแบบของเครื่องยนต์ 4 จังหวะ ซึ่งถือเป็นจุดเริ่มต้นของรถยนต์ สำหรับประเทศไทยจากการศึกษาค้นคว้าจากเอกสารและหลักฐานต่าง ๆ¹⁵ สรุปได้ว่า รถยนต์คันแรกในประเทศไทยเป็นของจอมพลเจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรี (เจิม แสงชูโต) สั่งมาจากยุโรปเมื่อประมาณปี พ.ศ. 2422 - 2445 ใช้น้ำมันปิโตรเลียม ต้องจุดไฟ ลักษณะคล้ายเตาฟู่ รูปร่างคล้ายรถบดถนนมีที่นั่งสองแถวมีหลังคาเป็นปะรำ ล้อยางตัน ขึ้นสะพานไม่ไหวใช้การไม่ได้ ต่อมาจึงปล่อยทิ้งไว้จนกลายเป็นเศษเหล็กดังหลักฐานปรากฏอยู่ในศาสนสถานเดิม ภาควิชา 23 อันเป็นลายพระหัตถ์ของสมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมพระยาดำรงราชานุภาพซึ่งทรงมีโต้ตอบกับสมเด็จพระนครินทราบรมราชชนนี โดยได้กล่าวว่า จอมพลเจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรี (เจิม แสงชูโต) เป็นผู้ส่งรถยนต์เข้ามาในประเทศไทยเป็น คนแรก และขอคัดลายพระหัตถ์สมเด็จพระเจ้าฟ้ากรมพระยานริศรานุวัดติวงศ์ซึ่งมีไปกราบทูลสมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมพระยาดำรงราชานุภาพเรื่องรถยนต์ว่า

¹⁵ จาลอง ศาลิคุปต์, การเดินทางโดยสาธารณะในประเทศไทย, วารสารครบรอบปีที่ 51 ของบริษัทขนส่งจำกัด, กรุงเทพมหานคร, ศรีชัยการพิมพ์, 2524, น.40

“รถยนต์คันแรกที่เข้ามาในเมืองไทยดูเหมือนจะเป็นพระยาสุรศักดิ์ เอาเข้ามาครั้งไปยุโรปหรือไม่ ก็คงจะมีฝรั่งเอาเข้ามาแล้วเอามาขายให้เจ้าพระยาสุรศักดิ์ เป็นปกติของเจ้าพระยาสุรศักดิ์ที่ชอบของใหม่ๆ แปลกๆ เห็นจะซื้อไว้ ได้ยินเขาว่าใส่เกียร์ยากลั่นพ่น ลางที่ฝ่าพระบาทจะได้ทอดพระเนตรเห็นแล้วก็สูญหายไปคงเป็นอันใช้ไม่ได้ที่ใช้ได้จริงจึงจำได้ว่ากรมหลวงราชบุรีเอามาเป็นเหตุให้ซื้อรถยนต์คันขึ้นในเมืองไทย”

ต่อมา พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงเห็นคุณประโยชน์ของรถยนต์ว่า สะดวกรวดเร็วทันใจ ประกอบกับถนนหนทางในกรุงเทพฯ เพิ่มมากขึ้น พระองค์จึงทรงโปรดเกล้าฯ ให้ส่งรถยนต์เข้ามาอีก 10 คัน เพื่อพระราชทานแก่ พระบรมวงศานุวงศ์และเสนาบดีในวันเฉลิมพระชนมพรรษา และต่อมาภายหลังก็ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ส่งรถยนต์เข้ามาอีกเป็นจำนวนมาก¹⁶

3.1 พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์ พ.ศ.2535

ในปี พ.ศ. 2458 Mr.Nikola Tesla วิศวกรเครื่องกลและไฟฟ้า เกิดที่สาธารณรัฐโครเอเชีย (Croatia) และภายหลังได้รับสัญชาติอเมริกัน ได้เริ่มแนวคิดเกี่ยวกับกองบินอากาศยานไร้คนขับขึ้น¹⁷ ต่อมาในปี พ.ศ. 2459 ได้มีการสร้างอากาศยานไร้คนขับรุ่นแรกซึ่งเป็นเป้าฝึกทางอากาศ (Aerial Target) โดย Mr.Archibald Montgomery Low ผู้ซึ่งเป็นนักวิทยาศาสตร์และวิศวกรที่มีความเชี่ยวชาญด้านเครื่องบิน หลังจากนั้นอากาศยานไร้คนขับก็มีการพัฒนาอย่างแพร่หลายมากขึ้น¹⁸

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์ พ.ศ.2535 ได้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับ องค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ แบบและข้อความในกรมธรรม์ประกันภัยและอัตราเบี้ยประกันภัย ดังนี้

3.1.1 ประเภทที่ต้องทำประกันภัย

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์ พ.ศ.2535 บัญญัติว่า “มาตรา 7 ภายใต้บังคับมาตรา 8 เจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้เพื่อใช้ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยโดยประกันภัยกับบริษัท

¹⁶ เทพฐ ทองทับ, ยานยนต์ฉบับประวัติศาสตร์ยานยนต์ไทย, กรุงเทพมหานคร, โรงพิมพ์หน้าอักษรการพิมพ์, 2520, น.7

¹⁷ Siciliano, B., &Khatib, O., (Eds.), *Springer handbook of robotics*, (German: Springer, 2008), 1010.

¹⁸ Everett, H. R., &Toscano, M., *Unmanned system of world war I and II*, (MA: Massachusetts, 2015), 270.

จำนวนเงินเอาประกันภัย ให้กำหนดตามชนิด ประเภท และขนาดของรถ แต่ต้องไม่น้อยกว่าจำนวนเงินที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง

สำหรับรถที่เจ้าของรถได้จัดให้มีการประกันภัยความเสียหายต่อผู้ประสบภัย โดยเอาประกันภัยครอบคลุมความเสียหายต่อผู้ประสบภัยและทรัพย์สิน ตามชนิด ประเภท และขนาดของรถที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงแล้ว ไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยอีก

มาตรา 8 รถดังต่อไปนี้ไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7

(1) รถสำหรับเฉพาะองค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี พระรัชทายาท และรถสำหรับผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์

(2) รถของสำนักพระราชวังที่จดทะเบียนและมีเครื่องหมายตามระเบียบที่เลขาธิการพระราชวังกำหนด

(3) รถของกระทรวง ทบวง กรม เทศบาล องค์การบริหารส่วนจังหวัด สุขาภิบาล กรุงเทพมหานคร เมืองพัทยา และราชการส่วนท้องถิ่นที่เรียกชื่ออย่างอื่น และรถยนต์ทหารตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร

(4) รถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง”

จากกฎเกณฑ์ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์ พ.ศ.2535 มาตรา 7 และ มาตรา 8 จึงสามารถสรุปได้ว่า ที่ต้องทำประกันภัยตาม พ.ร.บ. ได้แก่รถทุกชนิดทุกประเภทตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหารและมีประเภทรถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องทำประกันภัย ตามมาตรา 8 คือ รถสำหรับเฉพาะองค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี พระรัชทายาท และรถสำหรับผู้สำเร็จราชการ แทนพระองค์,รถของสำนักพระราชวังที่จดทะเบียน และมีเครื่องหมายตามระเบียบที่เลขาธิการพระราชวัง กำหนด, รถของกระทรวง ทบวงกรม เทศบาล องค์การบริหารส่วนจังหวัด สุขาภิบาล กรุงเทพมหานคร เมืองพัทยา และส่วนราชการท้องถิ่นที่เรียกชื่ออย่างอื่น และรถยนต์และรถของหน่วยงานธุรการขององค์กรที่จัดตั้งขึ้นตามรัฐธรรมนูญ และหน่วยงานธุรการที่เป็นอิสระขององค์กรใดๆ ที่ระบุไว้ในรัฐธรรมนูญ

3.1.2 ผู้มีหน้าที่ในการทำประกันภัย

ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์ พ.ศ.2535มาตรา 7 ที่ได้กล่าวมาแล้วนั้นนอกเหนือจากจะกำหนด ประเภทของรถยนต์ที่จะต้องทำประกันภัยแล้วยังบัญญัติถึงผู้มีหน้าที่ในการทำประกันภัย ด้วย ดังนี้ “มาตรา 7 ภายใต้บังคับมาตรา 8 เจ้าของ

รถซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้เพื่อใช้ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยโดยประกันภัยกับบริษัท...” และ “มาตรา 37 เจ้าของรถผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท”

ดังนั้น จึงสรุปได้ว่า ผู้มีหน้าที่ต้องทำประกันภัยรถ ได้แก่ เจ้าของรถ ผู้ครอบครองรถในฐานะผู้เช่าซื้อรถ และผู้นำรถที่จดทะเบียนในต่างประเทศเข้ามาใช้ในประเทศ และหากกระทำการใดๆ เป็นการฝ่าฝืนไม่ทำประกันภัย พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 กฎหมายกำหนดโทษปรับไว้ไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท

3.1.3 ผู้ที่ได้รับความคุ้มครอง

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์ พ.ศ.2535 มาตรา 4 ได้ให้นิยามของ ผู้ประสบภัยดังนี้ “ในพระราชบัญญัตินี้ “ผู้ประสบภัย” หมายความว่า ผู้ซึ่งได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัยเนื่องจากอุบัติเหตุที่ใช้หรืออยู่ในทางหรือเนื่องจากสิ่งที่เป็นวัตถุหรือติดตั้งในรถนั้น และหมายความรวมถึงทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยซึ่งถึงแก่ความตายด้วย”

ดังนั้น จากนิยาม ของคำว่า ผู้ประสบภัย ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์ พ.ศ.2535 มาตรา 4 สรุปได้ว่า ผู้ที่ได้รับความคุ้มครองคือ ผู้ประสบภัยซึ่งประกอบไปด้วยประชาชนทุกคนที่ได้รับความเสียหายจากรถ ไม่ว่าจะเป็นผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารหรือบุคคลอื่นนอกเหนือจากนี้ที่ได้รับความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย ซึ่งนอกจาก พระราชพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์ พ.ศ.2535 จะได้บัญญัติ นิยามแล้วยังได้บัญญัติเกี่ยวกับ ความหมายของค่าเสียหายเบื้องต้น การกำหนดจำนวนเงินค่าเสียหาย ไว้ดังนี้

“มาตรา 4 ในพระราชบัญญัตินี้ “ค่าเสียหายเบื้องต้น” หมายความว่า ค่ารักษาพยาบาล ค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาล ค่าปลงศพ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการจัดการศพ รวมทั้งค่าเสียหายและค่าใช้จ่ายที่จำเป็นอย่างอื่นเพื่อบรรเทาความเดือดร้อนของผู้ประสบภัยในเบื้องต้น ทั้งนี้ ตามรายการและจำนวนเงินที่กำหนดในกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 20 วรรคสอง

มาตรา 20 เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ผู้ประสบภัยจากรถที่บริษัทได้รับประกันภัยไว้ ให้บริษัทจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยเมื่อได้รับคำร้องขอจากผู้ประสบภัย

ความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น การร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้น และการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการและอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 21 ในกรณีที่บริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 20 ให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวนที่ต้องจ่าย ให้ผู้ประสบภัยแจ้งการ ไม่ได้รับชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นหรือการได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นไม่ครบจำนวนจากบริษัทต่อ สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตามวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 22 การได้รับชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 20 ไม่ตัดสิทธิผู้ประสบภัยที่จะ เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพิ่มเติมตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์"

สำหรับการกำหนดเบี้ยประกันและการวิธีการจ่ายค่าเสียหายตามมาตรา 20 นั้น ผู้เขียน จะอธิบายไว้ในส่วนของกฎกระทรวงต่อไป

3.2 กฎกระทรวง

กฎกระทรวงที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยรถยนต์นั้น มีหลายฉบับ ผู้เขียนจึงขอ ยกตัวอย่าง กฎกระทรวงที่เกี่ยวข้องบางส่วน ดังนี้

3.2.1 กฎกระทรวง กำหนดจำนวนเงินเอาประกันภัยตามชนิด ประเภท และขนาดของรถ พ.ศ.2554

เนื่องจากความเสียหายที่เกิดขึ้นกับ ผู้ประสบภัยจากรถในบางกรณีมีผลกระทบต่อชีวิต และร่างกายของผู้ประสบภัย และยังมีผลให้ผู้ประสบภัย ต้องรับภาระในค่าเสียหายและ ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น รวมทั้งได้รับความเดือดร้อนในการดำรงชีวิตตามปกติ จึงมีการบัญญัติถึง จำนวนเงินเอาประกันภัยและการคุ้มครองค่าชดเชยรายวันให้กับผู้ประสบภัยที่พักรักษาตัวอยู่ ในโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาล เพื่อบรรเทาความเดือดร้อนและให้ผู้ประสบภัยที่ได้รับความเสียหายต่อชีวิต และร่างกายได้รับความคุ้มครองเพิ่มขึ้น ดังนี้

"ข้อ 3 จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น ให้เป็นไปตามต่อไปนี้

(1)จำนวนเท่าที่จ่ายจริงแต่ไม่เกินสามหมื่นบาท สำหรับความเสียหายต่อร่างกายตามข้อ 2(1) ในกรณีที่ผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายต่อร่างกายอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้ ให้มี สิทธิ ได้รับเงินค่าเสียหายเบื้องต้นจำนวนสามหมื่นห้าพันบาทด้วย

(ก) ตาบอด

(ข) หูหนวก

(ค) เป็นใบ้หรือเสียความสามารถในการพูด หรือลิ้นขาด

(ง) เสียอวัยวะสืบพันธุ์ หรือความสามารถสืบพันธุ์

(จ) เสียแขน ขา มือ เท้า หรือนิ้ว

(ฉ) เสียอวัยวะอื่นใด

(ซ) จิตพิการอย่างติดตัว

(ซ) ทุพพสภาพอย่างถาวร

3.2.2 กฎกระทรวง กำหนดจำนวนเงินเอาประกันภัยตามชนิด ประเภท และ ขนาดของรถ พ.ศ.2554

ข้อ 2 เจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้เพื่อใช้ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัย โดยมีจำนวนเงินเอาประกันภัยสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อครั้งดังต่อไปนี้

(1) ห้าล้านบาท สำหรับรถที่มีที่นั่งไม่เกินเจ็ดคนหรือรถบรรทุกผู้โดยสาร รวมทั้งผู้ขับขี่ไม่เกินเจ็ดคน

(2) สิบล้านบาท สำหรับรถที่มีที่นั่งเกินเจ็ดคนหรือรถบรรทุกผู้โดยสารรวมทั้งผู้ขับขี่เกินเจ็ดคน

ข้อ 3 ในการประกันภัยสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อครั้งตามข้อ 2 ให้มีจำนวนเงินเอาประกันภัยสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นสำหรับผู้ประสบภัยต่อราย ดังต่อไปนี้

(1) จำนวนเท่าที่จ่ายจริงแต่ไม่เกินห้าหมื่นบาทต่อราย สำหรับความเสียหายต่อร่างกายหรืออนามัย นอกจากกรณีตาม (2)

(2) จำนวนสองแสนบาทต่อราย สำหรับความเสียหายต่อร่างกายหรืออนามัยอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้

(ก) ตาบอด

(ข) หูหนวก

(ค) เป็นใบ้ หรือเสียความสามารถในการพูด หรือลิ้นขาด

(ง) เสียอวัยวะสืบพันธุ์ หรือความสามารถสืบพันธุ์

(จ) เสียแขน ขา มือ เท้า หรือนิ้ว

(ฉ) เสียอวัยวะอื่นใด

(ซ) จิตพิการอย่างติดตัว

(ซ) ทุพพสภาพอย่างถาวร

(3) จำนวนสองแสนบาทต่อราย สำหรับความเสียหายต่อชีวิต

(4) จำนวนสองแสนบาทต่อราย สำหรับความเสียหายตาม (1) ต่อมาได้รับความเสียหาย ตาม (2) หรือ (3) หรือทั้งตาม (2) และ (3)

ข้อ 4 นอกจากจำนวนเงินเอาประกันภัยตามข้อ 3 ให้มีส่วนการคุ้มครองค่าชดเชยรายวัน สำหรับผู้ประสบภัยที่พักรักษาตัวอยู่ในโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาล จำนวนวันละสองร้อยบาท สูงสุดไม่เกินยี่สิบวันต่ออุบัติเหตุแต่ละครั้ง เป็นความคุ้มครองที่เพิ่มขึ้น

ข้อ 5 ในกรณีที่ผู้ประสบภัยเป็นผู้ขับขี่และเป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบตามกฎหมายหรือไม่ผู้ได้รับผิดตามกฎหมายต่อผู้ขับขี่ที่ประสบภัยให้ผู้ประสบภัยที่เป็นผู้ขับขี่ได้รับเงินเอาประกันภัยเป็นจำนวนเท่ากับค่าเสียหายเบื้องต้นตามที่กำหนดในกฎกระทรวงซึ่งออกตามความในมาตรา 20 วรรคสอง

4. กฎหมายประกันภัยอากาศยาน

ในปี พ.ศ. 2458 Mr. Nikola Tesla วิศวกรเครื่องกลและไฟฟ้า เกิดที่สาธารณรัฐโครเอเชีย (Croatia) และภายหลังได้รับสัญชาติอเมริกัน ได้เริ่มแนวคิดเกี่ยวกับกองบินอากาศยานไร้คนขับขึ้น¹⁹ ต่อมาในปี พ.ศ. 2459 ได้มีการสร้างอากาศยานไร้คนขับรุ่นแรกซึ่งเป็นเป้าฝึกทางอากาศ (Aerial Target) โดย Mr. Archibald Montgomery Low ผู้ซึ่งเป็นนักวิทยาศาสตร์และวิศวกรที่มีความเชี่ยวชาญด้านเครื่องบิน หลังจากนั้นอากาศยานไร้คนขับก็มีการพัฒนาอย่างรวดเร็วหลายมากขึ้น²⁰ และมีการพัฒนามาโดยตลอด จนกระทั่งในช่วงปี พ.ศ. 2523 ภารกิจของอากาศยานไร้คนขับในยุคแรกมีวัตถุประสงค์เพื่อลาดตระเวนข่าว เนื่องจากอากาศยานไร้คนขับมีจุดเด่น คือปราศจากความเสี่ยงในการสูญเสียนักบิน ประหยัดงบประมาณในการผลิต ระบบไม่ซับซ้อน มีขนาดเล็ก ตรวจจับได้ยาก มีความคล่องตัวสูง และระยะเวลาในการบินไม่เป็นอุปสรรคต่อความเมื่อยล้าของนักบิน เพราะใช้นักบินภายนอก (External Pilot) ในเวลาต่อมาภารกิจต่าง ๆ จึงมีมากขึ้น เช่น การค้นหาเป้าหมาย (Target Acquisition) เพื่อชี้เป้า จนกระทั่งปี พ.ศ. 2533 อากาศยานไร้คนขับได้กลายเป็นเครื่องมือที่สำคัญในการสงครามทั้งในปัจจุบัน และอนาคต ทั้งนี้คุณสมบัติที่สำคัญอีกประการของอากาศยานไร้คนขับคือ สามารถเป็นเครื่องมือเฝ้าตรวจจากระยะไกลและส่งภาพกลับมายังผู้บังคับได้ในเวลาจริง (Real-time) หรือใกล้เคียงเวลาจริงมากที่สุด

ซึ่งในปัจจุบันอากาศยานไร้คนขับนอกเหนือจากใช้เฉพาะทางทหารแล้ว ยังมีการพัฒนานำไปใช้กับด้านพลเรือน และมีการพัฒนาขึ้นจนมีราคาถูกลง คุ่มค่าและเกิดการแพร่หลายอย่าง

¹⁹ Siciliano, B., & Khatib, O., (Eds.), *Springer handbook of robotics*, (German: Springer, 2008), 1010.

²⁰ Everett, H. R., & Toscano, M., *Unmanned system of world war I and II*, (MA: Massachusetts, 2015), 270.

มาก ซึ่งในปี พ.ศ. 2554 พบว่า ตลาดของอากาศยานไร้คนขับกำลังเป็นที่ต้องการมากกว่า 57 ประเทศ มีอากาศยานไร้คนขับมากกว่า 610 แบบทั่วโลกที่ใช้งานทั้งกิจการพลเรือนและกิจการทางทหาร และมีบริษัทที่เกี่ยวข้องกับภาคอุตสาหกรรมทางอากาศยานไร้คนขับอีกกว่า 250 บริษัท ซึ่งคาดว่าอุตสาหกรรมด้านอากาศยานไร้คนขับจะเติบโตและมีมูลค่ามากถึง 80,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปีพ.ศ. 2563

4.1 กฎกระทรวง ฉบับที่ 32 (พ.ศ. 2535) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ข้อ 3 มีกฎเกณฑ์ ดังนี้

“ผู้ขออนุญาตจะได้รับใบอนุญาตใช้อากาศยานส่วนบุคคล เมื่อ ”...(3) จัดให้มีการประกันภัย สำหรับความเสียหายที่จะเกิดขึ้นแก่ชีวิต ร่างกายตลอดจนทรัพย์สินของบุคคลที่สาม ตามเงื่อนไขในวงเงินประกันภัย ที่รับการอนุมัติจากกรมการบินพาณิชย์...”

4.2 ประกาศกรมการขนส่งทางอากาศ เรื่อง หลักเกณฑ์การพิจารณาคำขออนุญาตประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ ประกาศ ณ วันที่ 29 มีนาคม 2547 มีกฎเกณฑ์ไว้สำหรับอากาศยาน ดังนี้

4.2.1 แบบไม่ประจำ สำหรับความเสียหายอันเกิดแก่ร่างกาย ชีวิต ตลอดจนทรัพย์สินของบุคคลที่สาม วงเงินประกันไม่ต่ำกว่า 20 ล้านบาทต่อครั้ง และสำหรับผู้โดยสารไม่ต่ำกว่า 1 ล้านบาท ต่อคนและต้องต่ออายุกรมธรรม์ก่อนวันสิ้นสุดไม่น้อยกว่า 30 วัน

4.2.2 แบบไม่ประจำ (อากาศยานเครื่องยนต์เดียวแบบลูกสูบ) สำหรับความเสียหายอันเกิดแก่ร่างกาย ชีวิต ตลอดจนทรัพย์สินของบุคคลที่สาม วงเงินประกันไม่ต่ำกว่า 15 ล้านบาทต่อครั้ง และสำหรับผู้โดยสารไม่ต่ำกว่า 1 ล้านบาทต่อคนและต้องต่ออายุกรมธรรม์ก่อนวันสิ้นสุดไม่น้อยกว่า 30 วัน

4.2.3 แบบประจำสำหรับความเสียหายอันเกิดแก่ร่างกาย ชีวิต ตลอดจนทรัพย์สินของบุคคลที่สาม วงเงินประกันไม่ต่ำกว่า 5000 ล้านบาทต่อครั้ง และสำหรับผู้โดยสารไม่ต่ำกว่า 2 ล้านบาทต่อคนต่อครั้ง และต้องต่ออายุกรมธรรม์ก่อนวันสิ้นสุดไม่น้อยกว่า 30 วัน ผู้ประกอบการต้องปฏิบัติตามคู่มือปฏิบัติการบิน (FLIGHT OPERATION MANUAL) และคู่มือการซ่อมบำรุง (GENERAL MAINTENANCE MANUAL) ซึ่งจะต้องได้รับความเห็นชอบจากกรมการขนส่งทางอากาศก่อนได้รับการอนุญาตให้ทำการบิน²¹

²¹ ประกาศกรมการขนส่งทางอากาศ เรื่อง หลักเกณฑ์การพิจารณาคำขออนุญาตประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ ประกาศ ณ วันที่ 29 มีนาคม 2547

4.3 ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่องหลักเกณฑ์การขออนุญาตและเงื่อนไขในการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ประเภทอากาศยานที่ควบคุมการบินจากภายนอก พ.ศ.2558

กฎเกณฑ์การประกันภัยอันเกี่ยวเนื่องกับอากาศยานไร้คนขับ นั้นมีเพียงประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่องหลักเกณฑ์การขออนุญาตและเงื่อนไขในการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ประเภทอากาศยานที่ควบคุมการบินจากภายนอก พ.ศ.2558 ซึ่งมีสาระสำคัญเพียงประการเดียว คือ ผู้บังคับหรือปล่อยอากาศยาน ที่มีน้ำหนัก 2 กิโลกรัม แต่ไม่เกิน 25 กิโลกรัม ที่ใช้วัตถุประสงค์ในการเล่นเป็นงานอดิเรก เพื่อความบันเทิงหรือเพื่อการกีฬา ต้องยื่นคำขอขึ้นทะเบียนต่ออธิบดีพร้อมด้วยเอกสารและหลักฐานแสดงรายละเอียด ซึ่งมีการกำหนดให้ แสดงสำเนากรมธรรม์ประกันภัย ซึ่งคุ้มครองความเสียหายอันเกิดแก่ร่างกาย ชีวิต ตลอดจนทรัพย์สินของบุคคลที่สาม วงเงินไม่ต่ำกว่าหนึ่งล้านบาทต่อครั้ง เท่านั้น

จากกฎเกณฑ์การประกันภัยเกี่ยวกับอากาศยาน พบว่า อากาศยานที่มีคนขับได้มีการกำหนดรายละเอียด ประเภท ของการคุ้มครอง ทั้งแบบแบบไม่ประจำ, แบบไม่ประจำ (อากาศยานเครื่องยนต์เดียวแบบลูกสูบ) และ แบบประจำ แต่อากาศยานไร้คนขับมีกฎเกณฑ์เพียงหลักการเดียวคือ อากาศยานมีน้ำหนัก 2 กิโลกรัม แต่ไม่เกิน 25 กิโลกรัม ต้องทำประกันคุ้มครองความเสียหายอันเกิดแก่ร่างกาย ชีวิต ตลอดจนทรัพย์สินของบุคคลที่สาม วงเงินไม่ต่ำกว่าหนึ่งล้านบาทต่อครั้งเท่านั้น

5. บทสรุปและข้อเสนอแนะ

ปัจจุบัน มีการคมนาคมขนส่งมากขึ้น ทั้งทางบก ทางอากาศ โดยการขนส่งทั้งอากาศนั้นเป็นการขนส่งที่รวดเร็วที่สุดและ มีการพัฒนาอย่างยิ่งโดยเฉพาะการลดภัยความเสี่ยงอันเนื่องจากการสูญเสียมนุษย์ผู้เป็นคนขับ ซึ่งเป็นทรัพยากรที่ไม่อาจประเมินเป็นเงินได้ แต่อย่างไรก็ดีกฎหมาย ซึ่งเป็นเครื่องมือในการควบคุม จัดระเบียบ เพื่อให้ใช้เทคโนโลยีไปในทางที่ถูกต้องนั้นหาได้มีการพัฒนาตามเทคโนโลยีได้ไม่ ดังที่ผู้เขียนได้กล่าวไว้ข้างต้นไปแล้วว่า กฎเกณฑ์การประกันภัยสำหรับอากาศยานไร้คนขับนั้น มีหลักเกณฑ์ เพียงกำหนดอากาศยานที่มีน้ำหนัก 2 กิโลกรัม ถึง 25 กิโลกรัมที่ใช้วัตถุประสงค์ในการเล่นเป็นงานอดิเรก เพื่อความบันเทิงหรือเพื่อการกีฬา เพียงประเภทเดียวและกำหนดความคุ้มครองเพียงอย่างเดียวคือ สาม วงเงินไม่ต่ำกว่าหนึ่งล้านบาทต่อครั้งเท่านั้น ผู้เขียนเห็นว่า เนื่องจากอากาศยานไร้คนขับมีหลายประเภท ซึ่งสามารถ

แบ่งไปได้ทั้งหลักเกณฑ์ทางน้ำหนัก และ หลักเกณฑ์ทางภารกิจ เช่น ใช้ในเชิงพาณิชย์ การละเล่น การทหาร เป็นต้น จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ควรที่จะพัฒนากฎหมายให้เหมาะสม โดยผู้เขียนเห็นว่า รถยนต์ซึ่งมีการคมนาคมขนส่งทางบก มีวิวัฒนาการมานาน มีหลายประเภท และ หลายภารกิจ ทั้งนี้ยังมีกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการประกันภัยหลายประเภทจึงยกตัวอย่าง เปรียบเทียบจากพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์ พ.ศ.2535 และกฎกระทรวง ซึ่ง มีการกำหนด **ประเภทรถที่ต้องทำประกันภัย**, ผู้มีหน้าที่ในการทำประกันภัย, ผู้ที่ได้รับความ คุ้มครองและ ค่าสินไหมทดแทน เป็นต้น เพื่อเป็นตัวอย่างในการพัฒนากฎหมายการประกันภัย อันเกี่ยวเนื่องกับอากาศยานไร้คนขับเพื่อให้การควบคุมการใช้เหมาะสมและเป็นสากลต่อไป

เอกสารอ้างอิง

- กรุงเทพมหานคร, “อเมซอน” ทดลองโดรนส่งสินค้า, (1 ธันวาคม 2558), สืบค้นเมื่อ 20 กุมภาพันธ์ 2559, จาก <http://www.bangkokbiznews.com/news/detail/676715>
- จำลอง ศาลิคุปต์, การเดินรถโดยสารในประเทศไทย, วารสารครบรอบปีที่ ๕๑ ของบริษัทขนส่งจำกัด, กรุงเทพมหานคร, ศิริชัยการพิมพ์, ๒๕๒๔, น.๔๐
- ไชยยงค์ ชูชาติ, “ประวัติการประกันภัย” วารสารข่าวสารประกันภัย (1 มิถุนายน 2512): หน้า 28
- เทพชู ทองทับ, ยานยนต์ไร้คนขับประวัติศาสตร์ยานยนต์ไร้คนขับไทย, กรุงเทพมหานคร, โรงพิมพ์ นำอักษรการพิมพ์, ๒๕๒๐, น.๗
- ผู้จัดการ online, “คมนาคม” เตรียมออกกฎหมายควบคุมอากาศยานไร้คนขับ (UAV), (24 มิถุนายน 2556), สืบค้นเมื่อ 10 สิงหาคม 2556, จาก <http://www.manager.co.th/iBizChannel/ViewNews.aspx?NewsID=95600000>
- ผู้จัดการ online, “คมนาคม” เตรียมออกกฎหมายควบคุมอากาศยานไร้คนขับ (UAV), (24 มิถุนายน 2556), สืบค้นเมื่อ 10 สิงหาคม 2556, จาก <http://www.manager.co.th/iBizChannel/ViewNews.aspx?NewsID=9560000076603>
- ประเสริฐ ประภาสะโนบล, **หลักการประกันภัย** ใน “ที่ระลึกในงานฌาปนกิจศพ คุณแม่เล็ก ประภาสะโนบล”(พระนคร : โรงพิมพ์ รร. จปร., 2514) หน้า 26
- เสริม สุขะ, **ผู้แปล, การประกันภัย**, (กรุงเทพมหานคร:โรงพิมพ์กรุงศิลป์, 2520) หน้า 3
- สมชาย ศิวะโกเศศ, “ความเป็นมาของกองประกันภัย” **ข่าวพาณิชย์ฉบับพิเศษ** 20 สิงหาคม

พ.ศ.2506 (สิงหาคม 2506) : 459

ศาสตราจารย์ไชยยศ เหมะรัชตะ,คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วย

ประกันภัย :(กรุงเทพมหานคร:สำนักพิมพ์นิติธรรม;2556)หน้า3-4

อาภรณ์ พลเสน, บทความพิเศษ: รู้จักอากาศยานไร้คนขับหรือยูเอวี (*Unmanned Aerial*

Vehicle: UAV), สืบค้นเมื่อ 3 มกราคม 2559, จาก

http://www.dti.or.th/page_bx.php?cid=24&cname=&cno=4308

AEC10NEWS,“สิงคโปร์” ทดสอบใช้ “โดรน” ส่งพัสดุล้างผลของการค้าออนไลน์, (12

ตุลาคม2558), สืบค้นเมื่อ 20 กุมภาพันธ์ 2559, จาก <http://www.aec10news.com/>

อาเซียน/item/939-สิงคโปร์ทดสอบใช้โดรนส่งพัสดุล้างผลของการค้าออนไลน์

BBC News online, *India:Police investigate pizza deliveries by drone*, (23 May 2014),

Retrieved 20 February 2016, from <http://www.bbc.com/news/blogs-news-from-elsewhere-27537120>

Everett, H. R., &Toscano, M., *Unmanned system of world war I and II*,

(MA: Massachusetts, 2015), 270.

Nbcnews online, *Domino's "DomiCopter" drone can deliver two large pepperonis*, (3

June 2013), Retrieved 20 February 2016, from

<http://www.nbcnews.com/technology/dominos-domicopter-drone-can-deliver-two-large-pepperonis-6c10182466>

Nydailynews online,*Pie in the sky: Russian chain delivers pizza by drone*, (25 June

2014), Retrieved 20 February 2016, from <http://www.nydailynews.com/life-style/russian-chain-delivers-pizza-drone-article-1.1843441>

Siciliano, B., &Khatib, O., (Eds.), *Springer handbook of robotics*, (German: Springer, 2008), 1010.

Siciliano, B., &Khatib, O., (Eds.), *Springer handbook of robotics*, (German: Springer, 2008), 1010.