



# กฤษฎีกาสาร

ปีที่ ๑๘ ฉบับที่ ๖ (สิงหาคม - กันยายน ๒๕๖๖)

[www.krisdika.go.th](http://www.krisdika.go.th)



car rental loan  
Leasing

๓

กฎหมายว่าด้วยการให้เช่าซื้อและการให้เช่าแบบลีสซิ่งรถยนต์และรถจักรยานยนต์: เปรียบเทียบบทบัญญัติของประเทศไทยกับต่างประเทศ

๑๑

ความรับผิดชอบในทางระหว่างประเทศ สำหรับความเสียหายจากการดำเนินกิจกรรมอวกาศ

๑๓

Generative AI เทคโนโลยีแทนที่มนุษย์ในอนาคต



**นายปกรณ์ นิลประพันธ์ เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา** พร้อมด้วยคณะผู้บริหารของสำนักงานฯ ร่วมถวายแจกันดอกไม้หน้าพระบรมฉายาลักษณ์ และร่วมลงนามถวายพระพรชัยมงคล เนื่องในโอกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษาพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ๒๘ กรกฎาคม ๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๒๘ กรกฎาคม ๒๕๖๖ ณ ศาลาสหทัยสมาคม พระบรมมหาราชวัง



**นายปกรณ์ นิลประพันธ์ เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา** ร่วมพิธีทำบุญตักบาตรถวายพระราชกุศล เนื่องในโอกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษาพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ๒๘ กรกฎาคม ๒๕๖๖ จากนั้นเข้าร่วมพิธีถวายสัตย์ปฎิญาณเพื่อเป็นข้าราชการที่ดีและพลังของแผ่นดิน พร้อมด้วยคณะผู้บริหารของสำนักงานฯ เมื่อวันที่ ๒๘ กรกฎาคม ๒๕๖๖ ณ ท้องสนามหลวง



**นายกิตติศักดิ์ จุลสารवल กรรมการร่างกฎหมายประจำ** พร้อมด้วยข้าราชการสำนักงานฯ ร่วมพิธีถวายเครื่องราชสักการะและวางพานพุ่ม และพิธีจุดเทียนถวายพระพรชัยมงคล เนื่องในโอกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษาพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ๒๘ กรกฎาคม ๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๒๘ กรกฎาคม ๒๕๖๖ ณ ท้องสนามหลวง

วารสารกฤษฎีกาสาร ฉบับที่ ๖ ฉบับสุดท้ายของปีงบประมาณ ๒๕๖๖ ที่มบรรณาธิการต้องขอขอบคุณทุกท่านที่ให้ความสนใจและติดตามอ่านมาโดยตลอด รวมถึงการร่วมแสดงความคิดเห็นในแบบสอบถามเพื่อการพัฒนาวารสารในปีต่อไป สำหรับฉบับส่งท้ายนี้มีสาระน่ารู้และเรื่องต่าง ๆ ที่น่าสนใจมานำเสนออีกเช่นเคยครับ

เริ่มต้นกันที่ความเห็นทางกฎหมายของคณะกรรมการกฤษฎีกาที่น่าสนใจ เป็นเรื่องของสถานะ อำนาจหน้าที่ และสิ่งที่น่าสนใจเกี่ยวกับกองทุนเพื่อการพัฒนาการตรวจเงินแผ่นดิน ตามพระราชบัญญัติการบริหารทุนหมุนเวียน พ.ศ. ๒๕๕๘ และความเห็นของคณะกรรมการกฤษฎีกาเกี่ยวกับการจัดตั้งบริษัทบริหารสินทรัพย์ของกองทุนฟื้นฟูและพัฒนาเกษตรกร ในด้านการช่วยเหลือและลงทุนเพื่อเกษตรกร ในส่วนของความเห็นทางกฎหมายของคณะกรรมการวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง ได้ให้ความเห็นเกี่ยวกับการกำหนดข้อสงวนสิทธิที่จะยกเลิกใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ คอลัมน์บทความทางกฎหมายมีเรื่องที่น่าสนใจเกี่ยวกับกฎหมายว่าด้วยการเข้าซื้อ ซึ่งจากสถานการณ์ทางเศรษฐกิจหลังวิกฤตโรคระบาดโควิด ๑๙ เกิดผลกระทบทางเศรษฐกิจที่ก่อให้เกิดหนี้ครัวเรือนจำนวนเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะการเข้าซื้อยานพาหนะ ผู้เขียนได้นำบริบทที่เกี่ยวข้องด้านกฎหมายของไทยมาเปรียบเทียบกับของประเทศมาเลเซียและสหราชอาณาจักร รวมถึงข้อสรุปต่าง ๆ ได้อย่างน่าสนใจ สำหรับสื่อกฎพิเศษฉบับนี้พิเศษมาก ๆ กับเรื่องของความรับผิดในทางระหว่างประเทศสำหรับความเสียหายจากการดำเนินกิจกรรมอวกาศ โดยพูดถึงข้อบังคับ ข้อตกลงระหว่างประเทศ หากกรณีเกิดความเสียหายจากการดำเนินกิจการต่าง ๆ บนอวกาศหรือดวงจันทร์ โดยกล่าวถึงการชดเชยค่าเสียหายต่าง ๆ และข้อกำหนดที่ทุกประเทศตกลงร่วมกัน ในส่วนของบทความเทคโนโลยีสารสนเทศ เป็นเรื่องของการพัฒนา AI เพื่อการช่วยเหลืองานของมนุษย์ว่าเวลานี้สามารถทำได้ถึงขั้นไหน ทำงานอะไรแทนมนุษย์ได้บ้าง รวมถึงโอกาสที่จะส่งผลกระทบต่อมนุษย์ที่สร้างและพัฒนาขึ้นมา มนุษย์จะถูกหุ่นยนต์หรือ AI นี้แย่งงานหรือไม่ในอนาคต ปิดท้ายกันด้วยบทความกฎหมายต่างประเทศ นำเอาเรื่องกฎหมายการต่อต้านขยะเพื่อเศรษฐกิจหมุนเวียนของประเทศฝรั่งเศสมานำเสนอ เพื่อสะท้อนให้เห็นถึงความพยายามของประเทศฝรั่งเศสที่จะปรับโครงสร้างกฎหมายให้มีความพร้อมประชาชน การรณรงค์การกำกับดูแลกระบวนการผลิต การออกแบบผลิตภัณฑ์ ไปจนถึงการบริหารจัดการผลิตภัณฑ์ที่ไม่ใช่แล้ว ให้ทันสมัย และการบังคับใช้กฎหมายเพื่อที่จะลดปัญหาสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นเป้าหมายของหลาย ๆ ประเทศรวมถึงประเทศไทยด้วยเช่นกัน

กลับมาพบกับวารสารกฤษฎีกาสาร จากสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกากันอีกครั้งในปีงบประมาณ ๒๕๖๗ นะครับ

**บรรณาธิการ**



**สารบัญ**

- ๒** **ความเห็นทางกฎหมายของคณะกรรมการกฤษฎีกาที่น่าสนใจ**  
สถานะของกองทุนเพื่อการพัฒนาการตรวจเงินแผ่นดิน ตามพระราชบัญญัติการบริหารทุนหมุนเวียน พ.ศ. ๒๕๕๘
- ๕** **การจัดตั้งบริษัทบริหารสินทรัพย์ของกองทุนฟื้นฟูและพัฒนาเกษตรกร**
- ๖** **ความเห็นทางกฎหมายของคณะกรรมการวิธีปฏิบัติราชการทางปกครองที่น่าสนใจ**
- ๕** **การกำหนดข้อสงวนสิทธิที่จะยกเลิกใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒**
- ๗** **บทความทางกฎหมาย**  
กฎหมายว่าด้วยการให้เข้าซื้อและการให้เข้าแบบลีสซิ่งรถยนต์ และระงับการยานยนต์: เปรียบเทียบบทบัญญัติของประเทศไทยกับต่างประเทศ
- ๑๑** **สื่อกฎพิเศษ**  
ความรับผิดในทางระหว่างประเทศสำหรับความเสียหายจากการดำเนินกิจกรรมอวกาศ
- ๑๓** **เทคโนโลยีสารสนเทศ**  
Generative AI เทคโนโลยีแทนที่มนุษย์ในอนาคต
- ๑๖** **บทความกฎหมายต่างประเทศ**  
กฎหมายการต่อต้านขยะเพื่อเศรษฐกิจหมุนเวียนของประเทศฝรั่งเศส

**คณะผู้จัดทำ**

- ที่ปรึกษา**  
นายปกรณ์ นิลประพันธ์  
**เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา**  
นายธนาวัฒน์ สังข์ทอง นายนพดล เจริญกุล  
นางณัฐนันท์ อัครเลิศศักดิ์ นางภาณุมาศ สิทธิเวดิน
- รองเลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา และกรรมการร่างกฎหมายประจำทุกท่าน**
- บรรณาธิการ**  
นางสาวรัชนี สังข์ทองงาม
- กองบรรณาธิการ**  
นางสุรีศา ไขว้พันธ์ นางสมพร นิลประพันธ์  
นายจันทพันธ์ ทัังสุบุตร นางกาญจนารักษ์ อินทปิ่นดี เลิศลอย
- ผู้ช่วยบรรณาธิการ**  
นางสาวปราณี ติรสุมบุรณ์ศิริ นางเกสินี แสงสุวรรณ  
นายนพดล เปลิณสวี นายอชิระวิษณุ พฤทธิพิรภาส
- จัดทำโดย**  
ส่วนช่วยอำนวยความสะดวกและประชาสัมพันธ์  
สำนักงานเลขาธิการ  
สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา  
เลขที่ ๑ ถนนพระอาทิตย์ แขวงพระบรมมหาราชวัง เขตพระนคร  
กรุงเทพฯ ๑๐๒๐๐ โทรศัพท์ ๐ ๒๒๒๒ ๐๒๐๖-๙ ต่อ ๑๓๙๖, ๑๓๐๔  
โทรสาร ๐๒ ๒๒๖ ๖๒๐๑

## สถานะของกองทุนเพื่อการพัฒนาการตรวจเงินแผ่นดิน ตามพระราชบัญญัติการบริหารทุนหมุนเวียน พ.ศ. ๒๕๕๘

● กองกฎหมายไทย



ประเด็นที่หนึ่ง กองทุนเพื่อการพัฒนาการตรวจเงินแผ่นดินเป็น “ทุนหมุนเวียน” ตามพระราชบัญญัติการบริหารทุนหมุนเวียนฯ หรือไม่

ความเห็น นิยามคำว่า “ทุนหมุนเวียน” ตามมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติการบริหารทุนหมุนเวียน พ.ศ. ๒๕๕๘ บัญญัติให้ทุนหมุนเวียน หมายความว่า กองทุน กองทุนหมุนเวียน เงินทุน เงินทุนหมุนเวียน ทุนหรือทุนหมุนเวียน ที่ตั้งขึ้นเพื่อกิจการที่อนุญาตให้นำรายรับสมทบทุนไว้ใช้จ่ายได้โดยไม่ต้องนำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน และมาตรา ๗๘ แห่งพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยการตรวจเงินแผ่นดิน พ.ศ. ๒๕๖๑ กำหนดให้มีกองทุนเพื่อการพัฒนาการตรวจเงินแผ่นดิน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้จ่ายในการสนับสนุนและพัฒนาการตรวจเงินแผ่นดิน เพื่อให้การตรวจเงินแผ่นดินเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

ประกอบกับมาตรา ๗๙ แห่งพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยการตรวจเงินแผ่นดินฯ บัญญัติให้กองทุนเพื่อการพัฒนาการตรวจเงินแผ่นดินประกอบด้วยเงินและทรัพย์สินที่เป็นรายได้ของกองทุน โดยเงินและทรัพย์สินของกองทุนดังกล่าว ไม่ต้องนำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน เห็นได้ว่ากองทุนเพื่อการพัฒนาการตรวจเงินแผ่นดินเป็นกองทุนที่ได้จัดตั้งขึ้นเพื่อดำเนินการตามวัตถุประสงค์ที่จัดตั้งโดยรายรับของกองทุนได้รับอนุญาตให้นำมาสมทบทุนไว้ใช้จ่ายได้ ดังนั้น กองทุนเพื่อการพัฒนาการตรวจเงินแผ่นดินจึงเป็นทุนหมุนเวียนตามความหมายของนิยามคำว่า “ทุนหมุนเวียน” ตามพระราชบัญญัติการบริหารทุนหมุนเวียนฯ โดยเป็นทุนหมุนเวียนที่จัดตั้งขึ้นในสำนักงานตรวจเงินแผ่นดิน (สตง.) และมีได้มีสถานะเป็นนิติบุคคล

**ประเด็นที่สอง** คณะกรรมการนโยบายการบริหาร  
ทุนหมุนเวียนโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีมีอำนาจ  
ประกาศกำหนดให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน (สตง.)  
เป็น “หน่วยงานของรัฐ” ตามพระราชบัญญัติการบริหาร  
ทุนหมุนเวียนฯ ได้หรือไม่

**ความเห็น** หน่วยงานของรัฐตามนิยามคำว่า  
“หน่วยงานของรัฐ” ตามมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติ  
การบริหารทุนหมุนเวียนฯ ซึ่งบัญญัติว่า หน่วยงานของรัฐ  
หมายความว่า กระทรวง ทบวง กรม หรือส่วนราชการที่  
เรียกชื่ออย่างอื่นและมีฐานะเป็นกรม ส่วนราชการสังกัด  
รัฐสภา หรือหน่วยงานอื่นของรัฐที่คณะกรรมการประกาศ  
กำหนดโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี นั้น แบ่งได้เป็น  
สองกลุ่ม **กลุ่มที่หนึ่ง** กระทรวง ทบวง กรม หรือส่วนราชการ  
ที่เรียกชื่ออย่างอื่นและมีฐานะเป็นกรม และส่วนราชการ  
สังกัดรัฐสภา ถือเป็นหน่วยงานของรัฐตามพระราชบัญญัติ  
การบริหารทุนหมุนเวียนฯ โดยผลของกฎหมาย **กลุ่มที่สอง**  
หน่วยงานอื่นของรัฐ เช่น หน่วยงานของรัฐที่มีสถานะเป็น  
ส่วนราชการที่เป็นหน่วยงานอิสระตามรัฐธรรมนูญ รัฐวิสาหกิจ  
หรือองค์การมหาชน โดยหน่วยงานในกลุ่มนี้ยังไม่เป็น  
หน่วยงานของรัฐตามพระราชบัญญัติการบริหาร  
ทุนหมุนเวียนฯ จนกว่าคณะกรรมการนโยบายการบริหาร  
ทุนหมุนเวียนโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีประกาศ  
กำหนดให้เป็นหน่วยงานของรัฐตามพระราชบัญญัติ



การบริหารทุนหมุนเวียนฯ เมื่อ สตง. ซึ่งเป็นหน่วยงาน  
ที่มีทุนหมุนเวียนมีสถานะเป็นส่วนราชการที่เป็นหน่วยงาน  
อิสระตามรัฐธรรมนูญ มีฐานะเป็นนิติบุคคลตามมาตรา ๕๘  
แห่งพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยการ  
ตรวจเงินแผ่นดินฯ กรณีจึงมิได้อยู่ในความหมายของคำว่า  
“หน่วยงานของรัฐ” ตามมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติ  
การบริหารทุนหมุนเวียนฯ อีกทั้งมิได้เป็นหน่วยงานของรัฐ  
ตามประกาศคณะกรรมการนโยบายการบริหารทุนหมุนเวียน  
เรื่อง รายชื่อหน่วยงานอื่นของรัฐ ลงวันที่ ๒๙ ธันวาคม  
พ.ศ. ๒๕๖๐ ดังนั้น สตง. จึงยังมีใช้หน่วยงานของรัฐตาม  
พระราชบัญญัติการบริหารทุนหมุนเวียนฯ

**ประเด็นที่สาม** กองทุนเพื่อการพัฒนาการตรวจเงิน  
แผ่นดินจะต้องดำเนินการตามพระราชบัญญัติการ  
บริหารทุนหมุนเวียน พ.ศ. ๒๕๕๘ หรือไม่

**ความเห็น** กองทุนเพื่อการพัฒนาการตรวจเงินแผ่นดิน  
เป็นทุนหมุนเวียนตามพระราชบัญญัติการบริหาร  
ทุนหมุนเวียนฯ แต่โดยที่กองทุนเพื่อการพัฒนาการตรวจเงิน  
แผ่นดินไม่มีสถานะเป็นนิติบุคคลและจัดตั้งขึ้นใน สตง.  
การดำเนินงานตามพระราชบัญญัติการบริหารทุนหมุนเวียนฯ  
ของกองทุนเพื่อการพัฒนาการตรวจเงินแผ่นดินจึงต้อง  
ดำเนินการโดย สตง. ในฐานะหน่วยงานที่มีทุนหมุนเวียน  
แต่โดยที่ สตง. ยังมีได้เป็นหน่วยงานของรัฐ ตามนิยามคำว่า  
“หน่วยงานของรัฐ” ตามพระราชบัญญัติการบริหาร  
ทุนหมุนเวียนฯ ดังนั้น การดำเนินงานของกองทุนเพื่อการพัฒนา  
การตรวจเงินแผ่นดิน โดย สตง. จึงยังไม่อยู่ในบังคับที่จะต้อง  
ดำเนินการตามพระราชบัญญัติการบริหารทุนหมุนเวียนฯ

(เรื่องเสร็จที่ ๒๒๒/๒๕๖๖ วันที่ ก.สำนักงาน  
คณะกรรมการกฤษฎีกา เรื่อง สถานะของกองทุนเพื่อพัฒนา  
การตรวจเงินแผ่นดินตามพระราชบัญญัติการบริหาร  
ทุนหมุนเวียน พ.ศ. ๒๕๕๘, คณะกรรมการกฤษฎีกา  
(คณะที่ ๑๒))

# การจัดตั้งบริษัทบริหารสินทรัพย์ของกองทุนฟื้นฟู และพัฒนาเกษตรกร



**ประเด็นที่หนึ่ง** กองทุนฟื้นฟูและพัฒนาเกษตรกร (กองทุนฯ) สามารถอาศัยอำนาจตามมาตรา ๘ แห่งพระราชบัญญัติกองทุนฟื้นฟูและพัฒนาเกษตรกร พ.ศ. ๒๕๔๒ จัดตั้งนิติบุคคลประเภทบริษัทบริหารสินทรัพย์เพื่อให้ความช่วยเหลือในการแก้ไขปัญหาหนี้สินและลดการสูญเสียที่ดินทำกินให้แก่เกษตรกรสมาชิก ได้หรือไม่

**ความเห็น** กองทุนฯ มีฐานะเป็นนิติบุคคลและมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการรวมกลุ่มของเกษตรกรในการพัฒนาคุณภาพชีวิต แก้ไขปัญหาของเกษตรกร ฟื้นฟูและพัฒนาอาชีพเกษตรกรรวมของเกษตรกรฯ และมาตรา ๘ บัญญัติให้กองทุนฯ มีอำนาจกระทำการกิจการต่าง ๆ ภายในขอบแห่งวัตถุประสงค์ตามมาตรา ๕ ซึ่งรวมถึงอำนาจกระทำการอย่างอื่น เช่น การถือกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครอง การก่อตั้งสิทธิหรือกระทำนิติกรรมใด ๆ ทั้งในและนอกราชอาณาจักรฯ จะเห็นได้ว่า อำนาจในการกระทำการกิจการของกองทุนฯ ต้องอยู่ภายในขอบวัตถุประสงค์ซึ่งเป็นไปเพื่อการพัฒนาสภาพความเป็นอยู่และการประกอบอาชีพของเกษตรกร มิได้มีบทบัญญัติใดที่ให้อำนาจกองทุนฯ กระทำการกิจการในเชิงพาณิชย์หรือประกอบธุรกิจอย่างชัดแจ้ง ดังนั้น กองทุนฯ จึงไม่อาจอาศัยอำนาจตามมาตรา ๘ (๒) ที่บัญญัติให้กองทุนฯ มีอำนาจก่อตั้งสิทธิหรือกระทำนิติกรรมใด ๆ ทั้งในและนอกราชอาณาจักรฯ ในการจัดตั้ง

บริษัทบริหารสินทรัพย์เพื่อให้ความช่วยเหลือด้านการแก้ไขปัญหาหนี้สินและลดการสูญเสียที่ดินทำกินให้แก่เกษตรกรสมาชิกได้

**ประเด็นที่สอง** กองทุนฟื้นฟูและพัฒนาเกษตรกร มีอำนาจนำเงินหรือทรัพย์สินรวมทั้งดอกผลหรือรายได้จากเงินหรือทรัพย์สินของกองทุนฟื้นฟูและพัฒนาเกษตรกร ตามมาตรา ๖ แห่งพระราชบัญญัติกองทุนฟื้นฟูและพัฒนาเกษตรกรฯ ไปลงทุนและจัดหาผลประโยชน์ร่วมกับนิติบุคคลประเภทบริษัทบริหารสินทรัพย์หรือนิติบุคคลตามกฎหมายอื่น โดยอาศัยอำนาจตามมาตรา ๘ แห่งพระราชบัญญัติกองทุนฟื้นฟูและพัฒนาเกษตรกรฯ ได้หรือไม่

**ความเห็น** มาตรา ๕ ไม่ได้บัญญัติให้กองทุนฯ มีวัตถุประสงค์ในการประกอบธุรกิจร่วมกับนิติบุคคลอื่น ดังนั้น กองทุนฯ จึงไม่สามารถนำเงินหรือทรัพย์สินรวมทั้งดอกผลหรือรายได้จากเงินหรือทรัพย์สินของกองทุนฯ ตามมาตรา ๖ ไปลงทุนและจัดหาผลประโยชน์ร่วมกับนิติบุคคลประเภทบริษัทบริหารสินทรัพย์ หรือนิติบุคคลตามกฎหมายอื่นได้

(เรื่องเสร็จที่ ๑๔๙๓/๒๕๖๕ บันทึกสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เรื่อง การจัดตั้งบริษัทบริหารสินทรัพย์ของกองทุนฟื้นฟูและพัฒนาเกษตรกร, คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๓))

## การกำหนดข้อสงวนสิทธิที่จะยกเลิกใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ประจำทางตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

### ● กองกฎหมายปกครอง

ข้อเท็จจริงเรื่องนี้ว่ามีว่า กระทรวงคมนาคมได้ทำโครงการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะกลุ่มจังหวัด ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง เพื่อรองรับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ซึ่งคณะกรรมการจัดการจราจรทางบกมีมติเห็นชอบผลการศึกษาโครงการดังกล่าว และให้สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) พิจารณาผลักดันแผนแม่บทไปสู่การปฏิบัติ โดยแผนแม่บทกำหนดให้เส้นทางรถโดยสารประจำทางภายในเขตจังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง มีบริการระบบขนส่งรอง (Feeder) รองรับผู้โดยสารไปใช้บริการรถไฟความเร็วสูงเป็นเส้นทางนำร่อง ๓ เส้นทาง และให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) เป็นผู้จัดการเดินรถ แต่เส้นทางนำร่องนั้นทับซ้อนกับเส้นทางที่มีผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งอยู่ก่อนแล้ว และใบอนุญาตที่ถูกทับซ้อนจะเริ่มหมดอายุตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๖๕ จนถึงปี พ.ศ. ๒๕๗๑ จึงมีประเด็นปัญหาข้อกฎหมายว่า การต่ออายุใบอนุญาตประกอบการขนส่งให้แก่ผู้ได้รับใบอนุญาตนายทะเบียนโดยอนุมัติของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัดจะอาศัยอำนาจตามมาตรา ๓๙ วรรคสอง (๓) แห่งพระราชบัญญัติวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง พ.ศ. ๒๕๓๙ กำหนดข้อสงวนสิทธิยกเลิกใบอนุญาตก่อนที่สิ้นอายุเจ็ดปีตามมาตรา ๒๘ วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ เพื่อให้ อปท. เป็นผู้จัดการเดินรถแทนได้หรือไม่ โดยมีความเห็นเป็นสองฝ่าย ดังนี้

**ฝ่ายที่หนึ่ง** กรมการขนส่งทางบกเห็นว่า มาตรา ๒๘ แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ กำหนดให้ใบอนุญาต

มีอายุเจ็ดปีนับแต่วันออกใบอนุญาต ไม่มีบทบัญญัติให้กำหนดข้อสงวนสิทธิที่จะยกเลิกใบอนุญาตก่อนสิ้นอายุ เพื่อให้เป็นไปตามแผนแม่บท ควรทำความเข้าใจกับผู้ได้รับใบอนุญาตและเป็นไปตามความประสงค์ของผู้ได้รับใบอนุญาตในการขอเลิกประกอบการขนส่งตามมาตรา ๔๔ แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ

**ฝ่ายที่สอง** สกพอ. เห็นว่า นายทะเบียนโดยอนุมัติของคณะกรรมการ อาศัยอำนาจตามมาตรา ๓๙ วรรคสอง (๓) แห่งพระราชบัญญัติวิธีปฏิบัติราชการทางปกครองฯ กำหนดข้อสงวนสิทธิที่จะยกเลิกใบอนุญาตเมื่อจำเป็นต้องให้ อปท. เป็นผู้จัดการเดินรถแทนได้ก่อนใบอนุญาตจะสิ้นอายุตามมาตรา ๒๘ วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ เพื่อให้เป็นไปตามแผนแม่บทและเพื่อเป็นฐานในการเพิกถอนใบอนุญาตตามมาตรา ๕๓ วรรคสอง (๑) แห่งพระราชบัญญัติวิธีปฏิบัติราชการทางปกครองฯ โดยมีต้องจ่ายค่าทดแทนความเสียหายจากการเพิกถอนใบอนุญาตก่อนครบกำหนด สำหรับการขอเลิกประกอบการขนส่งประจำทางต้องเป็นไปตามความประสงค์ของผู้ได้รับใบอนุญาต ซึ่งภาครัฐไม่สามารถบังคับได้ หากไม่กำหนดข้อสงวนสิทธิไว้ต่อมากรัฐจำเป็นต้องดำเนินการตามแผนแม่บท ก็ต้องเพิกถอนใบอนุญาตตามมาตรา ๕๓ วรรคสอง (๓) (๔) หรือ (๕) แล้วแต่กรณี โดยต้องจ่ายค่าทดแทนความเสียหายให้แก่ผู้ได้รับใบอนุญาตตามมาตรา ๕๓ วรรคสาม แห่งพระราชบัญญัติวิธีปฏิบัติราชการทางปกครองฯ ด้วย

**คณะกรรมการวิधिปฏิบัติราชการทางปกครองเห็นว่า**  
การต่ออายุใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งประจำทาง เป็นการใช้อำนาจตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกของ เจ้าหน้าที่ที่มีผลเป็นการก่อตั้งสิทธิหรือหน้าที่ของผู้ได้รับการ ต่ออายุใบอนุญาต เป็นคำสั่งทางปกครองตามมาตรา ๕ แห่ง พระราชบัญญัติวิธีปฏิบัติราชการทางปกครองฯ เนื่องจาก พระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ เป็นกฎหมายเฉพาะ ไม่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับข้อสงวนสิทธิที่จะยกเลิกคำสั่ง ทางปกครอง การกำหนดข้อสงวนสิทธิที่จะยกเลิกใบอนุญาต ที่เป็นคำสั่งทางปกครองจึงต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขการ ออกคำสั่งทางปกครองตามมาตรา ๓ แห่งพระราชบัญญัติ วิธีปฏิบัติราชการทางปกครองฯ

การกำหนดเงื่อนไขการต่ออายุใบอนุญาตประกอบ กิจการขนส่งประจำทาง เพื่อนำไปสู่การยกเลิกใบอนุญาตตาม มาตรา ๓๙ วรรคสอง (๓) แห่งพระราชบัญญัติวิธีปฏิบัติ ราชการทางปกครองฯ ต้องสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของ การต่ออายุใบอนุญาต ที่ว่าเพื่อประโยชน์ในการให้บริการ สาธารณะด้านการขนส่งหรือการคมนาคมแก่ประชาชน เมื่อนายทะเบียนโดยอุมัติจากคณะกรรมการฯ จะออก คำสั่งทางปกครอง โดยมีเงื่อนไขการต่ออายุใบอนุญาต กำหนดข้อสงวนสิทธิที่จะยกเลิกใบอนุญาตก่อนจะสิ้นอายุ แล้วให้อปท. เป็นผู้จัดการเดินรถแทนเพื่อรองรับผู้โดยสาร ไปใช้บริการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมโยงสนามบินหลักของ ประเทศสามสนามบินในจังหวัดระยอง สมุทรปราการ และ กรุงเทพมหานคร รวมทั้งรองรับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษ ภาคตะวันออกเชื่อมโยงระบบโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่ เศรษฐกิจพิเศษที่สำคัญของประเทศ พัฒนาระบบขนส่ง สาธารณะให้เชื่อมโยงกับการพัฒนาเมือง และโครงสร้าง พื้นฐาน เกิดการบูรณาการรูปแบบการพัฒนาที่เด่นชัด มีศักยภาพระดับสูงที่จะสร้างระบบเศรษฐกิจที่ยั่งยืน จึงเป็นการกำหนดเงื่อนไขเพื่อให้ประชาชนเดินทางไปสู่ จุดหมายอื่นได้รวดเร็วและหลากหลายขึ้น เป็นการบรรลุ วัตถุประสงค์ในการให้บริการสาธารณะตามพระราชบัญญัติ การขนส่งทางบกฯ นายทะเบียนมีดุลพินิจต่ออายุใบอนุญาต ด้วยการนำผลการดำเนินการตามเงื่อนไขในใบอนุญาต การฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก และข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุมาประกอบการพิจารณา ต่ออายุใบอนุญาตได้ตามข้อ ๖/๑ ประกอบกับข้อ ๓/๑ แห่งกฎกระทรวง ฉบับที่ ๔ (พ.ศ. ๒๕๒๔) ออกตามความใน พระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดย

กฎกระทรวง ฉบับที่ ๖๓ (พ.ศ. ๒๕๖๔) ออกตามความใน พระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ ดังนั้น นายทะเบียน โดยอุมัติของคณะกรรมการฯ สามารถใช้อำนาจตาม มาตรา ๓๙ วรรคสอง (๓) แห่งพระราชบัญญัติวิธีปฏิบัติ ราชการทางปกครองฯ กำหนดข้อสงวนสิทธิที่จะยกเลิก ใบอนุญาตก่อนจะสิ้นอายุตามมาตรา ๒๘ วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ ได้ แต่การยกเลิก ใบอนุญาตซึ่งเป็นการเพิกถอนคำสั่งทางปกครองที่ขอบด้วย กฎหมาย ต้องให้มีผลตั้งแต่ขณะที่เพิกถอนหรือมีผลใน อนาคต และต้องไม่เป็นการเพิกถอนคำสั่งทางปกครองให้ มีผลย้อนหลังตามมาตรา ๕๓ วรรคสอง (๑) แห่งพระราช บัญญัติวิธีปฏิบัติราชการทางปกครองฯ แม้การเพิกถอน ดังกล่าวจะไม่ต้องใช้ค่าทดแทนความเสียหายตามมาตรา ๕๓ วรรคสาม เนื่องจากการเพิกถอนคำสั่งทางปกครองที่ ขอบด้วยกฎหมายตามมาตรา ๕๓ วรรคสอง (๑) ก็ตาม แต่ การที่มาตรา ๒๘ วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติการขนส่ง ทางบกฯ กำหนดให้ใบอนุญาตมีอายุเจ็ดปีนับแต่วันออก ใบอนุญาต เพื่อคุ้มครองผู้ประกอบการขนส่งประจำทางซึ่ง ได้ลงทุนไป หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรพิจารณาให้ความเป็น ธรรมตามสมควรแก่ผู้ประกอบการที่ได้รับผลกระทบด้วย

อนึ่ง คณะกรรมการวิधिปฏิบัติราชการทางปกครอง มีข้อสังเกตว่า กรมการขนส่งทางบกควรเสนอให้คณะกรรมการ ควบคุมการขนส่งทางบกกลางใช้อำนาจตามมาตรา ๑๙ (๑๒) แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ ดำเนินการ แก้ไขเพิ่มเติมกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา ๓๑ (๑๕) แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ โดยเพิ่มเงื่อนไข การเพิกถอนใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง ในอนาคตได้ หากมีเหตุอย่างหนึ่งอย่างใดที่กำหนดไว้เกิดขึ้น

**(เรื่องเสร็จที่ ๑๒๗๔/๒๕๖๕** วันที่ที่คณะกรรมการ วิधिปฏิบัติราชการทางปกครอง เรื่อง การกำหนดข้อสงวนสิทธิ ที่จะยกเลิกใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๖๒)





# กฎหมายว่าด้วยการให้เช่าซื้อและการให้เช่าแบบลีสซิ่ง รถยนต์และรถจักรยานยนต์: เปรียบเทียบบทบัญญัติของประเทศไทยกับต่างประเทศ

ศวีริกา ลิสุรภานต์<sup>๑</sup>

ภายหลังจากวิกฤตการณ์โรคระบาดโควิด ๑๙ เศรษฐกิจทั่วโลกเข้าสู่ภาวะถดถอย (economic recession) เนื่องจากโรคระบาดและตามมาด้วยสภาวะการจ้างงาน (employment rate) ที่ลดลงทั่วโลก สำหรับประเทศไทยก็ได้ ได้รับความเสียหายทางเศรษฐกิจเช่นกัน พบว่าการอุปโภคบริโภค ของคนไทยมีจำนวนลดลงในไตรมาสที่ ๑ - ไตรมาสที่ ๓ ในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๖๔ - ๒๕๖๖ จากข้อมูลการศึกษาพบว่า มีจำนวนหนี้ครัวเรือนพุ่งสูงขึ้น โดยเฉพาะในส่วนของ การเช่าซื้อ รถยนต์และรถจักรยานยนต์ รวมถึงมีข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับ เรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับธุรกรรมเช่าซื้อจำนวนมาก ซึ่งเป็น ปัญหาเกี่ยวกับการให้บริการ ยอดหนี้ อัตราดอกเบี้ยและ ค่าธรรมเนียมการเช่าซื้อแต่เนื่องจากปัจจุบันประเทศไทย ยังไม่มีกฎหมายกำกับดูแลการประกอบธุรกิจเช่าซื้อรถยนต์ และรถจักรยานยนต์เป็นการเฉพาะ โดยที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์และกฎหมายคุ้มครองผู้บริโภคก็ยังมีได้ มีบทบัญญัติที่กำกับดูแลผู้ประกอบการให้เช่าซื้อและผู้ให้เช่าแบบลีสซิ่งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ จึงจำเป็น ที่จะต้องดำเนินการพัฒนากฎหมายว่าด้วยการให้เช่าซื้อ ดังกล่าว

## ๑. สภาพปัญหาเกี่ยวกับการให้เช่าซื้อ

สืบเนื่องจากลักษณะของสัญญาให้เช่าซื้อมีลักษณะ คล้ายกับการให้สินเชื่อ (credit) แตกต่างจากสัญญาเช่าทั่วไป ที่มีได้มีการโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สิน โดยการให้เช่าซื้อ

เป็นการตกลงซื้อสินค้าที่มีการแบ่งชำระค่าสินค้าเป็นงวด ๆ (installment plan) และผู้ให้เช่าซื้อจะโอนเฉพาะการครอบครองทรัพย์สินให้แก่ผู้เช่า โดยจะโอนกรรมสิทธิ์ให้ต่อเมื่อได้ชำระหนี้ครบจำนวนงวดที่ตกลงกัน<sup>๒</sup> จะเห็นได้ว่า สัญญาในลักษณะนี้จึงถือว่าเป็นแหล่งเงินทุน ให้แก่ผู้บริโภคที่ต้องการซื้อรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ แต่ยังไม่มีความเพียงพอที่จะชำระ

เมื่อพบว่ามีเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับธุรกรรมเช่าซื้อ รถยนต์และรถจักรยานยนต์สูงถึงร้อยละ ๘๒ แต่ยังไม่มีความหมายกำกับดูแลผู้ประกอบการธุรกิจดังกล่าวเป็นการเฉพาะ แม้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์จะบัญญัติเรื่อง สัญญาเช่าซื้อไว้ในลักษณะ ๕ (มาตรา ๕๗๒ - มาตรา ๕๗๔) และมีกฎหมายคุ้มครองผู้บริโภคที่กำหนดควบคุม รูปแบบของสัญญาและคุ้มครองสิทธิของผู้บริโภค แต่ก็ยังไม่มีความหมายที่กำกับดูแลผู้ประกอบการให้เช่าซื้อและการประกอบธุรกิจลีสซิ่งโดยเฉพาะ ทำให้ผู้บริโภคอาจ ถูกหลอกลวงหรือไม่ได้รับความเป็นธรรมในการชำระเงิน ค่างวด อัตราดอกเบี้ยและการให้บริการในธุรกิจดังกล่าวได้ จึงจำเป็นที่จะต้องกำกับดูแลการประกอบธุรกิจดังกล่าว ซึ่งต่อมาได้มีการเสนอร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดให้การประกอบธุรกิจทางการเงินบางประเภทอยู่ภายใต้บังคับของ พระราชบัญญัติธุรกิจสถาบันการเงิน พ.ศ. ๒๕๕๑ พ.ศ. .... (เพื่อกำกับดูแลธุรกิจการให้เช่าซื้อและการให้เช่าแบบลีสซิ่ง รถยนต์และรถจักรยานยนต์)

<sup>๑</sup> นักกฎหมายกฤษฎีกาชำนาญการพิเศษ ฝ่ายกฎหมายการเงิน กองกฎหมายการเงินการคลัง สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

<sup>๒</sup> สัญญาให้เช่าซื้อ ผู้ให้เช่าซื้ออาจกำหนดให้ผู้เช่าซื้อจะต้องชำระราคาร้อยละ ๔๐ ของจำนวนหนี้ทั้งหมดก่อนจึงจะโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินไปยังผู้เช่าซื้อ และผู้เช่าซื้อจะต้องชำระ ดอกเบี้ยตลอดระยะเวลาของสัญญาตามอัตราที่ผู้ให้เช่าซื้อกำหนด



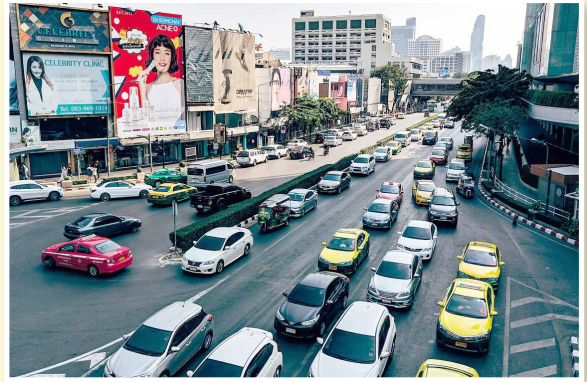


การโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินนั้นให้กับผู้เช่าซื้อเด็ดขาด เนื่องจากในสัญญาเช่าซื้อจะประกอบด้วยคู่สัญญาสามฝ่าย ผู้ให้เช่าซื้อ/ผู้ขาย ผู้เช่าซื้อ/ผู้ซื้อ และผู้ให้สินเชื่อ (financier) เมื่อผู้ให้เช่าซื้อได้ขายสินค้าให้กับผู้เช่าซื้อแล้ว ผู้ให้เช่าซื้อ จะให้ผู้เช่าซื้อติดต่อกับผู้ให้สินเชื่อ และต่อมาผู้ให้เช่าซื้อ จะขายสินค้าให้กับผู้ให้สินเชื่อ โดยผู้ให้สินเชื่อซึ่งเป็น เจ้าของสินค้าจะนำสินค้านั้นออกให้เข้ากับผู้เช่าซื้อตามระยะเวลา ที่ตกลงกัน เห็นได้ว่าจะมีธุรกรรมสองอย่าง คือ สัญญาระหว่าง ผู้ให้เช่าซื้อขายสินค้าให้แก่ผู้ให้สินเชื่อ และสัญญาระหว่าง ผู้ให้สินเชื่อ (เจ้าของทรัพย์สิน) กับผู้เช่าซื้อ การกำหนดไว้เช่นนี้ เห็นได้ว่า นิติกรรมเช่าซื้อที่กฎหมายของประเทศมาเลเซีย ให้นำกฎหมายฉบับนี้ไปใช้จะมีลักษณะเดียวกันกับการ ให้เช่าซื้อรถยนต์และรถจักรยานยนต์ ส่วนมากในประเทศไทย ที่จะมีบริษัทให้สินเชื่อทำนิติกรรมสัญญากับผู้ซื้อรถยนต์ ที่ไม่มีกำลังซื้อแบบเงินสด โดยผู้ประกอบการให้เช่าซื้อรถยนต์ หรือรถจักรยานยนต์ของประเทศมาเลเซียอาจเป็นบริษัท ที่ให้เช่าซื้อรถยนต์หรือสถาบันการเงินให้เช่าซื้อรถยนต์ ดังนี้

(๑) บริษัทที่ประกอบธุรกิจให้สินเชื่อ (credit company) ซึ่งจะต้องได้รับใบอนุญาตตามกฎหมาย Money lenders Act 1951 หรือได้รับยกเว้นให้ไม่ต้องได้รับใบอนุญาต และ

(๒) สถาบันการเงินที่จะต้องได้รับใบอนุญาต ตาม Banking and Financial Institutions Act 1989 (BAFIA) ทั้งนี้ ธนาคารที่สามารถให้เช่าซื้อรถยนต์ได้ จะเป็นธนาคารในประเทศเท่านั้น (SPI Domestic Commercial Bank Licensed Institutions)

จากบทบัญญัติกฎหมายดังกล่าว จะพอเห็นได้ว่า ประเทศมาเลเซียมีมุมมองในการกำกับดูแลธุรกรรม การให้เช่าซื้อในลักษณะของการให้สินเชื่อ และบริษัท ที่ทำการให้สินเชื่อหรือให้เช่าซื้อจะต้องถูกกำกับดูแล โดยกฎหมายทางการเงิน กรณีสถาบันการเงินให้เช่าซื้อ



รถจักรยานยนต์และรถยนต์ ธนาคารกลาง หรือ Bank Negara Malaysia (BNM) มีอำนาจกำกับดูแลสถาบันการเงินตาม Financial Services Act 2013 (FSA) ทั้งนี้ การประกอบ ธุรกิจให้เช่าซื้อของสถาบันการเงินนั้นเป็นประเภทธุรกิจ ทางการเงินที่ถูกกำกับดูแลภายใต้ FSA แต่ไม่จำเป็นต้อง ได้รับใบอนุญาตประกอบธุรกิจทางการเงินจากธนาคารกลาง<sup>๖</sup> จึงอาจกล่าวได้ว่าหน่วยงานเพื่อเข้ามากำกับดูแลธุรกิจสินเชื่อ หรือธุรกรรมที่มีลักษณะคล้ายสินเชื่อ (Credit) เพื่อให้ธุรกิจ เช่าซื้อรถยนต์และรถจักรยานยนต์ของประเทศมาเลเซีย คือธนาคารกลาง โดยทำงานร่วมกับกระทรวง Ministry of Domestic Trade and Consumer Affair

นอกจากนี้ ที่ผ่านมามีการแก้ไขกฎหมาย เช่าซื้อ Hire-Purchase Act 1967 ในส่วนของการเรียกคืน ทรัพย์สินคืนไว้ โดยเพิ่มเติมเงื่อนไขในการเรียกคืนทรัพย์สินว่า ผู้ให้เช่าซื้อต้องพิสูจน์ ดังนี้ ๑) ผู้เช่าซื้อยังมียอดหนี้ คงเหลือค้างชำระที่จะต้องชำระหนี้เกินกว่าหนึ่งในสามของ ราคาสินค้าที่เช่าซื้อนั้น และ ๒) ผู้เช่าซื้อผิดนัดติดกันสองงวด (Section 16 (1))<sup>๗</sup> นอกจากนี้การยึดทรัพย์สินคืนจากผู้เช่าซื้อ จะต้องได้รับคำสั่งศาลก่อนจึงจะสามารถยึดทรัพย์สินจาก ผู้เช่าซื้อได้ (Section 16 (1A))<sup>๘</sup>

<sup>๖</sup> There are two other categories of financial businesses which are regulated by the FSA, but do not require banking licences: "Approved businesses" requiring approval from or registration with BNM include the operation of payment systems, the issuance of designated payment instruments, money broking business and financial advisory business. Factoring, leasing, hire-purchase, and financial intermediation (including, among others, the acceptance of deposits and the giving of advances, loans or other facilities) businesses require neither approval nor registration with BNM, but are subject to the regulatory oversight of BNM under the FSA.

<sup>๗</sup> Section 16. (1) Subject to this section, an owner shall not exercise any power of taking possession of goods comprised in a hire-purchase agreement arising out of any breach of the agreement relating to the payment of instalments unless the payment of instalments amounts to not more than seventy-five percent of the total cash price of the goods comprised in the hire-purchase agreement and there had been two successive defaults of payment by the hirer and he has served on the hirer a notice, in writing, in the form set out in the Fourth Schedule and the period fixed by the notice has expired, which shall not be less than twenty-one days after the service of the notice.

<sup>๘</sup> Section 16 (1A) Notwithstanding subsection (1), if the payment of instalments made amounts to more than seventy-five percent of the total cash price of the goods comprised in a hire-purchase agreement and there had been two successive defaults of payment by the hirer, an owner shall not exercise any power of taking possession of the goods comprised in the hire-purchase agreement arising out of any breach of the agreement relating to the payment of instalments unless he has obtained an order of the court to that effect.

## ๒.๒ ประเทศสหราชอาณาจักร

สัญญาให้เช่าซื้อที่มีมาจากการค้าขายในประเทศสหราชอาณาจักร ในศตวรรษที่ ๑๙ ลักษณะของสัญญาเช่าซื้อเกิดขึ้นเพื่อให้โอกาสลูกค้าที่มีปัญหาขาดสภาพคล่องทางการเงินสามารถซื้อสินค้าราคาแพงได้เพื่อไม่ให้เกิดความล่าช้าในกรณีผู้ซื้อไม่สามารถชำระเงินค่าสินค้าในจำนวนสูงได้ แต่ผู้ซื้อยังสามารถชำระราคาบางส่วนของสินค้าตามสัดส่วนของราคาโดยวางเงินก้อนแรกเป็นเงินมัดจำ โดยเมื่อทำข้อตกลงเป็นสัญญาเช่าซื้อแล้วผู้เช่าซื้อสามารถเช่าสินค้าโดยชำระค่าเช่าเป็นรายเดือน และเมื่อผู้เช่าซื้อได้ชำระเงินค่างวดครบจำนวนของราคาสินค้าพร้อมทั้งดอกเบี้ยแล้ว ผู้เช่าซื้อสามารถเลือกใช้สิทธิของตน กล่าวคือ สิทธิที่จะซื้อสินค้านั้นตามราคาที่ตกลงกันไว้หรือคืนสินค้าให้แก่เจ้าของสินค้าก็ได้ โดยต่อมาได้มีการออกกฎหมาย Hire Purchase Act 1964 ซึ่งกฎหมายฉบับนี้ได้กลายเป็นกฎหมายแม่แบบของกฎหมายเช่าซื้อให้แก่ประเทศในเครือสหราชอาณาจักร และในภายหลังได้มีการออกกฎหมาย Consumer Credit Act 1974<sup>๙</sup> ขึ้นภายใต้การกำกับดูแลของ Director General of Fair Trading โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้มีระบบการคุ้มครองผู้บริโภคแบบใหม่ที่เกี่ยวข้องกับสินเชื่อ การให้เช่าซื้อสินค้า นำขึ้นใช้บังคับแทนกฎหมายปัจจุบันที่เกี่ยวข้องกับการให้กู้ยืม ไร่รับจำนำและการประกอบธุรกิจเช่าซื้อ

สำหรับการกำกับดูแลการประกอบธุรกิจการให้เช่าซื้อนั้น ประเทศสหราชอาณาจักรมี Financial Conduct Authority (FCA) เป็นหน่วยงานกลางทำหน้าที่กำกับดูแลธุรกิจการเงินและตลาดการเงินของประเทศ โดยมีหน้าที่กำกับดูแลบริษัททางการเงินในประเทศเกือบทั้งหมด เพื่อให้มีตลาดทางการเงินที่มีประสิทธิภาพ สุจริต และเป็นธรรม โดย FCA จะทำการคุ้มครองผู้บริโภคจาก bad conduct ในตลาดทางการเงิน รวมถึงคุ้มครองตลาดการเงินและสนับสนุนให้เกิดการแข่งขันภายในตลาด

เห็นได้ว่าประเทศสหราชอาณาจักรกำหนดให้หน่วยงานกลางที่จัดตั้งขึ้นมาโดยเฉพาะเกี่ยวกับการเงินทำหน้าที่ดำเนินการกำกับดูแลการประกอบธุรกิจทางการเงินภายในประเทศ ซึ่งการประกอบธุรกิจสินเชื่อภายใต้ธุรกรรมการให้เช่าซื้อที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลขององค์กรดังกล่าวด้วย โดยมีการกำหนดหลักเกณฑ์สำหรับการให้เช่าซื้อโดย FCA ออกเป็นคำสั่ง Regulated Activities Order ซึ่งบทบัญญัติดังกล่าวได้แบ่งสัญญาการให้เช่าซื้อ ดังนี้ (๑) สัญญาเช่าซื้อ (มาตรา ๖๐ L)<sup>๑๐</sup> และ (๒)<sup>๑๑</sup> สัญญาให้เช่าซื้อผู้บริโภค (มาตรา ๖๐ N)

## ๓. บทสรุป

จากข้อเท็จจริงและข้ออ้างเรียนเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจให้เช่าซื้อรถยนต์และรถจักรยานยนต์ทำให้เห็นได้ว่าประเทศไทยจำเป็นต้องพัฒนาโครงสร้างของกฎหมายว่าด้วยการให้เช่าซื้อโดยให้มีบทบัญญัติและหน่วยงานที่กำกับดูแลผู้ประกอบการให้เช่าซื้อ โดยเฉพาะสัญญาเช่าซื้อของผู้บริโภคให้มีความโปร่งใส ชัดเจน สุจริต และมีข้อมูลที่ประชาชนสามารถเข้าถึงได้โดยง่าย ทั้งในส่วนของจำนวนเงินค่างวด อัตราดอกเบี้ย และงบการเงินของบริษัท เห็นได้ชัดเจนว่าปัจจุบันยังขาดการกำกับดูแลการประกอบธุรกิจดังกล่าว รวมทั้งมีความไม่ชัดเจนของหน่วยงานกลางที่จะเข้ามากำกับดูแล ผู้เขียนเห็นว่าหากประเทศไทยสามารถสร้างหน่วยงานกลาง (independent department) ขึ้นมาทำหน้าที่กำกับดูแลการประกอบธุรกิจการเงินได้ โดยมีโครงสร้างเป็นอิสระและแยกต่างหากจากธนาคารกลางได้ จะเป็นประโยชน์ต่อภาคธุรกิจการเงินในประเทศ ซึ่งการกำกับดูแลดังกล่าวจะช่วยเพิ่มเสถียรภาพทางการเงินและความเข้มแข็ง โปร่งใสในการประกอบธุรกิจได้ ทั้งนี้ การตั้งหน่วยงานกลางนั้นจะต้องใช้ manpower และความรู้ทางด้านการเงินการธนาคาร รวมทั้งกฎหมายให้สอดคล้องกัน จึงจะสามารถสร้างหน่วยงานกลางขึ้นมาคุ้มครองผู้บริโภค ในส่วนของสินเชื่อและการธนาคารได้สำเร็จ

<sup>๙</sup> ที่มาจากรีเว็บไซต์ <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1974/39/introduction>

<sup>๑๐</sup> in accordance with article 60L of the Regulated Activities Order, an agreement:

(a) which is not a conditional sale agreement;

(b) under which goods are bailed or, in Scotland, hired to a person ("P") in return for periodical payments by P; and

(c) the property in the goods will pass to P if the terms of the agreement are complied with and one or more of the following occurs:

(i) the exercise by P of an option to purchase the goods;

(ii) the doing by any party to the agreement of any other act specified in the agreement; or

(iii) the happening of any event specified in the agreement

<sup>๑๑</sup> "consumer hire agreement" in accordance with article 60N of the Regulated Activities Order, an agreement between a person ("the owner") and an individual ("the hirer") for the bailment or, in Scotland, the hiring of goods to the hirer which:

(a) is not a hire-purchase agreement; and

(b) is capable of subsisting for more than three months.

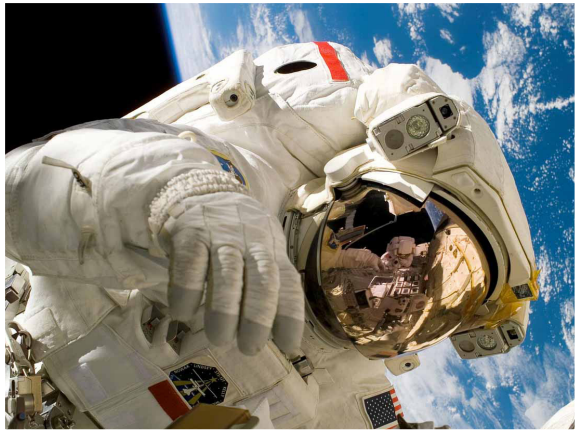
# ความรับผิดชอบในทางระหว่างประเทศ สำหรับความเสียหายจากการดำเนิน กิจกรรมอวกาศ

วิลลี่ อมราภรณ์<sup>\*</sup>

ในปัจจุบันการดำเนินกิจกรรมอวกาศไม่ได้เป็นกิจการที่ผูกขาดหรือดำเนินการโดยรัฐเท่านั้น เนื่องจากมีเอกชนและองค์การระหว่างประเทศที่มีศักยภาพในการดำเนินกิจกรรมอวกาศ จึงทำให้การใช้ประโยชน์จากการดำเนินกิจกรรมอวกาศเป็นไปเพื่อประโยชน์ในเชิงพาณิชย์และมีการใช้เทคโนโลยีขั้นสูงเพิ่มมากขึ้น ซึ่งมีทั้งกรณีที่เป็นความร่วมมือระหว่างประเทศหรือการลงทุนของภาคเอกชน ในสถานีอวกาศ การส่งจรวดหรือยานอวกาศไปสู่อวกาศ การใช้งานโคจรดาวเทียม การควบคุมวัตถุอวกาศ การใช้อวกาศเพื่อการท่องเที่ยว การลงทุนดาวเทียมเพื่อการสื่อสาร เป็นต้น ซึ่งแม้ว่าจะมีการพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อความปลอดภัย แต่ก็ยังเป็นกิจการที่มีความเสี่ยงสูงทั้งในระดับประเทศและในทางระหว่างประเทศ ดังจะเห็นได้จากข่าวการพบชิ้นส่วนวัตถุอวกาศที่ถูกส่งขึ้นในอวกาศตกลงมาบนพื้นผิวโลก หรือในห้วงอากาศ เช่น ในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ มีการพบชิ้นส่วนจรวด Long March 5B ของสาธารณรัฐประชาชนจีนตกสู่โลก ภายหลังจากปฏิบัติการกิจส่งโมดูลอวกาศไปยังสถานีอวกาศแล้ว หรือในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ พบการตกของชิ้นส่วนจรวด Long March 5B-Y4 ของสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งมีวงโคจรผ่านประเทศไทยหลายจังหวัด และแม้ว่าเทคโนโลยี

ในปัจจุบันจะสามารถติดตามและคาดการณ์การตกของชิ้นส่วนได้ รวมทั้งสามารถลดผลกระทบจากความเสียหายได้ แต่ก็ยังไม่สามารถควบคุมปรากฏการณ์ทางธรรมชาติที่อาจส่งผลกระทบต่อชิ้นส่วนของวัตถุอวกาศจะตกลงสู่พื้นโลกได้ องค์การสหประชาชาติได้กำหนดกฎเกณฑ์พื้นฐานเกี่ยวกับการใช้อวกาศไว้ในสนธิสัญญาว่าด้วยหลักเกณฑ์การดำเนินกิจการของรัฐในการสำรวจและการใช้อวกาศภายนอก รวมทั้งดวงจันทร์และเทหะในท้องฟ้าอื่น ๆ ค.ศ. ๑๙๖๗ ให้ทุกรัฐใช้อวกาศได้อย่างเสรีและใช้อย่างสันติ โดยมีข้อจำกัดพื้นฐานร่วมกันว่า จะต้องใช้อวกาศอย่างรับผิดชอบและไม่ก่อความเสียหายต่อผู้อื่น ในเวลาต่อมาจึงได้ออกหลักเกณฑ์ที่เป็นหลักสากลสำหรับความรับผิดชอบในทางระหว่างประเทศในความเสียหายจากการดำเนินกิจกรรมอวกาศ คือ อนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศสำหรับความเสียหายที่เกิดจากวัตถุอวกาศ ค.ศ. ๑๙๗๒ (Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects: Liability Convention (1972)) ภายใต้อาณัติของสำนักงานกิจการอวกาศส่วนนอกแห่งสหประชาชาติ (United Nations for Outer Space Affairs – UNOOSA) ประกอบกับในปี พ.ศ. ๒๕๖๔

<sup>\*</sup> ผู้อำนวยการกองกฎหมายเทคโนโลยีและการคมนาคม สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา



คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติหลักการร่างพระราชบัญญัติกิจการอวกาศ พ.ศ. .... โดยที่เหตุผลหนึ่งก็เพื่อเตรียมความพร้อมในการที่ประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศสำหรับความเสียหายที่เกิดจากวัตถุอวกาศ ค.ศ. ๑๙๗๒ ด้วย ทั้งนี้ ก็เพื่อให้ประเทศไทยมีมาตรการทางกฎหมายที่สอดคล้องกับอนุสัญญาระหว่างประเทศและให้หน่วยงานของรัฐมีกฎหมายเพื่อการกำกับดูแลให้เกิดความปลอดภัยและบังคับใช้อย่างมีประสิทธิภาพ

ดังนั้น เพื่อให้ทราบถึงกฎเกณฑ์และแนวทางปฏิบัติสากลเกี่ยวกับความรับผิดชอบในทางระหว่างประเทศสำหรับความเสียหายจากดำเนินกิจกรรมอวกาศ จึงต้องทำความเข้าใจในความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง ๒ ฉบับ คือ

**๑. สนธิสัญญาว่าด้วยหลักเกณฑ์การดำเนินกิจการของรัฐในการสำรวจและการใช้อวกาศภายนอกรวมทั้งดวงจันทร์และเทหะในท้องฟ้าอื่น ๆ ค.ศ. ๑๙๖๗** (Treaty on Principles Governing the Activities of State in the Exploration and Use of Outer Space, including the Moon and Other Celestial Bodies; Outer Space Treaty

(1967)) (สนธิสัญญาอวกาศ) เป็นสนธิสัญญาพหุภาคีฉบับแรกว่าด้วยเรื่องความร่วมมือในอวกาศ มีสาระสำคัญเพื่อให้การใช้อวกาศเป็นไปโดยสันติและเสมอภาค โดยกำหนดให้การสำรวจและการใช้อวกาศภายนอกเป็นไปเพื่อประโยชน์ของประชาชน และอวกาศภายนอก รวมทั้งดวงจันทร์และเทหะในท้องฟ้าอื่น ๆ จะไม่ตกเป็นกรรมสิทธิ์ของประเทศใดประเทศหนึ่งโดยการอ้างอธิปไตยหรือโดยการใช้อิทธิพล หรือวิธีการอื่นใด และกำหนดหลักการความรับผิดชอบในทางระหว่างประเทศสำหรับการดำเนินกิจกรรมอวกาศด้วย

ซึ่งปัจจุบันประเทศไทยลงนามเป็นภาคีสนธิสัญญาอวกาศเมื่อวันที่ ๒๗ มกราคม ๒๕๑๐ (ค.ศ. ๑๙๖๗) และสนธิสัญญามีผลใช้บังคับกับประเทศไทยตั้งแต่วันที่ ๕ กันยายน ๒๕๑๑ (ค.ศ. ๑๙๖๘)<sup>๖</sup>

## **๒. อนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบระหว่างประเทศสำหรับความเสียหายที่เกิดจากวัตถุอวกาศ ค.ศ. ๑๙๗๒**

(Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects: Liability Convention (1972)) (อนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบ) มีสาระสำคัญเป็นการกำหนดมาตรการบังคับสำหรับประเทศต่าง ๆ หรือองค์การระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องการส่งวัตถุอวกาศ เพื่อการชดเชยค่าเสียหายจากความเสียหายที่เกิดขึ้นจากวัตถุอวกาศ ปัจจุบันประเทศไทยยังไม่ได้เป็นภาคีอนุสัญญานี้ แต่อยู่ในระหว่างการเตรียมการเพื่อเข้าร่วมเป็นภาคีอนุสัญญาสนธิสัญญาอวกาศจัดทำขึ้นโดยตระหนักถึงโอกาสที่รัฐภาคีจะให้ความก้าวหน้าในการสำรวจและการใช้อวกาศภายนอกเพื่อประโยชน์ร่วมกัน และเสริมสร้างความร่วมมือระหว่างประเทศในทางวิทยาศาสตร์และใช้อวกาศภายนอกในทางสันติ<sup>๗</sup> โดยจะคงไว้ซึ่งสิทธิในการทำการสำรวจการใช้อวกาศโดยเสรีบนความเสมอภาค ซึ่งกิจกรรมอวกาศ

<sup>๖</sup> ประกาศใช้สนธิสัญญาว่าด้วยหลักเกณฑ์การดำเนินกิจการของรัฐในการสำรวจและการใช้อวกาศภายนอกรวมทั้งดวงจันทร์และเทหะในท้องฟ้าอื่น ๆ ลงวันที่ ๓ ธันวาคม พุทธศักราช ๒๕๑๑ (ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๘๕ ตอนที่ ๑๑๘ หน้า ๑๓๑ ถึง ๑๔๗)

<sup>๗</sup> Outer Space Treaty (1967)

Article 1 The exploration and use of outer space, including the moon and other celestial bodies, shall be carried out for the benefit and in the interests of all countries, irrespective of their degree of economic or scientific development, and shall be the province of all mankind.

Outer space, including the moon and other celestial bodies, shall be free for exploration and use by all States without discrimination of any kind, on a basis of equality and in accordance with international law, and there shall be free access to all areas of celestial bodies.

There shall be freedom of scientific investigation in outer space, including the moon and other celestial bodies, and States shall facilitate and encourage international co-operation in such investigation.

เป็นกิจกรรมที่มีความเสี่ยงสูงและมีเพียงไม่กี่ประเทศที่สามารถลงทุนและดำเนินกิจกรรมอวกาศได้ ซึ่งนอกจากการดำเนินกิจกรรมอวกาศโดยรัฐ (State) หรือองค์การระหว่างประเทศ (international intergovernmental organizations) ไม่ว่าจะเป็นการส่งยานอวกาศ การสร้างสถานีอวกาศ หรือการส่งดาวเทียมเพื่อการใช้งานในวัตถุประสงค์ต่าง ๆ<sup>๔</sup> หรือในวงโคจรตามระดับความสูงต่าง ๆ แล้ว ในปัจจุบันภาคเอกชนได้เข้ามามีบทบาทและการลงทุนด้านอวกาศมากขึ้น มีการนำเทคโนโลยีมาใช้เพื่อดำเนินการสำรวจและนำประโยชน์จากอวกาศมาใช้ในเชิงพาณิชย์หรือเพื่อประโยชน์สาธารณะเพิ่มมากขึ้น ดังนั้น จึงเป็นเหตุผลที่ในสนธิสัญญาอวกาศและอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบในการกำหนดให้รัฐต้องเข้ามากำกับดูแลและควบคุมอย่างต่อเนื่อง เพื่อดำเนินการกำกับความเสี่ยงและรับผิดชอบในความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้นได้

ในสนธิสัญญาอวกาศจึงได้กำหนดให้กิจกรรมอวกาศที่ดำเนินการโดยรัฐภาคีไม่ว่าจะเป็นหน่วยงานของรัฐหรือเอกชนจะต้องได้รับอนุญาตจากรัฐหรืออยู่ในการกำกับดูแลของรัฐอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ ก็เพื่อให้รัฐเข้ามามีบทบาทอย่างต่อเนื่องในการกำกับดูแล การอนุญาต และมีส่วนร่วมในการควบคุมและรับผิดชอบในทางระหว่างประเทศ

ดังจะเห็นได้จากในข้อ ๖<sup>๕</sup> ของสนธิสัญญาอวกาศ ซึ่งเป็นบทบัญญัติหลักที่วางหลักความรับผิดชอบระหว่างประเทศ อันเนื่องมาจากการดำเนินกิจการอวกาศ กำหนดไว้ว่า รัฐภาคีสันธิสัญญาที่มีความรับผิดชอบระหว่างประเทศ

สำหรับการดำเนินกิจการในอวกาศ รวมทั้งดวงจันทร์และเทหะในท้องฟ้าอื่น ๆ ไม่ว่าจะการดำเนินกิจการดังกล่าวจะกระทำโดยรัฐบาลหรือโดยเอกชน ซึ่งการดำเนินกิจการอวกาศของเอกชนจะต้องได้รับอนุญาตหรืออยู่ในความควบคุมดูแลของรัฐ

ประกอบกับ ข้อ ๗<sup>๖</sup> ของสนธิสัญญาอวกาศ ได้กำหนดให้รัฐที่มีส่วนร่วมในการส่งวัตถุอวกาศไม่จะเป็นรัฐที่จัดส่งหรือช่วยให้มีการจัดส่งหรือให้ความสะดวกในการจัดส่งวัตถุอวกาศไปสู่อวกาศ มีสถานะเป็นรัฐที่จะต้องรับผิดชอบในทางระหว่างประเทศเมื่อเกิดความเสียหายซึ่งความรับผิดชอบในความเสียหายดังกล่าว รวมถึงความเสียหายที่เกิดกับบุคคลหรือนิติบุคคลของรัฐที่ไม่ใช่รัฐผู้ส่งจากความเสียหายของวัตถุอวกาศหรือจากส่วนประกอบของวัตถุอวกาศที่เกิดขึ้นบนพื้นโลก ในอวกาศ หรือในอวกาศด้วย



<sup>๔</sup> ข้อมูลจากบริษัทโทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน)

ในปัจจุบันได้มีการดาวเทียมออกเป็น ๕ ประเภท ได้แก่ ๑. ดาวเทียมสื่อสาร (Communication Satellite) ๒. ดาวเทียมสำรวจทรัพยากร (Earth Observation Satellite) ๓. ดาวเทียมบอกตำแหน่ง (Navigation Satellite) ๔. ดาวเทียมอุตุนิยมวิทยา (Meteorological Satellite) ๕. ดาวเทียมเพื่อการทดลองทางวิทยาศาสตร์ (Scientific and Research Satellite)

<sup>๕</sup> Outer Space Treaty (1967)

Article 6 States Parties to the Treaty shall bear international responsibility for national activities in outer space, including the moon and other celestial bodies, whether such activities are carried on by governmental agencies or by non-governmental entities, and for assuring that national activities are carried out in conformity with the provisions set forth in the present Treaty. The activities of non-governmental entities in outer space, including the moon and other celestial bodies, shall require authorization and continuing supervision by the appropriate State Party to the Treaty. When activities are carried on in outer space, including the moon and other celestial bodies, by an international organization, responsibility for compliance with this Treaty shall be borne both by the international organization and by the States Parties to the Treaty participating in such organization.

<sup>๖</sup> Outer Space Treaty (1967)

Article 7 Each State Party to the Treaty that launches or procures the launching of an object into outer space, including the moon and other celestial bodies, and each State Party from whose territory or facility an object is launched, is internationally liable for damage to another State Party to the Treaty or to its natural or juridical persons by such object or its component parts on the Earth, in air or in outer space, including the moon and other celestial bodies.

ดังนั้น รัฐภาคีของสนธิสัญญาอวกาศซึ่งรวมถึงประเทศไทยด้วย จะต้องรับผิดชอบในระดับระหว่างประเทศ สำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมอวกาศไม่ว่าจะเกิดจากการดำเนินการของรัฐหรือเอกชน โดยการจัดส่งวัตถุอวกาศ หรือช่วยให้มีการจัดส่งวัตถุอวกาศ หรือให้ความสะดวกในการจัดส่งวัตถุอวกาศ โดยไม่ได้คำนึงถึงเขตดินแดนใด เพราะหากเกิดความเสียหายแก่รัฐภาคีอื่นหรือแก่บุคคล หรือนิติบุคคลของรัฐภาคีอื่น ดังจะได้กล่าวถึงต่อไป

### ๑. ความเสียหายและรัฐที่ต้องรับผิดชอบในความเสียหาย

ตามที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นว่า กิจกรรมอวกาศเป็นกิจกรรมที่มีความเสี่ยงสูง สนธิสัญญาอวกาศและอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิด จึงกำหนดให้รัฐต้องรับผิดชอบในความเสียหายระหว่างประเทศ กล่าวคือ เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นจากวัตถุอวกาศหรือกิจกรรมอวกาศ รัฐที่ก่อให้เกิดความเสียหายต้องรับผิดชอบ ดังนั้น ในการพิจารณาถึงความรับผิดระหว่างประเทศ จึงต้องทราบถึงจำนวนของความเสียหายและรัฐที่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายก่อน ซึ่งในข้อ ๑(เอ)<sup>๗</sup> ของอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิด ได้กำหนดนิยามคำว่า “ความเสียหาย” หมายความว่า การเสียชีวิต



การได้รับบาดเจ็บหรือทุพพลภาพ หรือเกิดการสูญเสียหรือเสียหายแก่ทรัพย์สินของรัฐหรือของบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคล หรือขององค์การระหว่างประเทศ

สำหรับ “รัฐที่ต้องรับผิดชอบในความเสียหาย” นั้น ในข้อ ๑(ซี)<sup>๘</sup> ของอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิด ก็ได้กำหนดนิยามไว้ว่า รัฐผู้ส่ง หมายถึง (๑) รัฐซึ่งส่งหรือเป็นผู้ว่าจ้างส่งวัตถุอวกาศ (๒) รัฐซึ่งวัตถุอวกาศได้ถูกส่งภายในดินแดนหรือได้ให้ความสะดวกในการส่งวัตถุอวกาศดังกล่าว ซึ่งบริบทของข้อ ๑ นั้น ก็ได้กำหนดไว้ในทำนองเดียวกันกับข้อ ๗ ของสนธิสัญญาอวกาศ

จึงอาจกล่าวได้ว่า ความรับผิดของรัฐในความเสียหายตามสนธิสัญญาอวกาศและอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดอยู่บนแนวคิดที่ว่า รัฐผู้ส่งซึ่งหมายความถึง (๑) รัฐผู้ส่งวัตถุอวกาศ (๒) รัฐที่จัดหาให้มีการส่งวัตถุอวกาศ (๓) รัฐเจ้าของดินแดนที่ได้ดำเนินการจัดส่งวัตถุอวกาศ หรือ (๔) รัฐที่ได้อำนวยความสะดวกในการจัดส่งวัตถุอวกาศ มีความรับผิดสำหรับความเสียหายในชีวิต การบาดเจ็บของบุคคลหรือทุพพลภาพ หรือการสูญเสียหรือเสียหายแก่ทรัพย์สินของรัฐหรือของบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคล หรือขององค์การระหว่างประเทศ ที่เกิดขึ้นบนพื้นโลก ในอวกาศ หรือในอวกาศ

### ๒. ประเภทของความรับผิดในความเสียหาย

เมื่อพิจารณาข้อ ๒<sup>๙</sup> ของอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดที่กำหนดว่า รัฐผู้ส่งจะมีความรับผิดเด็ดขาด ต้องชดเชยค่าเสียหายจากวัตถุอวกาศที่เกิดบนพื้นโลกหรือแก่อากาศยานที่บินอยู่ และข้อ ๓<sup>๑๐</sup> ของอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิด

<sup>๗</sup> Liability Convention (1972)

Article 1 (a) The term “damage” means loss of life, personal injury or other impairment of health; or loss of or damage to property of States or of persons, natural or juridical, or property of international intergovernmental organizations.

<sup>๘</sup> Liability Convention (1972)

Article 1 (c) The term “launching State” means:

- (i) A State which launches or procures the launching of a space object;
- (ii) A State from whose territory or facility a space object is launched

<sup>๙</sup> Liability Convention (1972)

Article 2 A launching State shall be absolutely liable to pay compensation for damage caused by its space object on the surface of the earth or to aircraft in flight.

<sup>๑๐</sup> Liability Convention (1972)

Article 3 In the event of damage being caused elsewhere than on the surface of the earth to a space object of one launching State or to persons or property on board such a space object by a space object of another launching State, the latter shall be liable only if the damage is due to its fault or the fault of persons for whom it is responsible.



ที่กำหนดว่ากรณีที่มีความเสียหายเกิดที่อื่นที่ไม่ใช่บนพื้นโลก แต่เป็นความเสียหายต่อวัตถุอวกาศของหนึ่งในรัฐผู้ส่ง หรือต่อบุคคลหรือทรัพย์สิน หรือทรัพย์สินบนวัตถุอวกาศดังกล่าว และความเสียหายเกิดแก่วัตถุอวกาศของหนึ่งในรัฐผู้ส่ง หรือแก่บุคคลหรือนิติบุคคลของรัฐดังกล่าว รัฐผู้ส่งจะต้องรับผิดชอบแต่เฉพาะความเสียหายที่เกิดจากความผิดพลาดหรือความผิดของบุคคลผู้รับผิดชอบ

จะเห็นได้ว่า อนุสัญญาความรับผิด ได้กำหนดความรับผิดตามประเภทความเสียหายและผู้เสียหายไว้ ดังนี้

๑. กรณีความเสียหายเกิดขึ้นบนพื้นโลกในอากาศ หรือต่ออากาศยานที่ทำการบินในอากาศ เป็นความรับผิดแบบเด็ดขาด (Absolute Liability) รัฐผู้ส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายแม้จะเกิดจากความไม่ตั้งใจหรือประมาทเลินเล่อ โดยรัฐผู้เสียหายไม่จำเป็นต้องพิสูจน์ความรับผิดว่าเกิดจากความจงใจหรือประมาทเลินเล่อหรือไม่

๒. กรณีความเสียหายเกิดขึ้นในอวกาศ เป็นความรับผิดที่ต้องพิสูจน์ความผิด (Fault Liability) รัฐผู้ส่งจะรับผิดชอบเฉพาะความเสียหายต่อวัตถุอวกาศหรือบุคคลหรือทรัพย์สินใด ๆ หากรัฐผู้เสียหายพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายเกิดจากความผิดพลาดของรัฐผู้ส่งหรือรัฐผู้ส่งมีส่วนร่วมในความเสียหายนั้น

อย่างไรก็ตาม หากความเสียหายดังกล่าวข้างต้นเกิดแก่รัฐที่สาม กล่าวคือ กรณีที่วัตถุอวกาศของรัฐหนึ่งก่อความเสียหายแก่วัตถุอวกาศของรัฐหนึ่ง ส่งผลให้เกิดความเสียหายต่อวัตถุอวกาศหรือบุคคลหรือนิติบุคคลของรัฐที่สาม ตามข้อ ๔<sup>๑๑</sup> ของอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดได้กำหนดเงื่อนไขความรับผิดสำหรับความเสียหาย ดังนี้



๑. กรณีความเสียหายที่เกิดกับรัฐที่สามบนพื้นโลก ในอากาศ หรือต่ออากาศยานที่อยู่ระหว่างทำการบิน ก็ยังคงเป็นความรับผิดเด็ดขาด รัฐผู้ส่งที่เกี่ยวข้องจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายแม้จะเกิดจากความไม่ตั้งใจหรือประมาทเลินเล่อ โดยรัฐผู้เสียหายไม่จำเป็นต้องพิสูจน์ความรับผิดว่าเกิดจากความจงใจหรือประมาทเลินเล่อหรือไม่

๒. กรณีความเสียหายที่เกิดกับรัฐที่สามในอวกาศ เป็นความรับผิดที่ต้องพิสูจน์ โดยรัฐผู้ส่งที่ก่อให้เกิดความเสียหายต้องร่วมกันรับผิดชอบสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นตามความเป็นจริง ซึ่งหากไม่สามารถแบ่งความรับผิดของแต่ละรัฐผู้ส่งได้ การชดใช้ค่าเสียหายจะพิจารณาแบ่งเท่า ๆ กันตามสัดส่วน แต่สัดส่วนความรับผิดของแต่ละรัฐดังกล่าวไม่เป็นการตัดสิทธิของรัฐที่สามในการเรียกร้องความเสียหายจากรัฐผู้ส่งใด หรือจากรัฐผู้ส่งทั้งหมดที่ต้องร่วมกันรับผิดชอบก็ได้

<sup>๑๑</sup> Liability Convention (1972)

Article 4 (1) In the event of damage being caused elsewhere than on the surface of the earth to a space object of one launching State or to persons or property on board such a space object by a space object of another launching State, and of damage thereby being caused to a third State or to its natural or juridical persons, the first two States shall be jointly and severally liable to the third State, to the extent indicated by the following:

(a) If the damage has been caused to the third State on the surface of the earth or to aircraft in flight, their liability to the third State shall be absolute;

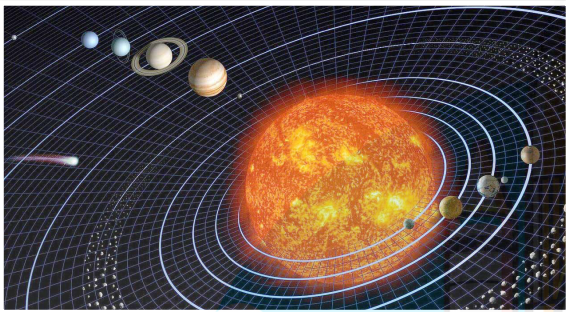
(b) If the damage has been caused to a space object of the third State or to persons or property on board that space object elsewhere than on the surface of the earth, their liability to the third State shall be based on the fault of either of the first two States or on the fault of persons for whom either is responsible.

(2) In all cases of joint and several liability referred to in paragraph 1 of this article, the burden of compensation for the damage shall be apportioned between the first two States in accordance with the extent to which they were at fault; if the extent of the fault of each of these States cannot be established, the burden of compensation shall be apportioned equally between them. Such apportionment shall be without prejudice to the right of the third State to seek the entire compensation due under this Convention from any or all of the launching States which are jointly and severally liable.

อนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดจะไม่ใช่บังคับกับกรณี ความเสียหายจากการดำเนินกิจกรรมอวกาศนั้นเกิด คนชาติของรัฐผู้ส่ง หรือคนต่างชาติซึ่งขณะเกิดเหตุมีส่วนร่วม ในการปฏิบัติการหรืออยู่ในแผนการส่งหรือนำกลับซึ่ง วัตถุอวกาศดังกล่าวตามคำเชิญของรัฐผู้ส่ง<sup>๑๖</sup>

### ๓. ข้อยกเว้นความรับผิดเด็ดขาด

๓.๑ หากรัฐผู้ส่งพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายทั้งหมด หรือบางส่วนเกิดจากความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง หรือจากการกระทำหรือรื้อถอนกระทำที่จงใจให้เกิด ความเสียหายของรัฐที่เรียกร้องค่าเสียหายหรือเกิดจาก การกระทำของบุคคลหรือนิติบุคคลของรัฐดังกล่าวตาม ข้อ ๖.๑<sup>๑๗</sup> ของอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิด



๓.๒ หากความเสียหายดังกล่าวเกิดจากกิจกรรม อวกาศที่กระทำโดยไม่สอดคล้องกับกฎหมายระหว่าง ประเทศ กฎบัตรสหประชาชาติ หรือสนธิสัญญาอวกาศ รัฐผู้ส่งไม่อาจยกขึ้นกล่าวอ้างเพื่อยกเว้นความรับผิด ได้ตามข้อ ๖.๒<sup>๑๘</sup> ของอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิด

ทั้งนี้ เนื่องจากหลักการสำคัญของสนธิสัญญาอวกาศ คือ การสำรวจและการใช้อวกาศรวมทั้งดวงจันทร์และทะเล ในท้องฟ้าให้เป็นไปเพื่อประโยชน์ของประเทศทั้งมวลและ เป็นกิจกรรมของมนุษยชาติ โดยที่รัฐมีสิทธิในการสำรวจ ทำการใช้อวกาศโดยเสรี ปราศจากการเลือกปฏิบัติใด ๆ ไม่ว่าจะเป็นการใช้อวกาศเพื่อผลในทางเศรษฐกิจหรือใน ทางวิทยาศาสตร์<sup>๑๙</sup> และไม่สามารถกล่าวอ้างกรรมสิทธิ์ หรืออ้างอธิปไตยในอวกาศภายนอก หรือยึดครองอวกาศ ภายนอกไม่ว่าโดยวิธีการใด ๆ<sup>๒๐</sup> จึงเป็นหน้าที่ของรัฐ ที่จะต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมายระหว่างประเทศ กฎบัตรสหประชาชาติ เพื่อสร้างความมั่นคงระหว่าง ประเทศและส่งเสริมความร่วมมือในทางระหว่างประเทศ ซึ่งสนธิสัญญาอวกาศได้กำหนดข้อห้ามของกิจกรรมอวกาศ<sup>๒๑</sup> ไว้ดังนี้

<sup>๑๖</sup> Liability Convention (1972)

Article 7 The provisions of this Convention shall not apply to damage caused by a space object of a launching State to:

(a) Nationals of that launching State;

(b) Foreign nationals during such time as they are participating in the operation of that space object from the time of its launching or at any stage thereafter until its descent, or during such time as they are in the immediate vicinity of a planned launching or recovery area as the result of an invitation by that launching State.

<sup>๑๗</sup> Liability Convention (1972)

Article 6 (1) Subject to the provisions of paragraph 2 of this article, exoneration from absolute liability shall be granted to the extent that a launching State establishes that the damage has resulted either wholly or partially from gross negligence or from an act or omission done with intent to cause damage on the part of a claimant State or of natural or juridical persons it represents.

<sup>๑๘</sup> Liability Convention (1972)

Article 6(2) No exoneration whatever shall be granted in cases where the damage has resulted from activities conducted by a launching State which are not in conformity with international law including, in particular, the Charter of the United Nations and the Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, including the Moon and Other Celestial Bodies.

<sup>๑๙</sup> Outer Space Treaty (1967) Article 1 อ้างแล้ว ๓.

<sup>๒๐</sup> Outer Space Treaty (1967)

Article 2 Outer space, including the moon and other celestial bodies, is not subject to national appropriation by claim of sovereignty, by means of use or occupation, or by any other means

<sup>๒๑</sup> Outer Space Treaty (1967)

Article 4 States Parties to the Treaty undertake not to place in orbit around the earth any objects carrying nuclear weapons or any other kinds of weapons of mass destruction, install such weapons on celestial bodies, or station such weapons in outer space in any other manner.

The moon and other celestial bodies shall be used by all States Parties to the Treaty exclusively for peaceful purposes. The establishment of military bases, installations and fortifications, the testing of any type of weapons and the conduct of military maneuvers on celestial bodies shall be forbidden. The use of military personnel for scientific research or for any other peaceful purposes shall not be prohibited. The use of any equipment or facility necessary for peaceful exploration of the moon and other celestial bodies shall also not be prohibited.

๑. การดำเนินกิจกรรมอวกาศจะต้องไม่ส่งวัตถุซึ่งบรรจุนิวเคลียร์หรืออาวุธใดที่มีอำนาจทำลายอย่างใหญ่หลวงขึ้นไปโคจร หรือขึ้นไปติดตั้งในอวกาศ

๒. การดำเนินกิจกรรมอวกาศจะต้องไม่เป็นการตั้งฐานทัพ หรือมีสิ่งติดตั้งหรือป้อมปราการทางทหาร

๓. การดำเนินกิจกรรมอวกาศจะต้องไม่เป็นการทดลองอาวุธ หรือการซ้อมรบในท้องฟ้าหรือในอวกาศ

๔. การดำเนินกิจกรรมอวกาศจะต้องไม่ทำการศึกษาหรือสำรวจในอวกาศจนทำให้เกิดการแพร่เชื้อที่เป็นอันตราย หรือนำสารที่เป็นอันตรายจากภายนอกมาสู่โลกจนก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลง<sup>๑๘</sup>

#### ๔. การชดเชยค่าเสียหาย

ผลในทางกฎหมายจากการกระทำความผิดในทางระหว่างประเทศซึ่งบังคับให้รัฐต้องมีความรับผิดชอบ (State Responsibility) ย่อมทำให้รัฐต้องเยียวยาหรือชดเชยค่าเสียหาย ประเภทของการชดเชยค่าเสียหายในทางระหว่างประเทศ แบ่งออกได้เป็น ๓ วิธี<sup>๑๙</sup>

**(๑) การชดเชยค่าเสียหายให้กลับคืนสู่สภาพเดิม** วิธีการนี้เป็นวิธีการชดเชยค่าเสียหายเพื่อทำให้สถานการณ์กลับคืนสู่สภาพเดิมให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ เช่น การต้องแก้ไขเปลี่ยนแปลงกฎหมายภายในของรัฐที่ขัดแย้งกับกฎหมายระหว่างประเทศ การถอนกำลังทัพจากดินแดนของรัฐอื่น หรือการต้องคืนทรัพย์สินให้กับรัฐ เป็นต้น

**(๒) การชดเชยค่าเสียหายโดยการทำให้เกิดความพึงพอใจแก่รัฐที่ได้รับความเสียหาย** การชดเชยค่าเสียหายโดยการทำให้เกิดความพึงพอใจแก่รัฐที่ได้รับความเสียหายเป็นวิธีที่ใช้ในการชดเชยค่าเสียหายใน



ทางจิตใจหรือในทางศีลธรรมให้แก่รัฐที่ได้รับความเสียหาย อาจทำได้โดยการยอมรับอย่างเป็นทางการว่าการกระทำของรัฐนั้นเป็นความผิดในทางระหว่างประเทศ การแสดงความเสียใจ การขอโทษอย่างเป็นทางการ

#### (๓) การชดเชยค่าเสียหายเป็นจำนวนเงิน

เป็นวิธีการเยียวยาความเสียหายที่นิยมมากที่สุด และจะนำมาใช้ในกรณีที่ไม่สามารถชดเชยค่าเสียหายด้วยวิธีการให้กลับคืนสู่สภาพเดิม หรือการทำให้เกิดความพึงพอใจแก่รัฐที่ได้รับความเสียหาย การชดเชยค่าเสียหายเป็นจำนวนเงินจะครอบคลุมถึงความเสียหายทุกอย่างที่สามารถกำหนดหรือประเมินค่าเป็นเงินได้ รวมถึงผลที่คาดหมายได้ เช่น การสูญเสียกำไรหรือดอกเบี้ยที่ควรจะได้รับด้วย

ตามที่ได้กล่าวมาแล้วในส่วนที่ ๑ ว่า เมื่อเกิดความเสียหายจากกิจกรรมอวกาศ รัฐผู้ส่งมีความรับผิดชอบในทางระหว่างประเทศที่จะต้องชดเชยค่าเสียหาย รวมถึงกรณีมีรัฐผู้ส่งร่วมกันมากกว่าหนึ่งรัฐ หรือมีองค์การระหว่างประเทศเข้าร่วมเป็นหนึ่งในรัฐผู้ส่งด้วย โดยมีทั้งเงื่อนไขที่เป็นความรับผิดชอบเด็ดขาด โดยรัฐผู้เสียหายไม่จำเป็นต้องพิสูจน์ความรับผิดชอบ และความรับผิดชอบที่ต้องพิสูจน์ความผิด

<sup>๑๘</sup> Outer Space Treaty (1967)

Article 9 In the exploration and use of outer space, including the Moon and other celestial bodies, States Parties to the Treaty shall be guided by the principle of co-operation and mutual assistance and shall conduct all their activities in outer space, including the moon and other celestial bodies, with due regard to the corresponding interests of all other States Parties to the Treaty. States Parties to the Treaty shall pursue studies of outer space, including the Moon and other celestial bodies, and conduct exploration of them so as to avoid their harmful contamination and also adverse changes in the environment of the Earth resulting from the introduction of extraterrestrial matter and, where necessary, shall adopt appropriate measures for this purpose. If a State Party to the Treaty has reason to believe that an activity or experiment planned by it or its nationals in outer space, including the Moon and other celestial bodies, would cause potentially harmful interference with activities of other States Parties in the peaceful exploration and use of outer space, including the moon and other celestial bodies, it shall undertake appropriate international consultations before proceeding with any such activity or experiment. A State Party to the Treaty which has reason to believe that an activity or experiment planned by another State Party in outer space, including the Moon and other celestial bodies, would cause potentially harmful interference with activities in the peaceful exploration and use of outer space, including the moon and other celestial bodies, may request consultation concerning the activity or experiment.

<sup>๑๙</sup> จันตรี สีนศุกฤษ์. กฎหมายระหว่างประเทศ, หน้า ๓๗๔ - ๓๗๘.

## ๕. การเรียกร้องค่าเสียหาย

เมื่อเกิดความเสียหายจากการดำเนินกิจกรรมอวกาศ รัฐผู้ส่งจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่รัฐอื่นสำหรับความเสียหายทั้งที่เกิดขึ้นบนพื้นโลก ในอวกาศ หรือในอวกาศ โดยในส่วนของความรับผิดชอบนั้น ตามข้อ ๕.๑<sup>๖๐</sup> ของอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิด ได้แบ่งวิธีการรับผิดเป็นความรับผิดแบบเด็ดขาดสำหรับความเสียหายเกิดขึ้นบนพื้นโลกหรือในอวกาศ และความรับผิดที่ต้องพิสูจน์สำหรับความเสียหายเกิดขึ้นในอวกาศ ซึ่งรัฐผู้เสียหายสามารถเรียกให้รัฐผู้ส่งชดใช้ค่าเสียหายได้ แต่หากความเสียหายเกิดจากรัฐผู้ส่งมากกว่าหนึ่งรัฐหรือในกรณีที่ผู้เสียหายเป็นรัฐที่สาม รัฐผู้เสียหายจะเรียกร้องค่าเสียหายเต็มจำนวนจากรัฐผู้ส่งรัฐใดรัฐหนึ่งทีก่อให้เกิดความเสียหาย หรือเรียกร้องค่าเสียหายตามสัดส่วนความรับผิดก็ได้

ทั้งนี้ การเรียกร้องค่าเสียหายต้องดำเนินการผ่านช่องทางการทูตระหว่างกัน หรืออาจขอให้รัฐอื่นที่เป็นผู้เสียหายร่วมดำเนินการเรียกร้องค่าเสียหายแทนได้

หรือเรียกร้องผ่านองค์การสหประชาชาติในกรณีรัฐผู้ส่งและรัฐที่ได้รับความเสียหายต่างก็เป็นสมาชิกขององค์การสหประชาชาติ<sup>๖๑</sup> โดยการเรียกร้องรัฐที่ได้รับความเสียหายจะต้องดำเนินการภายในระยะเวลา ๑ ปีนับจากวันเกิดความเสียหายหรือวันที่สามารถระบุรัฐผู้ส่งได้ หรือนับตั้งแต่รู้ถึงเหตุแห่งความเสียหาย<sup>๖๒</sup>

## ๖. การใช้สิทธิไล่เบียด

ในกรณีที่รัฐผู้ส่งมีมากกว่าหนึ่งรัฐ หากรัฐใดรัฐหนึ่งได้ชดใช้ค่าเสียหายสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นแล้ว มีสิทธิไล่เบียดจากรัฐอื่นที่มีส่วนร่วมในการส่งได้ ตามข้อ ๕.๒<sup>๖๓</sup> ของอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิด



<sup>๖๐</sup> Liability Convention (1972)

Article 5 (1) Whenever two or more States jointly launch a space object, they shall be jointly and severally liable for any damage caused.

<sup>๖๑</sup> Liability Convention (1972)

Article 9 A claim for compensation for damage shall be presented to a launching State through diplomatic channels. If a State does not maintain diplomatic relations with the launching State concerned, it may request another State to present its claim to that launching State or otherwise represent its interests under this Convention. It may also present its claim through the Secretary-General of the United Nations, provided the claimant State and the launching State are both Members of the United Nations.

<sup>๖๒</sup> Liability Convention (1972)

Article 10 (1) A claim for compensation for damage may be presented to a launching State not later than one year following the date of the occurrence of the damage or the identification of the launching State which is liable.

(2) If, however, a State does not know of the occurrence of the damage or has not been able to identify the launching State which is liable, it may present a claim within one year following the date on which it learned of the aforementioned facts; however, this period shall in no event exceed one year following the date on which the State could reasonably be expected to have learned of the facts through the exercise of due diligence.

<sup>๖๓</sup> Liability Convention (1972)

Article 5 (2) A launching State which has paid compensation for damage shall have the right to present a claim for indemnification to other participants in the joint launching. The participants in a joint launching may conclude agreements regarding the apportioning among themselves of the financial obligation in respect of which they are jointly and severally liable. Such agreements shall be without prejudice to the right of a State sustaining damage to seek the entire compensation due under this Convention from any or all of the launching States which are jointly and severally liable.

## บรรณานุกรม

- จาตุรนต์ ธีระวัฒน์. กฎหมายอวกาศ หลักทั่วไปและปัญหาในทางปฏิบัติ. สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (พ.ศ. ๒๕๔๐)
- จาตุรนต์ ธีระวัฒน์. กฎหมายระหว่างประเทศ. บริษัท สำนักพิมพ์วิญญูชน จำกัด (๒๕๕๐)
- จันตรี สินศุภฤกษ์. กฎหมายระหว่างประเทศ. สำนักพิมพ์นิติธรรม (พ.ศ. ๒๕๖๐)
- ชูเกียรติ น้อยฉิม. กฎหมายอวกาศและการดำเนินการเมื่อได้รับความเสียหายจากวัตถุอวกาศตกลงบนพื้นผิวโลกหรือห้วงอวกาศ: กรณีศึกษาการตกของสถานีอวกาศเทียนกง-๑. วารสารนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง ปีที่ ๑ ฉบับที่ ๑ (มกราคม - มิถุนายน ๒๕๖๑)
- Guidelines for the long-term sustainability of outer space activities of the committee on the peaceful uses of outer space. United Nation Office for Outer Space Office. Vienna. (2021).
- Yanal Abul Failat and Anel Ferreira-Snyman. Outer Space Law : Legal Policy and Practice. Global law and Business Ltd. (2017).
- Frans Gvon der Dunk. Advanced Introduction to Space Law. Edward Elgar Publishing Limited (2020).

# Generative AI

## เทคโนโลยีแทนที่มนุษย์ในอนาคต

### • ส่วนสารสนเทศ

Generative AI (Gen-AI) คือ AI ที่ถูกออกแบบมา โดยเฉพาะให้มีความสามารถในการสร้างใหม่ จากชุดข้อมูลที่มีอยู่ ด้วยอัลกอริทึมแบบ Generative Model เช่น Generative adversarial network: GANs, Variational autoencoders: VAEs, Autoregressive models โดยสามารถนำมาใช้งานได้หลากหลาย เช่น การสร้างภาพ การประมวลผล การสร้างเสียงดนตรียกตัวอย่างที่เห็นได้ชัดอย่าง DELL-E AI Text-to-image ที่สามารถสร้างรูปภาพจากคำสั่ง (Prompt) โดยที่รูปนั้นเป็นผลงานชิ้นใหม่ มีเอกลักษณ์เฉพาะตัวหรือ ChatGPT AI Chatbot ที่ตอบคำถามได้อย่างเป็นธรรมชาติ กล่าวง่าย ๆ คือจะสร้างเนื้อหาขึ้นใหม่จากข้อมูลที่มีอยู่เดิม Gen-AI ส่งเกตง่าย ๆ จากผลลัพธ์ไม่ว่าจะเป็นข้อความ รูปภาพ หรือเพลง Gen-AI จะแตกต่างกันไปตามข้อมูลที่เรานำป้อนเข้าไป วิเคราะห์ได้ว่าต่างจาก Traditional AI (TAI) แบบเดิมที่ถนัดด้านการวิเคราะห์ข้อมูลอย่างไร สามารถเปรียบเทียบให้เห็นภาพง่าย ๆ คือ TAI เป็นสมองซีกซ้าย ส่วน Gen-AI เป็นสมองซีกขวาที่ถนัดเรื่องความคิดสร้างสรรค์ ด้วยศักยภาพของการประมวลเชิงลึกที่แม้แต่มนุษย์เองก็ไม่สามารถวิเคราะห์ข้อมูลได้ครอบคลุมครบทุกมุม และอย่างที่ทราบกันแล้วว่าหลายอาชีพนำ Gen-AI บางตัวมาใช้ในชีวิตประจำวันแล้ว โดยเฉพาะในอุตสาหกรรมที่ได้มีการออกแบบและสร้างสรรค์ผลงานในหลายกรณี นักแสดงและศิลปินทำงานร่วมกับเทคโนโลยี ผลักดันจินตนาการสร้างไอเดียใหม่ที่ไม่อาจทำได้หากไม่มีการใช้ AI โดย

บางความเห็นกลับชอบใจ เพราะ Gen-AI ผลิตเนื้อหาที่สละสลวยอย่างรวดเร็ว แกรมปรับปรุงคุณภาพของเนื้อหาที่สร้างขึ้นได้โดยอัตโนมัติ ประหยัดเวลาทำให้เราไปโฟกัสกับส่วนอื่นได้มากขึ้น

Content Creator หรือนักสร้างคอนเทนต์ เป็นเสมือนผู้สร้างสรรค์คอนเทนต์บนสื่อให้ตรงกับเป้าหมายของผู้ชมหรือลูกค้า สำนักข่าว CNET ทดลองใช้ AI ช่วยเขียนข่าวและบทความเชิงลึกมาเป็นระยะเวลาหลายเดือน ถึงแม้การกระทำนี้จะได้รับการวิพากษ์วิจารณ์ถึงเรื่องความเหมาะสม แต่ก็เป็นตัวอย่งการใช้งานที่ทำให้เห็นได้ว่า AI มีประสิทธิภาพมากแค่ไหน

Coding Github Copilot ตัวช่วยในการเขียนโค้ดสำหรับนักพัฒนาที่ใช้ Codex ของ OpenAI ทำให้เขียนโค้ดได้เร็วขึ้นและมีประสิทธิภาพมากขึ้น

Lawtech DoNotPay ทุนยนต์ทนายความที่ถูกพัฒนาขึ้นโดยบริษัท สตาร์ทอัพ AI ที่ชื่อว่า DoNotPay เมื่อปี ๒๐๑๕ โดยโจชัว บราวเดอร์ ที่ขณะนั้นเป็นนักศึกษาวิทยาลัยแสดนฟอร์ดวัย ๑๘ ปีเท่านั้น แรกเริ่มเป็นเพียงแอปพลิเคชันแชทที่ให้คำแนะนำทางกฎหมายแก่ผู้บริโภคที่เผชิญกับค่าปรับต่าง ๆ จากนั้นในปี ๒๐๒๐ บริษัทจึงพัฒนาให้เป็นเทคโนโลยีที่ฉลาดขึ้น โดยสามารถใช้ฟังก์ชันโต้แย้งของศาลได้แบบเรียลไทม์ ซึ่งทุนยนต์ทนายความก็จะให้คำแนะนำแก่จำเลยว่าควรพูดอะไร โดยใส่ AirPods แล้วพูดตามที่ AI บอกแบบคำต่อคำ ซึ่งถือว่าเป็นก้าวสำคัญของการใช้เทคโนโลยี AI กับกฎหมาย

ถึงแม้ความสามารถของ Generative AI จะมีประโยชน์มากมายหลายด้าน แต่ยังมีควมที่น่ากังวลบางประการที่อาจเกิดขึ้นได้ เช่น การแย่งงาน โดยจุดประสงค์หลักของการสร้าง AI ขึ้นมาก็เพื่อทำงานแทนมนุษย์ในลักษณะงานที่ต้องมีการวิเคราะห์ข้อมูลอย่างมหาศาล เกินกว่าที่มนุษย์จะสามารถทำได้โดยไม่ผิดพลาด ถ้า AI มีการพัฒนามากขึ้นจนถึงระดับที่จะมาแทนที่งานมนุษย์ก็จะเป็นปัญหาแย่งงาน

การเลือกปฏิบัติ จากการทดลองกว่า ๑,๓๐๐,๐๐๐ ครั้งในโลกเสมือนจริง พบว่าการจัดรูปแบบอัลกอริทึมที่มีความสอดคล้องกับการกีดกันทางเพศและการเหยียดเชื้อชาติในอดีต แม้จะไม่มีกรเขียนข้อความหรือทำตำหนิรูปภาพใด ๆ ทั้งสิ้น แต่เมื่อสั่งให้หุ่นยนต์หยิบใบหน้าของอาชญากร หุ่นยนต์มักเลือกภาพถ่ายของคนผิวดำมากกว่ากลุ่มอื่นถึง ๑๐% และเมื่อให้เลือกภาพของหมอ หุ่นยนต์มักจะเลือกภาพผู้ชายมากกว่าผู้หญิงเสมอ

ด้านความโปร่งใส เช่น โมเดล Deep learning เป็นการเรียนรู้ที่ซับซ้อนคล้ายกับรูปแบบการทำงานของสมองมนุษย์ การทำงานของ AI ไม่ได้เกิดจากการป้อนคำสั่งเหมือนการทำงานของโปรแกรมต่าง ๆ แต่เกิดจากการได้รับข้อมูลที่มากพอมาวิเคราะห์ สังเคราะห์ เรียนรู้และตั้งสมมติฐานหรือหาทางออกหรือผลลัพธ์ที่ดีที่สุด โดยคิดอย่างเป็นเหตุเป็นผลคล้ายรูปแบบการคิดของมนุษย์ โดยสามารถแยกได้เป็น ๓ ระดับความสามารถ คือ เชิงแคบ ทั่วไป และสุดยอดของ AI ซึ่งมีความฉลาดและมีปัญญามากกว่าสมองมนุษย์ มีความสามารถเหมือนมนุษย์หลาย ๆ ด้าน เปรียบได้กับยอดมนุษย์ในภาพยนตร์ต่าง ๆ

ด้านความปลอดภัยทางไซเบอร์ นอกเหนือจากการล่อลวงทางวิศวกรรมทางสังคมขั้นสูงและภัยคุกคามแบบฟิชซิงแล้ว ผู้โจมตีสามารถใช้เครื่องมือเหล่านี้สร้างโค้ดอันตรายได้ง่ายขึ้น

และด้านการเมืองเช่นเดียวกับกรณีที่เคยเกิดขึ้นอย่าง Cambridge Analytica ซึ่งเป็นบริษัทที่ปรึกษาและวิจัยข้อมูลที่ก่อตั้งอยู่ในสหราชอาณาจักร ก่อตั้งมาเพื่อจุดประสงค์ทางการเมืองโดยเฉพาะ ในปี ๒๐๑๕ ได้ช่วยเหลือ



นักการเมืองสหรัฐอเมริกา ชื่อ Ted Cruz สมาชิกพรรครีพับลิกันหาเสียงเลือกตั้ง ก่อนการเลือกตั้งประธานาธิบดีสหรัฐอเมริกา ปี ๒๐๑๖ พรรครีพับลิกันส่งผู้ทำชิงตำแหน่งประธานาธิบดีนามว่า Donald Trump และได้รับเลือกตั้งในที่สุด โดยหลังจากที่เกิดคดีอื้อฉาวเมื่อเจ้าของบัญชี Facebook จำนวนมหาศาลถึง ๘๗ ล้านบัญชี พบว่าหลุดเข้าไปถึงบริษัทวิเคราะห์ข้อมูลรายใหญ่ Cambridge Analytica ซึ่งเข้าถึงฐานข้อมูลโดยไม่ได้รับอนุญาต จนกลายเป็นหนึ่งในจุดเปลี่ยนครั้งสำคัญของ Meta และเป็นการตระหนักถึงเรื่องความปลอดภัยของข้อมูลผู้ใช้บริการบนโซเชียลมีเดียและได้มีการดำเนินคดีฟ้องร้องต่อ Meta พร้อมเรียกร้องค่าเสียหายจากความผิดพลาดที่เกิดขึ้นตั้งแต่ปี ๒๐๑๘ โดยที่หากเราตัดเรื่องความสามารถและเส้นทางการเมืองออกไป เราจะพบว่าการเลือกตั้งนั้นสามารถใช้เครื่องมือวิเคราะห์การตลาดเข้ามาช่วยเหลือได้ และมีความเป็นไปได้ว่าจะกลับมาใช้งานเพื่อสร้างผลประโยชน์ให้กับคนบางกลุ่ม รวมไปถึงการสอดส่องและวิเคราะห์ข้อมูลของประชาชนและเกิดสงครามข้อมูลโดยใช้อัลกอริทึมในการเก็บข้อมูลและหาวิธีการยิงโฆษณาให้ได้มากที่สุดและตรงกับกลุ่มเป้าหมายมากขึ้น รวมถึงการโน้มน้าวผ่านสื่อออนไลน์ด้วยเช่นกัน

ผู้จัดทำ : นางสาวศิริรัตน์ เมืองรี นักวิชาการคอมพิวเตอร์ปฏิบัติการ  
: นายวรรณกร อินท่า นักวิชาการคอมพิวเตอร์

อ้างอิง





## **บทบรรณาธิการ** **@Foreign Law Division**

สวัสดีผู้อ่านทุกท่าน กฤษฎีกาสารฉบับนี้  
กองกฎหมายต่างประเทศขอเสนอบทความทางวิชาการ  
เกี่ยวกับการดำเนินการเพื่อลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมจาก  
ผลิตภัณฑ์พลาสติกของประเทศฝรั่งเศส โดยประเทศฝรั่งเศส  
ได้ตราบัญญัติการต่อต้านขยะเพื่อเศรษฐกิจหมุนเวียน  
เมื่อปี ค.ศ. ๒๐๒๐ และมีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ ๑ มกราคม  
๒๐๒๒ หลังจากที่สหภาพยุโรปได้วางแนวทางเพื่อลด  
ผลกระทบสิ่งแวดล้อมผ่านการออก Directive (EU) 2019/904  
เมื่อวันที่ ๕ มิถุนายน ๒๐๑๙ บทความนี้จะนำเสนอ  
ความเป็นมา โครงสร้างและตัวอย่างของกลไกของกฎหมาย  
ตลอดจนเสียงสะท้อนและข้อคิดเห็นที่มีขึ้นภายหลังจาก  
ที่ประเทศฝรั่งเศสได้มีการใช้บังคับกฎหมายดังกล่าว และ  
โดยที่การใช้บังคับกฎหมายนี้จำเป็นต้องอาศัยการมีส่วนร่วม  
ของภาคส่วนต่าง ๆ ของสังคม แม้ประเทศฝรั่งเศส  
จะกำหนดแผนงานล่วงหน้าและทยอยกำหนดมาตรการ  
เพื่อให้มีระยะเวลาที่เหมาะสมในการเตรียมความพร้อม

โดยเฉพาะแก่ผู้ประกอบการ แต่ก็หลีกเลี่ยงไม่ได้ที่มาตรการ  
ดังกล่าวจะยังคงสร้างภาระแก่ผู้ที่เกี่ยวข้อง อย่างไรก็ตาม  
สภาพแวดล้อมจากการใช้ทรัพยากรจำนวนมากในปัจจุบัน  
ได้สะท้อนให้ทุกฝ่ายเล็งเห็นถึงความจำเป็นที่จะต้องร่วมกัน  
หาทางแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น การดำเนินการดังกล่าวจึงเป็น  
สิ่งที่น่าสนใจอย่างใกล้ชิดเพื่อประโยชน์ในการเตรียม  
ความพร้อมของประเทศไทยในการขับเคลื่อนการอนุรักษ์  
ทรัพยากรและในการดำเนินธุรกิจและการค้าระหว่างประเทศ  
กับสหภาพยุโรปซึ่งเป็นหนึ่งในคู่ค้าที่สำคัญของไทย

สำหรับผู้อ่านที่สนใจข่าวสารด้านกฎหมาย  
ต่างประเทศ งานค้นคว้าทางวิชาการด้านกฎหมายใน  
เรื่องอื่น และคำแปลกฎหมายไทยเป็นภาษาอังกฤษ  
สามารถติดตามผลงานของกองกฎหมายต่างประเทศได้ทาง  
FB: foreign law division เว็บไซต์ Law for ASEAN และ  
เว็บไซต์ของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา แล้วพบกันใหม่  
ในกฤษฎีกาสารฉบับหน้า





# กฎหมายการต่อต้านขยะเพื่อเศรษฐกิจหมุนเวียน ของประเทศฝรั่งเศส<sup>๑</sup>

บุศรา สุขวิบูลย์<sup>๒</sup>

สังคมที่มีแต่การทิ้งขยะ (Throw-away society) โดยมีโลกเป็นถังขยะนั้นได้เริ่มเข้าสู่จุดวิกฤตและส่งผลกระทบต่อสิ่งมีชีวิตทั้งหลายอันนำไปสู่ปัญหาสิ่งแวดล้อมหลายประเทศทั่วโลกได้เริ่มบัญญัติกฎหมายเพื่อแก้ไขปัญหาขึ้น โดยในปี ค.ศ. ๒๐๑๙ สหภาพยุโรปได้ออกกฎข้อบังคับเรื่องการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากผลิตภัณฑ์พลาสติกบางประเภท<sup>๓</sup> ส่งผลให้ประเทศฝรั่งเศสในฐานะประเทศสมาชิกสหภาพยุโรปได้บัญญัติกฎหมายการต่อต้านขยะเพื่อเศรษฐกิจหมุนเวียน<sup>๔</sup> ในปีถัดมา คือปี ค.ศ. ๒๐๒๐ และมีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ ๑ มกราคม ๒๐๒๒ กฎหมายดังกล่าวประกอบด้วยบทบัญญัติ จำนวน ๑๓๐ มาตรา เป้าหมายของกฎหมายฉบับนี้เข้าไปเพื่อสร้างความรับผิดชอบ

แก่คนในสังคมไม่ว่าจะเป็นผู้ผลิตที่ต้องตระหนักว่าการผลิตไม่ใช่เพื่อก่อให้เกิดขยะอย่างเดียว แต่ควรหาวิธีการหรือเทคโนโลยีสีเขียวที่ช่วยในการผลิตผลิตภัณฑ์สีเขียว รวมถึงวิธีการในการบริหารจัดการผลิตภัณฑ์ที่ไม่ใช้แล้ว นอกจากนี้ ยังเป็นการให้ความรู้แก่ผู้บริโภคก่อนที่จะเลือกซื้อสินค้า เพื่อลดการสร้างขยะด้วยวิธีการเศรษฐกิจหมุนเวียน อันเป็นนโยบายสำคัญ<sup>๕</sup> ของประเทศฝรั่งเศสในการผลิตและการบริโภคและอุปโภคแบบยั่งยืน (Sustainable consumption and production (SCP) โดยรัฐจะเข้ามามีส่วนในการกำกับดูแลตั้งแต่เริ่มต้นกระบวนการผลิต ไม่ว่าจะเป็นการออกแบบผลิตภัณฑ์ไปจนถึงการบริหารจัดการผลิตภัณฑ์ที่ไม่ใช้แล้ว (Full life cycle)

<sup>๑</sup> บทความนี้เป็นความเห็นทางวิชาการของผู้เขียน สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาและบรรณาธิการไม่จำเป็นต้องเห็นพ้องด้วย

<sup>๒</sup> นักกฎหมายกฤษฎีกาชำนาญการพิเศษ ฝ่ายแปลและให้ความเห็น กองกฎหมายต่างประเทศ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

<sup>๓</sup> Directive (EU) 2019/904 of the European Parliament and of the Council of 5 June 2019 on the reduction of the impact of certain plastic products on the environment ข้อมูลจาก EUR-Lex - 32019L0904 - EN - EUR-Lex (europa.eu) สืบค้นเมื่อวันที่ ๒๘ ส.ค. ๖๖

<sup>๔</sup> LOI n° 2020-105 du 10 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire dite loi AGEC ข้อมูลจาก <https://www.ecologie.gouv.fr/loi-anti-gaspillage-economie-circulaire#:~:text=La%20loi%20anti%20gaspillage%20pour%20une%20%C3%A9conomie%20circulaire%20entend%20acc%C3%A9%20la%20biodiversit%C3%A9%20et%20le%20climat> สืบค้นเมื่อวันที่ ๒๘ ส.ค. ๖๖

<sup>๕</sup> ข้อมูลจาก <https://buildingcircularity.org/the-french-approach-to-circular-economy-and-coherent-product-policies/> สืบค้นเมื่อวันที่ ๒๙ ส.ค. ๖๖



บทความนี้มุ่งหมายที่จะสะท้อนให้เห็นถึงความพยายามในปัจจุบันของต่างประเทศที่จะดำรงชีวิตอย่างยั่งยืน โดยเนื้อหาของบทความนี้จะกล่าวถึงความเป็นมาและภาพรวมของกฎหมายการต่อต้านขยะเพื่อเศรษฐกิจหมุนเวียน โครงสร้างและสาระสำคัญโดยสังเขปของกฎหมายและผลที่เกิดขึ้นภายหลังการใช้บังคับกฎหมายของประเทศฝรั่งเศส ซึ่งผู้เขียนได้หยิบยกแนวคิดและข้อริเริ่มการดำเนินการในเรื่องนี้ของประเทศฝรั่งเศสมาใช้เป็นตัวอย่างเพื่อให้ผู้อ่านเกิดความเข้าใจที่เป็นรูปธรรมยิ่งขึ้น

## ๑. ความเป็นมาและภาพรวมของกฎหมายฉบับนี้

กฎหมายการต่อต้านขยะเพื่อเศรษฐกิจหมุนเวียน ริเริ่มขึ้นจากการปรึกษาหารือระหว่างผู้มีส่วนได้เสีย (Stakeholders) ภาคส่วนต่าง ๆ ในปี ค.ศ. ๒๐๑๗ ไม่ว่าจะเป็น ประชาชน เจ้าหน้าที่ระดับท้องถิ่น บริษัท องค์กรนอกภาครัฐ (Non-governmental organization : NGOs) ประกอบกับฉันทามติของฝ่ายการเมืองในรัฐสภาซึ่งสะท้อนความคาดหวังของประชาชนที่ให้ความสำคัญกับระบบนิเวศวิทยาผ่านมาตรการในชีวิตประจำวัน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรักษาไว้ซึ่งทรัพยากรธรรมชาติ สุขอนามัย อำนาจในการซื้อ เศรษฐกิจ และการพัฒนาอุตสาหกรรมในภูมิภาค กฎหมายฉบับนี้กำหนดมาตรการต่าง ๆ ทั้งที่เป็นภาระหน้าที่ใหม่ (New obligation) ข้อห้ามใหม่ (New prohibition) และ เครื่องมือใหม่ (New tools)

มาตรการที่กำหนดขึ้นเป็นการผลักดันทางนโยบายของรัฐบาลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ชีวิตประจำวันที่จะนำไปสู่ระบบนิเวศเชิงอนุรักษ์ผ่านการบริหารจัดการทรัพยากรและของเสียที่มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น โดยมุ่งหมายให้เกิดเศรษฐกิจหมุนเวียน (Circular economy) ที่วงจรชีวิตของผลิตภัณฑ์จะมีการหมุนเวียนโดยการนำกลับมาผลิตและใช้ซ้ำ (Recycle) การซ่อมแซม (Repair) และการนำกลับมาใช้ใหม่ (Reuse) อันเป็นการยืดอายุการใช้งานทรัพยากร ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และผลกระทบต่อความหลากหลายทางชีวภาพ ขณะเดียวกันเป็นการช่วยรักษาและสร้างงานในภูมิภาค มาตรการเหล่านี้จึงก่อให้เกิด

การเปลี่ยนแปลงที่ครอบคลุมตั้งแต่ระดับรากฐานของวิธีการ/กระบวนการผลิตของผลิตภัณฑ์รูปแบบการบริโภคของประชาชน จนถึงการจัดการผลิตภัณฑ์ที่เกิดประโยชน์สูงสุดเพื่อให้เกิดวงจรเศรษฐกิจหมุนเวียน

## ๒. โครงสร้างกฎหมาย

รัฐบัญญัติว่าด้วยการต่อต้านขยะเพื่อเศรษฐกิจหมุนเวียน ประกอบด้วย การดำเนินการ ๕ ส่วน<sup>๖</sup> ที่สำคัญ ดังนี้

ส่วนที่ ๑ พลาสติกที่ใช้แล้วทิ้ง (Disposable plastic)

ส่วนที่ ๒ การให้ข้อมูล/ความรู้แก่ประชาชน (Better informing consumers)

ส่วนที่ ๓ การรณรงค์เพื่อนำของเสียหรือขยะกลับมาใช้ใหม่ (Solidarity reuse)

ส่วนที่ ๔ การปฏิเสธแผนปฏิบัติการที่ล้าสมัย (Acting against planned obsolescence) และ

ส่วนที่ ๕ การผลิตผลิตภัณฑ์ที่ดีขึ้น (Better production)

### ส่วนที่ ๑ พลาสติกที่ใช้แล้วทิ้ง (Disposable plastic)<sup>๗</sup>

รัฐบัญญัติว่าด้วยการต่อต้านขยะเพื่อเศรษฐกิจหมุนเวียนได้กำหนดมาตรการเกี่ยวกับพลาสติกที่ใช้แล้วทิ้ง โดยห้ามการใช้พลาสติกที่ใช้ได้เพียงครั้งเดียวแล้วทิ้ง



<sup>๖</sup> ข้อมูลจาก

[https://circulareconomy.europa.eu/platform/sites/default/files/anti-waste\\_law\\_in\\_the\\_daily\\_lives\\_of\\_french\\_people.pdf](https://circulareconomy.europa.eu/platform/sites/default/files/anti-waste_law_in_the_daily_lives_of_french_people.pdf)

<sup>๗</sup> สืบค้นเมื่อวันที่ ๒๘ ส.ค. ๖๖

ข้อมูลจาก <https://www.linkedin.com/pulse/france-implementation-anti-waste-circular-economy-law-marco-scialpi> สืบค้นเมื่อวันที่ ๓๐ ส.ค. ๖๖



อันสอดคล้องกับ Directive ของสหภาพยุโรปที่ ๒๐๑๙/๙๐๔<sup>๘</sup> ที่ต้องการลดการใช้พลาสติกครั้งเดียวแล้วทิ้ง เพราะพลาสติกเหล่านี้มักกลายเป็นขยะทะเล (Marine litter) แต่ไม่ได้ห้ามการผลิตพลาสติกแบบใช้เพียงครั้งเดียวแล้วทิ้ง นอกจากนี้ยังกำหนดแผนการดำเนินการไว้ทุก ๕ ปี โดยแบ่งเป็น ๔ ช่วง ประกอบด้วย

ช่วงที่ ๑) ปี ค.ศ. ๒๐๒๐ - ๒๐๒๕

ช่วงที่ ๒) ปี ค.ศ. ๒๐๒๕ - ๒๐๓๐

ช่วงที่ ๓) ปี ค.ศ. ๒๐๓๐ - ๒๐๓๕ และ

ช่วงที่ ๔) ปี ค.ศ. ๒๐๓๕ - ๒๐๔๐

แผนการดำเนินการข้างต้นจะกำหนดกลไกการดำเนินการให้ใช้วิธีการที่เป็นเหตุเป็นผลแบบก้าวหน้าโดยมุ่งหมายให้มีการใช้พลาสติกประเภทนี้ลดน้อยลง และสนับสนุนให้มีการหมุนเวียนและนำผลิตภัณฑ์กลับมาใช้ใหม่ และตั้งเป้าว่าในปี ค.ศ. ๒๐๔๐ จะห้ามการทำตลาด (Marketing) พลาสติกที่ใช้ได้เพียงครั้งเดียวแล้วทิ้ง โดยมาตรการที่มีการระบุว่าจะนำมาใช้ เช่น

- ในร้านอาหาร fast food กำหนดให้มีเครื่องใช้บนโต๊ะอาหารแบบใช้ซ้ำได้ (Reusable tableware)
- ห้ามใช้กล่องใส่อาหารประเภทที่เป็นกล่องโฟมใส่อาหารแบบกล่องโพลีสไตรีนขยาย (expanded polystyrene boxes)
- ห้ามห่อผักและผลไม้ด้วยพลาสติก<sup>๙</sup>
- ห้ามเสนอขายรายการอาหารพร้อมแฉกของเล่นพลาสติก

- ห้ามใช้ถุงชาพลาสติก (plastic tea-bags) เนื่องจากถุงไนลอนแบบพลาสติกจะปล่อยสารไมโครพลาสติกออกมาจำนวนมาก ซึ่งส่งผลเสียต่อร่างกาย
- ส่งเสริมการซื้อเป็นจำนวนมากเพื่อลดบรรจุภัณฑ์และลดการบรรจุหีบห่อผลิตภัณฑ์โดยไม่จำเป็น (Over packaging)

## ส่วนที่ ๒ การให้ข้อมูล/ความรู้แก่ประชาชน (Better informing consumers)<sup>๑๐</sup>

การให้ข้อมูล/ความรู้ที่ถูกต้องแก่ประชาชนเป็นไปเพื่อส่งเสริมให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมผู้บริโภคอุปโภคในเชิงอนุรักษ์ทรัพยากร เช่น

- การกำหนดให้ผู้ผลิตมีหน้าที่แจ้งข้อมูลรายละเอียดการผลิตที่ข้างผลิตภัณฑ์
- การติดป้ายให้ข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental labelling) ว่าเป็นข้อมูลที่ฉลากผลิตภัณฑ์เพื่อให้ความรู้และส่งเสริมให้เกิดความตระหนักแก่ผู้บริโภค
- การให้ข้อมูลเกี่ยวกับสารเคมีในผลิตภัณฑ์ ซึ่งอาจส่งผลต่อร่างกาย (Endocrine disruptors)
- การให้ข้อมูลแก่ผู้ใช้อินเทอร์เน็ตและโทรศัพท์เคลื่อนที่ว่ามีส่วนในการก่อให้เกิดภาวะก๊าซเรือนกระจกได้อย่างไร
- ผู้ผลิตต้องแจ้งคุณสมบัติและอายุการใช้งานผลิตภัณฑ์ (Quality and durability) เพื่อให้ผู้บริโภคทราบถึงศักยภาพของผลิตภัณฑ์นั้น

<sup>๘</sup> อ้างแล้ว โปรดดูเชิงอรรถที่ ๓

<sup>๙</sup> ข้อมูลจาก ฝรั่งเศสออกกฎหมายใช้บรรจุภัณฑ์พลาสติกแบบใช้ครั้งเดียว - ตั้งแต่ปี - 2565.pdf (doa.go.th) สืบค้นเมื่อวันที่ ๒๘ ส.ค. ๖๖

<sup>๑๐</sup> ข้อมูลจาก Loi sur l'économie circulaire : mieux informer les consommateurs (cms.law) สืบค้นเมื่อวันที่ ๓๐ ส.ค. ๖๖

### ส่วนที่ ๓ การรณรงค์เพื่อนำของเสียหรือขยะกลับมาใช้ใหม่ (Solidarity reuse)

ชาวฝรั่งเศสตระหนักถึงขยะที่เกิดจากผลิตภัณฑ์อาหารและที่เกิดจากผลิตภัณฑ์อื่นที่ไม่ใช่ผลิตภัณฑ์เพื่อการบริโภค (Nonfood product)<sup>๑๑</sup> กฎหมายฉบับนี้ได้สะท้อนถึงความตระหนักดังกล่าว โดยกำหนดมาตรการที่เข้มงวดโดยห้ามทำลายสินค้าที่ขายไม่ได้ ซึ่งในทางปฏิบัติ ผู้ผลิตผลิตภัณฑ์จะอนุญาตให้ทำลายสินค้าที่ขายไม่ได้ อย่างไรก็ตาม ภายหลังจากกฎหมายนี้ใช้บังคับปรากฏว่า บริษัทผู้ผลิตต่าง ๆ ได้นำสินค้าที่ขายไม่ได้มาใช้หรือบริจาคให้สมาคมต่าง ๆ นำไปใช้ ตัวอย่างการดำเนินการในการรณรงค์เพื่อนำของเสียหรือขยะกลับมาใช้ใหม่ เช่น

- การกำหนดมาตรการห้ามการทิ้งอาหาร (Food wastage) และเพิ่มบทลงโทษหากไม่ปฏิบัติตามมาตรการห้ามทิ้งอาหาร
- การกำหนดให้อุปกรณ์ทางการแพทย์ต้องใช้วัสดุที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
- การห้ามการพิมพ์ใบเสร็จแบบอัตโนมัติ เพื่อลดการสิ้นเปลืองการใช้ทรัพยากรโดยไม่จำเป็น

### ส่วนที่ ๔ การปฏิเสธแผนปฏิบัติการที่ล้าสมัย (Acting against planned obsolescence)

ผลิตภัณฑ์แต่ละชนิดจะมีอายุการใช้งานได้หลากหลาย หากมีการนำมาซ่อมแซมและนำมาใช้งานใหม่ การขยายอายุการใช้งานผลิตภัณฑ์ในรูปแบบต่าง ๆ เป็นการช่วยลดการใช้ทรัพยากรในการผลิตสินค้าใหม่ และหากสินค้านั้นหมดความนิยมตามสมัยนิยม ยังสามารถนำกลับมาขายหรือใช้ใหม่ได้โดยการดัดแปลงสินค้านั้น ๆ อันจะมีส่วนช่วยเพิ่มอำนาจในการซื้อสินค้าของครัวเรือน ด้วยการดำเนินการที่กำหนดเพื่อสนับสนุนมาตรการนี้ เช่น

- การสนับสนุนอุปกรณ์สำรองเพื่อการซ่อมแซม เพื่อยืดอายุการใช้งานสินค้า
- การขยายอายุการรับประกันสินค้าหากสินค้านั้นมีการผลิตที่สอดคล้องกับหลักเศรษฐกิจหมุนเวียน
- การจัดตั้งกองทุนเพื่อการซ่อมแซมสินค้า (Repair funds)

- การสนับสนุนให้มีการใช้การพิมพ์แบบ 3D เพื่อการซ่อมแซมสินค้า
- การกำหนดแผนเพื่อออกแบบการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม (Eco-design plans)
- การสนับสนุนให้มีอาคารสำหรับรวบรวมและคัดแยกขยะฟรี
- การส่งเสริมผลิตภัณฑ์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมโดยการนาระบบเงื่อนไขการได้รับส่วนลดประวัติดีและส่วนเพิ่มประวัติไม่ดี (Bonus-Malus system) มาใช้ นอกจากนี้กฎหมายฉบับนี้ยังสนับสนุนให้ผู้ผลิตมีความรับผิดชอบต่อขยะที่เกิดจากผลิตภัณฑ์ของตน โดยเฉพาะการทิ้งของที่ไม่ใช้แล้วแต่ยังอาจนำกลับมาใช้ใหม่ได้ เพื่อให้การบริหารจัดการขยะเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด โดยกำหนดให้ผู้ผลิตเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการก่อให้เกิดมลพิษกับสินค้าบางอย่าง เช่น ขงเล่น ก้นบุหรี่ (Cigarette butt) อุปกรณ์กีฬา และผ้าอ้อม เช่น การกำหนดให้ผู้ผลิตต้องจ่ายเงิน ๕๐๐ ล้านยูโรให้กับเจ้าหน้าที่ส่วนท้องถิ่นในการกำจัดขยะเหล่านี้ ดังนั้น ผู้ผลิตสินค้าเหล่านี้จึงเห็นความสำคัญที่จะต้องออกแบบผลิตภัณฑ์สินค้าของตนและสร้างช่องทางในการหมุนเวียนสินค้าให้นำกลับมาใช้ใหม่ได้อีก



<sup>๑๑</sup> ข้อมูลจาก <https://www.theguardian.com/world/2020/jan/30/france-passes-landmark-law-to-stop-unsold-goods-being-thrown-away> สืบค้นเมื่อวันที่ ๓๐ ส.ค. ๖๖



## ส่วนที่ ๕ การผลิตผลิตภัณฑ์ที่ดีขึ้น (Better production)<sup>๑๒</sup>

กฎหมายฉบับนี้กำหนดความรับผิดชอบของผู้ประกอบการไว้ (Le principe de responsabilité élargie des producteurs (REP) เพื่อให้ผู้ประกอบการปฏิบัติตามมาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อม อันจะส่งผลให้การผลิตสินค้าได้มาตรฐานตามที่รัฐกำหนด โดยรัฐมีหน้าที่บัญญัติกฎศกษฎีกา (Décret) และคำสั่งทางปกครอง (Arrêtés) อีกเป็นจำนวนมาก เพื่อให้ผู้ประกอบการปฏิบัติตาม หากผู้ประกอบการฝ่าฝืนจะได้รับโทษทางปกครอง โดยขณะนี้มีกฎศกษฎีกา (Décret) จำนวน ๕๔ ฉบับ ที่มีการประกาศและใช้บังคับแล้ว และยังมีอีก ๑๔ มาตรการที่รอการประกาศเพื่อที่จะมีผลใช้บังคับต่อไป ซึ่งระยะเวลาที่จะประกาศและบังคับใช้กฎเกณฑ์เหล่านี้จะแตกต่างกันออกไปในลักษณะของการทยอยกำหนดมาตรการที่เกี่ยวข้องและการกำหนดเพิ่มมาตราที่จะมีผลใช้บังคับในแต่ละปีในลักษณะของการวางแผนล่วงหน้า เช่น กำหนดเพิ่มการใช้บังคับ ๑ มาตรการ ช่วงสิ้นปี ๒๐๒๓ กำหนดเพิ่มการใช้บังคับ ๑ มาตรการ ช่วงสิ้นปี ๒๐๒๔ และกำหนดเพิ่มการใช้บังคับอีก ๑ มาตรการ ช่วงสิ้นปี ๒๐๒๕ จึงจะถือว่าการปฏิบัติตามกฎหมายฉบับนี้เสร็จสมบูรณ์ ตัวอย่างมาตรการเหล่านั้นได้แก่

- การผลิต การเก็บ หรือการขายผลิตภัณฑ์ที่จะกลายเป็นขยะสามารถถูกควบคุมหรือสั่งห้ามได้ เพื่ออำนวยความสะดวกในการบริหารจัดการขยะที่จะเกิดขึ้น

- เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของการรีไซเคิล การนำสินค้าบางประเภทหรือบางวัสดุเข้าสู่ตลาด สินค้าเหล่านี้ อาจถูกกำหนดให้อยู่ภายใต้เงื่อนไขว่า อย่างน้อยต้องมีสัดส่วนของวัสดุที่สามารถนำกลับมารีไซเคิลได้ในปริมาณเท่าไร

- ผู้ผลิต ผู้นำเข้า หรือผู้ส่งออกต้องสามารถชี้แจงได้ว่าขยะที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ผลิต นำเข้า หรือส่งออกนั้น ดำเนินการตามประมวลกฎหมายสิ่งแวดล้อม (Code de l'environnement) โดยตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม ๒๐๓๐ ผู้ประกอบการต้องสามารถชี้แจงได้ว่าขยะที่เกิดจากผลิตภัณฑ์ของตนนั้นโดยสภาพสามารถนำไปรีไซเคิลได้

- ผู้ผลิตสินค้ามีหน้าที่รายงานรายการสินค้าของตนที่ได้ผลิตไปแล้วสิ้นสุดลงอย่างไร ผู้ผลิตต้องเก็บสินค้าของตนที่ไม่ได้ใช้แล้วมารีไซเคิล อันเป็นการเพิ่มต้นทุนด้านค่าใช้จ่ายของผู้ผลิตในการดำเนินการดังกล่าว<sup>๑๓</sup>

- ผู้ผลิต ผู้นำเข้า และผู้จัดจำหน่ายต้องสนับสนุนด้านการเงินโดยการมีส่วนร่วมเชิงนิเวศ (Ecocontribution) โดยการเข้าร่วมองค์กรเชิงนิเวศ (Eco-organisme) หรือหลักการให้ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องต้องมีส่วนร่วมในการดำเนินการผ่านการปฏิบัติตามข้อกำหนดหรือการชดเชยเป็นค่าใช้จ่ายที่เรียกว่า play or pay หลักการนี้เริ่มใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม ๒๐๒๒

มีวัตถุประสงค์เพื่อลดการใช้ทรัพยากรที่ไม่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ได้ หรือผลิตภัณฑ์ที่ไม่สามารถนำกลับมารีไซเคิลได้ในขณะเดียวกันเป็นการเพิ่มการผลิตสินค้าโดยวัสดุที่สามารถนำกลับมารีไซเคิลได้ ตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม ๒๐๒๒ เพื่อทำให้การเก็บสินค้ากลับคืนเป็นไปได้อย่างยั่งยืน กฎหมายฉบับนี้กำหนดหน้าที่แก่ผู้จัดจำหน่ายสินค้าอันเกี่ยวกับการใช้ระบบความรับผิดชอบต่อผู้ผลิตขั้นสุดท้าย โดยกำหนดให้ผู้จัดจำหน่ายสินค้าต้องนำสินค้าที่ได้จำหน่ายไปแล้ว แต่ไม่ได้ใช้แล้วกลับคืนมาโดยไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายใด ๆ (ห้ามซื้อกลับคืนมา) ภายใต้ข้อจำกัดของปริมาณสินค้าหรือประเภทสินค้าที่ได้ขายไปหรือสินค้าที่ได้เอามาทดแทนแล้ว ซึ่งมาตรการนี้รวมถึงการจำหน่ายสินค้าออนไลน์ด้วย

<sup>๑๒</sup> ข้อมูลจาก Renforcement de la responsabilité élargie des producteurs (cms.law) สืบค้นเมื่อวันที่ ๓๐ ส.ค. ๖๖

<sup>๑๓</sup> ข้อมูลจาก <https://www.connexionfrance.com/article/Comment/Opinion/New-French-anti-waste-law-is-doomed-to-failure> สืบค้นวันที่ ๓๐ ส.ค. ๖๖

### ๓. ผลที่เกิดขึ้นภายหลังการใช้บังคับกฎหมาย

กฎหมายฉบับนี้กำหนดมาตรการมากมายเพื่อสร้างความรับผิดชอบให้คนในสังคมปฏิบัติตาม อันนำมาซึ่งต้นทุนทางสังคมซึ่งส่งผลกระทบต่อภาคเศรษฐกิจ (ผู้ประกอบการ) และภาคครัวเรือนที่ต้องรับผิดชอบต่อค่าใช้จ่ายที่เพิ่มสูงขึ้น

#### ประโยชน์

ซูเปอร์มาร์เก็ตรายใหญ่เท่านั้นที่สามารถนำขวดพลาสติกที่ไม่ใช้แล้วกลับคืนมารีไซเคิล โดยใช้ระบบขวดเปล่ามาแลกเงิน อันเป็นการลดการสร้างขยะ

#### ข้อเสีย

- องค์กรส่วนท้องถิ่นขาดรายได้ประมาณ ๔๕๐ ล้านยูโรต่อปี อันเนื่องจากไม่ได้รายได้จากขวดเปล่าที่ไม่ใช้แล้วอีกต่อไป

- อุตสาหกรรมด้านรีไซเคิลแสดงความเห็นว่าเป็นมาตรการที่ทำให้เกิดการสูญเสียเงินโดยไม่สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ที่จะรีไซเคิลพลาสติกให้ได้ ๑๐๐ เปอร์เซ็นต์ภายในปี ค.ศ. ๒๐๒๕<sup>๑๔</sup>

- ประชาชนทั้งขยะในถังแต่ก็ยังไม่ถูกประเภทถึงขยะที่กำหนดไว้ เช่น ในเมืองปารีส คนมักทิ้งขยะประเภทบรรจุภัณฑ์ (Packaging) ในขณะที่ถังขยะแบบรีไซเคิลกำหนดขยะไว้ไม่กี่ประเภทเท่านั้น



#### ข้อเสนอแนะที่ได้รับจากผู้ที่เกี่ยวข้องกับมาตรการที่กำหนด

- มาตรการที่กำหนดขึ้นมานี้ควรใช้ต่อสาธารณชนเป็นการทั่วไป (General public) ไม่ว่าจะเป็นที่บ้านในเมือง ที่สถานีรถไฟหรือที่สนามบิน และประเทศอื่นๆ ควรกำหนดมาตรการลักษณะนี้ด้วย<sup>๑๕</sup>

- ควรมีถึงขยะ ๔ ประเภท ได้แก่ ๑) ขยะแห้ง ๒) ขยะเปียก ๓) แก้ว ๔) อาหารและพืช (Food & plant)

#### คำถามที่เกิดขึ้น<sup>๑๖</sup>

- ทำไมภาครัฐจึงมุ่งมั่นในการใช้เงินสำหรับการรีไซเคิลพลาสติกเพียง ๑๐๐,๐๐๐ ตัน ในขณะที่มีพลาสติกอันเกิดจากบรรจุภัณฑ์อยู่ ๑.๓ ล้านตันต่อปี สำหรับตลาดภายในประเทศ

- ทำไมมาตรการนี้ใช้แต่กับพลาสติก PET ทำไมไม่ใช้กับพลาสติก HDPE แล้วทำไมไม่ใช้กับแก้ว

- กองทุนซ่อมแซม<sup>๑๗</sup> (Reparation fund) ที่ต้องการช่วยลดค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมของให้มากกลับมาใช้ใหม่ได้ จะเป็นการใช้เงินที่คุ้มค่าหรือไม่ (Cost effective)<sup>๑๘</sup>



<sup>๑๔</sup> อังแล้ว โปรดดูเชิงอรรถที่ ๑๑

<sup>๑๕</sup> เฟ็งอ้าง

<sup>๑๖</sup> เฟ็งอ้าง

<sup>๑๗</sup> ข้อมูลจาก Fonds réparation : mobilisons-nous contre la réduction de montant prévue par le Gouvernement ! | Zero Waste France สืบค้นเมื่อวันที่ ๓๐ ส.ค. ๖๖

<sup>๑๘</sup> ข้อมูลจาก <https://www.zerowastebordeaux.org/actualite/loi-anti-gaspillage-queles-nouvelles-resolutions-pour-janvier-2022/> สืบค้นเมื่อวันที่ ๓๐ ส.ค. ๖๖





**นายปรกรณ์ นิลประพันธ์** เลขานุการคณะกรรมการกฤษฎีกา ร่วมถวายแจกันดอกไม้หน้าพระบรมฉายาลักษณ์ และร่วมลงนามถวายพระพรชัยมงคล เนื่องในโอกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษาสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ พระบรมราชชนนีพันปีหลวง ๑๒ สิงหาคม ๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๑๒ สิงหาคม ๒๕๖๖ ณ ศาลาสหทัยสมาคม พระบรมมหาราชวัง



**นางณัฐนันท์ อัครเลิศศักดิ์** รองเลขานุการคณะกรรมการกฤษฎีกา ร่วมพิธีทำบุญตักบาตรถวายพระราชกุศล เนื่องในโอกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษาสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ พระบรมราชชนนีพันปีหลวง ๑๒ สิงหาคม ๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๑๒ สิงหาคม ๒๕๖๖ ณ ท้องสนามหลวง



**นางสาวนุชชาดา เกษมพิบูลย์ไชย** กรรมการร่างกฎหมายประจำ พร้อมด้วยข้าราชการสำนักงานฯ ร่วมพิธีถวายเครื่องราชสักการะและวางพานพุ่ม และพิธีจุดเทียนถวายพระพรชัยมงคล เนื่องในโอกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษาสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ พระบรมราชชนนีพันปีหลวง ๑๒ สิงหาคม ๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๑๒ สิงหาคม ๒๕๖๖ ณ ท้องสนามหลวง

# ประโยชน์จากร่างกฎหมาย



## ร่างกฎกระทรวงกำหนดลักษณะและระบบความปลอดภัยของอาคารที่ใช้ประกอบธุรกิจโรงแรม พ.ศ. ....

### สาระสำคัญของร่างกฎกระทรวง

กำหนดลักษณะและระบบความปลอดภัยของอาคารที่ใช้ประกอบธุรกิจโรงแรม ดังนี้

๑. กำหนดโครงสร้างหลักและวัสดุในการก่อสร้างอาคาร และความกว้างของบันได
๒. โรงแรมที่มีมากกว่า ๓ ชั้น โครงสร้างหลัก ผนังของอาคาร และบันได ต้องทำด้วยวัสดุถาวรที่ไม่ติดไฟ
๓. กำหนดให้มีระบบป้องกันและระงับอัคคีภัย ระบบการจัดการอาคาร รวมทั้งการติดตั้งอุปกรณ์ตรวจจับควัน และเครื่องดับเพลิงตามขนาด/จำนวนชั้นของโรงแรม
๔. กำหนดความกว้างของทางหนีไฟให้สอดคล้องกับจำนวนคนที่คำนวณได้สูงสุด
๕. โรงแรมต้องมีสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ได้แก่ ระบบไฟฟ้า การจัดแสงสว่าง การระบายอากาศ ห้องน้ำและห้องส้วม ระบบระบายน้ำทิ้งและบำบัดน้ำเสีย ระบบกำจัดขยะมูลฝอย ระบบประปา ลิฟต์ รวมถึงที่จอดรถยนต์
๖. กำหนดขนาดความกว้างของห้องพัก ช่องทางเดิน พื้นที่ภายในอาคาร และที่ว่างภายนอกอาคาร
๗. กำหนดข้อยกเว้นสำหรับอาคารลักษณะพิเศษที่นำมาใช้เป็นโรงแรม เช่น แพร เต็นท์ ซากยานพาหนะที่นำมาปรับเป็นที่อยู่หรือใช้สอย ตู้คอนเทนเนอร์ หรือห้องพักบนต้นไม้ เป็นต้น

### ประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับ

เพื่อให้ผู้ใช้บริการที่พักหรือผู้เกี่ยวข้องได้รับความปลอดภัยเมื่อเข้าใช้อาคารหรือเข้าใช้บริการโรงแรม